

tag für notwendig hält, seine oberste Exekutive um zwei Personen zu vermehren, so brauchen wir darüber nicht erst zu reden. Wir fünf sind ganz gut mit einander ausgekommen, und wir Sieben werden auch ganz gut mit einander auskommen.

Weiter fragte es sich, wie die Weisiger gewählt werden sollen. Die Antragsteller hatten wohl ursprünglich die Absicht, daß ihre Wahl genau so erfolgen soll wie die der übrigen Vorstandsmitglieder. Aber es handelt sich hier nicht um bezahlte Parteibeamte, und deshalb sind wir auf Berlin angewiesen, oder aber wir müssen andere Genossen, die wir für geeignet halten, nach Berlin übersiedeln lassen. Dagegen wurde eingewandt, daß wir damit den prinzipiellen Boden verlassen, den wir bisher in dieser Beziehung innegehalten haben. Bisher haben wir die Vorstandsmitglieder auf dem Parteitag gewählt ohne Rücksicht auf ihr Domizil. Aber bei Dreien von ihnen handelte es sich doch um eine voll bezahlte Tätigkeit, und deshalb konnte man die Personen herholen, woher es gut schien. Es ist ja bekannt, daß 1890 ein Schriftführer aus London, ein Anderer aus München geholt wurde, später holten wir ein Vorstandsmitglied aus Hamburg. Der eine Vorsitzende kam aus Cadixen, der Andere war ein alter Berliner, den aber die Polizei eine Zeit lang, weil sie ihn dort nicht leiden wollte, herausgeschmissen hatte. Weiter wurde in der Kommission gesagt, man konstruiere ein Staudrecht für die Berliner; auch wurde eingewandt, daß die betreffenden Personen zu berlinisch empfänden. (Zurufe.) Ja, ich sage nicht, daß das meine Meinung ist, ich muß Ihnen aber doch die Gründe der Kommission mitteilen, und Sie haben die Pflicht, sie anzuhören. Ich bin nur das Sprachrohr, der Automat. (Geisterleit.) Ich referire nur: das Bedenken ist geltend gemacht worden, daß an Stelle der freien Wahl der Gesamtpartei ein Vorortssystem eingeführt wird, wobei der Parteitag sagt: es ist nicht die und die Person, die wir wollen, sondern wir legen in die Parteigenossen des einen Ortes das Vertrauen, daß sie die Richtigen wählen. Es wurde gesagt: der Natur der Sache nach müssen dann die Berliner gefragt werden, wen haltet Ihr für fähig, ein solches Amt zu bekleiden und wer ist von diesen auch in der sozialen Stellung, um zwei, drei Mal in der Woche Nachmittags an einer manchmal plötzlich einberufenen Vorstandssitzung Theil zu nehmen. Aus diesen Gründen wurden Bedenken erhoben gegen den ursprünglichen Vorschlag, die Wahl schon hier zu treffen. Es wurde angeregt, vorübergehend und für das erste Mal der Kontroll-Kommission die Befugnis zu übertragen, die beiden Weisiger zu wählen. Ueber die Vermehrung des Vorstandes um zwei Mitglieder wurde nicht weiter geredet, sie wurde einfach angenommen. Von einer dritten Seite wurde angeregt, die Auswahl von Weisigern der Fraktion zu übertragen, die sie aus ihrer Mitte zu ernennen hätte. Man stützte sich dabei darauf, daß schon jetzt bei jeder größeren Parteifraktion der Vorstand regelmäßig, wenn es nur irgendwie angeht, die Entscheidung der Fraktion, den Vertrauensmännern der Partei, unterbreitet und ihrer Anregung und ihrem Rathe folgt. Wenn also, so wurde gesagt, die Fraktion schon jetzt einen derartigen Einfluß ausübt, dann ist es viel besser, wir verwandeln in geschriebenes Recht, was sich aus dem Gang der Dinge in der Partei bereits als ungeschriebenes Recht entwickelt hat. Dagegen wurden verschiedene Bedenken erhoben. Das Resultat der Abstimmung war, daß die Vermehrung des Vorstandes und die beiden Weisiger beschlossen wurde. Danach heißt es im Statut:

„Die Wahl der Vorsitzenden, Schriftführer und des Kassirers erfolgt durch den Parteitag mittelst Stimmzetteln in einem Wahlgang und nach absoluter Mehrheit. Hat ein Kandidat die absolute Mehrheit der abgegebenen Stimmen nicht erhalten, so findet Stichwahl zwischen den beiden Kandidaten statt, auf welche die meisten Stimmen gefallen sind. Bei Stimmgleichheit entscheidet das Loos. Die Wahl der zwei Weisiger erfolgt durch die Kontroll-Kommission.“

Die Mehrheit der Kommission hat es also abgelehnt, die Wahl der Weisiger der Fraktion zu übertragen. Auch der Gedanke, ein Provisorium zu schaffen, wurde abgelehnt. Die Kontroll-Kommission soll dauernd damit betraut werden. Ob diese Lösung glücklich ist, muß ich dahingestellt sein lassen. In Wirklichkeit fassen wir ja unsere Beschlüsse immer nur für ein einziges Geschäftsjahr. Im nächsten Jahre sind wir sonderan; wir können eine andere Bestimmung treffen und die jetzigen wieder streichen, wenn sie sich nicht bewährt. In Berücksichtigung dieses Umstandes bitte ich Sie, den Vorschlag der Kommission anzunehmen. Vollgültiges haben wir noch nicht schaffen können; es handelt sich um ein Experiment.

Schließlich ist noch der Antrag Berlin III in einer besseren Form angenommen worden. Folgender Zusatz wurde beschloffen:

„Hierdurch wird das Recht der Delegierten, während der Tagung des Parteitages Einsicht in die Bücher zu nehmen, nicht berührt.“

Weitere Änderungen hat die Kommission nicht vorgenommen. Geredet wurde noch über den § 18, die Stellung des „Vorwärts“ und der Durchführung Vorwärts, aber die Anträge wurden abgelehnt.

Noch habe ich Sie zu bitten, den Partei-Vorstand zu ermächtigen, unter Zuziehung des Vorsitzenden der Kommission und vielleicht ihres Schriftführers unsere Beschlüsse formell zu revidieren und als Redaktionskommission zu wirken.

Zum Schluß bitte ich Sie im Namen der Kommission, unsere Beschlüsse en bloc anzunehmen. Das ist kein neuer Vorgang. In Halle haben wir es auch so gemacht. Etwas Besseres ließ sich nicht schaffen, alle Wünsche ließen sich nicht erfüllen. Aber das Notwendige ist geschaffen worden. Im Interesse einer gedeihlichen und raschen Entwicklung unserer Geschäfte bitte ich um en bloc-Aannahme. (Beifall.)

Vorsitzender Singer: Eine en bloc-Aannahme ist nur dann zulässig, wenn von keiner Seite Widerspruch erfolgt. Erfolgt Widerspruch?

Bergmann-Mülheim a. Rh. erhebt Widerspruch.

Singer: Damit ist die en bloc-Aannahme unmöglich geworden. Da mir aber auch an der glatten Erledigung unserer Geschäfte liegt, so frage ich, ob der Widerspruch auch gegen die en bloc-Aannahme der in der Kommission unverändert geliebten Teile des Organisations-Entwurfs gelten sollte.

Bergmann erklärt, daß er nur deshalb Widerspruch erhoben habe, weil er das gebundene Mandat habe, gegen den § 1 in der neuen Fassung zu stimmen.

Singer: Dann liegt dem Widerspruch nur ein Irrthum zu Grunde, Mit dem Beschluß der en bloc-Aannahme ist nicht der Zwang verbunden, für den Entwurf zu stimmen.

Bergmann zieht seinen Widerspruch zurück.

Singer: Der en bloc-Aannahme steht jetzt kein Widerspruch mehr entgegen.

Bei der Abstimmung wird die Organisation nach dem Vorschlag der Kommission mit großer Mehrheit en bloc angenommen.

Angenommen wird gleichfalls die dazu gehörige Resolution 72, betreffend Beseitigung der in einer Reihe Einzelstaaten bestehenden Verbote der Theilnahme der Frauen in politischen Vereinen.

Alle übrigen Anträge werden durch diesen Beschluß für erledigt erklärt.

Es folgt der achte Punkt der Tagesordnung: **Die Verkehrs- und**

Handelspolitik.

Hierzu liegt die Resolution 65 vor, in welcher **v. Vollmar** zwei Streichungen beantragt: erstens im Schlußsatz unter A Ziffer 1 der Worte „durch Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich“ und in Ziffer 3 der Worte „hauptsächlich für den Bau des Mittellandkanals“.

Referent **Calmer**: Der Gesichtspunkt, von dem aus ich die Verkehrs- und Handelspolitik betrachten will, ist mir aufgedrängt worden durch einen Beschluß der Organisation der deutschen Berg- und Hüttenleute auf ihrer letzten Generalversammlung in Altenburg, der bisher in der Öffentlichkeit, namentlich auch in unserer Parteipresse nicht genügend gewürdigt worden ist. Es handelte sich um die Konkurrenz ausländischer Arbeiter und auch polnischer Arbeiter aus deutschen Gegenden, und der Beschluß lautet:

„Die Generalversammlung ersucht die Reichsregierung, den Zutritt fremdsprachiger, ausländischer Arbeiter in die Bergreviere zu verbieten, da die Unkenntnis der deutschen Sprache im Bergbau die Gefahren derselben erheblich erhöht. Auch die Rechtlosigkeit der ausländischen Arbeiter bezüglich ihres Anteils an den Versicherungskassen (Knappschaftskassen) legt es uns nahe, im Interesse der Ausländer gegen die weitere Anlegung derselben zu protestieren.“

Man mag über die Motive und offizielle Begründung dieses Antrages denken, wie man will; zweifellos liegt hier ein schützöllnerischer Beschluß vor. Eine deutsche Arbeiterorganisation spricht es offen aus, daß wir uns gegen die Einfuhr von fremden Arbeitern sogar durch ein direktes Verbot schützen sollen. Im Prinzip ist, meine ich, gegen diesen Standpunkt gar nicht viel einzuwenden, wenn wir nicht Manchesterleute sein wollen, sondern im Gegenteil Leute, die die natürliche Konkurrenz unter Umständen beschränken wollen; aber so viel ist auch sicher, daß, wenn erst die Arbeiter anfangen würden, durch eine prohibitive Politik sich gegenseitig auf dem Arbeitsmarkt zu bekämpfen, das der Anfang vom Ende der nationalen und internationalen Arbeiterbewegung sein könnte. Nun will ich die Bedeutung dieses Beschlusses gar nicht übersehen, aber innerlich müssen wir doch, wenn ein solcher Beschluß von einer so hervorragenden Arbeiterorganisation wie den Bergarbeitern gefaßt wird, den Ursachen nachgehen, die dazu geführt haben und dazu führen, Gegenstände unter Arbeitern innerhalb eines einheitlichen nationalen Wirtschaftsgebietes und erst recht Gegenstände unter den Arbeitern auf dem internationalen Arbeitsmarkt zu schaffen; wir müssen alle Mittel der Politik, namentlich der Verkehrs- und Handelspolitik in einer Weise zu handhaben suchen, daß solche Gegenstände erst gar nicht heranwachsen können, sondern daß sie möglichst vermieden werden.

Ich frage zunächst: kommen solche Gegenstände in der Arbeiterbewegung innerhalb des nationalen Arbeitsmarktes — auf den internationalen Arbeitsmarkt werde ich bei der Handelspolitik noch näher zu sprechen kommen — mehrfach vor und sind sie so bedeutend, um im Interesse der Arbeiterbewegung durch Maßnahmen der Verkehrspolitik einen Ausgleich derselben anstreben zu müssen?

Werfen Sie mit mir einen Blick auf den deutschen Arbeitsmarkt. Ich will gar nicht eingehen auf den Gegensatz zwischen Arbeiterverhältnissen auf dem platten Lande und in der Stadt, nicht auf die Sachengängerei; ich will nur an einem typischen Beispiel zeigen, daß diese Gegenstände in der Arbeiterbewegung tatsächlich vorhanden sind und zu den unangenehmsten Erscheinungen führen. Ich greife ein Gewerbe heraus, in welchem die Arbeitsverhältnisse überall ziemlich gleichartig liegen, die Mauerer. (Zuruf: Die Intensität der Arbeit ist verschieden!) Da finden Sie nun einen Unterschied des Stundenlohns, der ganz gewaltig ist. Sie haben Orte, wo pro Stunde Mauererarbeit 60 Pf. gezahlt wird, und andere, wo 19 Pf. gezahlt wird. Sie werden zugeben, daß die Mauerer an letzteren Orten ungemein leicht geneigt sein werden, an anderen Orten zu arbeiten, wo die Löhne höher sind; und das ganze Streikbrechertema fußt vielfach auf der Verschiedenheit der Löhne in den verschiedenen Gegenden. Die Verschiedenheiten in Lohn, Arbeitszeit und sonstigen Arbeitsbedingungen führen zu Gegenständen, die auch innerhalb der Arbeiterbewegung zum Ausdruck kommen können. Wir haben daher allen Anlaß, Maßregeln zu ergreifen, um

diese Gegenstände möglichst auszugleichen; und soweit sich diese Gegenstände im nationalen Rahmen des deutschen Arbeitsmarktes bewegen, ist nicht das einzige, aber eines der ersten Mittel, die Möglichkeit des Ausgleichs zu schaffen: die Freizügigkeit der Arbeiter, die heute auf dem Papier steht, zu verwirklichen. Denn so lange die Arbeiter diese Schwankungen in den Löhnen nicht leichter ausgleichen können, bleiben die Gegenstände bestehen, ja verwickeln sich unter Umständen, und ihr Zusammenprallen auf dem Arbeitsmarkt häuft sich. Daher fordere ich in erster Linie von der deutschen Verkehrspolitik, daß die Personentaxen, die Arbeiterentaxen möglichst stark herabgesetzt werden. Daß sie für die Arbeiter viel zu hoch sind, brauche ich nicht auszuführen; welcher Schaden dadurch entsteht, dafür eine einfache Berechnung. Wenn wir die vierte Wagenklasse als die Arbeiterklasse anspreschen, so werden täglich 500000 Personen befördert. Nehmen wir nur den zehnten Teil davon als solche, die gezwungen sind, nach einer anderen Stellung sich umzusehen und bei der Langsamkeit des Personenverkehrs in der vierten Klasse meist einen ganzen Tag versäumen, und rechnen wir 2 Mark verlorenen Arbeitsverdienst und 2 Mark Zehrunge auf der Reise, so ergibt sich ein Ausfall von 60 Millionen Mark im Jahre. Also die Tarife müssen ganz beträchtlich herabgesetzt werden. Zugleich hat damit eine Verschleppung des Personenverkehrs für das unbenutzte Publikum Hand zu geben.

