

Gewerkschaft

Organ des Gesamt-Verbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- u. Warenverkehrs

Zeitschrift zur Vertretung der Interessen der Gemeinde- u. Staatsarbeiter der Arbeitnehmer im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe sowie der Gärtner u. Gärtnerarbeiter und der Berufsfeuerwehr

Finanzreform und Gewerkschaften

Wen vor die vier deutschen Minister ihre letzten Vorbereitungen für die Haager Konferenz treffen konnten, hatte die Regierung noch einen heftigen Strauß in der Heirat auszufechten, wobei es manchmal den Anschein hatte, als ob diese Regierung nicht zum Haag fahren würde. Unter Hinweis auf die noch nicht abgeschlossenen Reparationsverhandlungen hatte die deutsche Regierung, vornehmlich auf Wunsch des verstorbenen Außenministers Stresemann, von Monat zu Monat die Veröffentlichung und politische Inangriffnahme des von ihr geplanten Finanzreformprogramms hinausgeschoben. Gegen ihre Stellungnahme, daß erst dann über Young-Plan-Ersparnisse und Steuerreformprogramm verhandelt werden könne, wenn der Young-Plan unter Dach und Fach gebracht sein würde, war gewiß nichts einzuwenden. Aber unter dem Druck der sich von Monat zu Monat ebenfalls verschärfenden kritischen Lage der Reichsfinanzen und unter dem Druck einer systematisch aufgeheizten und beunruhigten „öffentlichen Meinung“ sah sie sich schließlich Mitte Dezember genötigt, ihre Pläne aufzudecken. Der Reichskanzler Müller unterbreitete dem Reichstag die trostlose Lage der Reichsfinanzen, legte ein großzügiges Reformprogramm vor und verlangte und erhielt ein unumschränktes Vertrauensvotum. Ob die Regierung für dieses Finanzprogramm ebenfalls das Vertrauen erhalten hätte, wenn nicht die außenpolitische Situation und die bedrohliche Finanzlage zugleich als Druckmittel gewirkt hätten, kann nach allem, was vorgegangen ist, wohl mit Recht bezweifelt werden. Die innerpolitischen Kämpfe der letzten Wochen haben jedoch keinerlei abschließendes Ergebnis gehabt, sie werden nach Beendigung der Haager Konferenz in verschärfter Form wieder aufleben. Es ist daher nötig, schon jetzt deutlich darauf hinzuweisen, welche Stellung die Gewerkschaften in diesem Kampf eingenommen haben und auch weiterhin einnehmen werden.

Die Pläne und Forderungen einer Finanz- und Steuerreform knüpfen an die Tatsache, daß der Young-Plan uns eine Entlastung an Reparationszahlungen bringen wird, die — allerdings nur in den nächsten Jahren — rund 700 Millionen jährlich ausmacht. Man hat es leider versäumt, früh und eindringlich genug darauf hinzuweisen, daß diese 700 Millionen bei der Finanzlage des Reiches keineswegs reine „Ersparnisse“ sind, sondern daß sie uns zunächst einmal vor weiteren sonst unvermeidlich gewesenen Steuererhöhungen von 300 bis 400 Millionen Mark bewahren konnten, ganz abgesehen davon, daß das Reich noch eine ganze Reihe anderer finanzieller Sorgen hat. Weil man diesen Hinweis versäumte, konnte in der Öffentlichkeit der Glaube entstehen, die 700 Millionen, die wir nach dem Young-Plan weniger zu

zahlen haben, ständen restlos zu Steuer senkungen zur Verfügung. Es setzte geradezu eine Steuerreform-Psychose ein, indem nun alle möglichen berufenen und unberufenen Personen Finanzprogramme aufstellten, bei deren Mehrzahl allerdings der Wunsch und nicht die finanzpolitische Vernunft der Vater der Gedanken war. Vor allem waren es natürlich die Führer der „Wirtschaft“, die laut ihre Stimme erhoben und verlangten, daß nunmehr der „notleidenden“ Wirtschaft die unerträglichen steuerlichen Lasten und sonstigen Abgaben abgenommen würden. Es war der bekannte Text und die bekannte Melodie des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, der seine Forderungen und Vorschläge in einer bemerkenswert oberflächlichen Denkschrift vorlegte. Selbstverständlich stimmten auch die bürgerlichen Parteien in den Ruf nach einer „grundlegenden Finanzreform“ ein, hinter der sich bei den meisten der Wille zu einer Verschiebung der öffentlichen Lasten auf die Schultern der breiten Masse und zu einem Abbau der öffentlichen Ausgaben verbarg.

Als die Regierung endlich ihr eigenes, lang gehütetes Programm der Öffentlichkeit vorlegte, da war es weniger die Sorge um die baldige Durchführung der Steuerreform — damit hätte man trotz allem bis nach dem Haag warten können — als vielmehr die drohende Lage der Reichskasse zum herannahenden Dezember-Ultimo, der sie zu diesem Schritt trieb. Ihr Pech war es, daß es außerdem so schien, als sei sie durch den bekannten Angriff des Reichsbankpräsidenten Dr. Schacht gegen ihre Finanz- und Reparationspolitik zur Aufdeckung ihrer Karten gezwungen worden. Was der Reichskanzler bei der Darlegung der finanzpolitischen Pläne der Reichsregierung hinsichtlich der Kassenlage des Reichs zu sagen hatte, war allerdings traurig genug und bestätigte vollauf die Befürchtungen, die die Gewerkschaften bereits vor einem halben Jahr ausgesprochen hatten. (Siehe Gewerkschaftszeitung 1929, S. 323.) Da gerade diese Fragen in den letzten Wochen im Vordergrund des Kampfes gestanden haben, ist es nötig, die Entwicklung der jetzigen Situation noch einmal mit ein paar Strichen anzudeuten.

In den Jahren 1924 und 1925 wurden große Uberschüsse, die vor allem aus Massensteuern (Lohnsteuer) und Zöllen stammten, in der Reichskasse angehäuft. Diese Uberschüsse wurden in der Ära des Bürgerblocks nicht nur aufgezehrt (vor allem durch Senkung der Besitzsteuer), sondern darüber hinaus der Reichshaushalt mit gewaltigen Fehlbeträgen belastet. Als die jetzige Regierung im Sommer 1928 ihre Arbeit begann, stand der Finanzminister Hilferding vor einer traurigen Erbschaft. Dazu kam der böse Winter 1928-29, in dem die Arbeitslosenversicherung mehr als 300 Millionen an Zuschüssen erforderte. Und als dann Hilferding seinen

ersten eigenen Etat vorlegte, der zur Herstellung seines echten Gleichgewichts im Etat Steuererhöhungen in Höhe von 300 Millionen vorsah, fand er im Reichstag keine Zustimmung. Die Fraktionen machten ihren eigenen Etat — ohne neue Steuern! Auf dem Papier stimmte alles — aber der Wirklichkeit hat dieses Finanzkompromiß nicht standgehalten. Der Haushalt des laufenden Etatjahres 1929/30 wird mit einem Fehlbetrag von etwa 300 Millionen schließen. Die Regierung hat damals dem Etatkompromiß zugestimmt, nicht weil sie von seiner Zweckmäßigkeit überzeugt gewesen wäre, sondern weil die bevorstehenden Verhandlungen über Young-Plan und Rheinlandräumung ihr wichtiger erschienen und zudem die Neuregelung der Reparationslasten die Möglichkeit einer künftigen Deckung des Fehlbetrages wahrscheinlich machte. Wir wollen dahingestellt sein lassen, ob es sowohl von Seiten der Regierung wie auch der sozialdemokratischen Fraktion nicht besser und taktisch klüger gewesen wäre, damals schon eine klare Entscheidung zu verlangen, statt sich der Forderung der Wirtschaftsverbände: „Keine Steuererhöhung!“ zu fügen. Der Finanzminister Hilferding, der gegen seine bessere Einsicht dem Etat zustimmte, hat — wie er jetzt resigniert im Reichstag ausführte — finanzpolitisch recht behalten, ob auch politisch, darüber könne man verschiedener Meinung sein. So haben wir denn monatelang das gewiß nicht erhebende Schauspiel mitschauen müssen, wie das Reich nach dem Mißerfolg einer Anleihe in den Vorzimmern der Banken um Kredite bitten mußte, und Stück um Stück seines Ansehens, und — was sich jetzt so bitter rächt — Stück um Stück seiner finanzpolitischen Handlungs- und Entscheidungsfreiheit verloren ging. Betrüblich um so mehr, als hier durch die Versäumnisse einer sozialdemokratisch geführten Regierung infolge der dauernden Unsicherheit der Reichsfinanzen den sozialreaktionären Plänen der Unternehmer, vor allem ihren Angriffen gegen die sozialen Ausgaben, reichlich Nahrung geboten wurde.

