









Nun einige Worte zu der Rhein-Ruhr-Aktion. Die Binnenschiffer griffen zur passiven Resistenz, der später die Generalstreikklärung folgte. Dieser Kampf hat ungeheure Opfer erfordert, Verhaftungen und Ausweisungen von Funktionären, Ermordung von Mitgliedern, Drangsalierungen des Schiffbewachungspersonals. Auch das Post- und Telegrammpersonal hat schwer gelitten. Ich erinnere an die Verhaftung und Mißhandlung von Telegrammarbeitern in Eilen, an die Ausweisungen in Duisburg, Bonn, Mainz, Koblenz, Speyer, Trier usw. Was damals von den beteiligten Arbeitern geleistet worden ist, überträgt weit die Leistungen, die von den sogenannten Staatsverhaftenden immer in die Waagschale geworfen werden. (Sehr richtig!) Wenn der Separatismus an Rhein und Ruhr nicht hochgehalten wird, so ist das nicht zurückzuführen auf das Verhalten der Unternehmer, sondern einzig und allein auf die Einstellung der bisherigen Arbeitnehmer. (Lebhaft Zustimmung.) Arbeiter, Angestellte und Beamte haben einzig zusammengehalten in der Abwehr dieser Bestrebungen, weil sie eingesehen haben, daß eine Loslösung des Rhein- und Ruhrgebiets der erste Schritt auf dem Wege zur Zerstückelung Deutschlands gewesen wäre. Die deutsche Arbeiterbewegung ist politisch geschildert genug, um sich die Konsequenzen einer solchen Entwicklung vor Augen zu führen.

Wir haben für die sogenannte Lohnsicherung gesorgt. Wir waren es auch, die rechtzeitig an den zuständigen Stellen für den Abbruch des passiven Widerstandes eingetreten sind. Bereits im Juni 1923 haben wir bei den Verhandlungen im Reichswirtschaftsministerium verlangt, daß der passive Widerstand aufgegeben werden solle, solange er noch auf der Höhe stehe, weil sich dadurch unserer Auffassung nach eine für Deutschland bessere Situation ergeben hätte. Man hat unsere Anregungen abgelehnt, und dann kam, was kommen mußte: der passive Widerstand wurde zu einer Zeit aufgegeben, wo die Voraussetzungen für eine günstige Verständigung nicht mehr gegeben waren. Wenn ich nicht irre, hat sogar der Vorstand des ADGB schon im Mai entsprechende Anregungen bei den Verhandlungen mit der Regierung gegeben. Die damalige Regierung der Fachminister hat allen diesen Vorschlägen kein Gehör geschenkt und dadurch schweren Schaden über das deutsche Volk, insbesondere über seinen größten Teil, über die deutsche Arbeiterkraft gebracht. Es ist kaum notwendig, zu sagen, daß wir die Interessen unserer Mitglieder in jeder Beziehung gewahrt haben. Unsere Vertreter haben allein an 132 Konferenzen mit Regierungsstellen und Unternehmern in dieser Zeit teilgenommen. Die Organisation hat schwer gelitten. Es wird eifrigster Aufklärung und intensiver Organisationsarbeit bedürfen, um alle diese Folgen nach und nach auszumergen.