Wie man aber im Reichstag vom preussischen Eisenbahnminister gehört hat, denkt man in maßgebenden Kreisen an solche Reformen nicht, und es ist auch gar nicht abzusehen, wie bei der gegenwärtigen Organisation des Eisenbahnwesens ein derartiger Fortschritt für die Arbeiterklasse erreicht werden soll. Die Einnahmen der Eisenbahnen bilden das finanzielle Rückgrat des preussischen Staats; die Tendenz ist gerade, noch eine Vermehrung der Eisenbahn-Neberbahnhöfe für die allgemeinen Ausgaben des Staates herbeizuführen. Diese Tarifpolitik stellt eine indirekte Besteuerung des reisenden Publikums dar, die 11 Mark pro Kopf in Preußen beträgt; das ist eine Familiensteuer von 44 Mark, eine indirekte Besteuerung des Arbeitereinkommens. Die Eisenbahnerverwaltung wird von selbst in dieser Beziehung nicht reformieren, schon deshalb nicht, weil sie in der Tarifbildung ganz selbstständig ist. Nun halte ich es für etwas ganz Ungehörliches, daß in einem zentralisierten Wirtschaftsbereich und Volksgesamt das Eisenbahnwesen nicht zentralisiert ist und vor allem dem Einfluß der Volksvertretung nicht untersteht. Ich habe daher vorge schlagen, die Eisenbahnen auf das Reich zu übernehmen und zwar im Anschluß an eine alte Forderung aller wissenschaftlich fortschrittlich Gesinnten. Ich bin selbst Süddeutscher und kann es sehr wohl verstehen, daß die Süddeutschen ihre Eisenbahnen nicht preisgeben, daß sie sich nicht verpreußen lassen wollen. (Vollmar: Sehr richtig!) Ganz gut, aber so leicht gebe ich mich nicht gefangen, trotzdem ich den Verskerne: Auf die schwäbische Eisenbahn giebt es viele Halbtaxen! Und vielleicht gerade deshalb. (Heiterkeit.) So rasch geht es mit der Erfüllung unserer Forderungen nicht, und es ist ein sehr schlauer Zug von unseren württembergischen Genossen, daß sie in ihr Programm die Forderung gestellt haben: vorläufig wollen wir unsere Eisenbahnen selbständig haben, bis das Reich uns etwas Besseres bietet. Wir müssen für die Zukunft vordenten. Die wirtschaftlichen Verhältnisse entwickeln sich sehr rasch und wachsen auch den Regierungen über den Kopf. Die Konkurrenzverhältnisse gegenüber dem Ausland können dazu zwingen, eine gemeinsame Eisenbahnpolitik zu führen. Seit der preussisch-österreichischen Eisenbahngemeinschaft macht sich der Gedanke der Reichseisenbahnen immer mehr geltend. Freilich der bayerische Minister v. Crailsheim sagt wie Vollmar: Wir geben die Selbständigkeit unserer Eisenbahnen nicht auf. Der württembergische Minister macht es wie unsere Genossen in Württemberg und am schlauesten ist der badische Minister, der sagt: man soll nie niemals sagen.

Kürzer kann ich in Bezug auf die Gütertarife sein. Daß ihre Herabsetzung für die Arbeiter mindestens von indirektem Nutzen ist, braucht nicht näher

ausgeführt zu werden. Deshalb müssen wir auch für den Ausbau der Wasserstraßen eintreten, weil sie durch ihre billigen Transporte eine große Konkurrenz für die Eisenbahnen sind und diese zu einer Tarifermäßigung zwingen werden. Ich gehe auf die Kanalfrage nicht weiter ein; wir haben es nicht nötig, für die rheinisch-westfälischen Großindustriellen uns besonders ins Zeug zu legen. Ich habe meiner Resolution die Klausel eingefügt, „im Nothfall muß das Reich den Bau der Wasserstraßen übernehmen“; damit wollte ich zum Ausdruck bringen, daß nach der Verfassung Reichstag und Bundesrath das Recht haben, wenn die Landtage nicht wollen, den Bau der Wasserstraßen selbst in die Hand zu nehmen.

Damit verlasse ich das Gebiet der Verkehrspolitik und komme zu der viel wichtigeren Handelspolitik. Denn die verkehrspolitische Frage ist für uns vorläufig eine rein akademische (Widerspruch), vorläufig können wir hier noch nicht bestimmend einwirken. Ganz anders ist es aber mit der Handelspolitik. Man übersieht da zu gern die Unterschiede auf dem internationalen Arbeitsmarkt. Wenn man vor Augen hat, wie verschiedenartig in den einzelnen Ländern die Lage der Arbeiter ist, dann würden wir nicht so ohne Weiteres für die absolute Freiheit sein, sondern Maßregeln zu einem Ausgleich anstreben. Nach einer amerikanischen Statistik, die zwar nicht bis aufs Fingerglied richtig ist, aber doch Anhaltspunkte über die Lage und Produktionskraft der arbeitenden Massen in den einzelnen Ländern giebt, finden wir, daß zum Beispiel der Arbeiter in den Vereinigten Staaten jährlich eine Waarenmenge im Werthe von rund 7900 Mr. produziert, in England von 3318, in Deutschland und Frankreich von 2800, in Belgien von 1800, in Rußland von 1600, in Italien von 1100 Mr. Der Lohn der Arbeiter beträgt in den Vereinigten Staaten durchschnittlich 1461 Mr., in England 850 Mr.; in Frankreich 735 Mr., Belgien 693 Mr., Deutschland 661 Mr., der Schweiz 630 Mr. u. s. w. Das sind gewaltige Unterschiede. Der amerikanische Arbeiter verdient mehr als das Doppelte des deutschen Arbeiters. Diese Thatsache müssen Sie zunächst einmal festhalten. Ich gehe, um sie noch deutlicher zu illustriren, auf eine Zusammenstellung ein, die über die Lohnverhältnisse in den Vereinigten Staaten spezielle Auskunft giebt, und zwar sind diese Zahlen alle gewonnen aus amtlichen amerikanischen Lohnserhebungen, die mindestens denselben Anspruch auf Glaubwürdigkeit haben wie die in Deutschland. Es sind in den Vereinigten Staaten z. B. die Arbeiter in der Eisenindustrie bedeutend besser gestellt als bei uns. In den Feinwalz, in den Grobwalzwerken verdienen die Arbeiter bis zu 40 Mr. den Tag; das sind zwar Ausnahmen, aber die Regel sind 20 bis 32 Mr. Im Baugewerbe ist ein Lohn von 12 bis 16 Mr. für Maurer, Steinmeyer, Zimmerleute der Durchschnitt. In der Textilindustrie verdienen selbst weibliche Arbeiter 2,40 bis 6 Mr. pro Tag, je nach der Zahl der Webstühle, die sie bedienen. Der Chef des Arbeitsbureaus der Vereinigten Staaten hat vor kurzer Zeit eine Enquete angestellt, die sich auf 31 600 Textilarbeiterinnen erstreckt; daraus geht hervor, daß 16 pCt. bis 2 Mr., 19 pCt. bis 2,70 Mr., 18 pCt. bis 3,50 Mr., 14 pCt. bis 5,20 Mr., 23 pCt. bis 8 und 12 Mr. verdienen. Das sind Löhne, wie sie in Deutschland in den nämlichen Gewerbe überhaupt nicht vorkommen. Man wendet gewöhnlich ein, dafür sei auch die Lebenshaltung um so viel theurer. Das ist nicht richtig; auch hier geben die amtlichen Aufnahmen über die Lebensmittelpreise namentlich im Massenkonsum eine ganz andere Auskunft, und Heisebe, die die Verhältnisse studirt haben, sowie eine Reihe amerikanischer Konsulatsberichte konstatiren übereinstimmend, daß die Meinung, in Amerika sei das Leben für die Arbeiter theurer, eine durchaus irrige ist. Fleisch, Butter, Käse, Gemüse, Thee, Kaffee sind viel billiger; die Wohnungsmieten sind vielleicht etwas höher, besonders in den Fabrikzentren, aber, außerhalb der Städte wieder viel billiger, und die Preise für Kleider und Schuhe sind niedriger als in Deutschland und vor Allem auch als auf dem freien englischen Markt.

Die Frage ist nun: Welche Stellung hat unsere deutsche Arbeiterwelt, um auf einen Ausgleich der für die internationale Arbeiterbewegung durchaus ungesunden Gegensätze hinzuwirken, einzutreten anlässlich der Neuregelung unserer Handelsbeziehungen? Ich stelle speziell die Frage, denn sie ist mir heute die wichtigste: Können wir den Amerikanern gegenüber das bisherige Verhalten aufrecht erhalten? Jetzt stehen wir zu ihnen im Meistbegünstigungsverhältnis. Gewähren wir Oesterreich eine Zollermäßigung, so müssen wir sie sofort auch den Vereinigten Staaten gewähren, ohne jedes Aequivalent. Nun frage ich: Haben denn die deutschen Arbeiter wirklich ein so großes Interesse an der Aufrechterhaltung dieses Zustandes? Gewöhnlich verweist man uns ja auf die Lebensmittel, die wir von dort beziehen und auf die wir Rücksicht nehmen müssen. Ich bin nicht dieser Meinung. Wir exportiren auch nach Amerika. Und nun beachten Sie Folgendes: Die Amerikaner legen auf unsere Ausfuhr einen Zoll von 57 pCt. des Werthes, das sind etwa 215 Millionen Mark Zölle. Ich frage, wer zahlt diese Zölle? Heute, wo die Konkurrenzverhältnisse so entwickelt sind und wo die Amerikaner so schneidige Geschäftsleute sind, wie ich es manchmal von unseren Industriellen wünsche — die Amerikaner bezahlen diese Zölle nicht, sondern die Importeure, und ein großer Theil dieser 215 Millionen Mark wird auf die Löhne der Arbeiter abgewälzt. Sehen Sie doch die Verhältnisse in unserer Textilindustrie. Haben wir wirklich vom Standpunkt der Arbeiter ein Interesse daran, diesen Kleinern Druck, der von Amerika auf unser Lohnniveau gelegt wird, noch besonders zu erhalten? Schließlich kann der Arbeiter bei hohem Lohn auch theuere Lebensmittel ertragen, aber einem schlecht gelohnten Arbeiter sind billige Lebensmittel vielleicht nicht billig genug, um sie zu kaufen. Daher glaube ich, wir sollten uns nicht immer auf den Konsumentenstandpunkt, sondern auf den Standpunkt des Arbeiters als Produzent stellen. Die deutschen Arbeiter zahlen fortlaufend in die Finanzkasse der Amerikaner Millionen über Millionen Mark und eine solche Politik sollen wir unterlassen?

Man sagt, die Aufhebung der Meistbegünstigung bedeute den Zollkrieg. Die Amerikaner werden sich schon hüten, einen Zollkrieg anzufangen, weil wir ihnen die Meistbegünstigung kündigen. Wer hatte denn, als das freihändlerische England uns die Meistbegünstigung kündigte, gesagt, das giebt einen Zollkrieg mit Deutschland? Wir haben es angenommen, und die Amerikaner werden es auch annehmen. Ich glaube nicht an das Gespenst des Zollkrieges. Aber selbst wenn die Amerikaner es schief auffassen würden, so fürchte ich die augenblicklichen Folgen gar nicht so sehr. Gätten wir heute einen russischen Handelsvertrag, wenn wir nicht den Zollkrieg seiner Zeit gehabt hätten? Was war denn die ganze amerikanische Handelspolitik seit 1890 anders als ein freier Krieg gegen uns? Als sie die Mac Kinsley-Bill annahmen, hatten wir eine ganz kolossale Krise in der Textilindustrie; ihnen hat es nichts geschadet, aber uns, und als sie die Dingeloh-Bill annahmen, war die Krise wieder da und unsere Textilindustrie ist jetzt für einige Zeit kaputt. Ein Zollkrieg würde die Folgen nicht viel mehr verschlimmern. (Zuruf: Was wollen Sie da thun?) Petroleum, Maschinen, Schuhe, eine ganze Menge Waaren könnten getroffen werden. Aber ich glaube unter keinen Umständen, daß, wenn wir den Amerikanern sagen: Hört, die Meistbegünstigung, die ihr 1828 mit Preußen abgeschlossen habt, existirt gar nicht für das Reich; wir regeln jetzt 1903 unsere Handelsbeziehungen von Neuem, und da müßt Ihr, wenn Ihr mit uns in ein Handelsverhältnis treten wollt, verhandeln wie andere Staaten auch.

Also bei der ganz gewaltigen Ueberlegenheit des amerikanischen Arbeiters über den deutschen, und in Anbetracht, daß wir keine Manchessermänner sind und daß ich nichts weiter fordere, als daß die Amerikaner nicht von uns eine besondere Bevorzugung erhalten, auf Grund deren sie das Lohnniveau der deutschen Arbeiter dauernd herunterdrücken, können wir vom Standpunkt der

Arbeiter es ganz wohl rechtfertigen, daß die Meistbegünstigung aufgehoben wird; sie kann bei entsprechendem Entgegenkommen Amerikas wieder eingeführt werden, aber zunächst müssen wir freie Bahn schaffen. Wenn wir uns nicht auf diesen Standpunkt stellen, so können wir Hundert gegen Eins wetten, daß wir dann einen autonomen Zolltarif bekommen mit Positionen, die so hoch sind, wie wir sie uns heute noch gar nicht vorstellen mögen. Ich erinnere daran, daß Graf Kanitz im vorigen Jahre im Reichstag gesagt hat, wie die Dinge jetzt liegen, kommen wir nicht mehr zu Handelsverträgen, sondern alle Länder werden autonome Zolltarife bekommen, und dann wird so lange gewirtschafteit werden, bis der Schwächste zuerst reinfällt. Herr Lieber drückte sich zwar sehr diplomatisch aus, sagte aber doch, er glaube, daß diese Perspektive richtig sei. Nun sind ja Lieber und Kanitz keine Propheten, auf die wir Schwören müssen (sehr richtig!), aber immerhin soll man solche Augurenstimmen beachten. Selbst Kautsky, ein Gegner meiner Anschauungen, sagt in der letzten Nummer der „Neuen Zeit“, daß die hochschutzzöllnerischen Strömungen eine gewaltige Unterstützung gefunden haben, namentlich durch den industriellen Export der Vereinigten Staaten, und er hält gerade auf Grund dieses Moments die Handelsvertrags-Politik für sehr gefährdet. Nun, wenn die Ausichten so liegen, und wenn gerade Amerika das Hinderniß für die Handelsvertrags-Politik bildet, ist es da nicht angebracht, daß wir unsere Hochschutzzöllner auf ein Gebiet treiben, wo sie nicht mehr die billige Ausrede haben, mit Bezug auf die amerikanische Politik so hohe Zölle zu normieren? Es liegt kein wirtschaftlicher Grund vor, sich innerhalb Europas durch Zollschutzmauern künstlich abzusperren. Aber wenn wir die Meistbegünstigungsklausel Amerika gegenüber nicht preisgeben wollen, so haben die Gegner bis zu einem gewissen Grade ein Recht zu sagen: Amerika wirft in Folge seines überaus geschäftigen Marktes seine überschüssige Produktion so billig nach Deutschland, daß wir absolut nicht an eine Herabsetzung unserer Zölle oder an weitere Konzessionen gegen diejenigen Staaten, mit denen wir Handelsverträge machen wollen, denken können, die eo ipso auch Amerika bekäme. Wir glauben immer, die deutsche Industrie sei den Amerikanern gegenüber konkurrenzfähig. Das ist nicht der Fall. Es ist vielleicht die traurigste Folge unserer deutschen Schutzpolitik, daß die Unternehmer es nicht verstanden haben, trotz des Schutzzolls Amerika gegenüber konkurrenzfähig zu bleiben. Seit 1897 ist Amerika mit den höchsten Löhnen und den besten Maschinen auch am leistungsfähigsten, und als dies Frühjahr plötzlich die Anzeichen einer Krisis in Deutschland auftauchten, was wäre geworden, wenn unter deutscher Eisenmarkt von der amerikanischen Waarenproduktion plötzlich überflutet worden wäre? Man hat davor gezittert und die Krisis wurde nur verhindert, weil Zoll und Fracht noch zu hoch waren.