Das umfassende Finanzprogramm, das die Regierung am 12. Dezember dem Reichstag unter Stellung der Vertrauensfrage vorgelegt hat, sah außer Änderungen im System reine Steuerermäßigungen vor in Höhe von 750 Millionen, die durch Ersparnisse aus dem Young-Plan — nach Sanierung der Finanzen — und durch Erhöhung der Bier- und Tabaksteuer ausgeglichen werden sollten. Im einzelnen sah es folgende Maßnahmen vor:

Senkung der Einkommensteuer durch Heraufsetzung des steuerfreien Einkommensteiles und Herabsetzung und Ausanderziehung des Tarifes für die hohen Einkommensstufen, Aufhebung der Vermögenssteuer für alle Vermögen bis zu 20 000 Reichsmark. Senkung der Gewerbesteuer um 20 Proz. und der Grundsteuer um 10 Proz. Etappenweise Aufhebung der durch den Dawes-Plan der Industrie auferlegten Obligationen. Aufhebung der Rentenbankzinsen. Senkung der Kapitalverkehrssteuern. Aufhebung der Zuckersteuer, Erhöhung der Bier- und Tabaksteuern. Neuregelung des Finanzausgleichs. Verstärkung der Aufsicht über die Finanzgebarung der Gemeinden. Erhöhung der Arbeitslosenversicherungsbeiträge.

Um über die größten Schwierigkeiten hinwegzukommen, verlangte die Regierung die Erhöhung der Tabaksteuer und der Beiträge zur Arbeitslosenversicherung bereits zum 1. Januar. Der Reichskanzler hatte freimütig erklärt, daß das Kassendefizit Ende Dezember die enorme Summe von 1,7 Milliarden erreiche, wovon für 330 Millionen noch keine Deckung vorhanden sei. Diese 330 Millionen sollten durch Kredite einer amerikanischen Bank gedeckt werden. Das wäre auch gelungen, wenn nicht Herr Schächt durch seinen Widerspruch diese bereits kurz vor dem Abschluß stehenden Verhandlungen zum Scheitern gebracht hätte. Ueber die Hintergründe des Schächtschen Vorgehens wird wohl noch einmal gründlich gesprochen werden müssen — im Augenblick jedoch konnte die Regierung nichts anderes tun, als sich seinem Diktat beugen. Wir formulieren ausdrücklich so scharf, um zu zeigen, zu welcher unhaltbaren Zuständen die bisherige Finanzpolitik geführt hat und um damit zu be-

tonen, daß es für eine Regierung, in der Vertreter der Arbeiterschaft an führender Stelle sitzen, als dringendste finanzpolitische Aufgabe nur die geben kann, die finanzielle Freiheit des Reiches wieder herzustellen — und wenn die gesamte Steuerreform dadurch noch so lange verschoben wird.

Die Bedingungen des Reichsbankpräsidenten haben zur Vorlage und Annahme des Schuldentilgungsgesetzes geführt. Danach ist bei der Aufstellung des nächsten Haushaltsplanes ein Tilgungsfonds zur Abdeckung der schwebenden Schulden des Reiches einzustellen, der spätestens bis Ende des Rechnungsjahres 1930 den Betrag von 450 Millionen zu erreichen hat. Dieser Fonds ist aus Steuern und Einsparungen bei den Ausgaben zu speisen. Das Reich erhält nunmehr von einem unter Führung der Reichsbank stehenden Bankenkonföderation einen Ueberbrückungskredit bewilligt. Zur weiteren Ueberwindung der Kassenschwierigkeiten hat die Regierung die Annahme des „Sofort-Programms“ durchgesetzt, das die sofortige Erhöhung der Tabaksteuer und der Arbeitslosenversicherungsbeiträge um 1/2 Proz. umfaßt. Weiter ist bisher nichts geschehen: das großzügige Steuer-senkungs- und Umbauprogramm wird, wenn es überhaupt in nächster Zeit wieder vorgelegt werden soll, sich eine erhebliche Umgestaltung gefallen lassen müssen. Da die Möglichkeit, das von der Regierung vertretene Finanzprogramm alsbald durchzuführen, durch den Eingriff des Reichsbankpräsidenten erheblich beeinträchtigt worden ist, haben der Finanzminister Hilferding und der Staatssekretär Popitz ihre Ämter niedergelegt. Der Finanzsachverständige der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion, Dr. Herz, hat aus Gründen, die unserer Meinung nach sachlich richtig und politisch klug sind, die Uebernahme des Finanzministeriums abgelehnt, obwohl die Fraktion überwiegend der Meinung war, die Sozialdemokratie dürfe nun nicht zurückweichen. Es entspricht durchaus den Grundsätzen parlamentarischer Verantwortung, wenn die Lösung des Finanzproblems nunmehr von denen versucht werden soll, die trotz der Ereignisse der letzten Tage vor Weihnachten nach wie vor an dem Programm der Steuer-senkung und Lastenverschiebung festhalten. Das ist vor allen Dingen die Deutsche Volkspartei, der als hundertprozentiger Vertreterin der Unternehmerinteressen das doch wahrhaftig nicht „sozialistische“ Reformprogramm der Regierung noch lange nicht weit genug ging. Der Volkspartei allerdings wäre ein sozialdemokratischer Finanzminister lieber gewesen, der, einerseits gebunden durch die Erklärung des Reichskanzlers, daß die Regierung an ihrem Finanzprogramm grundsätzlich festhalte, und andererseits eingengt durch die Schächtschen Bedingungen, sich sehr bald festgefahren haben würde.

Inzwischen bereitet die bürgerliche Presse die „innere Klärung“ vor, die nach der Annahme des Young-Plans kommen muß. Nun, wir meinen, diese „Klärung“ ist schon längst geschehen. Die Steueroffensive des Bürgertums war sehr einheitlich, wurde durchaus konzentrisch geführt. Wo es um eine Entlastung des Besitzes geht, kämpft selbst das sich sonst so „linksdemokratisch“ gebärdende „Berliner Tageblatt“ in einer Front mit den Herren Silverberg und Dögler. Und die Freundschaft zwischen Herrn Schächt und der Volkspartei ist selbst dann nicht getrübt worden, als dieser durch sein Tilgungsgesetz der „Wirtschaft“ nicht nur keine Lasten abnahm, sondern für neue Steuern und Veragung der Steuerreform sorgte. Verlangt er doch Ersparnisse — und die sind nach der Volkspartei im Reichshaushalt nur bei den sozialen Ausgaben möglich, und in den Gemeinden, die sich der besondern „Fürsorge“ des Herrn Schächt rühmen können, nur durch Abbau der kommunalen Eigenwirtschaft. Schweren Herzens hat die Volkspartei — unter Spaltung der Fraktion! — der Erhöhung der Arbeitslosenversicherungsbeiträge zugestimmt, aber sie hat dafür gesorgt, daß diese Erhöhung auf ein halbes Jahr befristet ist. Sie wird sich bei ihren weiteren Aktionen auf Herrn Schächt berufen, der Ersparnisse

verlangt, und Herr Schacht wird kein Memorandum dagegen schreiben. Nicht anders steht es mit den finanzpolitisch gut durchdachten und fundierten Reformplänen, die von einzelnen bürgerlichen Finanztheoretikern (Stolper, Reinhold, Mosich) aufgestellt worden sind. Sie gehen fast ausnahmslos von einer Senkung der Ausgaben und einer Ueberwälzung des Einflusses aus, den eine Steuerreform auf die Kapitalbildung haben würde. Nun haben auch die Gewerkschaften bereits mehrfach betont, daß sie einer Steuerreform, die der Wirtschaft Erleichterungen bringen und die Produktivkräfte fördern würde, durchaus nicht ablehnend gegenüberstehen. Wohl aber haben sie sich dagegen gewehrt, daß man die Kapitalbildung zum alles beherrschenden Gößen macht. Denn die Kapitalbildung allein nützt der Wirtschaft nichts, wenn nicht gleichzeitig damit eine Hebung der Massenkauflkraft und des Massenkonsums verbunden ist. Die an sich berechnigte Forderung, durch Erleichterung der Kapitalneubildung der Wirtschaft neue Antriebskräfte zuzuführen, wird aber zu einer volkswirtschaftlichen Schädigung und zu einem sozialreaktionären Anschlag auf die Arbeiterschaft verfälscht, wenn sie auf Kosten der sozialen Leistungen oder auf Kosten des Lohnanteils erfolgt. Natürlich werden die Unternehmer nicht einsichtig genug sein, um diese Zusammen-

hänge zuzugeben. Darum gilt es für die Gewerkschaften, scharf auf dem Posten zu sein, wenn in den nächsten Monaten der Kampf um die Lastenverteilung in sein entscheidendes Stadium tritt. Sie sind bereit, an der Umgestaltung des deutschen Finanz- und Steuersystems mitzuarbeiten, aber sie werden nicht zugeben können, daß etwa um der Erhaltung einer in ihrer Berechtigung bereits sehr fragwürdig gewordenen Koalition willen der Arbeiterschaft neue Lasten aufgebürdet werden, oder eine Entlastung einseitig nur den besitzenden Klassen zugute kommen soll. Die Forderungen der Gewerkschaften sind sozial und politisch klar und eindeutig: Kein Steuerabbau, solange nicht die Finanzen des Reichs vollkommen gesund sind und solange nicht dem Reich in finanzpolitischer Hinsicht seine volle Bewegungsfreiheit wiedergegeben ist. Umbau der Steuern nur dann und nur in den Fällen, wo der volkswirtschaftliche Nutzen unzweifelhaft ist. Keine Senkung der Einnahmen, wenn dadurch soziale Ausgaben gefährdet sind. Bei Steigerung der Einnahmen auch verhältnismäßige Steigerung des Sozialtats. Keine unsoziale Umlagerung der wirtschaftlichen Lasten aus der Einkommensverteilung.

