

U

Öffentlicher Dienst

Fachorgan für die Arbeitnehmer in öffentlichen Betrieben und Gärtnereien

Nummer 28

Berlin, den 11. Juli 1931

2. Jahrgang

Elektrifizierung ein Mittel zur Arbeitsbeschaffung?

Das zweite Brauns-Gutachten hat u. a. den Ausbau der deutschen Elektrizitätswirtschaft u. a. durch einen großzügigen Plan der Eisenbahn-Elektrifizierung als Mittel zur Überwindung der Wirtschaftskrise empfohlen und dafür die Inanspruchnahme des Bundes befürwortet. Auch in England wird ein ähnliches Programm erörtert. Darüber informiert der folgende Aufsatz, den wir dem „B.C.“ auszugsweise entnehmen:

Schon seit Amtsantritt der Arbeiterregierung MacDonald spielt in England das Problem der Arbeitsbeschaffung eine sehr große Rolle. Das speziell zur Lösung dieses Problems eingesehene Ministerium, das zunächst von Thomas geleitet worden war, hatte sich mit zwei Projekten zu befassen: Erstens mit den Möglichkeiten einer durchgreifenden Rationalisierung, die der Kapitalgüter produzierenden Industrie zugute kommen würde, also mit der Ankurbelung privater Initiative, und zweitens mit den Möglichkeiten für eine produktive Arbeitslofenfürsorge, die sich über eigentliche Notstandsarbeiten hinaus erstrecken sollte. Eine großartige Rationalisierung, wie sie sich die Arbeiterregierung vorgestellt hat, ist ausgeblieben oder macht nur langsam Fortschritte, so daß sie für das Arbeitsbeschaffungsprogramm kaum nennenswerte Bedeutung erlangt hat. Eine weitgehende Inangriffnahme anderer produktiver Arbeitsbeschaffung wurde bisher durch den Mangel an genügenden Staatsmitteln gehemmt; womit aber keineswegs gefagt sein soll, das gar nichts in dieser Richtung geschehen sei. Immerhin lassen sich die bisher hierfür verwendeten Gelder auf viele Hunderte von Millionen Mark schätzen. Andererseits ist es aber nicht gelungen, ein weitumfassendes Programm, wie es etwa von Lloyd George ausgestellt und der Arbeiterregierung vorgelegt worden ist und das etwa 5 Milliarden Mark in Anspruch nehmen soll, zu beginnen. Man hat sich vielmehr darauf beschränkt, Rückweise bei gegebenen Gelegenheiten vorzugehen. Teilweise liegt dies auch daran, daß es bisher die Regierung abgelehnt hat, Hilfe auf dem Anleihewege in Anspruch zu nehmen. Sie hat sich offenbar stark von der Mißtrauenskrise in der London-City beeinflussen lassen, die ja auch nicht zuletzt dazu geführt hat, daß die englische Privatwirtschaft keine Kreditmittel für eine Konjunktur-Ankurbelung erhalten kann.

Im Rahmen der Projekte für produktive Arbeitslofenfürsorge, die Straßenbauten, Ausdehnung der Untergrundbahnen, Straßenbahnlinien, Verbesserung des Telephon- und Telegraphennetzes usw. einschließen, ist vor allem der Vorschlag zu einer Elektrifizierung aller englischen Eisenbahnen zu erwähnen. Diese Vorschläge sind auch für den deutschen Beobachter sehr interessant, weil sie einige Parallelen mit dem zweiten Brauns-Gutachten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in Deutschland bieten.

Das englische Komitee unter dem Vorsitz von Lord Weir, das das Elektrifizierungsautachten ausgearbeitet hat, ist im September 1929 vom Kabinett MacDonald eingeleitet worden.

Das genannte Projekt findet wohl seine wichtigste Stütze in dem allgemeinen Programm der allgemeinen Ausgestaltung der englischen Elektrizitätswirtschaft. Natürliche Vorbedingungen, die eine Elektrifizierung der englischen Bahnen nahelegen, bestehen nicht. Die Abnutzung von Wasserkräften, die zu einer Elektrifizierung in anderen Ländern angeregt hat, ist in England so gut wie gar nicht vorhanden. Was bis jetzt an Elektrifizierung geleistet worden ist, ist im Hinblick auf den Verkehr verhältnismäßig gering. Dieser ist aber in seiner Rentabilität anwachsend, damit sich nicht verschlechtern würde, es sei in keiner Weise Schlüsse auf die Vorzüge aller elektrifizierten Haupt- und Nebenstrecken zu.