Man wird vielleicht fragen: Kann denn der europäische Absatzmarkt uns das in Bezug auf den Export ersetzen, was wir an Amerika verlieren würden? Nun, unser Export nach europäischen Ländern beträgt 3480 Mill. M., der nach den Vereinigten Staaten nur 377 Mill. M., und seit 1891 hat der Export nach den Vertragsstaaten beständig zugenommen, der nach Amerika ist zurückgegangen oder stabil geblieben. Wenn wir uns daher mit den europäischen Staaten noch enger lieren, so wird der Export dahin noch weiter als bisher zunehmen. Der Export nach Amerika aber ist bis zu einem gewissen Grade nur möglich durch Niederhaltung des Lohnniveaus der deutschen Arbeiter.

Ich bin nun nicht der Ansicht, daß wir bei dem bevorstehenden Kampf ohne Weiteres mit den Liberalen zusammengehen, ich glaube vielmehr, wir müssen die Führung übernehmen, und zwar müssen wir vom Standpunkt der Arbeiterinteressen aus unsere Forderungen formulieren, ganz ohne Rücksicht auf die Liberalen. Uebrigens ist es auffallend, daß die „Frankfurter Zeitung“ selbst einmal zugiebt, daß die Meistbegünstigungsklausel für Amerika uns ein großes

Hinderniß ist, aber sie meint, es geht nicht anders. Nun, nach meiner Ansicht kommt es auf den Versuch an. Wir haben uns bisher in unseren Verträgen bezüglich der Handelspolitik immer auf den Standpunkt des Arbeiters als Konsumenten gestellt; je weiter aber die Weltwirtschaft vorschreitet, desto notwendiger ist es, daß wir uns auf den Standpunkt stellen, daß der Arbeiter auch Produzent ist. Ich wünsche, daß bei der bevorstehenden Agitation in Bezug auf die Handelsverträge unsere Lobung nicht allein ist: gegen Lebensmittelvertheuerung, sondern auch für höhere Löhne. Denn haben die Arbeiter höhere Löhne, so können sie auch höhere Preise für Lebensmittel zahlen. Der deutsche Arbeiter soll von dem amerikanischen lernen: viel verdienen, um viel ausgeben zu können! Wenn Sie sich auf diesen Standpunkt stellen, dann werden Sie, was ich hoffe, meine Resolution annehmen.

Die Diskussion wird eröffnet.

Hofa Ungenburg beantragt folgendes Amendement (Antrag 93) zur Resolution Calver:

1. Hinter A3) folgenden Punkt zu setzen:

„4. Für weitgehende Ermäßigung der Gütertarife, besonders für Lebensmittel, von den Seehäfen und den Grenzstationen ins Innere des Landes.“

2. Dem Punkt B1) folgende Fassung zu geben:

„Für Abhebung aller Zölle und Zollerhöhungen, besonders auf Lebensmittel u. s. w.“

3. Hinter B3) folgenden Zusatz zu machen:

„4. Für das Prinzip der „offenen Thüre“ und gegen das der „Interessensphären“ in Bezug auf China und alle außereuropäischen Gebiete.“

Singer theilt mit, daß die Vorschlagslisten für die Wahlen in der ersten Stunde der nächsten Morgenstimmung eingereicht, dann zum Druck befördert und bei Beginn der Nachmittags-Sitzung gegen Verzögerung der Delegationen abgegeben werden sollen.

Stolle-Gesau: Die sozialdemokratische Fraktion hat stets gegen die Schutzpolitik Front gemacht. Es ist nur eine Konsequenz, in diesem Sinne weiter zu arbeiten, und das thut ja auch die Resolution Calver im großen Ganzen. Aber in der Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich erblicke ich eine große Gefahr. Das bedeutet einen Verzicht auf das Budgetrecht und die Lahmlegung jedes Fortschritts. Hat etwa das Reichs-Eisenbahnen bisher etwas gethan? Nein, es führt keine einheitliche Reform aus und hat sich als mangelhafte Einrichtung gezeigt, es ist zu einer Null herabgesunken, es hat dazu mitgewirkt, den militärischen Geist in das System hineinzutragen. Lesen Sie nur die neueste Nummer des „Werkruf“. Den Untergeordneten werden alle politischen Selbstbestimmungsrechte abgesprochen; deshalb halte ich es für bedenklich, den Vorschlägen von Calver zuzustimmen. Ich wäre nur dann in der Lage, dafür zu stimmen, wenn unter A1) die Worte „durch Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich“ gestrichen und unter A2) hinter den Worten „für weitgehende Ermäßigung der Personentaxe“ eingefügt wird: „und der Frachttaxe.“ Am allerbedenklichsten ist, daß die Resolution Calver den deutschen Regierungen die Möglichkeit giebt, ihre Welt- und Wirtspolitik noch besser fortzusetzen als heute, da wir ihnen dann Geldmittel in die Hand geben, die ihnen heute nicht zur Verfügung stehen. Die Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich würde zur Folge haben, daß das Parlament garnicht mehr in der Lage wäre, Mittel zu bewilligen. Die Regierungen würden einfach die Ueberreste verwenden und dann würde der Reichstag vor der vollendeten Thatfache stehen und Ja und Amen sagen müssen. Lehnen Sie also die Resolution in der vorliegenden Fassung ab.

Nota Lugenburg: Das Meiste von dem, was der Referent vorgebracht hat, steht in so schroffem Widerspruch zu dem, was als offizielle Meinung der Partei in Stuttgart festgelegt ist, daß wir eigentlich einen Korreferenten hätten bekommen müssen. Leider ist es bei der Kürze der Zeit nicht möglich, alle seine Ansichten zu widerlegen. Ich kann mich nur auf wenige Punkte beschränken, um die Verkehrtheit des Calver'schen Standpunktes darzutun. Vor Allem ist es mir zum ersten Mal passiert, daß ich einen Referenten gegen seine eigene Resolution sprechen höre. (Sehr richtig!) Er hat hier für die Schutzpolitik plädiert, während sich seine Resolution dagegen ausspricht. Er fordert in der Resolution die Ablehnung aller Zölle und aller Zollserhöhungen auf Lebensmittel, die möglichste Beseitigung, eventuell Herabziehung der bisherigen Zollsätze bei der Neugestaltung des Zolltarifs, die Verwerfung aller zollgesetzlichen Maßnahmen, die einen engeren handelspolitischen Anschluß Deutschlands an andere Staaten erschweren. Und das fordert ein Genosse, der hier zugleich eine Rede gegen die Meißbegünstigungsklausel hält. Entweder wußte er nicht mehr, was er in der Resolution geschrieben hat, oder er hat sich an ein Thema herangewagt, das er nicht beherrscht. (Unruhe.) Jeder, der etwas von der Zollpolitik versteht, weiß, daß die Meißbegünstigungsklausel das erste und wichtigste Erforderniß des freien Handelsverkehrs ist. Seit der Ära der freien Handelspolitik ist die Meißbegünstigungsklausel der Grundsatz aller Handelsverträge, und gerade dank dieser Klausel hatte sich der Freihandel verhältnismäßig so schnell verbreitet. Wenn wir nun gegen die Meißbegünstigungsklausel sind, so binden wir uns damit schon ohne Weiteres für den Schutz Zoll, und wir würden, wenn wir Calver folgten, nicht nur von unserem bisherigen Standpunkte abschwenken, sondern zu unserer größten Schande noch hinter den linksstehenden bürgerlichen Parteien zurückstecken. Calver hat den Vorschlag gemacht, wir müßten, gegenüber den bürgerlichen Freihändlern, die Führung in dem bevorstehenden Kampfe um die Handelspolitik übernehmen; ich verstehe aber nicht, wie man Jemand führen will, hinter dem man steht. Will man führen, so muß man vorausschreiten. Und Calver hat ja selbst gesagt, daß sogar die „Frankf. Zig.“ sich nicht an die Meißbegünstigungsklausel heranwagt.

Auf alle Schnitzer, die der Referent gemacht hat, kann ich hier nicht eingehen. Er hat u. a. die Behauptung aufgestellt, daß in unserem Waarenverkehr mit Amerika die Zölle nicht von Amerika, sondern von uns getragen werden. Eine solche wissenschaftliche Leichtfertigkeit ist mir noch nicht vorgekommen. Wer die Zölle trägt, das hängt von so vielen Umständen ab, daß von Jahr zu Jahr eine Schwankung darin eintritt. Mit einer solchen wissenschaftlichen Leichtfertigkeit sollte man sich doch nicht an ein Referat heranwagen. Der Standpunkt Calver's ist nicht mehr und nicht weniger als der des Grafen Kautz, der Krieg gegen Amerika war seine Lösung. Dieser Zusammenschluß der europäischen Staaten zu einem Zollbündnis gegen Amerika ist ein alter Lebenshüter aus dem Magazin der Agrarier und anderer Schutzzöllner. Weiter meint Calver, wir sind noch nicht im Stande, die Freihandelspolitik zu befolgen, weil Amerika nichts davon wissen will. Das ist der Standpunkt, den die Regierung immer in Arbeiterchutzfragen einnimmt, das ist ein echt bürgerlicher Standpunkt. Wir aber sagen: Was wir prinzipiell für richtig halten, damit fangen wir zunächst in unserem eigenen Lande an. Calver steht im schroffen Gegensatz zu unserem Parteistandpunkte. So kann man nur sprechen, wenn man in der Zollpolitik auf nationalem Standpunkte, nicht aber auf dem internationalen steht. Wir haben die Pflicht, nicht nur die nationalen, sondern auch die internationalen Arbeiterinteressen im Auge zu behalten, wenn nicht das, was im kommunistischen Manifest steht, Phrase sein soll, nämlich der Satz, daß die Sozialdemokratie die Interessen der gesamten Arbeiterklasse gegenüber einzelnen Gruppeninteressen vertritt. Wir müssen uns fragen, was für alle Arbeiter aller Länder von Nutzen ist, wir müssen die

amerikanischen Schutzzölle bekämpfen nicht nur im Interesse unserer Textilindustrie, sondern auch im Interesse der amerikanischen Arbeiter, denn sie haben eben so gut wie wir darunter zu leiden. Die amerikanischen Arbeiter wissen sehr wohl, daß die schutzzöllnerische Ära mit dem Imperialismus und der Reaktion verbunden ist. Also im gemeinsamen Interesse müssen wir uns gegen die Schutzzölle in Amerika und in Deutschland wenden. . . (Stufe des Vorfigenden.) Ich bitte, mir das Wort noch etwas länger zu erhehlen.

Singer: Das kann ich nicht thun. Halten Sie sich an die Geschäftsordnung. Sie können ja von Ihrem Recht Gebrauch machen und sich zum zweiten Mal zum Wort melden.

Zur Geschäftsordnung beantragt

Kiesel-Berlin VI, dem Vorfigenden in diesem Falle zu gestatten, meine geschränkte Redezeit zu gewähren.

Singer: Wenn der Parteitag so beschließt, so werde ich natürlich demgemäß verfahren. Ich würde es aber dann für richtig halten, daß wir Allen, die zu diesem Thema sprechen, unbeschränkte Redezeit bewilligen, denn alle Mitglieder sind doch gleichberechtigt.

Die Abstimmung ergibt die Ablehnung dieses Vorschlages. Es bleibt also bei der Redezeit von zehn Minuten.

Singer: Ich kann Sie nur nochmals darauf aufmerksam machen, daß Sie das Recht haben, sich wieder zum Wort zu melden.

Rosenow-Berlin: Gegenüber der schwierigen Aufgabe, die Calver hatte, beschränke ich mich auf die Erklärung, daß ich nicht jede Bemerkung von ihm unterzeichne, wohl aber für seine Resolution stimmen werde. Ich freue mich, daß die Frage der Handelspolitik uns hier beschäftigt. Wäher ist ihr lange nicht die nötige Aufmerksamkeit in der Agitation von uns geschenkt worden. Die handelspolitischen Beziehungen sind von großer Bedeutung für die Gestaltung der einheimischen Arbeitsbedingungen. Deshalb hatten die Gewerkschaftler allen Anlaß, auf diese Dinge einzugehen. Wir fragen, ob sich die Arbeiterchaft unter dem System des Freihandels oder des Schutzzolls am besten befindet. Es läßt sich nicht verkennen, daß das Schutzsystem der Arbeiterchaft tiefe Wunden geschlagen hat. Mein Wahlkreis ist gerade durch die Verarmung des freihändlerischen Standpunktes gewonnen worden. Die Weberei, Wähererei und Spielwaren-Industrie meines Wahlkreises ist auf den Kopf ins Unland angewiesen. Diese Arbeiter würden mit Calver nicht einverstanden sein, wenn er sagt: Besser sind hohe Löhne und hohe Lebensmittelpreise, als niedrige Löhne und niedrige Lebensmittelpreise. Es ist bedauerlich, daß in dem wirtschaftlichen Ausdusch zur Vorbereitung der Handelsverträge nicht ein Arbeiter sitzt. So ist es kein Wunder, daß der wirtschaftliche Ausdusch zu einem Handelsgeschäft zwischen agrarischen und industriellen Ausbeutern geworden ist. Den Industriellen wird die Erhöhung der Zölle auf Maschinen, Fahrräder und Fahrraderteile zugesagt, dafür willigen sie in die Erhöhung der Getreidezölle. Die „Kölnische Volkszeitung“ hat bereits erklärt, daß mit einem 6 Mark-Zoll der Landwirtschaft garnicht gedient ist, ein Zeichen, daß man bereit ist, noch mehr zu bewilligen. Die Agrarier ventillieren bereits den beweglichen Getreidezoll, der mit den Weltmarktpreisen steigt und fällt. Sogar die Vergütung der Verpackung wird in Aussicht genommen. Wir müssen gegen diesen Handel, bei dem die Konsumenten die Kosten tragen, auf das Energichste protestieren.