Daß diese Forderungen nicht ohne schwere politische Kämpfe durchzusetzen sein werden, ist uns klar. R. R.

Tarifvertrag und Tarifrecht im Gesamt-Verband

Der Abschluß eines Tarifvertrages soll ein Mittel zur Erfüllung unserer vornehmsten gewerkschaftlichen Aufgabe sein, die wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Arbeitnehmer zu wahren und zu fördern. In den abzuschließenden Tarifverträgen ist, vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus gesehen, die Grundlage zu schaffen für die gesellschaftliche und kulturelle Lebenshaltung der Arbeiterklasse. Die Regelung der Arbeitszeit, des Lohnes oder des Gehalts bestimmt aber nicht allein die Lebenshaltung der Arbeitnehmer. Die Regelung nur dieser beiden großen Fragen im Tarifvertrag läßt die Arbeitsleistung des Arbeiters nur als Ware Arbeitskraft, die Zug um Zug gehandelt und gekauft wird, in Erscheinung treten. Darüber hinaus muß in dem Tarifvertrag auch das soziale Arbeitsrecht vereinbart werden. Die Bezahlung aller Verdäumnisse, die nicht durch die Person des Arbeiters verschuldet sind, Krankenlohn, Urlaub, Ruhesgeld und Sozialzuschläge zum Lohn sind die dringendsten Forderungen auf diesem Gebiet. Die tarifvertragliche Regelung dieser Fragen ist nicht nur fast einheitlich für die Arbeitnehmer öffentlicher Betriebe vereinbart, sondern auch für Hunderttausende von Arbeitern und Angestellten der Privatindustrie durchgeführt worden. Das ist eine ganz selbstverständliche Folgeerscheinung der politischen Revolution und des Erstarkens der gewerkschaftlichen Organisationen.

Seit dem 23. Dezember 1918 soll mit der tarifvertraglichen Vereinbarung nicht nur die Rechtsform und Rechtsgrundlage für den Abschluß des Einzelarbeitsvertrages geändert werden, sondern der Hauptzweck muß sein, auch revolutionierend auf den Inhalt des Einzelarbeitsvertrages durch Tarifvertrag einzuwirken.

Diese kurz skizzierte Aufgabe ist endgültig nicht zu lösen durch den Abschluß von Orts- oder Firmentarifverträgen. Ein Vergleich des Inhalts der Orts- mit den Bezirks- und Reichstarifverträgen beweist diese Behauptung am allerbesten.

Das ungestillte Sehnen fast aller Arbeitgeberverbände ist die Ausgestaltung des Tarifvertrages. Dr. Wildgrube, Vorsitzender des Verbandes Dresdener Metallindustrieller, hat zur Feier des vierzigjährigen Bestehens dieses Verbandes diese Sehnsucht u. a. wie folgt stilisiert: „Die Diskreditierung des „freien Arbeitsvertrages“ als einer unsozialen und unsittlichen Rechtsform ist eine Fälschung der Wahrheit.“ Die Schlußfolgerung aus dieser Erklärung ist die, daß der Tarifvertrag unsozial und unsittlich ist. An dessen Stelle soll die kapitalistische „Sittlichkeit“ treten, die dem Arbeitgeber das Recht gibt, den Inhalt des Arbeitsvertrages diktieren zu können. Der Orts- und Firmentarifvertrag dämmt diese Diktaturgelüste ganz erheblich ein. Der Arbeitgeber hat aber bis zu einem gewissen Grade noch die Macht zu entscheiden, ob er einen Tarifvertrag abschließen will oder nicht. Diese Machtbefugnis des Unternehmers wird durch den Abschluß von Bezirks- und Reichstarifen aufgehoben.

Durch die Allgemeinverbindlichkeitserklärung können auch die Außenseiter im Unternehmerlager wie im Verein der Unorganisierten unter das Recht des Tarifvertrages gebracht werden. Der Zutrom der Millionen in die freien Gewerkschaften, die Ausnutzung des Arbeitsrechts der Nachkriegszeit hat nicht nur eine riesenhafte Entwicklung der Tarifverträge gebracht, sondern auch den Abschluß von Bezirks- und Reichstarifverträgen ganz besonders gefördert. Es waren vereinbart 1914: 10 885 Tarifverträge für 1 398 597 Beschäftigte; 1928: 8178 Tarifverträge für 12 267 440 Beschäftigte. Während 1914 fast alle Tarifverträge Orts- oder Firmentarifverträge waren, hat sich das Bild völlig geändert. 1928 wurden gezählt: 5128 Orts- oder Firmentarifverträge mit 1 186 450 Beschäftigten; 2970 Bezirksstarifverträge mit 9 419 348 Beschäftigten; 80 Reichstarifverträge mit 1 161 642 Beschäftigten. Bestände nicht die Möglichkeit, Bezirks- und Reichstarifverträge abzuschließen, so müßten vielleicht 60 000 bis 80 000 Orts- oder Firmentarifverträge abgeschlossen werden, um dieselbe Zahl von Beschäftigten zu erfassen.

Zur Bewältigung dieser Arbeit würde von beiden Vertragsparteien sehr viel mehr Zeit und Geld geopfert werden müssen als bisher. Im Endresultat würden doch zum Schaden der Arbeiterschaft Zehntausende von Tarifverträgen weniger abgeschlossen werden und Millionen von Arbeitnehmern ohne tarifvertragliche Regelung bleiben. Das gleiche würde auch für die Betriebe im Organisationsbereich unseres Gesamt-Verbandes zu verzeichnen sein. Diese Gefahr ist eingedämmt worden durch die Arbeit der Organisationen, die jetzt den Gesamt-Verband bilden. Die folgende Tabelle läßt die Richtigkeit dieser Behauptung erkennen.

	Stand am 1. 1. 1914		Stand am 1. 1. 1928	
	Zahl der Tarifverträge	Zahl der Beschäftigten	Zahl der Tarifverträge	Zahl der Beschäftigten
Derkehrsbund	1 155	97 323	956	535 604
Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter . .	6	160	392	380 025
Verband der Gärtner und Gärtnerarbeiter	82	1 786	77	15 892
Summa	1 243	99 269	1 425	931 521

Der Zusammenschluß muß aber eine weitere Rationalisierung der Gewerkschaftsarbeit mit sich bringen. Ein Manteltarifvertrag für alle Arbeiter aller öffentlichen Betriebe. Auch in den Betrieben der Privatindustrie muß auf eine Erhebung der örtlichen durch bezirkliche Tarifverträge hingearbeitet werden. Auf diesem Wege wird auch eine bessere Gestaltung der Tarifverträge zu erreichen sein. „Großes schafft vereinte Kraft“ nur wenn sie einheitlich zusammengefaßt einem Ziel zustrebt. Paul Schulz.

Rückblick auf das Jahr 1929

II. Die deutschen Gewerkschaften.



Schwer hatten die deutschen Gewerkschaften im verfloßenen Jahre unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden. Ein harter, langwieriger Winter war über die Menschheit gekommen, und die Arbeitslosigkeit nahm in so erschreckendem Umfang zu, daß Reich, Staat und Gemeinde schier des Elends nicht Herr werden konnten. Wohl haben auch zu ihrem Teil die Gewerkschaften sich bemüht, der ungeheuren Not ihrer Mitglieder beizukommen und sie abzumildern, aber gemessen an dem ungeheuren Umfang der Arbeitslosigkeit, die in unvergleichlich steiler Kurve aufwärts stieg, konnte doch nur Geringes erreicht werden. So ist es ganz erklärlich, daß eine gewisse Unzufriedenheit in weiten Kreisen der Mitgliedschaft Platz griff.

Das war auch einer der Hauptgründe, womit die sogenannte Opposition ihren Werbefeldzug bestritt und in manchen Gewerkschaften gewisse Erfolge aufweisen konnte. Erfolge allerdings nur in bezug auf die oppositionelle Stimmung der Mitglieder, durchaus nicht in bezug auf die Taktik, die von dieser Opposition eingeschlagen wurde; denn diese Taktik hat in allen Gewerkschaften, soweit sie zu Sonderaktionen führte, eine Niederlage nach der anderen erhalten. Wenn der Arbeiter auch nur ein klein wenig sich mit den Vorgängen des letzten Jahres in der deutschen Gewerkschaftswelt beschäftigt, muß er zu der Erkenntnis kommen, daß der Weg über die „Kampfleitungen“, über den wilden Streik, unter Außerachtlassung der Tarifverträge nie und nimmer zum Ziele führen kann in bezug auf den Aufstieg der deutschen Arbeiterschaft. Das Unternehmertum freut sich geradezu zu solcher Taktik, und was früher die Provokateure des Unternehmertums zu erreichen versuchten, fällt nun oftmals den Unternehmern dadurch in den Schoß, daß der freigewerkschaftlich organisierten Arbeiterschaft ein Teil der „Opposition“ in den Rücken fällt. Wir hoffen zuversichtlich, daß im neuen Jahre diese Erscheinungen sich mindern werden, wenngleich nicht verkannt werden darf, daß infolge der ungeheuren Notlage und der Verzweiflung der einzelne allzu leicht der oppositionellen Demagogie unterliegt.