Die Vorteile, die sich der Aussicht trotz des Mangels der natürlichen Vorbedingungen aus der Elektrifizierung verspricht, sind also ebenso wie beim Brauns-Gutachten, in der Vermutung, daß eine Verbilligung der ganzen Elektrizitätswirtschaft erzielt werden kann. Solange das allgemeine Elektrifizierungsprogramm in England gestundet und auf private Initiative uneinheit-

lich aufgebaut war, konnten sich noch keine direkten Vorteile aus einer Elektrifizierung der Eisenbahnen ergeben. Da aber jetzt die Ausgestaltung der Elektrizitätswirtschaft einheitlich unter einer Kontrolle, nämlich des Central Electricity Board, durchgeführt wird, knüpfen die Vorschläge des Ausschusses hieran an und empfehlen, daß die Kraftversorgung für die Eisenbahnen von diesem Board ausgeben soll; womit er gleichzeitig seine Kosten für die übrige Kraftversorgung wesentlich verbilligen kann. Hierdurch würden sich also auch indirekt sehr große Vorteile für alle Stromabnehmer, besonders aber für die englische Industrie, herausstellen. Die übrigen Vorteile — betriebstechnischer Natur — würden nach Ansicht des Ausschusses auf folgenden Momenten beruhen: Größere Kraftreserve elektrischer Lokomotiven und Triebwagen, Angleichung der Geschwindigkeit der verschiedenen Zug-Gattungen, Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, erhöhte Pünktlichkeit und Vereinfachung der Verschiebe- und Abstellanlagen auf den größeren Stationen.

Die rein wirtschaftlichen Vorteile ergeben sich aus den Kostenberechnungen. Die größten Ersparnisse würden sich auf eine erhebliche Derringerung der Löhne für das Lokomotivpersonal von £ 93 auf 10,77 Millionen Pfund Sterling beziehen (vor allem durch Fortfall des Heizpersonals). Andere Ersparnisse würden aus einer Derringerung der Energiekosten erzielt werden. Während die englischen Eisenbahngesellschaften jährliche Feuerungskosten für ihre Dampflokomotiven von etwa 12,32 Millionen Pfund Sterling zu verzeichnen haben, würde die Kraftversorgung durch die Werke des Central Electricity Board und die von den Eisenbahngesellschaften selbst zu verwaltenden Transformatorstationen nur 11,28 Millionen Pfund Sterling beanspruchen. Die Kosten für Lokomotivrepaturen würden sich von 10,81 auf 4,66 Millionen Pfund Sterling verringern. Insgesamt könnten etwa 21,75 Millionen Pfund Sterling erspart werden. Von dieser Summe sind die fügen Kosten für die Unterhaltung der bei der elektrischen Zugförderung notwendigen besonderen Anlagen, die sich auf rund 4,46 Millionen Pfund Sterling belaufen, abzuziehen. Die Nettoersparnisse werden etwa 17,29 Millionen Pfund Sterling betragen.

Die Aussichten, die die Elektrifizierung einer Ausgestaltung der produktiven Arbeitsbeschaffung bietet, sind mit recht gemischten Gefühlen aufzunehmen. Der größte Vorteil, den sich der Ausschuss in dieser Richtung verspricht, ist in der direkten oder indirekten Beschäftigung von etwa 60 000 Arbeitern zu erblicken. Dafür ergeben sich aber sowohl auf kurze als auch auf lange Sicht verschiedene recht schwere Nachteile. Zunächst sei auf die eigene Keukerung des Ausschusses hingewiesen, daß die gegenwärtige Kapazität der englischen Elektroindustrie gerade für die Belieferung der englischen Eisenbahngesellschaften ausreicht. Eine einseitige Umstellung der Industrie auf den Inlandsbedarf birgt aber die Gefahr in sich, daß sie eine Ausdehnung oder Behauptung ihrer Stellung auf dem Auslandsmarkte vernachlässigen wird. Die Elektrifizierung würde des weiteren nach Ansicht des Ausschusses den direkten oder indirekten Kohlenbedarf der Eisenbahngesellschaften von etwa 13,4 Millionen Tonnen (Jahresbedarf 1929; das heißt etwa 5,2 Proz. der gesamten englischen Kohlenförderung) auf rund 3,65 Millionen Tonnen herabdrücken. Die Nachteile, die sich für den Kohlenbergbau ergeben, sind also ganz offensichtlich und zeigen eigentlich recht deutlich, wie sehr — vom Standpunkt der Kraftversorgung aus gesehen — eine Elektrifizierung die handörtlischen Vorteile, die England durch seine Kohlenindustrie für eine Ausgestaltung der Dampfkraft hat, in den Hintergrund drückt.