Lebedour-Dresden-Land: Ich bin aufs Höchste überrascht durch die Entwicklung, die das Referat Calver's genommen hat. Als ich die Resolution gelesen und den ersten Teil seiner Rede hörte, sagte ich mir: Hier wird nichts Aufregendes vorkommen. Aus dieser verhältnismäßigen Gleichgültigkeit wurde ich durch die Erklärung Calver's gestiftet, daß er das Deutsche Reich veranlassen will, Amerika die Zähne zu zeigen. Er ist so freundlich gewesen, nach den

ersten allgemeinen Lebensarten, wie, daß wir keine Manchesterleute seien, was garnicht dahin gehört, konkrete Andeutungen zu machen, wie er sich nach Aufhebung der Meißbegünstigungsklausel den Zollkrieg eigentlich denkt. Er sprach von der Erhöhung des Petroleum- und des Schutzzolls. Das Petroleum ist ein Rohprodukt und für die Lebenshaltung des deutschen Volks wäre es genau dieselbe Schädigung, wenn man den Petroleumzoll erhöht, wie wenn die Zölle auf amerikanisches Fleisch und Getreide erhöht werden. (Sehr richtig.) Die ärmste Familie brennt Petroleum. Die einzige greifbare Andeutung Calwer's über den Zollkrieg mit Amerika war also der direkte Durchbruch der Erklärung seiner Resolution gegen die Zölle auf Lebensmittel. So mechanisch eng wird er den Begriff „Lebensmittel“ doch nicht gemeint haben, daß nur Getreide und Fleisch darunter fällt. Um einen ernstlichen Zollkrieg gegen Amerika zu führen, wird die Erhöhung des Petroleumzolls nicht genügen. Die Ausführung des Zollkriegs würden ja Zentrum und Konservative übernehmen. Sie würden sagen: Seht, die Sozialdemokratie leitet uns auf die richtige Bahn. Aber das, was sie vorschlägt, reicht nicht aus, Amerika auf die Kniee zu zwingen. Das amerikanische Getreide, das amerikanische Fleisch muß auch belastet werden. Wie stellt sich nun Calwer die Wirkung eines Zollkriegs mit Amerika vor. Als hervorragender Kampfhahn zeigte er Amerika zuerst die Zähne, aber dann meinte er: So schlimm ist es ja garnicht gemeint. Wir wollen bloß drohen, wollen ein ganz klein bißchen die Zähne zeigen, dann wird Amerika schon nachgeben. Das erinnert mich an Aussprüche Emil Olivier's, Chamberlain's und ähnlicher Leute. Chamberlain wollte auch zuerst nur leichten Herzens den Transvaalboeren nur ein ganz klein bißchen die Zähne zeigen und einen ganz ungeheuerlichen Krieg hat er angezettelt. Wenn wir mit so leichtem Herzen Amerika ein ganz klein bißchen die Zähne zeigen, dann würde ein unabsehbarer Zollkrieg entstehen, der für Deutschland einen viel schlimmeren Ausgang nehmen würde, als für Amerika. Amerika ist bei einem Zollkrieg in der bei weitem günstigeren Lage. Zollerhöhungen ohne Schädigung des Volks sind nur in Ländern möglich, wo noch ein ungeheures Reservoir unbenußter Naturkraft vorhanden ist. Für Amerika ist der Schutzzoll eine Art Prämie, die die Amerikaner für die Verlegung einer Anzahl Industriezweige nach Amerika bezahlen. In einem Zollkrieg mit ihm würden wir auf die Kniee kommen. Um Mißverständnisse aufzuschließen: auch ich bin der Ansicht, daß bei einem Zollkrieg beide Nationen leiden. Weil wir aber Nahrungsmittel und Rohprodukte importieren und Industrieerzeugnisse exportieren, sind wir die besonders Geschädigten, und bei einem Zollkrieg würden wir die Kosten zahlen. Calwer hat schließlich der zollpolitischen Vereinigung der europäischen Staaten untereinander das Wort geredet. Gegen die engere Verbindung der europäischen Völker durch wirtschaftliche Verbände, auch durch Beseitigung der Zollschranken, habe ich nichts. Selbst wenn wir ein vereinigtes Europa hätten, zu dem natürlich Rußland nicht gehören könnte, da es wirtschaftlich in ähnlicher Lage ist, wie Amerika, wäre ich doch dagegen, daß wir die wirtschaftspolitische Weltmarktschiffahrt in Schutzzollkampf übernahmen. Alle Zweideutigkeiten, die schutzamerikanische Interpretationen ermöglichen, müssen aus der Resolution Calwer ausgeschlossen werden, sonst ist sie unannehmbar.

v. Vollmar: Mit dem Haupttheil der Resolution bin ich einverstanden. Ueber Motive stimmen wir nicht ab, man braucht garnicht mit jedem Wort des Referenten einverstanden zu sein, um der Resolution zustimmen zu können, wenn man überhaupt Resolutionen für notwendig hält. Bevor ich auf die Hauptsache komme, nur noch ein Wort: Wir sollen uns hüten, bei einer derartigen praktischen Frage mit Nebenarten vorzugehen. Wenn man es z. B. so hinstellt, als ob jeder Sozialist Freihändler sein müsse, so ist das etwas, was vor 20 Jahren bei uns schon als abgethan gegolten hat. Man muß

eben die Parteigesichte ein wenig näher kennen, man muß wissen, daß man sehr wohl ein Bekämpfer des Schutzzollsystems sein kann, ohne doch alle freihändlerischen Gesichtspunkte mitzumachen. Ebenso verhält es sich mit dem Schlagwort, wir dürften nicht vom nationalen Gesichtspunkt ausgehen, sondern wir hätten nur für die internationalen Arbeiterinteressen einzutreten. Die Wahrheit ist die, daß wir sowohl für nationale wie für internationale Arbeiterinteressen eintreten. (Zuruf von Genossin Rosa Luxemburg.) Schweigen Sie doch mal und reden Sie nachher! Man kann sehr wohl ein guter Sozialdemokrat und guter Internationaler sein und braucht sich deshalb doch nicht auf den Standpunkt zu stellen, daß wir jeder Handlung des Auslands mit gebundenen Händen gegenüberstehen müssen. Wie wir im Allgemeinen uns stets zu diesen Fragen gestellt haben, wissen Sie aus den achtziger Jahren schon. Das Wichtigste ist, daß wir mit aller Energie und ganz anders als bisher uns auf den großen Kampf, der uns bevorsteht, vorzubereiten haben. Die Einzelheiten werden sich zu gegebener Zeit schon finden.

Nun zur Begründung meines Antrages. Ueber die Streichung der Worte „hauptsächlich für den Bau des Mittelkanals“ brauche ich wohl nichts zu sagen, nachdem Calwer sein Einverständnis damit gegeben hat. Darüber sind wir Alle einig, daß das deutsche Wasserstraßensystem ausgebaut werden soll, aber es ist kein Grund vorhanden, warum der Mittelkanal als typisch angeführt wird. Das schränkt den allgemeinen Satz ein, statt ihn auszudehnen; uns ist es doch aber um eine möglichste Ausdehnung zu thun. Auch dem Punkt A 2 der Resolution hätte ich gern eine andere Fassung gegeben. Calwer wird zugeben, daß, wenn wir eine weitgehende Ermäßigung der Personentaxen anstreben, wir das zweifellos auch thun zur Verwirklichung des juristisch-formalen Rechts der Freizügigkeit der Arbeiter, aber das ist nicht der einzige Grund, es giebt darüber hinaus noch politische Gründe, die uns lebhaft interessieren. (Sehr richtig!) Vielleicht korrigirt Calwer das noch selbst.

Die wichtigsten Bedenken habe ich gegen die Forderung unter A 1. Daß wir eine einseitige Gestaltung der Verkehrspolitik zu fordern haben, wird jeder Sozialdemokrat, ja jeder moderne Mensch zugeben, aber diese Forderung wird durch den Zusatz, dessen Streichung ich beantrage, verdorben. Calwer fordert die Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich; er hat zu unserer Berichtigung hinzugesetzt, daß das eine akademische Forderung ist, da wir ja ohnehin sobald nicht zu ihrer Durchföhrung kommen. Ich betrachte das nicht als akademisch, und gerade die Verjährmelzung des akademischen mit dem praktisch-politischen Standpunkt in diesem Satz ist nachtheilig. Wir sind eine politische, eine Kampfpartei. Wir halten unsere Kongresse nicht ab, um schöne akademische Reden zu hören, sondern um zu bestimmten Fragen Stellung zu nehmen. Da dürfen wir nicht die Verhältnisse, wie sie in 50 Jahren mal sein werden, sondern die aktuellen Verhältnisse in Betracht ziehen. Die sind aber so beschaffen, daß eine Uebertragung der sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands auf das Reich eine absolute Unmöglichkeit darstellt. Was heißt denn heute das Reich? Die Uebertragung der Eisenbahnen auf das Reich würde in Wirklichkeit nichts anderes heißen, als die Uebertragung der Grundsätze des preussischen Eisenbahnsystems auf das ganze Reich. (Sehr richtig!) Was ist aber das preussische Eisenbahnsystem? Pruzen ist vor Allem der Hort der Biskalität, es ist geradezu das Hinderniß jeder Verbesserung und Ausgestaltung unseres Tarifwesens, und schließlich bedeutet das preussische System die allerschlimmste Vergewaltigung der Bediensteten und Beamten. (Sehr wahr!) Ich weiß sehr genau, welcher Unterdrück in der Behandlung der Beamten der Reichseisenbahnen und der bayerischen Bahnen besteht. In Bayern würde kein Mensch wagen, ähnliche Dinge laut werden zu lassen, wie sie im Reich und in Preußen gegenüber den Beamten an der Tagesordnung

sind. Es würde eine ganz ungeheure Verschlechterung für Zehntausende von Beamten und Bediensteten bedeuten, wenn bei uns ein anderer Modus Plog griffe. In Hessen hat man ja die Probe aufs Exempel gemacht, allerdings nicht unter dem Namen des Reichs, sondern unter dem Namen Preußen. Die Folge davon war eine Heraushebung der Tarife, man suchte ferner die Beamten nach Möglichkeit zu packen, und endlich ist Hessen komplett unabhängig in wirtschaftlichen Angelegenheiten geworden. So geht es auch in Braunschweig; gegen Baden, Württemberg und Sachsen wird das Erdroselungsstystem angewendet. Wir Sozialdemokraten haben ja gerade in Süddeutschland in den Landtagen einen außerordentlichen Kampf geführt gegen dies Gewaltstystem der preussischen Regierung, und hier wird uns implizite zugemutet, den Kampf aufzugeben und Preußen zu unterstützen. Stolle hat mit Recht darauf hingewiesen, daß dadurch unser eifrigster Gegner, die preussische Regierung, gestärkt würde. So unsinnig können wir politisch unmöglich handeln — das „unsinnig“ trifft natürlich nicht Calwer, der ja die Frage nur akademisch behandelt hat. Wir Süddeutschen sind gar keine so argen Partikularisten, wir nehmen jede Verbesserung vom Reich an, sobald es wirklich eine Verbesserung ist, aber wir haben es satt, ewig Verschlechterungen zu bekommen und das Wenige, was wir noch an einigermaßen besseren Einrichtungen besitzen, aufzugeben. Das ist ein Schaden für Süddeutschland und auch für das Reich, weil dadurch der Stachel zu Verbesserungen fortfällt. Wir haben ganz andere Ziele nach dieser Richtung angesetzt.

Noch eine Parallele. Die Sache liegt genau so wie seiner Zeit mit der Forderung, wir sollten für ein Reichs-Vereinsgesetz eintreten der sieben Einheit zu Liebe. Darnach würden dort, wo noch bessere Zustände sind als in Preußen, diese auch hinweggesetzt werden. Aus all diesen Gründen empfehle ich Ihnen, zwar die Forderung der einheitlichen Gestaltung der Verkehrspolitik anzunehmen, dagegen das, was diesen Satz in der Resolution beruht und verdirbt, nämlich die Spezialbestimmung, die nur unseren Gegnern zu Gute kommt, abzulehnen. (Beifall.)

Wollensbühr: Wollmar hat uns soeben recht eindringlich geschwärmt, wie schlecht die Eisenbahnverhältnisse in Preußen sind, und ich glaube, er würde nochwendiger Weise zu dem Schluß kommen, daß dieses System so bald wie möglich beseitigt wird. Da nun nicht daran zu denken ist, daß Preußen von Bayern anmietet wird, wird kein anderer Ausweg sein, als die Eisenbahnen auf das Reich überzuführen. In dieser Sache unterstütze ich also die Resolution Calwer's.

Aber um so weniger kann ich mit seinen Ausführungen über die Handelspolitik mich einverstanden erklären. Er hat es so dargestellt, als ob wir demnächst vielleicht gezwungen sein würden, einen kleinen Zollkrieg anzufangen, um Amerika hure zu machen. Haben wir Amerika erschreckt, als 1883 die genannte Einfuhr des amerikanischen Schweinefleisches aus rein zollpolitischen Gründen verboten wurde? Die Amerikaner haben darauf nicht ihre Zölle gegen Deutschland herabgesetzt, sondern gerade umgekehrt, das Schweine-Einfuhrverbot ist einer der wesentlichsten Anlässe zu jener Bewegung, die schließlich zu der Mac Kinley-Bill führte. Wenn also etwas dazu angethan wäre, die Zustände zu verschärfen, so ist es gerade der Weg, den Calwer vorschlägt. Er ist aber von einer ganzen Reihe falscher Voraussetzungen ausgegangen. Er hat die Ziffern einer amerikanischen durchaus ansehnlicheren Statistik für baare Münze genommen, und hat dazu die Ziffern einseitig herausgegriffen, die seine Ansicht am meisten stützen, hat aber unterlassen, darauf hinzuweisen, daß es eine ganze Anzahl von Gewerben giebt, in denen die amerikanischen Arbeiter schlechter gestellt sind als die englischen. Das hätte ihn freilich zu dem Schluß führen müssen, daß hohe Schutzölle nicht notwendig Weise einen Vortheil für die Arbeiter bedeuten. Im Gegentheil,

gerade die hohen Schutzölle werden in ganz schamloser Weise in Amerika ausgenutzt, um die Arbeiter als Konsumenten auszunutzen, während sie als Produzenten nichts gewinnen. So sind z. B. in der Seidenindustrie von New-Jersey nach der Mac Kinley-Bill, wo die Krefelder, französische und schweizerische Industrie fast lahmgelegt wurde, die Löhne nach unten gegangen, und es hat eine erhebliche Vermehrung der Frauenerbeit stattgefunden.

Dann hat Calwer eine Beseitigung der Meißbegünstigungsklausel gefordert, als ob dadurch lediglich die Vereinigten Staaten getroffen würden und nicht auch eine ganze Reihe südamerikanischer Staaten, vor Allem Argentinien; das bedeutete die Erhöhung des Weizenzolles auf den Normaltarif und ein sofortiges Emporschnellen der Weizenpreise, ohne daß wir Deckung dafür hätten. Denn es ist doch gar zu naiv, anzunehmen, daß das Ausland die Zölle zahlen würde; im Gegentheil, die Schutzölle wirken fast in allen Fällen zur Verlastung der Konsumenten. Eine Singer'sche Nähmaschine, die bei uns 100 Mk. kostet, ist am Fabrikort mit 145 Mk. zu bezahlen, für die Rolle Garn, die bei uns für 10 Pfennige zu haben ist, müssen die Näherinnen am Fabrikort in Amerika 20 Pfennige zahlen. Wir sollen die Hand dazu bieten, unsere Konsumenten der Ausplünderung durch die Hochschutzölle auszuliefern? Wollen wir einmal mit dem Grafen Kanitz marschieren, dann einen Schritt weiter, dann auch Verstaatlichung des Grund und Bodens!

Die Arbeiter, sagt Calwer, könnten hohe Preise ertragen, wenn sie nur hohe Löhne haben. Ja, wer sagt Ihnen denn, daß bei höheren Waarenpreisen höhere Löhne kommen werden? Wie sind denn die Wirkungen des Mac Kinley-Tarifs und der Dingley-Bill in Amerika gewesen? Der Import vor Inkrafttreten dieser Bills war ein ganz gewaltiger, die Läger wurden überfüllt und mit einer Vertheuerung der Lebensmittel sanken die Löhne. Ich denke, wir sollten von diesem Jingoismus und Agrarierthum uns vollkommen frei halten. Die englischen Arbeiter haben bei Freihandel und gutem Koalitionsrecht gute Löhne; und wenn wir darauf hinarbeiten, das Koalitionsrecht auszugestalten und Lohn freimachen und das Volk nicht der Ausplünderung freigeben, ist es das Vernünftigste, was wir für die Arbeiter thun können. (Beifall.)

Harris-Himbach: Ich vermissе eine Klarlegung der Agrarverhältnisse, soweit sie mit den Handelsbeziehungen in Verbindung stehen. Man scheint in der Partei eine gewisse Scheu davor zu haben, diese Frage zu berühren; aber so schwierig sie ist, sie muß behandelt werden. Für die Kleinbauern gilt es sicher nicht, daß sie kein Interesse an hohen Preisen der landwirtschaftlichen Produkte haben, denn sonst können sie unmöglich bestehen. Aber wir müssen notwendig auch die Masse der Kleinbauern gewinnen, die genau solche Proletarier sind wie die Lohnarbeiter.

Rosa Luxemburg: Eins hat mich bei den Ausführungen Wollmar's überrascht: Wollmar, der gegen die Verstaatlichung spricht! Sieht so die „praktische Politik“ aus? Halten es die praktischen Politiker auch mit ihren eigenen Dogmen so? Nun, dann sind sie nicht gefährlich. Calwer gegenüber fasse ich mich dahin zusammen, daß wir sein Heferat als seine Privatmeinung betrachten müssen, dagegen die Resolution, die auf dem richtigen Standpunkt der Partei steht, ruhig annehmen können. Unser Standpunkt betr. die Handelsbeziehungen ist auf dem Stuttgarter Parteitag festgestellt, er hat sich nicht geändert, kann und wird sich hoffentlich nicht ändern.