In diesem Zusammenhang muß auch in Erinnerung gebracht werden, daß zu Beginn des Jahres 1929 Severings Ruhrschiedspruch eine ungeheure Bedeutung für die Gewerkschaften hatte. Eine nur schwach organisierte Industriearbeiterschaft (kaum 20 Proz.!) war leider nicht in der Lage, aus eigener Kraft heraus den Kampf auf der ganzen Linie durchzuführen. Die Niederlage wurde nur vermieden durch einen Schiedspruch, der ein Kompromiß bedeutete und unter Berücksichtigung der verschiedenartigen Machtverhältnisse immerhin einen Teilerfolg brachte. Wenn es noch der Lehre bedurfte über den Ausgang des Ruhrkampfes, so die Erkenntnis, daß jeder Unorganisierte ein schwankend Rohr im Winde und niemals als Vollkämpfer anzusehen ist.

Teils aus Anlaß des Ruhrkampfes, aber auch in Konsequenz der Parole von der KPD-Zentrale, setzte zu Beginn des Jahres 1929 bereits der Spaltungsver such bei den Gewerkschaften ein, der zum Glück wesentliche Erfolge nicht aufwies.

Aus den positiven Leistungen der deutschen Gewerkschaften können wir in diesem Zusammenhang nur einige allgemeine Dinge herausgreifen, so insbesondere den erfolgreichen Abwehrkampf in bezug auf die Arbeitslosenversicherung, der ebenfalls bereits zu Beginn des Jahres 1929 begann und eigentlich erst recht im neuen Jahre wieder aufleben dürfte. Der Hauptangriff ist zwar abgesehen, unbeschadet der Einzelverschlechterungen, die dabei mit in Kauf genommen werden mußten.

Im Anschluß an den Gewerkschaftskongreß in Hamburg war feinerseit der Wunsch aufgetaucht, einen besonderen Fachaus schuß für die Gewerkschaftspress e zu schaffen. Dieser ist im Laufe des Jahres errichtet worden. Er hat etwa vierfährlich seine Zusammenkünfte. Es kann nicht ausbleiben, daß sein Wirken sich bemerkbar macht durch eine wesentlich bessere Ausgestaltung der gesamten Gewerkschaftspress e.

Eine Tagung der Gewerkschafts-Internationale beschloß, ein Wirtschaftsprogramm herauszugeben, das dem internationalen Gewerkschaftskongreß 1930 in Stockholm vorgelegt werden soll. Leider wurde die Forderung des ADGB, im Organisationskomitee des Young-Plans vertreten zu sein, abgelehnt. Immerhin konnten die Vorschläge der Gewerkschaften bis zu einem gewissen Grade Berücksichtigung finden.

Fast das ganze Jahr stand unter dem Zeichen der Verschmelzung des Gemeinde- und Staatsarbeiter-Verbandes mit dem Verkehrsbund und den übrigen beteiligten Organisationen. Schon im Laufe des Jahres war es dem Verkehrsbund gelungen, einen Kartellvertrag mit dem Fabrikarbeiter-Verband abzuschließen, so daß auch nach dieser Richtung hin eine klare Bahn und schärfer umrissene Grenzen gezogen werden konnten. Schwieriger gestalteten sich die Kartellverhandlungen zwischen Metall- und Gemeindegewerkschaften. Sie konnten bislang nicht zum Abschluß gebracht werden trotz aller Bemühungen der Gemeindegewerkschaften, da der Metallarbeiter-Verband sich zu einem solchen Abschluß vorerst nicht entscheiden kann. Strittig sind in der Hauptsache einige Gruppen in der Elektrizitätserzeugung.

Kurz vor Jahres schluß 1929 nahm der Bundesausschuß des ADGB, noch einmal zu der Gesamtsituation Stellung. In einem großzügigen Referat wurde das Verhältnis der Gewerkschaften zur Landwirtschaft behandelt, wobei man als Meinung der Gewerkschaften feststellen kann, daß der Schrei um die Not in der Landwirtschaft gewaltig übertrieben ist und daß zum anderen die Zwischengewinne durch Klein- und Großhandel die Landwirtschaftsprodukte derart verteuern, daß die städtischen Verbraucher keinerlei Vorteile von niedrigeren Preisen der Landwirtschaftsprodukte haben. Die ungeheure Einfuhr landwirtschaftlicher Produkte aus Dänemark, Holland usw. beweist aber, daß auch in bezug auf die Qualitäten die deutsche Landwirtschaft sich noch gewaltig umstellen muß.

Wichtig war auch die Behandlung des Berufsausbildungsgesetzes; denn hier dreht es sich nicht nur um die Gruppe der Jugendlichen, die in unserem Gesamt-Verband beschäftigt sind, sondern um die Kinder zahlreicher Eltern, die an dieser Frage stark interessiert sind. Wir hoffen, daß das Berufsausbildungsgesetz endlich unter Dach und Fach kommt und damit eine Regelung erreicht wird, zum Wohle der Jugendlichen.

Die Verschmelzung der vier Organisationen zum Gesamt-Verband bedeutet auch für die übrigen Organisationen ein allgemeines wichtiges Ereignis. Die gesamte Gewerkschaftspress e hat zum Teil in ausführlicher Weise dazu Stellung genommen, und auch die Vertreter des ADGB, insbesondere die Genossen Seipart und Graßmann, haben den Schritt der Einzelverbände zur Verschmelzung zum Gesamt-Verband freudig begrüßt.

Das neue Jahr beginnt mit einer Gesamtzahl von 32 Gewerkschaften im ADGB. Wir wollen hoffen, daß der Konzentrationsprozeß sich auch weiterhin fortsetzt, so daß wir doch allmählich auf die Linie geraten, die in Leipzig und Breslau vorgezeichnet ist, d. h. zu fünfzehn großen Industrieverbänden, die ein geschlossenes Gebiet umfassen. Zugunsten der Allgemeinsolidarität muß der Gruppen-Egoismus zurücktreten. Es wird nicht nur rationaler gearbeitet werden können, sondern es wird damit auch eine stärkere Kampfesfront erreicht, und die Machtauswirkung des Bundesvorstandes muß sich naturgemäß entsprechend steigern. Ins neue Jahr marschieren wir mit rund fünf Millionen Mitgliedern des ADGB., 380 000 des AfA. und 175 000 des ADB.

Im neuen Jahre werden sich auch einige innere Umgestaltungen bei den freien Gewerkschaften vollziehen, insofern, als der Baugewerksbund bereits seinen Umzug nach Berlin vorgenommen hat, während das große Haus des Metallarbeiter-Verbandes spätestens Mitte 1930 bezogen werden kann. Auch diese Umgruppierungen werden zur stärkeren Konzentration bei den Gewerkschaften sicher beitragen.

Mag auch das Gesamtbild der deutschen Gewerkschaftsentwicklung im verfloßenen Jahre nicht so erfreulich sein, wie wir das alle wünschen möchten infolge der andauernden wirtschaftlichen Umstellungen (Rationalisierung) und der damit verbundenen Arbeiterentlassungen. Sicher muß über kurz oder lang auch vom ADGB, dem Problem der Dauerarbeitslosen nachgegangen werden, und es dürfte bei weiter fortschreitender Rationalisierung keinen anderen Ausweg geben, als mit ganzer Kraft auf den Siebenfundentag hinzusteuern. Damit aber solche Forderungen nicht leere Parolen bleiben, wie sie von der „Opposition“ ja sehr leichtfertig aufgestellt werden, ist erforderlich eine energische Zusammenfassung aller Kräfte, eine möglichst umfassende Organisation in allen Betrieben und Industrien.

E. D.

Der Gesamt-Verband und die Verkehrspolitik

Die Zeitumstände sind der Erörterung verkehrspolitischer Probleme nicht günstig. Die deutsche Arbeiterschaft — und auch die Mitgliedschaft unseres Gesamt-Verbandes — kennt heute dringendere Fragen als die Fragen der Verkehrspolitik. Arbeitslosigkeit, Kurzarbeit, Teuerung; Reparationen, Reichsfinanzen, Steuerreform; öffentliche Wirtschaft, Kommunalverwaltung, Auslandsanleihen; Agrarkrisis, Zölle, Polenvertrag: diese Schlagworte deuten wohl am besten die Punkte an, um die die öffentliche Diskussion gegenwärtig kreist und die das Interesse der breiten Arbeiterschichten gefangen halten. Und mit Recht gefangen halten! Denn es handelt sich da samt und sonders um Probleme, deren Bewältigung für die Zukunft des deutschen Volkes entscheidend ist.

Aber so schwerwiegend die allgemeinen Zeitfragen auch sind, so sehr sie auch unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen und unsere Anteilnahme von anderen Problemen ablenken — gerade wir als Gesamt-Verband dürfen die Verkehrspolitik mit ihren Sorgen und Aufgaben trotzdem nicht vernachlässigen.