Schließlich ist die Freisetzung der Arbeitskräfte zu beachten, die nach der Elektrifizierung eintreten wird.

So ist also die Frage der Elektrifizierung der Eisenbahn eine Frage der Rationalisierung, die vorübergehend vermehrte Arbeit bringen kann, am Ende aber doch eine Freisetzung großer Arbeitermassen mit sich bringt.

Reichs- und Staatsarbeiter

Tagung des Hauptbetriebsrats im Bereiche des Reichswehrministeriums. Am 19. und 20. Mai trat der neugewählte Hauptbetriebsrat zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen. Aus dem über den Ausgang der Wahl abgegebenen Bericht ging hervor, daß in bezug auf die Sitzverteilung gegenüber dem Vorjahre keine Änderung eingetreten ist. Von 9 Sitzen sind 7 der freigewerkschaftlichen Liste zugelassen, während die restlichen 2 Sitze von der Liste III — christlich-nationale Arbeiter- und Angestelltenliste — erobert werden konnten. Der Ausgang der Wahl hat erneut bewiesen, daß trotz aller Bemühungen der gegnerischen Organisationen die Arbeitnehmer im Bereiche des Reichswehrministeriums ihre wirksamste Interessenvertretung in den freien Gewerkschaften erblicken. Konnten diese doch 68 Proz. aller abgegebenen Stimmen auf sich vereinigen. Zu bedauern ist, daß von den Wahlberechtigten ein recht hoher Prozentsatz sich nicht an der Stimmabgabe beteiligte. Hierin Wandel zu schaffen, wird Aufgabe unserer Gewerkschafts- und Betriebsfunktionäre sein. Die Wahl des geschäftsführenden Ausschusses ergab die Wiederwahl der Kollegen Meike und Feige. Der abgegebene Geschäftsbericht ließ eine umfangreiche Tätigkeit des geschäftsführenden Ausschusses erkennen. Eine Kritik daran fand nicht statt. Bei der Aussprache spielte wie fast bei allen Sitzungen die Beschäftigungsfrage eine wesentliche Rolle. Der überall in Erscheinung tretende Kampf um die Regiebetriebe verschont auch nicht die Reichswehrbetriebe. Besonders hart wird von der Privatindustrie die Existenz der Bekleidungsämter bekämpft. Unsere Organisation wird in Verbindung mit dem Hauptbetriebsrat auch hier bemüht sein, das Schlimmste von unseren Kollegen fernzuhalten. Die vor kurzem in den Wehrkreiswaffenmeistereien eingeführte Etablierung der Arbeiterlöhne soll ein stabileres Beschäftigungsverhältnis als bisher sichern. Ob der von der Arbeiterschaft dieser Betriebe längst ersehnte Zustand nun endlich eintreten wird, bleibt nach den bisherigen Erfahrungen abzuwarten. Nach einer schriftlich abgegebenen Erklärung der Gesamtleitung der Wehrkreiswaffenmeistereien ist „nach menschlichem Ermessen“ mit einer ausreichenden Beschäftigungsmöglichkeit in diesen Betrieben für das