Nun einige Bemerkungen zu der Frage der Interessenvertretung seitens unseres Bundes in den Verwaltungskörperschaften, im Reichswirtschaftsrat und in den anderen Parlamenten. Im Reichswirtschaftsrat, im Wirtschaftspolitischen, Sozialpolitischen und Verkehrs-Ausschuß haben wir durch unsere Vertreter tätigen Anteil an allen wichtigen Fragen genommen. Unser Kollege Riebel hat speziell im Sozialpolitischen Ausschuß bei der Behandlung der gewerblichen Berufskrankheiten im Sinne der in unserem Verband zusammengeschlossenen Gruppen gewirkt. Ich erinnere weiter an unsere Mitarbeit am Hausgehilfengesetz, unter das ja nicht nur die weiblichen Hausgehilfen, sondern auch Kutscher, Kraftfahrer, Privathaushaltsleute, Gärtner usw. fallen. Weiter verweise ich auf die Behandlung des Gesetzes über die Arbeitszeit. Es ist unseren Vertretern in Verbindung mit den übrigen Vertretern der Arbeiterbewegung und der Angestelltenchaft gelungen, manche Verbesserungen in den Bestimmungen herbeizuführen. Wir haben auf allen diesen Gebieten versucht, die Interessen unserer Berufskollegen nach jeder Richtung hin zu wahren. Wir sind vertreten im Reichs Eisenbahnrat und vor allen Dingen auch im Tarifausschuß dieses Reichseisenbahnrats. Wichtige Fragen standen dort zur Erörterung, die Frage der Staffeltarife, der See- und Ausnahmetarife, der Kohlen- und Umschlagtarife usw. Im Verkehrsministerium ist es gelungen, eine Personalvertretung zu schaffen, in der unser Bund den Vorstoßen stellt. Diese Personalvertretung ist in der Lage, auf die Gestaltung der mittleren und unteren Verwaltungsbehörden in der Wasserstraßenverwaltung einen entsprechenden Einfluß auszuüben, ferner auf die Personalpolitik. Unsere Kollegen haben dort genau wie im Reichstag die Reichsregierung in ihrem Bestreben auf Durchführung der entsprechenden Bestimmungen der Verfassung unterstützen müssen. Bekanntlich sind die Wasserstraßen in den Besitz des Reiches übergegangen. Aber bis heute ist es nicht gelungen, die Frage gründlich zu klären und einen vernünftigen Aufbau der Behördenorganisation vorzunehmen. Die Sache liegt beim Staatsgerichtshof. Ich persönlich stehe auf dem Standpunkt, daß wir alle Ursache haben, für eine Wahrung der Rechte des Reiches gegenüber den Ländern zu sorgen. (Beifall.) Wir dürfen auf diesem Gebiete partikulärischen Bestrebungen keine Unterstützung leisten. Ich habe mich von Anfang an bei der Behandlung dieser Frage im Reichstag, sowohl in den Ausschüssen wie im Plenum, auf diesen Standpunkt gestellt und alle Versuche der Länder, sich gegenüber dem Reich durchzusetzen, zurückgewiesen. Wir sind Unitarier aus Prinzip und wollen, daß dem Reich nach und nach immer mehr Einfluß gesichert wird. Weiter sind wir beteiligt an den Wasserstraßenbetrieben. Unsere Organisation ist ja eigentlich die treibende Kraft bei der Schaffung dieser Betriebe gewesen. Leider ist es uns nicht gelungen, in bezug auf die Zusammenlegung unserer Willen durchzusetzen. Wir hatten partikuläre Zusammenlegung aller dieser Körperschaften gefordert, weil damit aber nicht durchgedrungen. Bei der Schiffsbaufrage auf Grund des Friedensvertrages haben unsere Vertreter ebenfalls mitgewirkt, und unserem Eingreifen ist es zu danken, daß vielfach erhebliche Milderungen der Bedingungen erreicht worden sind. Dabei ist es weiter gelungen, die Interessen des deutschen Personals, das auf den abgebegebenen Schiffen beschäftigt war, in sozialer Be-

ziehung zu wahren, und zwar sind die Bestimmungen des deutschen Rechtes auch für die an Frankreich abgegebenen Schiffe, auf denen deutsches Personal weiter beschäftigt wird, gewahrt worden. Ebenso ist die Freizügigkeit garantiert. Wir sind weiter beteiligt am Gewerkschaftenbeirat. Wir haben uns bemüht, im Reichstag durchzusetzen, daß endlich ein Wasserstraßengesetz geschaffen wird.

Wir haben weiter eine Reichsverkehrsordnung gefordert. Ferner sind wir im Verwaltungsrat der Post vertreten, dem der Kollege Bender und ich angehören.