Die verkehrspolitischen Fragen gehören nun einmal zu dem unmittelbaren Interessengebiet unserer Verbandskollegen — und wir verdienen den Namen Freie Gewerkschaft nicht, wollten wir diese wichtigen wirtschaftlichen Interessen nicht vertreten. Der Kraftfahrer, dem die Schlaglöcher einer schlechten Fahrbahn am Steuer und an den Armmuskeln reißen, bekommt das deutsche Landstraßenproblem handgreiflich-körperlich zu spüren. Er weiß, welche Mehrbelastung an physischer Anstrengung während des Fahrdienstes und an späteren Reparaturarbeiten, wieviel Unfallgefahren für ihn mit dem mangelhaften Zustand unseres Wegenezes verbunden sind. Tramwaggenführer und Autobuschauffeure können vielfach ein bitteres Klagelied singen über die Zusammenhänge, die bestehen zwischen der Regelung des Großstadtverkehrs und der Unmöglichkeit, die vorgeschriebene Fahrzeit innezuhalten. Dem Seemann ist es nicht gleichgültig, ob die Seeberufsgenossenschaft, eine Reederorganisation oder ein staatliches Reichsschiffahrtsamt die Seetüchtigkeit der Schiffe usw. prüft. Die Revision der stark revisionsbedürftigen Seemannsordnung birgt neben den

sozialen und juristischen Problemen auch zahlreiche wirtschaftliche. Wie tief berührt es die materielle Existenz der Binnen-schiffer, wenn die deutschen Rheinschiffahrtsgesellschaften versuchen, ihre Fahrzeuge unter ausländische Flagge zu bringen, um dann niedrigere Löhne zahlen zu können! Wie viele Fragen werfen eine Flußlaufvertiefung oder ein Hafenausbau für die Hafenarbeiter auf! Die Beschäftigung unseres Luftfahrt-personals ist von dem Ausmaß der Subventionsgewährung durch den Reichstag direkt abhängig. Kurzum: die Behandlung verkehrspolitischer Fragen geht oft genug zwangsläufig aus der lohn- und sozialpolitischen Interessenvertretung unserer Verbandskollegen hervor, ist gar nicht von ihr zu trennen.

Aber die Verkehrspolitik hat für uns als Gesamt-Verband noch über die unmittelbare Interessenvertretung unserer Kollegenschaft hinaus Bedeutung. Das ergibt sich aus der allgemeinen gewerkschaftlichen Forderung nach Wirtschaftsdemokratie. Allüberall in der Volkswirtschaft wollen die Arbeiter mitreden, mitbestimmen. Die Wirtschaftsführung soll nicht mehr allein in den Händen der Unternehmer liegen. Da ist es selbstverständlich, daß jede Gewerkschaft auf ihrem Fachgebiet mitarbeitet, die Wirtschaftsdemokratie zu verwirklichen — der Gesamt-Verband also auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft. Ansatzpunkte zur Wirtschaftsdemokratie sind im Verkehrswesen vorhanden, stärker sogar als in anderen Zweigen der Volkswirtschaft, weil kein anderer Zweig der Volkswirtschaft in so großem Umfange sich im Besitz, in der Verwaltung und unter der Kontrolle der öffentlichen Hand befindet als das Verkehrswesen. Reichsbahn, Reichspost, Reichswasserstraßen, Provinzial-, Kreis- und Stadt-Klein- und Straßenbahnen, Kommunal- und Staatshäfen, öffentliche Kraftverkehrsgesellschaften, Beteiligung des Reichs, der Länder und Gemeinden an der Luftfahrt usw. usw. — der Hinweis auf diese Tatbestände dürfte genügen, um die Ausmaße der öffentlichen Wirtschaft im Verkehrswesen jedweden in die Erinnerung zurückzurufen. Die Folge ist schon heute ein weitgehender Ausbau verkehrspolitischer Beiräte — Wasserstraßenbeirat, Eisenbahnbeirat, Elektrizitätsbeirat —, von dem Reichswirtschaftsrat und dem Verwaltungsrat der Reichspost einmal abgesehen. In all diesen und weiteren Beiräten

Eduard Bernstein, dem Achtzigjährigen

Die innige Freundschaft, die Karl Marx und Friedrich Engels von früher Jugend miteinander verband, ihr jahrzehntelanges, gemeinsames wissenschaftliches Schaffen an dem festen Unterbau der sozialistischen Arbeiterbewegung, hat ihnen den bewundernden Namen Dioskurenpaar eingetragen. Die gleiche Bezeichnung kann man auch auf ihre bedeutendsten wissenschaftlichen Nachfahren Karl Kautsky und Eduard Bernstein anwenden, wenn auch scharfe, sachliche Gegnerschaft ihre Freundschaft viele Jahre lang in einer Weise unterbrach, daß sie für immer zerrissen schien.

Eduard Bernstein wurde am 6. Januar 1850 als Sohn eines Lokomotivführers in Berlin geboren. Er besuchte später das Gymnasium und erlernte in den Jahren 1866—1870 das Bankfach. 1872 schon kam er zur Sozialdemokratie, die damals in die „Eisenacher“ und „Lassalleaner“ gespalten war. Auf dem Kongreß in Gotha im Jahre 1875 wirkte Bernstein als Vertreter der „Eisenacher“ tatkräftig an der Vereinigung beider Parteien mit. 1878 ging er nach der Schweiz, wo er in Lugano Privatsekretär des um die deutsche Sozialdemokratie sehr verdienten, wohlhabenden Karl Höchberg wurde. Zu gleicher Zeit brach über die

deutsche Arbeiterbewegung die Katastrophe des Sozialistengesetzes herein, auf Grund dessen in ganz kurzer Zeit alle sozialistischen und sozialistisch scheinenden Arbeiterorganisationen (Partei, Gewerkschaften bis zu den harmlosesten Gesangsvereinen) aufgelöst und alle sozialistischen Zeitungen verboten wurden. Die Partei schuf sich nun in dem Züricher „Sozialdemokrat“ ein Organ, das vom Ausland her die Parteigenossen unterrichtete und zusammenhielt. Nach vorübergehender Redaktionsführung durch Georg von Dollmar übernahm Eduard Bernstein die Leitung des Blattes, der somit zum Chefredakteur der Parteizeitung wurde. Seit dieser Zeit datiert Bernsteins Ruhm und Größe. Bernstein, der inzwischen mit Karl Kautsky befreundet worden war, warf sich nun mit diesem intensiv auf das Studium des Marxismus. In ebem Wettstreit machten sie nun (Bernstein vornehmlich im „Sozialdemokrat“, Kautsky in der „Neuen Zeit“) den Marxismus populär. Bernstein kam dabei noch besonders die inzwischen auch erworbene Freundschaft mit Engels zugute, der reger Mitarbeiter am „Sozialdemokrat“ wurde. Neben dem ungeheuren Führergeschick der Bebel, Liebknecht, Singer, Auer usw. ist es mit in erster Linie Bernsteins geistiger Befruchtung der deutschen Arbeiterklasse zu verdanken, wenn in den zwölf Jahren Ausnahmegesetz die sozialistische Bewegung nicht erstickt wurde, sondern sich bald wieder erhob und 1890, am Ende dieser



stehen Vertreter unserer Organisation, die versuchen, die verkehrspolitischen Interessen unserer Mitglieder wahrzunehmen, so weit dies bei der jetzigen Struktur dieser Beiräte überhaupt möglich ist. Wesentlicher ist die verkehrspolitische Interessenvertretung und wirtschaftsdemokratische Einflußnahme unseres Gesamtverbandes durch die Verbandskollegen, die Mitglieder des Reichstages, der Landtage und der kommunalen Körperschaften sind.

Die nächsten verkehrspolitischen Aufgaben.

Wie notwendig es ist, daß wir nicht aufhören, die verkehrspolitischen Fragen zu verfolgen und zu bearbeiten, zeigt ein Ueberblick über die Aufgaben, die an die deutsche Verkehrspolitik in der aller-nächsten Zeit herantreten werden.

Reichsbahn: Die Annahme des Young-Planes wird große Veränderungen in der Stellung der Reichsbahngesellschaft zum Reich bringen. Das Reichsverkehrsministerium und das Parlament werden stärkere Einflußmöglichkeiten erhalten. Der Verwaltungsrat muß neu besetzt werden. Die Finanz-, Tarif- und Sozialpolitik der Reichsbahngesellschaft bedarf einer erneuten kritischen Überprüfung. Die Konkurrenzverhältnisse zwischen Reichsbahn einerseits und Kraftwagen und Binnenschiffahrt andererseits müssen geklärt werden.

Reichspost: Im Verwaltungsrat der Reichspost stehen die Berichte des Sparkommissars zur Debatte. Es gilt hier, schwerwiegende personal- und sozialpolitische Irrtümer richtigzustellen.

Reichswasserstraßen: Die Ueberführung der Wasserstraßenverwaltung aus den Händen der Länder in die Hände des Reiches steht noch immer aus. Eine schwierige Frage ist angefaßt der Finanzknappheit des Reiches die Beendigung angefangener Kanalbauten (Mittellandkanal!) und die Inangriffnahme notwendiger Kanalverbesserungen (z. B. Dortmund-Ems-Kanal!). Die schlechte Reichsfinanzlage erleichtert den Kampf gegen übertriebene Kanalwünsche von Interessenten.