laufende Rechnungsjahr zu rechnen. Die recht eigenartige Auslegung einzelner Dienststellen des Absatz 1 § 31 TAR. und das damit verbundene Bestreben der Versorgungsanwärter in möglichst großer Anzahl auf Arbeiterstellen unterzubringen, beschäftigte die Sitzung in ausgiebiger Weise. Es wurde den Vertretern des Reichswehrministeriums insbesondere von unserem Kollegen Stetter nahegelegt, daß es an der Zeit sei, diese Frage durch eine für den ganzen Bereich des Reichswehrministeriums gültige Verfügung in einem die Lohnempfänger befriedigenden Sinne zu regeln. Dies wurde von den Vertretern des Reichswehrministeriums zugesagt. Alle früheren von einzelnen Dienststellen herausgegebenen Anordnungen, die häufig mit Recht den Unwillen unserer Kollegen erregt haben, sollen beim Erscheinen der allgemein gültigen Verfügung ihre Wirksamkeit verlieren. Zu einem Antrag des Hauptbetriebsrats, den Arbeitern mit starkem Arbeitskleidungsverbrauch angemusterte Uniformsachen gegen billige Bezahlung zu liefern, wurde vom Reichswehrministerium erklärt, daß dies zurzeit nicht möglich sei, da nach bestehenden Bestimmungen diese Sachen an die Werkstätten der Kriegshinterbliebenenfürsorge u. a. gemeinnützige Unternehmungen zur weiteren Verwendung abgegeben würden. Von dort können diese Sachen voraussichtlich bezogen werden. Im Standort Königsberg soll durch Vermittlung der Betriebsvertretungen ein derartiger Versuch gemacht und dem geschäftsführenden Ausschuss über die dabei gemachten Erfahrungen berichtet werden. In der Doppelverdiensterfrage finden nach einer Mitteilung des Reichswehrministeriums Verhandlungen im Reichsarbeitsministerium statt, um geeignete Richtlinien für Beilegung dieses Zustandes aufzustellen.

Krisensteuer und Reichs- und Staatsarbeiter. Es ist vielfach bei uns angefragt worden, ob die Reichs- und Staatsarbeiter die Krisensteuer zu bezahlen hätten. Diese Frage ist für die Reichsarbeiter im Reichsbesoldungsblatt Nr. 14 vom 24. Juni 1931 und für die preussischen Staatsarbeiter im Preussischen Besoldungsblatt Nr. 22 vom 23. Juni 1931 geklärt worden. Es wird dort ausdrücklich gesagt:

a) für die Reichsarbeiter:
„Bis zum Eintritt einer Kürzung gemäß § 6 der 2. Gehaltsfürsorgeverordnung unterliegen die Reichsarbeiter der Krisenlohnsteuer.“

Wie in früherer Zeit „hohe Könige“ mit ihren Sklaven weltberühmte Straßen bauten

Die Straßen haben auch ihre Geschichte. Erst kürzlich begab ich mich mehreren Aufsätzen in großen Zeitungen, die mit Recht darauf hinwiesen, daß für die Straße jetzt wieder ein neuer Lebensabschnitt beginne und diese so wichtig werden, wie sie einst im Mittelalter waren. Der zunehmende Autoverkehr bringt dies als Folge mit sich; er gibt der Landstraße ihre alte und große Bedeutung wieder. Für Handel und Wirtschaft hatten die Straßen schon immer eine sehr große Bedeutung, denn ohne sie wäre der mittelalterliche Verkehr der reisenden Handelsherrn, das waren Händler, die ihre Waren bei sich führten, gar nicht möglich gewesen. Nicht nur der Handel, sondern auch die Straßen unterstanden jahrhundertlang dem besonderen Schutze der Könige und es gab wiederum Jahrhunderte, wo der Staat den Handelsleuten gegen Zahlung entsprechender Gebühren auf den Straßen bewaffneten Schutz stellte, wovon vor allem jene wandernden Kaufleute gerne Gebrauch machten, die größere Mengen Waren zum Besuch der Jahrmärkte bei sich führten. Wie schon angedeutet, haben jetzt die Straßen durch den wachsenden Autoverkehr wieder erneute große Bedeutung gewonnen. Mit der sich immer mehr entwickelnden Kultur des Menschen haben sich auch die Straßen vervollkommen. Als die primitiven Menschen noch in den Höhlen und Wäldern lebten, kannte man selbstverständlich keine Straßen und jeder mußte sich seinen Weg selber suchen und bahnen. Bevor es Kaufleute gab, zogen schon die wandernden Hirtenvölker ihre „Straßen“, unter denen man sich natürlich nicht etwa gepflegte Straßen, wie sie selbst das Mittelalter schon kannte, vorstellen dürfen. Zur Zeit der Völkerwanderungen, die die Geschichte kennt und aufzeichnete, müßte, so wäre anzunehmen, die Straße schon eine große Rolle gespielt haben. Das ist aber weniger der Fall. Damals wanderte man meist den Flußläufen entlang, über das Gebirge hinweg.