Was die Interessenvertretung der Beamten anlangt, so liegt deren Schwerpunkt ohne Zweifel im Parlament. Dort ist nichts unversucht geblieben, vor allen Dingen die Interessen der unteren Beamtenschaft wahrzunehmen. Der Kollege Bender hat sich im Reichstag stets mit aller Entschiedenheit für eine auskömmliche Bezahlung der beamteten Kollegen eingesetzt. Er und ich, wir haben mit Unterstützung unserer Parteifreunde, die dem Verwaltungsrat angehören, alles getan, um die Not der Beamtenschaft zu lindern. Wenn wir bisher nicht das erreicht haben, was von uns angestrebt wurde, so liegt die Schuld daran leider auch bei den Beamten selbst. Wir hätten bei ihnen nicht die Kundendebatung, die wir brauchten, um erfolgreich vorzugehen. Die Mehrzahl der Beamten ist immer noch nicht zu der Einsicht gekommen, daß auch ihre Interessen durch die freien Gewerkschaften mit Erfolg wahrgenommen werden können. Der Gewinn der Beamten der Reichspostverwaltung für unseren Bund standen bisher große Schwierigkeiten entgegen. Unsere Agitation unter den Postbeamten wurde bisher dadurch gehindert, daß zwei freigeberische Organisationen für sie in Frage kamen, der Deutsche Verkehrsband und die Allgemeine Deutsche Postgewerkschaft. Durch den bestehenden Zusammenschluß beider Organisationen, der hoffentlich in einigen Wochen vollzogen sein wird, wird die langerehnte Einheitsorganisation für das gesamte Post- und Telegrammpersonal hergestellt sein. Durch diese Sammlung der freibeitlich gerichteten Kräfte wird auch die Agitation unter den Lohnempfängern, die auch noch lange nicht alle organisiert sind, neue Anregung und neue Stöckkraft bekommen, so daß wir mit Ruhe der zukünftigen organisatorischen Entwicklung unter dem Post- und Telegrammpersonal entgegengehen können.

Der Haushaltsauschuß des Reichstags hat einen von der sozialdemokratischen Fraktion gestellten Antrag auf Schaffung einer Reichsverkehrsordnung einstimmig angenommen. Inzwischen hat das Reichsverkehrsministerium den Entwurf dazu herausgebracht. Wir werden gut tun, in einer Entschlieung, die ihnen noch unterbreitet werden wird, unsere Stellung zu diesem Entwurf auszusprechen. In Verbindung mit dieser Frage drängt es mich, ein paar Worte zu den Fahr- und Fachschulen zu sagen. Es war uns vor dem Kriege schon gelungen, in einer Reihe von Orten solche Schulen einzurichten. Der Krieg hat diese unsere Tätigkeit unterbrochen, die wir erst in der allerletzten Zeit wieder haben aufnehmen können. Der von mir eben angeführte Entwurf einer Reichsverkehrsordnung ist im Dezember 1924 herausgegeben worden. Als der Verkehrsminister mit mir über diese Sache sprach, habe ich ihm meinen Standpunkt dazu eingehend dargelegt. Ich war der Meinung, daß durch diese Reichsverkehrsordnung der ganze Verkehr nach einheitlichen Grundrissen geregelt und gleich bestimmt werden müßte, welche Organe in den Ländern und Gemeinden dafür die Verantwortung tragen sollen. Es wurde erklärt, daß das nach den Bestimmungen der Verfassung nicht zulässig sei, daß nur allgemeine Grundriss aufgestellt werden könnten, weil die Regelung der Verkehrsfragen Landesache sei. Im einzelnen will ich auf die Verkehrsordnung nicht eingehen. Verhandlungen darüber mit dem Verkehrsbeirat haben noch nicht stattgefunden; dagegen hat sich der Vorstand der Deutschen Verkehrsband mit dem Entwurf beschäftigt und zu den verschiedenen Paragraphen Änderungen vorgebracht. An der Verkehrsordnung sind auch wir als Organisation mit unserer Gruppe Kraftfahrer beteiligt. Ein Antrag auf obligatorische Einführung von Fahr- und Fachschulen in den Entwurf wurde auf Veranlassung der Vereinigung der Fuhrverbände, die im Juli d. J. ihren Verbandstag hatte, zurückgestellt. Die von uns herausgegebene Eingabe zur Schaffung von kommunalen Fachschulen hat dazu geführt, daß eine ganze Anzahl von Städten und Gemeindeverwaltungen zu dieser Frage Stellung genommen hat, bisher allerdings mit negativem Erfolg, weil die Kostenfrage dabei eine große Rolle spielt. Der Bundesrat wird mit mir darin einig sein, daß wir auch in dieser Frage weiterarbeiten müssen, um sie endlich einer vernünftigen Lösung zuzuführen. Nicht nur für Kraftfahrer, sondern für alle Führer von Gefährten sind solche Fahr- und Fachschulen auf kommunaler Grundlage eine absolute Notwendigkeit. Die Frage der Kostendeckung kann ja zweckmäßig geregelt werden. Wir sind es anderen Berufskollegen schuldig, für ihre fachliche Ausbildung alles zu tun, was möglich ist, um allen denen das Handwerk zu legen, die durch Errichtung von Autofachschulen den armen Tausend das Geld aus der Tasche holen und dann die nicht oder fast ausgebildeten Leute auf das Publikum loslassen, wodurch der ganze Beruf leidet.