Binnenschiffahrt: Anfang 1930 wird die im Anschluß an den Rheinschifferstreik von 1928 eingesetzte „Rheinkommission“ zur Untersuchung der Wirtschaftslage der Rheinschiffahrt ihren längst erwarteten Bericht veröffentlichen, der für unsere Rheinschifferkollegen von enormer Bedeutung ist.

Seeschiffahrt: Der Reichstag wird sich bald mit der Aenderung der Seemannsordnung beschäftigen.

Luftfahrt: Die Etatberatung 1930 wird neue Gelegenheiten bieten, die weitere zweckdienliche Umorganisation der Luft Hansa zu erzwingen.

Kraftfahrwesen: Der Ausbau einer Reichsunfallstatistik muß erstrebt werden. Die endgültige Struktur der Automobilsteuer steht weiterhin zur Debatte. Die Kraftverkehrsgesellschaften müssen gefördert werden.

Landstraßenwesen: Die Anpassung unseres Straßennetzes an die Anforderungen des Automobilverkehrs wird immer dringender. Das Hauptproblem ist die Beschaffung der Milliardenbeträge, die für diesen Zweck erforderlich sind. Daneben bedarf der Aufbau der Straßenverwaltung, die gegenwärtig völlig zerstückelt ist, einer Neuordnung.

Der Untersuchungsausschuß für den binneländischen Verkehr, an dem ebenfalls eine Reihe von Verbandskollegen beteiligt sind, wird seine für die Klärung der Konkurrenzverhältnisse innerhalb des deutschen Verkehrs und für die zukünftige Richtung der deutschen Verkehrspolitik wichtigen Arbeiten fortsetzen.

Diese Aufstellung der nächsten verkehrspolitischen Aufgaben, die unserem Gesamtverband gestellt sind, nimmt keine Vollständigkeit für sich in Anspruch. Sie soll nur zeigen, wie stark wir als Gesamtverband an der deutschen Verkehrspolitik interessiert und beteiligt sind und wie gut wir tun, trotz unserer Anteilnahme an den allgemeinen Zeitfragen, die Fragen der Verkehrspolitik nicht aus dem Auge zu lassen.

Dr. Friedrich Hertneck.

Je mehr der Kapitalismus fortschreitet, um so stärker bricht sich die Erkenntnis Bahn, daß er neben der Abhängigkeit des vereinzelt dastehenden Arbeiters von dem guten Willen des übermächtigen Kapitalisten, Zusammenhänge zur Folge hat, deren Spiel jeweilig auf die einzelnen mit der Kraft und dem Verhängnis von Naturereignissen wirkt, und so entwickelt sich das in Keimen schon vorhandene Zusammengehörigkeitsgefühl zu einem schrittweise ausgebildeten Solidaritätsgefühl, das den stärksten geistigen Faktor der modernen Arbeiterbewegung und ganz speziell der Gewerkschaftsbewegung bildet.

Eduard Bernstein.

schrecklichen Periode, stärker dastand, als zwölf Jahre früher bei ihrem Beginn. 1888 mußte Bernstein auf Bismarcks Betreiben aus der Schweiz nach England flüchten, wo er in London bis zum Fall des Sozialistengesetzes den „Sozialdemokrat“ weiter herausgab. Aber auch dann durfte er nach Deutschland noch nicht zurückkehren. Elf Jahre lang mußte er noch im Exil bleiben, bis ihn die reaktionäre, preußisch-deutsche Heimat wieder unbehelligt aufnahm.

Während seiner Londoner Zeit vollzog sich in Bernstein eine Wandlung. Er, der sonst so strenge Marxist wurde jetzt zum Kritiker extrem revolutionärer Gedanken des Marxismus, insbesondere der Katastrophentheorie. In seinem Buche: „Die Voraussetzungen des Sozialismus“ und anderwärts trat er für praktische Tagespolitik zum Nutzen der Arbeiterklasse ein, unter der Devise: „Die Bewegung ist mir alles, das Endziel nichts.“ Die Bewegung, die Bernstein damit hervorrief, der Revisionismus, hat viele Jahre lang (bis zum Ausbruch des Weltkrieges) die sozialistischen Gemüter des In- und Auslandes heftig erregt. Vielfach drohte die deutsche Sozialdemokratie auseinanderzufallen, aber Bernsteins versöhnlicher Geist und das starke Zusammengehörigkeitsgefühl der sozialdemokratischen Arbeiter bewahrten die Partei vor dem Zerfall. In dieser Zeit ging Bernstein auch die Freundschaft Kautskys verloren, der strenger Marxist blieb. Erst die Kriegsgegnerschaft von beiden stellte das alte Verhältnis wieder her.

Es ist schwer abzuschätzen, welcher von beiden der Arbeiterklasse mehr genützt hat. Sicher ist Kautsky als Theoretiker über seinem anfänglichen Lehrer Bernstein hinausgewachsen. Kautskys

Theorien waren auch immer klarer, eindeutiger und geradliniger als die von Bernstein. Als Wissenschaftler war Kautsky auch produktiver als dieser. Dafür stand aber Bernstein, besonders seit seiner Rückkehr nach Deutschland viel stärker im praktischen Leben. 1901 war er nach Deutschland zurückgekommen und schon 1902 wurde er an Stelle des unvergeßlichen Bruno Schönlanck im Wahlkreis Breslau-West in den Reichstag gewählt, wo er bald zu den Führern der Fraktion zählte. Bei den sogenannten Hottentottenwahlen im Jahre 1907 unterlag er wieder. Dafür zog er 1910 in die Stadtverordnetenversammlung von Berlin-Schöneberg ein. 1919 wurde er dort Stadtrat. 1912 erfolgte seine Wiederwahl in den Reichstag, dem er nun bis 1923 ununterbrochen angehörte. In diesem Jahre verzichtete der 78jährige auf ein neues Reichstagsmandat. Im Gegensatz zu Kautsky, der in der Gewerkschaftsfrage Cassallerer geblieben ist, war und blieb Bernstein hier durchaus Marxist. Bernstein steht den Gewerkschaften nahe. Auch in ihnen hat er praktisch gewirkt. So war er u. a. vor dem Kriege Lehrer an der Gewerkschaftsschule der Generalkommission der Gewerkschaften, schrieb den ersten Band der Geschichte des Schneiderverbandes und war Mitarbeiter der Gewerkschaftspresse. So verdanken auch die Gewerkschaften, besonders die Gemeinde- und Staatsarbeiter, für die er im Reichstag und in der Schöneberger Stadtverwaltung eintrat, Bernstein vieles. Die Hochachtung der Gewerkschaften vor dem alten Kämpfer, der am 6. Januar 1930 sein 80. Lebensjahr vollendete, mißt sich in die Ovationen, die ihm die gesamte internationale Arbeiterbewegung darbringt.

Georg Renner.

Aus der Seeschifffahrt

Der Umstand, daß die Generalgewaltigen des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie gemeinsam mit der „Bremen“ von Nordamerika nach Deutschland zurückkamen, weckte kurzatmige Hoffnungen auf eine Verständigung der beiden Konkurrenten. Die Hoffnungen wurden sofort durch ein kategorisches Dementi zerstört. Herr Cuno von der Hapag hat dabei seine volle Zufriedenheit mit dem Luxusdampfer („Bremen“) ausgesprochen — leider. Der Chronist erinnert sich, daß gerade die „Bremen“ und „Europa“, die beiden Profigeschiffe des Lloyd, die Verhandlungen über eine Art Interessengemeinschaft zwischen Lloyd und Hapag zum Scheitern brachten. Der Vorsprung, den der Lloyd durch diese 100 000 Tonnage bekam, schien der Hapag so gefährlich, daß sie die Ueberlassung eines der Schiffe forderte. Die Ablehnung der Forderung beendete die Verhandlung.

In Hamburg, besonders in der Hapag, ist man seit Balkins Zeiten mehr stolz als hanseatisch, und das Vorprellen des Lloyd sowie des Bremer Hafens scheint gewisse Hamburger Kreise als unfauleren Wettbewerb zu empfinden. Anstatt sich mit dem Lloyd unter Berücksichtigung dessen was ist, zu verständigen, möchte die Hapag anscheinend lieber durch einen Konkurrenzkampf à la Ballin-Wiegand die Vorherrschaft Hamburgs und der Hapag stabilisieren. Man vergißt dabei nur, daß Cuno mit dem genialen Schifffahrtspolitiker Ballin noch weniger gemein hat als der kluge Leiter des Lloyd mit der Starrköpfigkeit eines Wiegand.