Man fährt gegen eine Festlegung zu Gunsten des freien Handelsverkehrs gewöhnlich an die internationale Rücksicht auf die Arbeiterklasse zurückgebliebener Industrieländer und die Rücksicht auf die Arbeitsverhältnisse nach schutzbedürftiger Industriezweige in Deutschland selbst. Das erste Argument beruht auf Unkenntnis der Verhältnisse. Man nennt dabei besonders Rußland als ein Land, dessen Industrie ohne Schutzölle sofort zu Grunde gehen würde.

Jeder Kenner russischer Verhältnisse wird Ihnen sagen, daß die russische Industrie gegenwärtig gerade von dem geltenden Schutzsystem Schaden trägt. Die hohen Zölle schaffen den russischen Unternehmern allerdings wahnsinnige Profite, machen sie aber apathisch, initiativlos und völlig konkurrenzunfähig auf dem Weltmarkt. Am meisten leidet darunter wieder der Arbeiter, denn mit der Schutzzöllerei besteht in Rußland primitive Arbeitsweise und Rückständigkeit im Arbeiterschutz, so daß die russischen Sozialdemokraten für Aufhebung der Schutzzölle eintreten. Sollen wir aber auf die industrielozen Balkanstaaten Rücksicht nehmen? Ebenso hinfällig ist der Hinweis darauf, daß in Deutschland einzelne Industriezweige des Schutzzölles noch nicht entralhen können. Keine Reform hat alle einschlägigen sozialen Verhältnisse berücksichtigen können; auch bei Einführung der Gewerbefreiheit, bei jedem technischen Fortschritt werden eine Reihe Unternehmer ruiniert; trotzdem sind wir für die Gewerbefreiheit und technischen Fortschritte eingetreten, wenn auch eine Anzahl Existenzen dabei zu Grunde gegangen sind. Man hat z. B. neulich in der Presse hervorgehoben, die Fabrikation von Spazierstöden könne nicht die rauhe Luft der freien Konkurrenz ertragen. Nun, ich glaube, wenn die wichtigsten Industriezweige so weit sind, dann werden wir, wenn auch mit großem Seelen-schmerz, über die Spazierstöcke hinwegschreiten.

Aber überhaupt ist es eine Uebertreibung, wenn man behauptet, wir wollten erklären: vom nächsten ersten April an sind sämtliche Schutzzölle aufgehoben. Wir sind überhaupt keine Draufgänger, sondern vernünftige Leute (Geisterheit), die, wenn wir erst die Macht haben, wohl verstehen werden, eine Reform vernünftig einzuführen. So wie wir die Verkürzung der Arbeitszeit stufenweise fordern, können wir uns auch die Abschaffung der Schutzzölle als eine Reihe von Reformen denken, die den betreffenden Industrieländern und Industriezweigen Zeit lassen, sich vorzubereiten. Daraus folgt aber nicht, daß wir eine Politik von Fall zu Fall, oder von Unfall zu Unfall treiben dürfen, heute für Schutzzölle und morgen gegen, sondern wir müssen programmatisch die völlige Abschaffung der Schutzzölle fordern und daher gegen jeden neuen Zoll uns erklären. Daher habe ich mein Amendement eingebracht, das unsere Stellung präzisier faßt.

Darauf wird die Diskussion vertagt.

Schluß 6 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Vierter Verhandlungstag.

Donnerstag, den 20. September. — Vormittags-Sitzung.

9 Uhr. Den Vorsitz führt Singer.

Zunächst wird der neu eingebrachte Antrag 91 beraten.

„Das Protokoll des diesjährigen Frauenkongresses ist in das des Parteitag's aufzunehmen.“

Markwald-Halberstadt begründet den Antrag unter besonderem Hinweis auf das für den Arbeiterinnenschutz auf der Frauenkonferenz gelieferte Material. Wird der Antrag angenommen, so wird Jeder aus dem bürgerlichen Lager, der sich für die Frauenfrage interessiert, genötigt sein, das Parteitag'sprotokoll anzuschaffen. Auf noch ein paar Extrawürste für die Frauen kommt es nicht an.

Der Antrag wird angenommen.

Stübbe-Hamburg erkattet den Bericht der Mandatsprüfungs-Kommission über die ihr zur Prüfung überwiesenen Beschwerden. Die Beschwerden an den Parteitag sind diesmal glücklicherweise geringer an Zahl als sonst. Zunächst beschwerten sich einige Buchdrucker aus Bant über ihren Ausschluss aus der dortigen Organisation. Er ist zurückzuführen auf einen aus Anlaß der

Stellung der Buchdrucker-Organisation zur Tarifgemeinschaft im „Correspondent“ erschienenen Artikel, durch den die Bantter Genossen beleidigt wurden. Die Neuner-Kommission beantragt folgende Erklärung:

„Der Parteitag lehnt es ab, sich in den gewerkschaftlichen Streit der Buchdrucker einzumischen. Den Beschluß der Bantter Parteiverammlung, welcher den Beschwerdeführern das Recht aberkennt, Kenner in der Partei zu befeiden, hebt der Parteitag auf und setzt die davon Betroffenen, da denselben ehrolose Handlungen nicht zum Vorwurf gemacht werden können, in ihre alten Rechte wieder ein. Der Parteitag empfiehlt den Parteigenossen in Bant, sich bei ihren Auseinandersetzungen eines angemessenen unter Parteigenossen üblichen Tons zu befleißigen.“

Sug-Bant: Es ist bedauerlich, daß die Bantter Angelegenheit an den Parteitag kommen mußte. Der Schluppsaß der Erklärung der Neuner-Kommission kann sich keinesfalls auf den Ton in den Bantter Versammlungen beziehen; wenn er aber die Schreib- und Kampfweise des Leipziger „Correspondent“ treffen soll, so ist dagegen nichts einzuwenden.

Seiffert-Leipzig ersucht um Ablehnung des Antrags der Neuner-Kommission, denn sonst hätte der Stettiner Antrag, der die ganze Neutralitätsfrage aufrollen wollte, auf dem Parteitage behandelt werden müssen.

Leutert-Apsda ist für den Antrag der Neuner-Kommission.

Der Parteitag stimmt diesem Antrag mit großer Mehrheit zu.

Stübbe berichtet über den zweiten Beschwerdefall. Er betrifft anscheinend die Organisation von Neustadt a. S., die auf dem Pfälzer Parteitag nicht zugelassen zu sein scheint, wegen nicht erfolgter Abrechnung der Beiträge. Die Beschwerde ist aber nicht unterfrieben, auch nicht klar der Thatbestand zu ersehen. Daher beantragt die Neuner-Kommission Uebergang zur Tagesordnung über diese Beschwerde.

Stein-Neustadt a. S. begründet die Beschwerde. Die Neustädter Organisation hatte von der Wahl im 2. pfälzischen Kreise noch Schulden zu begleichen und war daher mit ihren Beiträgen an die Gaukasse im Rückstand geblieben. Deswegen darf man doch eine Organisation nicht von einem Parteitag ausschließen.

Stabenreich-Dggersheim: Ich wundere mich, daß man mit dieser Angelegenheit der bayerischen Pfalz den deutschen Parteitag bebelligt. (Sehr wahr!) Die Neustädter haben entgegen den Vorschriften der bayerischen Organisation vier Quartale lang ihre Beiträge nicht abgeführt ohne jede Entschuldigung. Da war es durchaus berechtigt, ihnen die Mandate abzurufen, damit diese Schlamperie aufhöret.

Dem Antrag der Kommission wird stattgegeben.

Darauf wird die Diskussion über die Verkehrs- und Handelspolitik fortgesetzt.

David-Mainz: Molkenuhr hat gestern gemeint, man könne Preußen nicht von Bayern aus annektieren und aus diesem Grunde sei es notwendig, wenn man der tarifreformfeindlichen, von rein fiskalischen Gesichtspunkten ausgehenden Verwaltungsweise der preussischen Eisenbahnen ein Ende machen wolle, diese Bahnen auf das Reich zu übernehmen. Die Frage der Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens im Reich in diesem Sinne gelöst, daß das Eigentum an den Eisenbahnen aufs Reich übernommen und damit auch unmittelbar der Verwaltung des Reichs und Reichstags unterstellt wird, die Frage in diesem Sinne ist allerdings eine rein akademische. Molkenuhr giebt ja auch zu, daß dieser Prozeß in absehbarer Zeit nicht vor sich gehen wird, und zwar so lange nicht, als der preussische Landtag und die preussische Regierung sich dem entgegenstellen. Gegenüber dem hervorragenden Einfluß Preußens im Reich, und innerhalb Preußens der großartigen Elemente, ist gar keine Aussicht vorhanden, daß diese Art der Ueberführung der Eisen-

bahnen auf das Reich bevorsteht. Aber nach anderer Richtung hin ist die Frage im höchsten Maße aktuell, nämlich in dem Sinne unser Eisenbahnwesen zu vereinheitlichen, daß das Eigenthumsrecht an den Eisenbahnen den einzelnen Ländern verbleibt, daß nur die Verwaltung eine zentrale ist, die sich zusammensetzt aus den Mandatären nicht der einzelnen Länder, sondern der einzelnen Regierungen; daß also unter der Regide des preussischen Ministeriums eine zentrale Verwaltung durchgeführt wird, in die aber der Reichstag als solcher nichts dreinzureden hätte. Das ist die Eisenbahngemeinschaft, wie sie heute durch Miquel angestrebt wird, und diese Eisenbahngemeinschaft ist in Süddeutschland in der That im höchsten Grade aktuell. Wir haben ja hier in Hessen den ersten Schritt zu dieser Eisenbahngemeinschaft: das Eigenthum an unsern hessischen Bahnen ist der hessischen Regierung geblieben, die Vertheilung des Gewinns regelt sich nach dem Antheil des speziellen hessischen Eisenbahneigenthums, die Verwaltung sitzt in Berlin, an ihrer Spitze steht Thielen. Von Hessen werden zwar einige Beamte dort hinein entsendet, aber die ganze Verwaltung, die bei diesem Verkehrsinstitut ja eine Zentrale sein muß, ist in letzter Linie von Preußen abhängig. Und Miquel ist schon drauf und dran, auf Grund des territorialen Uebergewichts Preußens und mit Hilfe des hessischen Eisenbahnsystems einen Keil nach Süddeutschland hinein zu treiben und mit Zustimmung der Reichseisenbahnen als nächsten Schritt den Transitverkehr so einzurichten, daß Baden kaltgestellt wird. Miquel übt dadurch einen gewaltigen Druck auf die badischen Eisenbahnen aus und drängt so die Badener ebenfalls zum Anschluß. Von da aus würde Württemberg angegriffen werden können und denselben Weg gehen, und Bayern würde dann auch nicht mehr lange Widerstand leisten können. So ist also die Frage heute sehr aktuell. Wir haben in Süddeutschland einmüthig gesagt, daß wir diesen Plan Miquel's nicht unterstützen können. Wir Hessen könnten ja denken, nachdem uns das paßt, sehen wir ruhig zu; mag es den Andern gerade so gehen. Aber wenn wir auch im Prinzip Alle für die Anbahnung einer Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens sind, so ist doch der Weg, wie ihn Miquel gehen will, höchst gefährlich. Denn wenn ein so großer Staat wie Preußen mit kleinen nacheinander Verträge macht, so gerathen diese kleinen dabei ohne Weiteres in Nachtheil, sie büßen ihren Einfluß ein. Nur hat sich in Süddeutschland der Gedanke zunächst einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft emporgearbeitet. Das wäre ein größerer Komplex, der Preußen Widerstand leisten könnte, und wenn dann schließlich mal eine Vereinheitlichung stattfände, so geschähe sie unter ganz andern Bedingungen, als wenn Preußen nach einander die kleinen auffrißt. (Sehr richtig!) Wenn wir nun den Passus der Resolution annehmen, so wird das vom großen Publikum im Sinne der Miquel'schen Politik aufgefaßt und ausgebeutet werden, und wir werden damit in Gegensatz gedrängt zu der Stimmung in Süddeutschland und zu unserm Verhalten in den Landtagen. Unter den heutigen Umständen im Deutschen Reich ist es gut, daß wir noch nicht eine zentralistische Regierung haben, die Alles machen kann, was sie will. Wie uns in politischen Fragen vielfach der Widerstand, die Selbstständigkeit Süddeutschlands zu gute kommt, so auch in Eisenbahnwesen. Die ganze Reform im Eisenbahnwesen Süddeutschlands wäre unmöglich gewesen, wenn die Verwaltung von Berlin aus geregelt würde. Wollen Sie diesen Prozeß nicht aufhalten, wünschen Sie, daß Süddeutschland auf diesem Wege vorwärts geht und damit indirekt Preußen zwingt, nachzukommen, dann streichen Sie diesen Passus, denn er beschwört die Gefahr herauf, daß die Miquel'schen Pläne um so leichter in Erfüllung gehen. Der Passus steht aber auch mit der Resolution selbst in Widerspruch, die ja eine weitgehende Ermächtigung der Personentaxife und, wie man hinzufügen will, auch der Gütertaxife fordert. Wollen wir das aufstreben, so müssen wir den Gedanken der Reichseisenbahnen zunächst fallen lassen.

Die Frage der Zollpolitik läßt sich bei der Kürze der Redezeit auch nicht nur eingemessen erschöpfend behandeln. Es liegt die Gefahr nahe, daß, wenn man darüber etwas ohne ausreichende Begründung sagt, Mißverständnisse und unruhige Streitereien entstehen. Ich kann das Referat Calwer's nicht so verurtheilen, wie es Genosin Luxemburg gethan hat. Der Referent hat uns zum Theil neue Gesichtspunkte und wichtiges Material unterbreitet, und es dürfte Jeder den Eindruck gewonnen haben, daß die Frage nicht so klar ist, wie es nach den Ausführungen von Hrn. Luxemburg scheint. Es geht nicht an, bei diesen Fragen so leichtsin mit apodiktischen Wahrheiten aufzuwarten und die Schaklone des kommunistischen Manifestes anzulegen. Man muß nur den ersten Versuch machen, einmal in die aktuelle Verwickeltheit der Dinge einzudringen, dann, entdeckt man erst die Schwierigkeiten. Die prinzipielle Erledigung der Sache ist natürlich sehr leicht. Prinzipiell, sagt Hrn. Luxemburg, muß der Sozialismus für Freihandel sein, denn er will die internationale Arbeitsteilung, die freieste Entwicklung der Weltarbeitsgemeinschaft, darum unter keinen Umständen einen Schutz Zoll. Zugegeben mal, daß diese Voraussetzung richtig ist, so könnte man trotzdem unter Umständen dazu kommen, einem Schutz Zoll zuzustimmen und zwar unter folgenden Erwägungen. Die internationale Arbeitsteilung, diese Weltarbeitsgemeinschaft, wie sie sich der Sozialismus vorstellt, kann nicht gedacht werden als eine einfache Fortsetzung der Fäden, die die kapitalistische Weltwirtschaft spinnt, denn die sind in vieler Beziehung höchst unzuweckmäßig. Sie schafft Zustände, die wir, wenn wir eine sozialistische Weltwirtschaft zu dirigiren hätten, niemals dulden würden. Würden wir dann z. B. Baumwolle oder irgend ein anderes Rohprodukt der Textilindustrie von Amerika holen, hier verarbeiten und wieder nach Amerika hinüberverfrachten? Eine solche Arbeitsverschwendung wäre doch ganz ausgeschlossen, und das ist bei einer ganzen Menge von industriellen Produkten innerhalb der kapitalistischen Weltverkehrszusammenhänge der Fall. Demgegenüber könnte ich mir denken, daß wir da, wo diese Arbeitsteilung nicht begründet ist auf natürlichen, im Boden und in der geographischen Lage bedingten Faktoren, gelegentlich eingreifen mit Schutzzollmitteln, event. zur Aufziehung einer jungen Industrie, wie es Amerika gethan hat. Aktuell wird die ganze Frage heute vor dem Gesichtspunkt, daß die Amerikaner eine Welttheilpolitik betreiben: Amerika den Amerikanern! Demgegenüber muß Europa, wenn es nicht wirtschaftlich zurückgedrängt werden soll, den Gedanken eines europäischen Zollvereins, d. h. einer Welttheilpolitik für Europa, anstreben. Erst wenn diese beiden großen Produktionsgebiete gegenüber, so tritt allerdings Amerika in ein besonderes Licht zollpolitischer Behandlung, und man kann die Niederreißung der Zollschranken in Europa anstreben und doch gegenüber Amerika, gegen das wir uns unter Umständen wehren müssen, einen andern Standpunkt einnehmen. Also aktuell ist die Sache viel komplizirter. Das Wichtigste aber, was mich veranlaßt . . . (Glocke des Vorjüngenden.) Die Redezeit des Redners ist abgelaufen. (Weiterleit.)