Ihnen ist der Beschluß des Leipziger Gewerkschaftskongresses von 1922 bekannt. Unter dem Eindruck der Wirtschaftsentwicklung und der Entwicklung der Unternehmerorganisationen nach dem Zusammenbruch von 1918 hat der Kongreß in Leipzig bekanntlich zu dem Beschluß, Industrieorganisationen zu schaffen. Er nahm die Resolution Dismann und Genossen an. Wir haben diese Resolution mitunterzeichnet, ich habe aber damals bereits namens unserer Delegation erklärt, daß wir uns die Begründung Dismanns nicht in allen ihren Teilen zu eigen machen können. In diesem Leipziger Beschluß wurde den Bundeskörperlichkeiten der Auftrag erteilt, die Frage des Aufbaues der Industrieorganisationen weiter zu erörtern, einen Plan aufzustellen und diesen dann den einzelnen Organisationen zur Begutachtung zu unterbreiten. In der Inflationszeit ruhte die ganze Angelegenheit, bis der Bundesauschuß erneut dazu Stellung nahm und einen

Ausschuß zu ihrer weiteren Behandlung einsetzte, den sogenannten 16er Ausschuß. Dieser setzte seinerseits eine kleine Kommission von sechs Personen ein, um die Frage im einzelnen genau und gründlich durchzuarbeiten. Dilem Unterandausschuß gehörte auch ich an. Er hat Vertreter aller Organisationen gehört in Rede und Gegende, und diese haben ihren Standpunkt bis ins kleinste Detail hienau darlegen können. Der Underandausschuß hat nachher zu dem Ergebnis Stellung genommen. Dabei standen sich nur zwei Richtungen gegenüber, auf der einen Seite die Vertreter der Berufsorganisationen, auf der anderen die Vertreter des Industrieorganisationsgedankens oder die, die wenigstens für die Schaffung eines entsprechenden Planes waren. Ich bin damals zu der Überzeugung gekommen, daß es nicht im Interesse der deutschen Gewerkschaften läge, wenn in einer Zeit, wo sie sehr geschwächt aus der Inflationszeit hervorgegangen und manchmal nicht in der Lage waren, sich in der Abwehr gegenüber Unternehmerangriffen zu behaupten, ein völliger Neuaufbau, eine Umorganisation der Gewerkschaften durch Zwangsbeschlüsse vorgenommen würde. Die Verhandlungen hatten ja gezeigt, daß die wirtschaftliche Entwicklung sich stark rückwärts bewegt hatte. Wir sahen die riesigen Industriekonzerne vor uns, die horizontale und vertikale Zusammenfassung harter Wirtschaftskräfte. Der Name Stinnes wurde ja dabei immer wieder genannt. Im Laufe der Zeit zeigte es sich aber, daß diese Entwicklung eine treibhausmächtige war, die einer rückläufigen Entwicklung Platz machen mußte.