Dorläufig wird noch gerüstet. Kleine Schifffahrtslinien werden aufgekauft und größere unter Aufsicht gestellt — wobei der Lloyd im Vorsprung ist. Trotz Tonnageüberangebot werden immer mehr neue Schiffe bestellt. Den beiden Riesenschiffen des Lloyd stellt die Hapag die unter hohen Kosten ausgebauten Schiffe der Ballinklasse entgegen. Schon die Rüstungen verschlingen ungeheure Summen. Man klagt in Deutschland über Kapitalmangel, die beiden größten deutschen Schifffahrtsgesellschaften haben soviel Kapital, daß sie sich einen volkswirtschaftlich unsinnigen Konkurrenzkampf erlauben dürfen. Die nahe Aussicht auf die amerikanischen Freigabegelder (für den Lloyd wahrscheinlich 120, für die Hapag 160 Millionen Mark) ist nicht dazu angetan, diesen Uebermut zu dämpfen. Nimmt man hinzu, daß die Seeschifffahrt trotz aller Experimente ihren Mann sehr gut ernährt, so bleibt zu guter Letzt nur die Hoffnung, daß die Debitbank (die Deutsche Bank betreute den Lloyd und die Disconto-Gesellschaft die Hapag) eines guten Tages ein Machtwort sprechen wird, wie sich ja in den letzten Jahren so mancher stolze Hansemann — auch in der Seeschifffahrt — den „Ratsschlügen“ der Banken fügen mußte.

In einem sind sich die Reeder trotz aller Konkurrenz einig: daß es ihnen fürchtbar schlecht geht. Ist das nicht originell? Den Ehrgeiz hat ein Reeder so wenig wie jeder andere Geldmacher, und wie jeder andere Geldmacher denunziert er als Ursache seines Kummers die hohen Löhne, die hohen Steuern und die hohen Soziallasten.

Der Seemann kann den Lohn ohne Beschwerde tragen. Außer den Reedern wird es kaum einen Menschen geben, der eine Monatsheuer von 132 Mk. für einen Vollmatrosen eine untragbare Last nennen wird. Es gibt ja wohl noch recht viele Leute, die von der Romantik der Seefahrt schwärmen. Sie wären durch einen Novembersturm, der ihnen Gesundheit, Kleidung und Stiefel zerstört und die Riesensumme von 132 Mk. einbringt, bei manchem mehr als rauher Behandlung und durchweg schlechtem Essen, wahrscheinlich mit einem Schläge kuriert. Es sei denn, sie würden dafür bezahlt, das Seemannsleben unter allen Umständen romantisch zu schildern. Wer z. B. den „Reiz der christlichen Seefahrt“ bedroht sieht, wenn durch internationale Maßnahmen der Seemann nach langer Reise vor den Gefahren an Land geschützt werden soll, der hat sicher ein unverbrüchliches Recht, auf die Sozialpolitik überhaupt zu schimpfen.

Trotz aller unverkennbaren Fortschritte ist der Seemann unter den deutschen Arbeitern auch heute noch ein Stiefkind der Sozialpolitik. Bis zum Kriege wurde eben immer nur der Reeder gehört und sein Hinweis auf die internationale Konkurrenz, die nicht durch soziale Abgaben belastet sei, hat alle Hilferufe der Seeleute und der wenigen Menschenfreunde, die sich der Seeleute annahmen, erstickt. Heute ist dieser Hinweis auf die internationale Sozialpolitik weniger belastete Konkurrenz Gemeingut aller Unternehmer geworden. Alle Klageweiber übersehen dabei mit Absicht, daß in der Seeschifffahrt die deutschen Löhne ganz wesentlich hinter den ausländischen zurückbleiben. Die Reeder sind also im großen ganzen gleich belastet, aber daran liegt den Feinden der deutschen Sozialpolitik nichts. Die Reeder wenigstens fürchten weniger die

Konkurrenz, als daß sie von irgendeinem Scharfmacher in ihrem Haß gegen die Sozialpolitik übertroffen werden könnten. Die deutschen Reedervertreter lehnen es auf den Tagungen des Internationalen Arbeitsamts ab, ihre ausländischen Konkurrenten mit der gleichen sozialen „Last“ zu belagen, wie sie sie selbst auch tragen müssen. Das heißt, sie selbst geben der Konkurrenz einen Vorsprung, um im Lande dann diesen Vorsprung als Argument gegen die deutsche Sozialpolitik verwenden zu können.

Mit Kummermienen sehen die Reeder heute auf die Krankenkasse der Seeleute. Nach vierthundertjährigem Kampf gelang es endlich der Organisation, unterstützt durch die sozialdemokratische Reichstagsfraktion (die Kommunisten stimmten dagegen!), für die Seeleute eine Krankenversicherung durchzusetzen. Es tut nicht gut, als Seemann an Bord krank zu werden. Die meisten Seeleute, die sich krank fühlten, hielten sich bis zur Abmusterung aufrecht. Wenn sie dann an Land lagen und schließlich doch den Arzt aufsuchen mußten, fielen sie der Allgemeinheit zur Last. Da jeder Mann, der mustern will, erst untersucht wird, wird jedem, der nicht über allen Zweifeln kerngesund ist, die Anmusterung verweigert — und es gibt dann eben keinen kranken Seemann. Die Seeschifffahrt errang dadurch den unverdienten Ruf, ein sehr gesunder Beruf zu sein.

Auf diese falsche Krankenstatistik bauten dann die Versicherungsmathematiker die Seekrankenkasse auf. Es war eins der durchschlagendsten Argumente für die Sonderkasse und zerschlug alle unsere Gründe für die Angliederung der Seekrankenkasse an die Ortskrankenkassen, daß die Seeleute mit 2 bis 3 Proz. Beitrag in der Sonderkasse auskommen würden gegen etwa 7 Proz., die in den Ortskrankenkassen zu zahlen wären. Es hält jetzt in der den Reedern ergebenen Presse wider von dem Geschrei über das Simulantentum der Seeleute. In Wirklichkeit war der Reklamebeitragsfuß von 2½ Proz. von vornherein zu niedrig. Der niedrige Satz war eine Folge der Gewissenlosigkeit, mit der die Reeder früher die nicht ganz kernfesten Arbeiter abwimmelten und der Allgemeinheit (und den betrogenen Seeleuten) aufbürdeten, was in den Landbetrieben jeder Unternehmer seit Jahrzehnten tragen muß. Heute ist die Abschließung kranker Seeleute nicht mehr möglich und erst heute tragen die Reeder einen Teil der Lasten für die in ihren Diensten erkrankten Seeleute. Die Krankenkassenbeiträge sind für die Reeder zwar eine neue Belastung, aber anstatt darüber zu greinen, sollten sie heilfroh sein, daß sie sich jahrzehntelang um diese Pflicht herumdrücken durften.

Noch größer jedoch als die Sorge um die Entwicklung der Seekrankenkasse ist die Angst der Reeder vor der Revision der Seemannsordnung. Es ist unmöglich, dem Nichtseemann kurz zu sagen, was die Seemannsordnung ist. Aber jeder nicht gerade erst nach der Revolution aufgewachte Arbeiter hat eine Ahnung von der Schändlichkeit der Gesindeordnungen, die der Novembersturm hinwegfegte. Nichts Besseres ist die Seemannsordnung, die zuletzt 1902 derart „modernisiert“ wurde, daß die sozialdemokratische Reichstagsfraktion nicht glaubte, eine Zustimmung verantworten zu können. Zur Kennzeichnung dieses Ausnahmegesetzes möge genügen, daß es an Bord eine richtige preußische Kasernenhofdisziplin diktiert. Der Reeder oder sein Stellvertreter hat alle Rechte, der Seemann hat nur Pflichten. Alle Schändlichkeiten, die den Militarismus so verhaßt gemacht haben — an Bord der deutschen Kauffahrtschiffe sind sie noch heute möglich und manchmal werden sie von moralisch zurückgebliebenen Offizieren auch noch verübt. Wir wollen gerne anerkennen, daß sich das Verhältnis zwischen Offizieren und Mannschaften seit vielen Jahren bedeutend gebessert hat. Auch die Offiziere haben zugehört, und so schmerzlich es ist, daß sich noch viele Offiziere nur als Dorgesezte fühlen, so erfreulich ist es, daß die meisten Dorgesezten im gewöhnlichen Seemann denn doch schon eher den Mitarbeiter ehren, der wie sie selbst in jeder Minute bereit sein muß, das Letzte einzusetzen.

Die Seemannsordnung ist brüchig. Wie eine geborstene Säule ragt sie aus wilhelminischer Vergangenheit in die republikanische Gegenwart und zeugt von der Rechtlosigkeit der Arbeiter in einer Zeit, die endgültig überwunden ist. Die aus der Seemannsordnung erwachsende Rechtlosigkeit der Seeleute steht in einem so schreienden Widerspruch zu den heutigen Arbeitsrechtsverhältnissen, daß sogar schon Gerichte die Vorschriften der Seemannsordnung außer acht lassen. Kann es einen vernünftigeren Spruch über ein Gesetz geben, als wenn ein Gericht durch sein Urteil zu erkennen gibt, daß das Gesetz überlebt und nicht mehr anwendbar ist? Welchen Sinn

hat ein Gesetz, das wie die Seemannsordnung durch tarifliche Vereinbarung zum Teil außer Kraft gesetzt werden kann? Es bleibt Unsinn, aber dieser Unsinn ist bösartig, er stammt aus sozialistengesetzlicher Zeit. Der § 34 zwingt den Seemann sogar zum Schändlichsten: zum Streikbruch, wenn er es als ehrlicher Arbeiter nicht vorzieht, lieber ins Gefängnis zu gehen.