Rebel: Verschiedene Ursachen haben mich verhindert, gestern dem Referat Calwer's die Aufmerksamkeit zu schenken, die es verlangte; ich bin deshalb auch nicht in der Lage, gegen ihn ausführlich polemisiren zu können. Ich bemerke aber ausdrücklich, daß eine Reihe von Sätzen, die er ausgesprochen hat, insbesondere über die zollpolitischen Verhältnisse Deutschlands zu den Vereinigten Staaten, derartige waren, daß wir sie entschieden zurückweisen müssen. Er wird selbst aus dem Echo, das seine Rede in der bürgerlichen Presse findet, bemerken, wessen Mühle er gestern gedreht hat; es ist die agrarische Presse, die in erster Linie einer ganzen Reihe seiner Ausführungen jubelnd zustimmen wird. Auch ich finde, daß gerade dieser Theil seiner Ausführungen in einem lebhaften Widerspruch steht zu den Sätzen seiner Resolution,

die Künftigen für unsere Haltung in den zollpolitischen Fragen maßgebend sein soll. So heißt es: „Wir haben einzutreten für eine Handelsvertrags-Politik, die sich das Ziel setzt, die wechselseitigen Handelsbeschränkungen fortschreitend aufzuheben und den freien Weltverkehr zu fördern; für Verwerfung aller zollgesetzlichen Maßnahmen (wie Maximal- und Minimumtarif, Werthzölle u. s. w.), die einen engeren handelspolitischen Anschluß Deutschlands an andere Staaten erschweren.“ Wenn wir aber die geistreichen Ausführungen Calwer's für unser Verhalten im Reichstag maßgebend sein lassen wollen, würden wir das Gegentheil erreichen, wir würden die internationalen Gegensätze verschärfen, für unsere Gegner arbeiten und ein friedliches Zusammenarbeiten mit anderen Völkern auf handelspolitischen Gebiet, um allmählig zu einer freien Handels- und Verkehrspolitik zu kommen, erschweren. Auch ich will erklären, daß wenn wir, wie ich, der Resolution Calwer zustimmen, damit nicht aussprechen, daß wir auch seiner Motivierung zustimmen können. Damit verlasse ich diesen Punkt.

Was mich hauptsächlich veranlaßt, das Wort zu nehmen, waren die Ausführungen Vollmar's und sein Antrag betr. Erreichung der auf die Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich bezüglichen Worte. Wären sie in der Resolution nicht enthalten, so würde ich wahrscheinlich keinen Versuch gemacht haben, sie hineinzubringen. Nachdem sie aber einmal darin stehen und nach meiner Uebersetzung einem ganz richtigen Geanken Ausdruck geben, würde eine Zustimmung des Parteitags zu dem Antrag Vollmar nach Außen hin notwendiger Weise verwirkend wirken. Daher können wir den Antrag Vollmar nicht annehmen. Ich stimme den Ausführungen meines Voredners über die Eisenbahnpolitik Preußens Wort für Wort zu, und wenn eine Gefahr der Verpreßung des Eisenbahnwesens besteht, so in der Politik, die Preußen unter dem bisherigen Regime durchführen kann. Das einzige Mittel, der Verpreßung der Eisenbahnen entgegenzutreten, Preußen außer Stande zu setzen, seine Verkehrsmaximen auf die übrigen deutschen Eisenbahnen auszudehnen, ist, daß wir ihm das Eisenbahnwesen aus der Hand nehmen und auf das Reich übertragen. Es ist ein durchaus falscher Standpunkt, der durch die Praxis in keiner Weise bekräftigt wird, wenn Vollmar ausführte, daß die Uebertragung auf das Reich einer Verpreßung gleich käme. Es ist weiter unrichtig, daß das auch eine Verschlechterung der Tätigkeitsbedingungen der Beamten und Arbeiter bedeuten würde. Die Tätigkeit, die wir im Reichstag auf dem Gebiete des Post- und Eisenbahnwesens speziell in der Budgetkommission und namentlich in den letzten zwei Wintern ausübten, beweist das Gegentheil. Fortgesetzt ist den Bestrebungen des Reichstags, die Gehälter und Löhne zu erhöhen, von Seiten der preußischen Regierung die energischste Opposition gemacht worden mit dem Hinweis, daß dann Preußen gezwungen würde, auch die Gehälter seiner Beamten in den entsprechenden Rangstufen zu erhöhen, und wir haben fortgesetzt den heftigsten Widerspruch dagegen erhoben, daß das Reich sich in dieser Beziehung nach Preußen richte. Dazu kommt eins: Sobald die Eisenbahnen in Reichsverwaltung sind, haben wir die Möglichkeit, auf die gesammte Verkehrspolitik einen entsprechenden Einfluß auszuüben. Dazu haben wir in Preußen nicht die geringste Möglichkeit; selbst wenn es uns ermöglicht werden sollte, ein paar Abgeordnete in den preußischen Landtag zu bringen, würde das noch keine Bedeutung haben. Gegenwärtig steht die preußische Verkehrspolitik unter dem Einfluß des preußischen Jansenismus, und dieses wird im Reichstag nun und nimmer die Macht haben können, die es im Landtag hat. Wir sind auf Grund des gleichen allgemeinen Wahrechts fortgesetzt in der Lage, unseren Einfluß zu erweitern, das ist uns in den meisten deutschen Staaten unmöglich. Bayern nimmt darin eine Ausnahmestellung ein; aber wir können die Rücksicht auf die Interessen Bayerns nicht maßgebend sein lassen für das ganze Deutsche Reich (sehr richtig!). Es

kommt noch Eins hinzu, die Zentralisation des Verkehrswesens ist die notwendige Konsequenz der Konzentration der gesammten deutschen Wirtschaftspolitik, der einheitlichen Zoll- und Handelsgesetzgebung. Der Weg, den David einschlagen will, kann unmöglich zu diesem Ziele führen. Ganz mit Recht sagt er, daß, wenn es Miquel gelingt, seinen Einfluß auf die süddeutschen Staaten auszudehnen — und es gelingt ihm — dann nicht nur dem Reiche, sondern auch den Einzelstaaten mehr und mehr der Einfluß auf die Verkehrspolitik entzogen wird. „Wir treten für eine einheitliche Gestaltung der Verkehrspolitik ein“ und es ist durchaus richtig, zugleich hinzuzufügen, wie wir uns dieselbe verwirklicht denken: „durch Uebernahme des Eisenbahnwesens auf das Reich.“ In der Resolution Calwer kommt also hier ein ganz konsequenter Gedanke zum Ausdruck, und wir haben alle Ursache, um Mißverständnisse zu verhüten, ihn, da er nun einmal drin steht, festzuhalten. Wie gegenwärtig Preußen nicht bloß die süddeutschen Staaten, sondern auch Sachsen mit seiner Verkehrspolitik einschmüren trachtet, dafür zwei Beispiele: Wenn ein Görlitzer Fabrikant an einen Münchener Kaufmann Waaren verschickt, dann gehen sie nicht den selbstverständlichen direkten Weg über Dresden-Reichenbach-Hof-Regensburg, sondern machen um ganz Sachsen herum durch Preußen und Thüringen einen doppelt so langen Umweg. Ähnlich liegt es mit Waaren, die von Görlitz nach Konstanz gehen. Gerade dieses Stück preußischer Verkehrspolitik ist das Traurigste was in den deutschen Verkehrsverhältnissen sich vollzieht, und um dem entgegenzutreten, bitte ich Sie, den Passus in der Resolution anzunehmen. Dagegen bin ich ganz einverstanden, daß der Antrag Vollmar betr. den Mittellandkanal Zustimmung findet.

Vollmar: Es sind eine Anzahl Aeußerungen gestern und heute gefallen, die mir wohl Veranlassung geben könnten, auf sie einzugehen. Um die Aufmerksamkeit nicht abzulenken, will ich es jedoch nicht thun, sondern nur, um Uebertreibungen fernzuhalten, ein Wort auf die letzten Aeußerungen Bebel's erwidern. Bebel hat darauf hingewiesen, daß die Waaren, statt den gradeften Weg zu nehmen, in der ganzen Welt herumfahren, nur damit die nicht-preußischen Bahnen geschädigt werden, und hat das das Traurigste genannt, was nur sein kann. Selbstverständlich halte auch ich diese Art preußischer Verkehrspolitik für eine Thorheit. Aber wenn wir weiter nicht Traurigeres in Deutschland hätten, dann wäre es lange nicht so schlimm. (Heiterkeit.) Der einzige ernste Einwand gegen meinen Antrag ist der gemein: Wir anerkennen alle die Schädlichkeiten, die ich als Folgen des preußischen Eisenbahn-Systems aufgewiesen habe, aber, um sie zu beseitigen, sollen die Bahnen Preußen abgenommen und auf das Reich übertragen werden. Das hört sich sehr schön an, ist aber die reine Ideologie. (Sehr richtig!) Wenn man nicht wüßte, wie sehr Theoreme im Stande sind, den Leuten den Blick für die Wirklichkeit und die Anforderungen der Politik zu trüben, so würde man garnicht begreifen, wie solche Ansichten entstehen können. Für Calwer ist das Theorem die Verkehrscentralisation, für Bebel die Zentralisation überhaupt. Das ist ein alter Lieblingsgedanke von ihm; in Köln hat er schon gesagt, daß er die politische Zentralisation anstrebt und die föderalistischen Gebilde bei Seite geräumt haben will. Von diesem Standpunkt begreift man ja, wie er zu einer Bekämpfung meines Antrags kommen kann, denn wenn den Einzelstaaten die Bahnen genommen werden, dann wird ihnen der letzte Schimmer wirtschaftlicher Unabhängigkeit genommen. (Sehr richtig.) Ich und viele meiner Freunde stehen auf dem entgegengesetzten Standpunkt und werden immer auf ihm stehen bleiben, weil wir es für eine Verkehrtheit halten, daß wir unserer ärgsten Feind, die centralisierte reichspreussische Gewalt stärken. Der Gedanke, alle Bahnen an das Reich zu übertragen, wurde gerade so begründet, als ob wir in Berlin das Ruder in Händen hätten. In Wirklichkeit steht es so, daß wir, wenn heute dem Reiche die Bahnen gehörten,

nichts Wesentliches erreichen könnten, selbst wenn wir ein Duzend mehr wären. Die Gewalt liegt in den Händen der preussischen Regierung. Die Reichsregierung ist überhaupt nur Schatten. Wir haben ja schon einen kleinen Anfang in den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen und Posen. Hier hat der Reichstag ja zu beschließen und es ist ihm doch nie möglich gewesen, den Tarifkrieg, den die zukünftigen Eisenbahnen Preußen mit führen helfen, zu hindern. Nebenbei steht es mit der Sache für die Bediensteten. Nebel hat gesagt, wir seien fortgesetzt im Reichstag gegen die preussische Regierung und ihre Art der Beamtenbehandlung aufgetreten. Was ist, frage ich, erreicht worden? Von den Gehältern will ich nicht reden, wohl aber von der russischen und türkischen Behandlung, die ihnen wird. Und diese Behandlung ist nicht nur in Preußen, sondern auch in Elsaß-Lothringen im Schwunge. Haben wir im Reichstag den Reichs-Postbeamten jemals bessere Behandlung verschaffen können? Das wird auch in Zukunft nicht gelingen. Oder es müßten ganz andre Partei-Konstellationen zu Stande kommen. Wir sollten als ernste politische Männer nichts aussprechen, dessen Durchführung in der nächsten absehbaren Zeit nicht zu erwarten ist. Die Ueberführung der Eisenbahnen an das Reich ist ein Schaden für die Staatsarbeiter, für die Verkehrspolitik und die allgemeinen politischen Machtverhältnisse. Stellen wir uns vor, die Ueberführung der Eisenbahnen an das Reich wäre seit einer Reihe von Jahren bereits vollzogen. Dann hätten wir die Verbesserungen, die die süddeutschen Staaten im Eisenbahnwesen vorgenommen haben, überhaupt nicht und sie könnten nicht als Beispiel dienen. Wir wünschen, daß die süddeutsche Eisenbahngemeinschaft bald zur That wird, damit die süddeutschen Staaten mehr Widerstand als bisher gegen die preussische Eisenbahnverwaltung entfalten können. Den einheitlichen Gesichtspunkt der Verkehrspolitik, den Nebel will, können wir nicht um jeden Preis erreichen wollen. Fassen wir die Sache nicht so auf, daß vorläufig von der Uebernahme der Eisenbahnen durch das Reich doch nicht die Rede sei. Ich halte den Parteitag für zu gut, in einer bloßen Doktorfrage Beschluß zu fassen; jedenfalls wird der Kampf, den wir in den Einzelmandatgruppen führen, der Kampf gegen die preussische Verkehrspolitik durch einen solchen Beschluß nicht unterstützt. Ich will nichts aussprechen, was ich aus jedem Fall für einen Schlag ins Wasser halte; nehmen Sie meinen Antrag an.

David-Mainz: Ich habe vorhin entwickelt, daß es nicht angeht, die Sätze des kommunistischen Manifestes einfach in unsere heutigen verwickelten Verhältnisse hinein zu projizieren und zu glauben, daß man damit die prinzipielle Seite der Sache erschöpft hat. Es sind Möglichkeiten denkbar, wo man von demselben Grundprinzip aus ganz verschieden zu entscheiden hat. Die größte Schwierigkeit aber liegt für uns in der gegenwärtigen Kampfkongstellktion um die neuen Handelsverträge. Sehen wir mal ganz ab von der internationalen Interessensolidarität der Arbeiter, die empfindlich getroffen werden kann durch eventuelle Schutzzölle. Wenn wir die Calver'sche Parole: „höhere Löhne“ für unsere Haltung in handelspolitischen Fragen akzeptieren würden, dann würde die nationale Interessensolidarität der Arbeiter im Inneren getroffen werden. Denn die Schwierigkeiten liegen ja immer in der Frage, für welche Artikel ein Schutz Zoll bezahlt werden soll. Höhere Löhne sind doch für die Arbeiter jedes Zweigs durch die besondere Lage dieses Zweigs, nicht aber durch allgemein gleichmäßige Verhältnisse begründet. Wenn also einmal die Parole „höhere Löhne“ ausgegeben würde, so würden die verschiedenen Arbeiterkategorien der verschiedenen Arbeitszweige zu verschiedener handelspolitischer Stellungnahme in jedem praktischen Einzelfall gedrängt werden. Und wenn dann auch für die Landarbeiter die Parole höhere Löhne ausgegeben wird, was dann? Höhere Löhne können doch auf diesem Wege nur durch höhere Preise erzielt werden, und damit billigen wir auch im Prinzip die Agrarzölle, höhere Zölle für landwirtschaftliche Produkte. Das aber scheint mir die Gefahr zu sein. Unsere letzten handelspolitischen Grund-

sätze waren aufgebaut auf dem Konsumenteninteresse, das generell gleichmäßig ist, während das Produzenteninteresse auch innerhalb der Arbeiterklasse in direktem Gegensatz stehen könnte; mit der Anerkennung der Parole „höhere Löhne“ stellen wir uns prinzipiell auf den gleichen Standpunkt wie die Agrarier und wir müßten dann auch praktisch direkt deren Politik im Reichstag unterstützen. Die „Kamitz-Peripetlie“ würde dann ohne Weiteres zur Thatfache werden, denn etwas Wesentliches ließe sich nicht mehr dagegen sagen. Ich halte es zunächst einfach für eine historische Unmöglichkeit, daß unsere Partei in diesem Sinn in den Kampf um die neuen Handelsverträge eingreife, daß wir die nationale Sammelpolitik der agrarisch-feudalen und auch gewisser Kreise der Großindustriellen durch unsere Stellungnahme unterstützen könnten.