Heute sehen wir noch klarer. Nicht nur das Gebilde des Stinnes-Konzerns hat sich als Seifenblase erwiesen und ist zerplatzt, sondern in einer ganzen Reihe anderer Konzerne tritt es und knirscht es im Gebälk. Die Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen. Ebenfalls kam ich damals schon zu dem Schluß, daß von einer zwangsweisen Durchführung des Leipziger Beschlusses nicht die Rede sein kann. Die Verhandlungen haben auch den Beweis geliefert, daß es noch eine Reihe von Industrien gibt, in denen sich die Konzentration der Wirtschaft noch nicht so weit vollzogen hat, als daß die absolute Notwendigkeit einer zwangsweisen Umorganisation vorhanden wäre. Die Gewerkschaften sind historisch gewordene Gebilde, ihre Mitglieder haben einen Willen und lassen sich nicht hinc- und herschieben wie die Figuren auf einem Schachbrett. Angehts dieser Tatsache bekam ich noch härtere Bedenken und glaubte, alles daransetzen zu müssen, um die Entwicklung der Dinge verhindern zu helfen. Auch heute noch stehe ich auf dem Standpunkt, daß Industrieverbände zwar an sich das erstrebenswerte Ziel sind, daß aber die Entwicklung nicht durch Zwangsbeschlüsse herbeigeführt werden kann, sondern daß versucht werden muß, das Ziel durch Zusammenschlüsse zueinander gehörender Organisationen und durch Verhandlungen über die gegenseitige Abgrenzung der Organisationsgebiete zu erreichen. Leider ist es mir nicht gelungen, im Sechseckerausschuß eine Einigung auf dieser Grundlage herbeizuführen. Es wurde schließlich festgestellt, daß im Ausschuß eine Einigung in der Organisationsfrage nicht erzielt werden konnte. Der Bundesauschuß hat sich dann weiter mit dieser Frage beschäftigt, ohne zunächst zu einem Ergebnis zu kommen. Bei einer erneuten Beratung wurden einige Vorschläge zur Änderung der Satzungen des Bundes gemacht. Zur Zeit bestimmen die Satzungen, daß die Berufsorganisationen sozuzagen das Primäre sind, das, was an der Spitze zu stehen hat. Die Vorschläge des Bundesvorstandes greifen auf den Leipziger Beschluß zurück und bringen zum Ausdruck, daß in Zukunft die Industrieorganisationen als das zu erstrebende Ziel zu gelten haben.

Mit diesem Vorschlag konnte ich mich durchaus nicht einverstanden erklären. In der Bundesauschlußsitzung, die ich erneut mit dieser Frage beschäftigt, kam es nicht zu einer Verständigung. Es ergab sich zwar bei der Abstimmung eine Mehrheit für die Vorschläge des Bundesvorstandes, aber hinter der dagegen stehenden Minderheit stand, wie festgestellt wurde, die Mehrheit der gewerkschaftlich organisierten Arbeiter. Die Folge war, daß diejenigen, die auf dem Boden der Industrieorganisationen und eines sogenannten Organisationsplanes standen, ihren Auftrag und ihren Plan sofort dem Bundesvorstand überreichten. Ich habe mich deshalb gegen diesen Organisationsplan gewandt, weil ich auf Grund der Erfahrungen befürchtete, daß selbst dann, wenn ein solcher Plan nur als Beispiel gedacht ist, sofort nach dem Kongreß die Grenzstreitigkeiten zwischen den einzelnen Organisationen ins Unermessliche wachsen würden.

Damit ist eine große Gefahr für den Bund verbunden, weil eine große Zahl von Organisationen erklärte, sich einem solchen gewalttätigen Beschlusse nicht fügen zu wollen. Die Grundlage des Bundes ist die Freiwilligkeit, die eigene Entscheidungsfähigkeit jeder Organisation. Die Gesamtheit kann nicht gewalttätige Eingriffe in das Gebiet einer einzelnen Organisation vornehmen, sie kann nur Rat erteilen und Beschlüsse über die Zusammenarbeit fassen; aber jede einzelne Organisation hat das Recht, über ihr Gebiet allein zu bestimmen. Es bleibt also nur der Weg der Verständigung übrig, den ich befürwortet habe. Es kann heute mit Freude und Genugtuung festgestellt werden, daß die bessere Einsicht doch gesetzt hat. In einer Ausschlußsitzung des ADGB ist zu dieser Frage erneut Stellung genommen worden. Da hat der Bundesvorstand eine Entschlieung vorgelegt, die eine Basis schaffen sollte, auf der beide Richtungen sich zusammenfinden können. Wie mir mitgeteilt worden ist, ist diese Entschlieung — wenn ich nicht irre — mit allen gegen drei Stimmen angenommen worden und bildet nunmehr die Grundlage, auf der in Breslau das Organisationsproblem gelöst werden kann und hoffentlich auch gelöst werden wird. Die Vertreter des Industrieorganisationsgedankens können mit dem Erfolg ihrer Tätigkeit durchaus zufrieden sein, denn an die Stelle des bisherigen Zustandes, der die Berufsorganisation an die Spitze stellte, ist jetzt als erstrebenswertes Ziel die Industrieorganisation gekommen, da der