Alle Kraft in einem Punkt sammeln und auf ein Ziel konzentrieren, das ist nach Casselle des Geheimnis des Erfolges. Im neuen Jahr werden die Seeleute alle Kraft daran setzen müssen, die Sozialpolitik international vorwärts zu treiben. Wir haben das größte Interesse daran, die übrigen seefahrenden Nationen sozialpolitisch an Deutschland heranzubringen. Sozialpolitisch, darüber müssen wir uns klar sein, sind wir deutschen Seeleute seit der Revolution unseren ausländischen Berufskollegen weit voraus. Wir gefährden aber die weitere Entwicklung, wenn es nicht gelingt, durch internationale Uebereinkommen diese Distanz zu verringern. Auch das ist Kampf, Klassenkampf ohne große Worte: Die Reeder wollen die deutsche Sozialpolitik rückwärts revidieren, wir wollen unsere sozialpolitische Stellung ausbauen und festigen und unseren ausländischen Brüdern helfen.

National gibt es zurzeit keine größere Aufgabe, als die alte Seemannsordnung zu beseitigen. Es prophezeit sich schlecht in einem Deutschland, das die Lasten des verlorenen Krieges und die Erbenschaft einer ungläublichen fünfzigjährigen Mißwirtschaft trägt. Diese Verhältnisse können uns innenpolitisch jeden Tag wieder vor Krisen stellen, deren eine uns schon einmal die Hoffnung zerschlug. Immerhin glauben wir sagen zu können, daß in diesem Jahr selbst die bürgerlichen Parteien und selbst eine rein bürgerliche Regierung gezwungen sein werden, die vielberufene Aenderung der Seemannsordnung vorzunehmen. Aber sie werden es nicht unserer schönen Augen wegen tun, und sie tun es ganz gewiß nicht, wenn wir uns begnügen, ihnen schöne Augen zu machen. Hinter unseren Forderungen müssen heute mehr denn je zuvor starke Organisationen stehen. Im alten Obrigkeitsstaat haben sich die Gewalthaber selten um die Wünsche der Arbeiter gekümmert und nur der stete Druck immer stärker werdender Organisationen bewog sie zum schrittweisen Zurückweichen. Die Republik muß vieles aus eigenem heraus schaffen, eben weil sie Republik ist, aber gerade in unserer Zeit gilt nur der Wille der Masse, der organisierten Masse, und nicht die Eigenbrötelei des einzelnen. Es ist nichts als eine Geste, wenn ein Hausen zusammenläuft und eine gedruckte Seemannsordnung verbrennt. Aus der Asche ist denn auch nichts entstanden, der Wind zerstierte sie, wie er die Masse zerstierte, die in diesem Akt eine „revolutionäre Tat“ sah.

Nur die Gewerkschaft kann helfen! Wir beleidigen niemand, wenn wir erneut feststellen, daß die Organisation der Seeleute viel zu wünschen übrig läßt. Der Gesamt-Verband hat das Recht, von jedem organisierten Seemann eine regere Agitationstätigkeit zu verlangen. Wir kennen die Schwierigkeiten, die sich dieser Tätigkeit gerade bei den Seeleuten entgegenstellen. Aber für einen freien Gewerkschafter sind Schwierigkeiten noch stets der Ansporn zu größeren Leistungen gewesen. An die Arbeit, Kollegen: Nur durch eine starke Organisation kommen wir zum Ziel! C. Lindow.

Aus den deutschen Gewerkschaften

Einheitlicher Sitz und einheitliche Zeitung im Fabrikarbeiterverband. Am 1. August 1926 erfolgte die Verschmelzung der Verbände der Glasarbeiter und der Porzellanarbeiter mit dem Fabrikarbeiterverband. Die ersteren bilden seitdem innerhalb des Fabrikarbeiterverbandes die Reichsaktion „Keramischer Bund“. Der Vorstand des Fabrikarbeiterverbandes hat seinen Sitz in Hannover, die Leitung des Keramischen Bundes aber in Berlin, im Verbandshause des ehemaligen Porzellanarbeiterverbandes. Ebenso hat der Keramische Bund ein eigenes Fachblatt: „Keramischer Bund“. Aus diesem Zustande haben sich nun Unzuträglichkeiten ergeben, die noch verstärkt wurden durch die zu eng gewordenen Büroräume des Verbandes in Hannover. Der Beirat des Fabrikarbeiterverbandes hatte nun Mitte Dezember 1929 zu diesen Fragen Stellung zu nehmen. Dabei kam stark die Meinung zum Ausdruck, beide Zentralen örtlich zu vereinen und auch an Stelle der zwei Blätter nur eins herauszugeben. Nach eingehender Aussprache faßte der Beirat folgenden Beschluß:

„Der Beirat beauftragt den Vorstand, mit der Leitung des Keramischen Bundes zu verhandeln und danach zu streben, daß Vereinbarungen getroffen werden, die eine Zusammenlegung der Sätze des Hauptvorstandes und des Keramischen Bundes ermöglichen. — Die Zusammenlegung soll u. a. enthalten:

1. gemeinschaftliches Bürohaus und Büroräume nach einheitlichen Verbandsgesichtspunkten;
2. eine möglichst einheitliche, gemeinschaftliche Redaktion; Ausbau und Gleichmäßigkeit des allgemeinen Teils, Berücksichtigung aller Parteien in beiden Zeitungen, Zeitungsbau und allgemeiner Ausbau mit dem Ziel: Schaffung einer Einheitszeitung mit Branchenzeitungen, wobei der „Keramische Bund“ vollständig sein Gebiet behalten und bearbeitet zu sein; Schaffung einer Bildungs- und Fachzeitschrift.
3. Die Selbständigkeit des Keramischen Bundes wird dadurch nicht berührt. Die Erklärungen des Hauptvorstandes auf Bundestag und Verbandstag werden unterstrichen.

Der Vorstand wird beauftragt, Pläne, Berechnungen, Kostenaufschläge für ein Verbandshaus in Hannover und in Berlin und die erforderliche Zahl von Wohnungen, sei es im Verbandshaus oder an anderer Stelle, aufzustellen und sie dem nächsten Verbandstag in München vorzulegen. — Mit Rücksicht auf die Unzulänglichkeit der jetzigen Büroräume beschließt der Beirat eine Zwischenlösung, entsprechend folgendem Antrag des Kollegen Köhler: „Der Hauptvorstand wird beauftragt, durch Kauf eines Hauses die dringenden Büroräume für den Hauptvorstand zu beschaffen. Durch diese Zwischenlösung soll der Weg zur Sicherlegung nicht verbaut werden.“

Politische und wirtschaftliche Wochenschau

Die Schlusskonferenz über den Young-Plan im Haag hat am 2. Januar 1930 begonnen. Als deutsche Delegierte nehmen teil: Reichsaußenminister Dr. Curtius, Reichsminister für die besetzten Gebiete Dr. Wirth, Reichsfinanzminister Dr. Moldenhauer, Reichswirtschaftsminister Robert Schmidt. Als Hauptfachverständiger Dr. Meißner, ferner Geh. Finanzrat Dr. Bode von der Reichsbank. Des Reichsaußenministeriums ist außerdem durch Staatssekretär Schubert und durch die Ministerialdirektoren Gauß und Ritter vertreten, des Reichsfinanzministeriums durch Staatssekretär Dr. Schäffer und durch Ministerialdirektor Dorn, des Ministeriums für die besetzten Gebiete durch Ministerialdirektor Müller, die Reichsregierung durch Ministerialdirektor Reßlin. — Reichsbankpräsident Schacht ist infolge seiner Differenzen mit der Reichsregierung nicht delegiert worden. Er steht jedoch auf Anforderung zur Verfügung.

Stand der Arbeitslosigkeit. Die Zahl der unterstützten Arbeitslosen betrug am 15. Dezember rund 1 600 000. Davon waren Hauptunterstützungsempfänger aus der Arbeitslosenversicherung rund 1,4 Millionen (1,1 Millionen Männer, 300 000 Frauen) und 194 000 aus der Krisenfürsorge. Die Zunahme gegenüber dem 30. November betrug 233 000.

Zum Staatssekretär im Reichsfinanzministerium wurde an Stelle des ausgeschiedenen Dr. Boyß der Ministerialdirektor im Reichswirtschaftsministerium Dr. Schäffer ernannt.

Neue christlich-soziale Partei. Die aus der Deutschen Nationalen Volkspartei ausgetretenen Christlich-soziale Reichsvereinigung hat sich am 28. Dezember 1929 mit dem Christlichen Volksdienst zu einer Partei vereinigt unter dem Namen Christlich-sozialer Volksdienst.

Rundschau

Gefährdung der Kinder im Straßenverkehr. Die neuesten von amtlicher Seite veröffentlichten Zahlen über die Unfälle auf der Straße zeigen, daß die Zahl der tödlich verunglückten Kinder in weit größerem Maße ansteigt, als die Zahl der tödlichen Straßenunfälle überhaupt. Vor allem ist es der Kraftwagenverkehr, der die Kinder auf der Straße gefährdet, und dem kann wohl nur dadurch abgeholfen werden, daß die Kinder in weit erhöhtem Maße von der Straße weg auf gesunde, ungefährdete Spielplätze gebracht werden.