Nun noch eine kurze Erwiderung auf die Bemerkungen Nebel's. Wenn man wirklich eine Vereinheitlichung unseres Eisenbahnwesens im Sinne der Verkehrsverbesserungen will, dann darf man nicht dem Passus der Resolution zustimmen, der die Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich fordert. Sonst unterstützt man in Wirklichkeit die Miquel'schen Pläne, ohne der Forderung der Reichs-Eisenbahngemeinschaft im Sinne des Reichs-Eisenbahneigentums und der Reichs-Eisenbahnverwaltung unter dem Reichstag auch nur einen Schritt näher gekommen zu sein. Streichen Sie diesen Passus, um den Bestrebungen auf eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft keine Steine in den Weg zu legen! Nur über die süddeutsche Eisenbahngemeinschaft als Vorstufe können wir zu einer unferen Wünschen entsprechenden Reichs-Eisenbahngemeinschaft kommen.

Nebel: David hat mehrere Mal Bezug genommen auf das kommunistische Manifest und die Grundsätze, die wir von diesem aus hier in Anwendung bringen müßten. Ich habe bisher von keinem anderen Redner gehört, daß er einen solchen Versuch gemacht hätte. (Zurufe: Noja Ugenburg!) Die Resolution ist durchaus nüchtern und thatsächlich gehalten und schließt sich den Verhältnissen an, und es handelt sich für uns heute nur darum, unseren Vertretern Verhaltensmaßregeln zu geben. Nun ist thatsächlich die Frage, wie die Lage der Arbeiter unter dem Freihandel oder Schutzsystem ist, nicht so einfach abgehan. Wir haben in England, einem reinen Freihandelsland, verhältnismäßig hohe Löhne und in Rußland, einem ausgesprochenen Schutzland, die erbärmlichste Lage der Arbeiter, die man sich denken kann. Ich beschränke mich auf Bemerkungen zur Eisenbahnfrage. Wenn das bloße Theorie sein soll und wir uns nicht damit beschäftigen dürfen, da wir unsere Absichten doch nicht zur Ausführung bringen könnten, dann müßten wir überhaupt aufhören, den größten Teil unserer Auseinandersetzungen zu machen, dann hört jede prinzipielle Erörterung mit der bürgerlichen Gesellschaft vollkommen auf. (Sehr richtig!) Theorie ist allerdings heute die Reichs-Eisenbahnfrage, aber sie ist doch bereits vor Jahrzehnten schon insofern praktisch gewesen, als Bismarck den Versuch thatsächlich machte. Es steht der Resolution durchaus nichts im Wege, daß die süddeutschen Staaten eine Eisenbahngemeinschaft bilden, die zunächst ihre Spitze gegen Preußen richtet, ich fürchte nur, daß sie sehr bald in die Wünsche geht, daß die Widerstandsfähigkeit der süddeutschen Staaten gegen Preußen viel geringer ist, als die Wadenjer meinen. Ich habe schon jetzt reden hören, daß es im württembergischen Eisenbahn-Ministerium ganz bedenklich wadeln soll, daß in ihm einzelne Stimmen sein sollen, die sich für ein Zusammengehen mit Preußen aussprechen. Bayern allein kann nichts machen. Aber wie die Regierungen sich aus der Verlegenheit, in die sie durch Preußen kommen, herauswickeln wollen, geht uns nichts an (Zurufe: Vollmar's), nein, das geht uns nichts an; wenn Ihr im bayerischen Landtag seid, habt Ihr ganz anders zu reden (Heiterkeit), wir stellen hier die grundsätzliche Frage auf; wie wollen wir die Eisenbahnpolitik durchgeführt sehen? Und da müssen wir dem Gedanken Ausdruck geben, daß die gesammte Wirtschaftspolitik, das ganze

moderne Leben, der große Nationalakt auch die Zentralisation des Verkehrs wesenß zur notwendigen Konsequenz hat. Wir wären keine moderne Menschen, wenn wir diesen Standpunkt nicht anerkennen wollten. Nun hat Vollmar ausgeführt, wir stärkten durch eine solche Politik ja unseren stärksten Feind, Preußen. Ja, Parteigenossen, ich sage es Euch ganz offen, ich habe es lieber mit Einem zu thun als mit 22. (Weifall.) Darin hat Vollmar unrecht, daß die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Staaten mit der Verwaltung ihrer Eisenbahnen verloren geht, denn dann müßten die Staaten in ihrer wirtschaftlichen Unabhängigkeit ausgemerzt sein, die keine eigenen Eisenbahnen haben. (Zuruf: Sind es auch.) Je mehr wir den Partikularismus und die einzelstaatliche Selbständigkeit unterstützen, gehen wir Hand in Hand mit dem preussischen Junkerthum und dem Zentrum. (Sehr richtig!) Gegenwärtig ist im Deutschen Reich allgemein die Tendenz vorhanden, den Einfluß des Reichs zu schwächen und den der Einzelstaaten zu stärken. Dabei haben wir die große kompakte Zentralisation des Wirtschaftsgebietes im Zentralkreis; wir haben einen Einfluß und eine Macht im Reichstag, wie wir sie in keinem anderen politischen Körper erringen können; die Möglichkeit, diese Macht zu erweitern, eine Tribüne, von der wir zu den Millionen hinausprechen können, ein Agitationsmaterial, wie wir es uns nicht großartiger denken können, also alle Ursache, diese Stellung uns nicht nur zu erhalten, sondern sie zu kräftigen. (Weifall.)

Ulrich: Ich kann von vorweg erklären, daß wir Süddeutschen die letzten Ausführungen Bebel's durchaus unterschreiben können, daß auch wir eine Konzentration wollen. Wir wenden uns nur dagegen, daß das gesammte Eisenbahnwesen unter den Einfluß Preußens kommt durch die Konzentration. Wir essen das Versuchssarnickel gewesen und haben es schwer zu bekümmern gerade im wirtschaftlichen Interesse. Gewiß, durch den Miquel'schen Fiskalismus sind uns Mittel zugeführt worden, aber in Bezug auf unser ganzes Eisenbahnwesen sind wir nicht nur die Vasallen, nein, die Knechte Miquel's geworden; nicht die kleinste Eisenbahn können wir mehr bauen, nicht den geringsten Einfluß haben wir mehr auf die Verwaltung. Das einzige Recht, das wir haben, ist, daß wir im Landtage Millionen für strategische Bahnzwecke ausgeben dürfen. Eine schöne Eisenbahngemeinschaft: 200 Millionen haben wir für den Kauf der Ludwigsbahn ausgegeben, aber auch nicht das Geringste dürfen wir in die Verwaltung hineinreden. Wir brauchen dringend eine kleine Nebenbahn durch den Odenwald, aber sie wird nicht in die Eisenbahngemeinschaft aufgenommen. So sieht die Sache heute, wie wollen wir dies preussische System im Reich bekämpfen? Preußen würde in Bezug auf die Eisenbahnen genau so stark sein, wenn sie Reichs Sache sind, wie in Militärfragen. Also an sich sind wir nicht dagegen, daß das Eisenbahnwesen Reichs Sache sein müßte, nur sind wir gegen den Satz in der Resolution, weil er zu Mißverständnissen führen kann. Auch in Bezug auf die Lage der Eisenbahnverwaltung haben wir in der Eisenbahngemeinschaft schon trübe Erfahrungen machen können.

Sug-Bant: Die deutschen Arbeiter sind unvertreten im wirtschaftlichen Ausschuß, trotz der großen Interessen, welche sie bei der Berathung der Handelsverträge haben. Während man das kleinste Unternehmerverbändchen zur Theilnahme eingeladen, hat man die Arbeiter-Organisationen übergangen. Dagegen muß protestirt werden, um so mehr, als am heutigen Tage, der denkwürdig ist für die Entwicklung der deutschen Gewerkschafts-Organisationen, die „Deutsche Metallarbeiter-Zeitung“ eine regelmäßige Auflage von 100 000 erreicht hat. Auch der „Grundstein“, das Organ der Maurer, hat eine Auflage von 98 000. Auch an dieser Stelle ist dieses freudige Ereigniß, das trotz der Verfolgungen der Regierungsgewalt und des Kapitalismus eingetreten, mit Freuden zu begrüßen. Kein Gewerkschaftsblatt der Welt hat eine solche Auf-

lage und muß es unser Stolz sein, daß die deutschen Metallarbeiter es soweit gebracht haben. Dieses Wachsthum wird unsere besten Wünsche begleiten, besonders der Wunsch, daß die 1/4-Mitglieder und Kämpfer für die Verbesserung der Lage der Arbeiter bald voll werden und daß die übrigen Gewerkschaften auf diesem Marsche bald nachfolgen.

Geß: Wir haben in der badischen Kammer uns mit der Eisenbahnfrage schon beschäftigt und können der Resolution in ihrer Interpretation durchaus zustimmen. Wir haben uns zunächst für die Mainlinie erklärt, damit kann sich Vollmar trösten, aber wir haben uns gesagt, daß Baden in dem Kampf gegen Preußen bluten müsse. Wir müssen zwischen zwei Uebeln das kleinere wählen und werden zu der Forderung der Reichseisenbahnen gedrängt. Bezüglich der Lage der Eisenbahnarbeiter stehen unsere badischen Bahnen noch hinter den preussischen zurück; unsere badischen Eisenbahnarbeiter haben von diesem Gesichtspunkt aus keinen Anlaß, sich gegen eine Ueberführung der Eisenbahnen auf das Reich zu wehren. In unserem Musterlande ist die kleine Beamenschaft und Arbeiterschaft bei den Eisenbahnen wehrlos.

Mollenbutz: Alle Vertheidiger des partikularistischen Systems betonen die Mißstände in Preußen, aber Niemand von ihnen hat den Versuch gemacht, nachzuweisen, wie daraus anders herauszukommen ist, als durch Ueberführung der Eisenbahnen in das Reich. In Bezug auf die Förderung des Verkehrs selbst leisten die kleinen Staaten durchaus nicht mehr als die preussische Eisenbahnverwaltung. Jedenfalls kann das preussische Dilemma nur beseitigt werden, wenn man die Sache Preußen abnimmt. Nur noch ein Wort gegen David. Da unser Koalitionsrecht noch so wenig ausgestaltet ist, ein großer Theil unserer Arbeiterschaft überhaupt noch kein Koalitionsrecht hat, müssen wir dafür sorgen, daß die Preise der Lebensmittel so billig wie möglich sind, und dazu müssen wir dem Schutzollsystem energisch die Stirn bieten.

Leutert-Apolda: Auch ich kann mit der Art, wie Calwer über unser Meißbegünstigungsverhältnis zu Amerika gesprochen hat, mich durchaus nicht einverstanden erklären. Durch die von ihm vorgeschlagene Haltung schädigen wir die Konsumenten entweder bei uns oder in Amerika, Eins oder das Andere. Wie verträgt sich das aber mit unserem internationalen Standpunkt? Wir in unserem thüringischen Textilbezirke spüren die Wirkung der Mac Kinley'schen Schutzollpolitik. Die Eisenbahnpolitik muß Reichs Sache sein, wenn wir auch nicht unsere Forderungen durchsetzen können; aber wir müssen uns das Recht der Kritik verschaffen und dazu brauchen wir die Tribüne des Reichstags. Daher bin ich für die Aufrechterhaltung des Passus von der Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich. Bei der Forderung der weitgehenden Ermäßigung der Personentariße möchte ich die beigefügte Zweckbestimmung fortlassen und den Passus, betreffend den Mittellandkanal, gestrichen haben; da muß freie Hand gelassen werden, welches Kanalsystem das beste ist.

Schoenland: Den Antrag, die Uebernahme des Verkehrswesens auf das Reich zu streichen, habe ich selbst mitgestellt. Der zentralistische Standpunkt Bebel's ist ein subjektiver. Ihm steht die Forderung des Föderalismus gegenüber und die Partei hat sich für eins von beiden bisher noch nicht festgelegt. Das ist eine Doktorfrage und auch die Frage der Uebernahme des Verkehrswesens auf das Reich keine praktische. Bebel selbst betrachtet das als eine Zukunftsgeschichte, die erst von praktischer Bedeutung sein wird, wenn wir statt eines preussischen Regiments in Deutschland ein konstitutionelles, sagen wir ein demokratisches Deutschland haben. Ueber diese ungelegten Eier sollten wir uns nicht eine Auffassung, die von Bedeutung ist, gefährden. Vor Allem sollen wir wegen dieser Zukunftsfrage uns nicht der Mißdeutung preisgeben, daß wir durch eine solche Erklärung die Ausbreitung des preussischen Bureaucratismus und Fiskalismus fördern wollten. Denken Sie an das Militär-

Strafgesetzbuch, dem das bessere bayerische zum Opfer gefallen ist. Man soll in der jetzigen Zeit den Gedanken der Verstaatlichung von Betrieben und Einrichtungen nicht zu scharf betonen. Prinzipiell sind wir für Verstaatlichung, aber wir prüfen genau, unter welchen Bedingungen und Verhältnissen wir sie vornehmen; ich erinnere an die Frage der Verstaatlichung der Reichsbank, der Bergwerke. Also, die Differenz ist wirklich keine sehr materielle, daher streichen wir am besten den Passus aus der Calwer'schen Resolution und binden uns nicht, denn die Partei hat sich noch nicht festgelegt für Zentralismus oder Föderalismus.

Das Schlußwort hat

Calwer: Es ist ja wenig übrig geblieben von Uebereinstimmung mit meinen Ausführungen in meinem Referat. Aber dem Kernpunkt ist man immer aus dem Wege gegangen. Ich habe gleich zu Anfang gesagt, die schützöllnerische Strömung ist in Deutschland so stark, daß wir, wenn wir diesen Weg nicht gehen, wahrscheinlich noch eine höhere Schutzzollmauer bekommen werden. Daher sprach ich gegen die Meistbegünstigung. So ganz etwas Neues wäre eine solche Stellung für uns nicht; denn wir sind ja selbstverständlich gegen Getreidezölle und haben 1890 doch nothgedrungen für den Zoll von 3,5 Mk. stimmen müssen, als das kleinere Uebel. Die Genossin Lugenburg hat mich ja nun sehr liebenswürdig bedacht; ich werde ihr auf diesem Weg nicht folgen, denn erstens habe ich es mit einer Dame zu thun, und zweitens verbietet mir meine Bildung, in einem solchen Tone zu reden. (Lebhafte Zustimmung.) Genossin Lugenburg fragt, was ist denn seit 1898 eingetreten, daß wir seit dem Stuttgarter Parteitag eine andere Stellung einnehmen sollen? Nun, ich denke, daß der Standpunkt Kautsky's sich so ziemlich deckt mit dem der Genossin Lugenburg. In dem vorletzten Artikel der „Neuen Zeit“ macht er nun genau so wie ich aufmerkiam auf die amerikanische Konkurrenz, den Niedergang unserer Ausfuhr, und fragt nun: wie können wir uns der amerikanischen industriellen Invasion erwehren? „Zwei Wege“, sagte er, „gibt es für die deutschen Kapitalisten, die Konkurrenzfähigkeit ihrer Industrie zu stärken. Entweder sie suchen den Amerikanern ebenbürtig zu werden durch Verminderung der Produktionskosten, oder sie trachten eine Machtstellung im Reich zu gewinnen, die es ihnen ermöglicht, auf dem inneren Markt so hohe Preise zu erzielen, daß sie, dank dem Extraprofit, auf dem Weltmarkt unter den Produktionskosten verlaufen können.“ Also Schutzzölle, Kartelle, Niederhaltung der Arbeiterklasse. Er erklärt, kann unsere Industrie den Amerikanern auf dem Weltmarkt nicht die Spitze bieten, so muß sie zurückgehen. Was ist das für eine Aussicht für die Arbeiterklasse, wenn wir sagen: Wenn die deutsche Industrie nicht konkurriren kann, soll sie zurückgehen? Darunter leidet doch der deutsche Arbeiter am meisten. Wie sieht es nun mit dem Schutzzoll? Wird die Meistbegünstigungsklausel beibehalten, so kommen wir unmöglich zu Handelsverträgen im Caprivischen Sinne, wir werden dann mit den anderen Ländern nicht zu Positionen kommen, bei denen man sagen kann, die Verträge haben doch Nutzen. Wenn ich vor der Wahl siehe, entweder wir errichten innerhalb Europas möglichst hohe Zollmauern oder wir tragen diese Mauern ab, verlangen aber auch von Amerika, daß es uns entgegenkommt und auf die Meistbegünstigungsklausel verzichtet, so wähle ich das Letztere als das kleinere Uebel. Haben wir denn einen Grund, uns von Amerika Alles gefallen zu lassen? Wenn wir die Amerikaner begünstigen, so stärken wir damit auch wieder unsere Hochschutzzöllner. Daß die gegenwärtige Presse von Schutzzollbestrebungen innerhalb der Sozialdemokratie reden wird, davon bin ich überzeugt, aber wenn die Agrarier meine Ausführungen näher ansehen, so haben sie gewiß keine Freude daran. Wir können dann den Agrariern nachweisen, daß sie nicht durch das Verlassen Amerikas, sondern durch ihre Sucht nach Verdienst zu höheren Zöllen getrieben sind. Viel wichtiger ist es, uns den europäischen Markt billig zu er-

halten, als Amerika zu Liebe uns alle Märkte zu verschließen. Genossin Lugenburg spricht von einem wissenschaftlichen Schützer, aber was sie mir unterstellt, habe ich gernüht gesagt. Ich habe nur mit Bezug auf die industriellen Zölle gesagt, daß die Zölle, die die Amerikaner beim Import unserer Waaren erheben, von der deutschen Arbeiterkraft mit bezahlt werden müssen. Für 370 Millionen fähren wir dort ein und über 200 Millionen sind Zölle darauf geschlagen. Wie ist das anders möglich, als dadurch, daß der deutsche Arbeiter durch diese Zollpolitik ständig unter Druck gehalten wird. Das Lohnniveau ist nicht höher geworden, und gerade in der Textilindustrie sieht es in Beziehung auf die Lohn-erhöhung in den letzten fünf Jahren sehr schlecht aus. Dann ist Genossin Lugenburg wieder mit dem internationalen Gedanken gekommen. Aber wenn ich sehe, daß die deutschen Arbeiter bei der Durchführung des internationalen Prinzips immer zu kurz kommen, so bin ich allerdings im Interesse des Internationalismus und im Interesse der deutschen Arbeiter national. Einen Zerkrieg, wie ihn Ledebour an die Wand malt, fürchte ich nicht, aber sollen wir uns dem von Amerika Alles bieten lassen und nichts dagegen thun? Wir können einen großen Theil der Waaren, die wir jetzt aus Amerika beziehen, ganz gut auch aus anderen Ländern beziehen. Da könnten wir, wenn es ernst wird, ganz gut den Amerikanern die Lähne zeigen, wie es Ledebour will. Mollenbuhr hat aus früherer Zeit einen Versuch der deutschen Regierung angeführt, um den Amerikanern beizukommen. Das ist ja das Sonderbare, man will gerne den Amerikanern beikommen, thut es aber nicht direkt, sondern auf Umwegen, z. B. durch veterinärpolizeiliche Maßnahmen, und das erwidert die Amerikaner viel mehr. Die Amerikaner sind praktische Geschäftsleute; ihnen muß man als Geschäftsmann gegenüber treten, wenn man etwas erreichen will. Jetzt Schröpfer und die Amerikaner; zu allen Krisen in der Textilindustrie haben die Amerikaner den Anstoß gegeben. Der Einwand David's würde zutreffen, wenn ich für Schutzzollpolitik im Allgemeinen einträte, aber das thue ich nicht. Es handelt sich höchstens um Abwehregeregeln, nicht einmal um Repressivmaßregeln gegen Amerika. Die deutsche Regierung führt in der Praxis die Meistbegünstigung noch durch, weil sie immer noch gehofft hat, mit Amerika zu einem vernünftigen Handelsvertrag zu kommen. Aber in der offiziellen Ausgabe der Handels- und Schiffsverträge ist dieser Meistbegünstigungsvertrag mit Amerika nicht aufgenommen, während alle anderen darin enthalten sind. Nun wird gesagt, der Inhalt meiner Resolution steht im Widerspruch zu meinen Ausführungen (sehr richtig), ja, sehr richtig! (nein, sehr traurig!), der Herr, der „sehribel!“ rief, meint offenbar den Gegenstand nicht. (Oho!) An der Spitze meiner Ausführungen habe ich den Gedanken gestellt: Fortführung der Handelsvertragspolitik. Diese Fortführung hängt aber wesentlich von der Stellung zur Meistbegünstigungsklausel für Amerika ab. Lassen wir die Meistbegünstigung für Amerika fallen, dann ist Aussicht vorhanden, daß wir Handelsverträge, vielleicht günstigere als heute bekommen. Lassen wir sie nicht fallen, dann bekommen wir einen autonomen Tarif; es wird weiter gewirtschaftet, bis Alles zusammenbricht. Ob das im Sinne der Handelsvertragspolitik liegt, oder mein Vorschlag, das überlasse ich Ihrer Entscheidung. Die Zeit wird es lehren. Wir können ja abwarten, wie der Abschluß der Handelsverträge sich gestalten wird. Ich glaube nicht, daß es ohne Aufhebung der Meistbegünstigungsklausel geht.

Noch ein paar Worte zu den von Volkmann beantragten Änderungen. Auf den Passus „Aufbau des Mittelhandels“ verzichte ich; ich habe von vorne herein keinen Werth darauf gesetzt. Dagegen kann ich den zweiten Passus nicht fallen lassen. Wenn wir zwei Eisenbahngemeinschaften haben, eine süddeutsche und eine norddeutsche, so haben wir nicht Frieden, sondern Krieg. Die einheitliche Gestaltung des Verkehrswesens, unterstellt unter die Kontrolle des Parlaments, ist das notwendige Korrelat einer einheitlichen Wirtschaftspolitik. Der

Passus muß so bleiben, wie er in der Resolution steht. Das Amendement Luxemburg verlangt unter 4) eine weitgehende Ermächtigung der Gütertarife. Da in Punkt 3) meiner Resolution Ausbau des Wasserstraßensystems verlangt ist, so wäre es eine Abschwächung dieses Verlangens, wenn wir noch eine Ermächtigung der Gütertarife fordern wollten. Die ganze Resolution ist aufgebaut auf den wirtschaftlichen Interessen der Arbeiter. Ich kann in der Begründung der einzelnen Forderungen von diesem Grundgedanken nicht abgehen. Ich bitte Sie daher, meiner Resolution mit dem einen Amendement Vollmar Ihre Zustimmung zu geben.

In der Abstimmung wird das Amendement Luxemburg in allen seinen Theilen angenommen.

Dagegen wird der erste Theil des Amendements Vollmar (Streichung der Worte: Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich) mit großer Mehrheit abgelehnt.

Der zweite Theil des Amendements Vollmar wird mit großer Mehrheit angenommen, ebenso die so umgestaltete Resolution Calwer.

Es folgt Punkt 9 der Tagesordnung: **Die Taktik der Partei bei den Landtagswahlen.**

Hierzu liegt die Resolution (66) des Referenten vor, welche in neuer Fassung also lautet:

Der Parteitag wolle beschließen:

In denjenigen deutschen Staaten, in welchen das Dreiklassen-Wahlssystem besteht, sind die Parteigenossen verpflichtet, bei den nächsten Wahlen in die Wahlagitation einzutreten, es sei denn, daß die lokalen Verhältnisse eine Wahlbetheiligung unmöglich machen, d. h. wenn mit Sicherheit anzunehmen ist, daß in Folge der öffentlichen Stimmabgabe Maßregelungen zahlreich eintreten werden.

Inwiefern hiernach die Wahlbetheiligung in einem Wahlkreis unmöglich ist, darüber entscheiden die Parteigenossen des betreffenden Wahlkreises.

Für die Landtagswahlen in Preußen bildet der Partei-Vorstand das Centralwahlkomitee. Ohne dessen Zustimmung dürfen die Parteigenossen in den einzelnen Wahlkreisen keinerlei Abmachungen mit bürgerlichen Parteien treffen.

Ferner liegen vor die Anträge 5—12, die Resolution 56 und folgender von A. Hoffmann-Berlin und 74 Genossen neu eingebrachter Antrag:

Antrag 92: Am Schluß der Resolution ist der letzte Satz, beginnend „ohne dessen Zustimmung“ bis Schluß zu streichen und an dessen Stelle zu setzen:

„Wahlbündnisse mit bürgerlichen Parteien, insbesondere Abmachungen gemeinsamer Aufstellung von Wahlmannskandidaten und Kandidaten für die Landtage sind nicht zulässig.“

Leдебонт und Genossen beantragen:

In dem vorletzten Absatz der Resolution Bebel sind die Worte „des betreffenden Wahlkreises“ umzuändern in: „des betreffenden Landtagswahlkreises.“

Quard und Genossen beantragen:

„Der Parteitag wolle beschließen: auch in denjenigen deutschen Staaten, in welchen das Dreiklassen-Wahlssystem besteht, theilnehmen sich die Parteigenossen an den Landtagswahlen. Für die Landtagswahlen in Preußen bildet der Partei-Vorstand das Centralwahlkomitee.“

Das Wort erhält der Berichterstatter

Bebel: Parteigenossen! Wir befinden uns in der seltsamen Lage, daß wir heute zum vierten Mal in vier auf einander folgenden Parteitagen über die Stellung der Partei zu den preussischen Landtagswahlen zu beraten haben. Zum ersten Mal geschah es 1897 in Hamburg. Dort wurde mit 150 gegen

60 Stimmen der Kölner Beschluß auf Nichtbetheiligung durch Annahme des ersten Theils meiner Resolution aufgehoben. Der zweite Theil meiner Resolution, der die Weithode unserer Wahlbetheiligung regeln wollte, fand nicht die Zustimmung der Mehrheit. Dagegen wurde beschlossen, daß bei unserer Betheiligung an den Landtagswahlen keinerlei Kompromisse mit bürgerlichen Parteien eingegangen werden dürfen. Dieser Beschluß erkohr in Stuttgart lebhafteste Anfechtungen. Es wurde gesagt, die Fassung sei derart, daß die Betheiligung an den Wahlen für diejenigen, die Neigung dazu hätten, durch das einschränkende Verbot, Kompromisse einzugehen, unmöglich gemacht sei. Die Dinge liegen eben auf Grund des preussischen Landtags-Wahlsystems so, daß ohne vorübergehende Kompromisse mit bürgerlichen Parteien an einen Erfolg für unsere Partei nicht gedacht werden kann. Der Kompromißgedanke aber war gerade der Hauptstein des Mißfolges in Hamburg. In Stuttgart wurde nun der Versuch gemacht, doch noch die Wahlbetheiligung durch Zulassung des Kompromisses zu ermöglichen. Folgende Resolution fand Annahme:

Die Betheiligung an den preussischen Landtagswahlen unter dem Dreiklassen-Wahlssystem kann nicht, wie die an den Reichstagswahlen, als eine Herrschaft betrachtet werden, als ein Mittel, durch die Zählung anderer Stimmen einen moralischen Erfolg zu erreichen, sondern nur als ein Mittel, bestimmt praktische Erfolge zu erzielen. Namentlich die Anwendung der Gefahr, daß die kräftigste Reaktion die Mehrheit im Landtag erlangt. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, erklärt der Parteitag, daß die Betheiligung an den Landtagswahlen nicht in allen Wahlkreisen geboten ist, um so weniger, als bei der Kürze der Zeit, die uns von den preussischen Landtagswahlen trennt, nicht darauf gedacht werden kann, die in dieser Frage jetzt weit voneinander gehenden Meinungen innerhalb der Partei einander so zu nähern, daß ein einheitliches Vorgehen der Gesamtpartei möglich ist.

Unter diesen Umständen überläßt es der Parteitag den Genossen der einzelnen Wahlkreise, über die Frage der Betheiligung zu entscheiden? Wird in einem Wahlkreis die Betheiligung beschlossen, so werden, falls es sich dabei um eine Unterstützung bürgerlicher Oppositionskandidaten handelt, die Kandidaten sich verpflichten müssen, für den Fall ihrer Wahl in den Landtag für die Einföhrung des allgemeinen gleichen direkten und geheimen Wahlrechts, wie solches für die Wahlen zum Reichstag besteht, auch für die Wahlen zum Landtag einzutreten und im Landtag alle Maßnahmen entgegen zu bekämpfen, die geeignet sind, die bestehenden Volksrechte im Einzelstaat weiter zu schwächen oder zu beseitigen.

Wenn neuerdings wieder von den Gegnern einer derartigen Taktik gesagt wird, daß das Kompromißverfahren die Partei fortaunpire, so muß darauf hingewiesen werden, daß der Stuttgarter Parteitag beinahe einstimmig dieser Korruptionspolitik zugestimmt hat. In Hannover habe ich dann bei der Erweiterung des Buchs des Genossen Bernstein in meine Resolution folgenden Absatz aufgenommen:

„Die Partei steht nach wie vor auf dem Boden des Klassenkampfes, wonach die Befreiung der Arbeiterklasse nur ihr eigenes Werk sein kann, und betrachtet es demzufolge als geschichtliche Aufgabe der Arbeiterklasse, die politische Macht zu erobern, um mit Hilfe derselben durch Herbeiföhrung der Produktionsmittel und Einföhrung der sozialistischen Produktions- und Austauschweise die größtmögliche Wohlfahrt Aller zu begründen. Um dieses Ziel zu erreichen, benützt die Partei jedes mit ihren Grundanschauungen vereinbare Mittel, das ihr Erfolg verspricht. Ohne sich über das Wesen und den Charakter der bürgerlichen Parteien als Vertreter und Verfechter der bestehenden Staats- und Gesellschaftsordnung zu täuschen, lehnt sie ein Zusammengehen mit solchen von Fall zu Fall nicht ab, sobald es sich um Stärkung der Partei