Die ersten Straßenbauer größeren Umfangs waren bekanntlich die Römer, daher auch der Name „Römerstraße“. Die Straßen

im Altertum erfuhren besondere Pflege und waren als Neuerung sehr geschätzt. So ist es begreiflich, daß alteuropäische Völker, wie beispielsweise die Römer, Griechen, Indier und Ägypter es als eine besonders ehrenvolle Sitte betrachteten, an öffentlichen Straßen Grabmäler aufzustellen. Meister des Straßenbaues waren, das wird in der Geschichte immer betont, die alten Römer, obgleich auch im alten Hellas der Straßenbau schon besonders entwickelt war. Für die Römer waren etwa nicht handwerkliche Gräber zum Straßenbau maßgebend, sondern rein kriegerische. Die römischen Truppen mußten sich doch zu einer Zeit, als Rom die ganze alte Welt beherrschte, bewegen können. Aus diesen zu Kriegszwecken angelegten Straßen, hat später allerdings Handel und Wandel sehr profitiert. Zur Römerzeit wurden diese Straßen nur von Sklaven und kriegsrohen Knechten gebaut unter harter, drückender Arbeit; Lohn gab es dafür keinen, nur ein kärgliches Essen. Geschlafen haben diese Arbeiter in den Wäldern und Feldern oder Wäldern, wo eben die neuen Straßen gerade vorbeiführten. Auch im Mittelalter war der Beruf des Straßenarbeiters und Straßenbauers einer der mühseligsten und schlechtbezahltesten, die es überhaupt gab. Alexander Knoll spricht in seiner „Geschichte der Straße und ihre Arbeiter“ allerdings davon wenig. Mit den Römerstraßen hat man sich geschichtlich sehr viel beschäftigt und es ist auch außerordentlich viel darüber geschrieben worden. Nicht etwa Deutschland allein, sondern auch Belgien und Frankreich waren besonders stark von den Römerstraßen durchzogen; bei den Römern war es eine Selbstverständlichkeit, sobald sie ein Land erobert hatten, Sklaven und Straßenbauern zusammenzutrommeln und im ganzen Lande Straßen anzulegen. Dabei hatte man aber immer nur strategisch-militärische Gründe. Welche beileibe wollte man nicht der Bevölkerung oder etwa den Kaufleuten damit dienen, wie es in manchen Büchern und geschichtlichen Darstellungen irrtümlicherweise hingestellt wird. Gipsfalter kannte man in Rom schon im Jahre 500 vor Christi; ja, die Römer zum Straßenbau eben das Material, das in der Gegend vorhanden war. Gasthäuser kannte man im alten Reich auch schon vor Christi Geburt. In der Römerzeit

b) für die Lohnempfänger beim preussischen Staat:
 „Lohnsteuerpflichtig bei den preussischen Staatsbehörden und Stellen sind nur die dem Steuerabzug vom Arbeitslohn unterliegenden Lohnempfänger, solange ihre Bezüge nicht nach Maßgabe des § 2 des Kap. I der 2. Verordnung des Reichspräsidenten vom 5. Juni 1931 gekürzt werden.“

Auf Grund dieser beiden Erlasse steht also fest, daß die Reichs- und Staatsarbeiter, solange ihre derzeitigen Löhne bestehen bleiben, Krisenlohnsteuer bezahlen müssen. In den beiden eingangs erwähnten Befehlsblättern sind auch gleichzeitig die Durchführungsbestimmungen über die Krisensteuer usw. enthalten, so daß unsere Kollegen, wo sie Zweifel haben, jederzeit in der Lage sind, über ihre Betriebsvertretung Auskunft zu erhalten.

Aus unserer Bewegung

Wuppertal-Barmen. Am 29. Juni 1931 waren im Gewerkschaftsheim die freigewerkschaftlichen Betriebsvertrauensleute der hiesigen Arbeiter versammelt. Kollege **A. Scheuer** behandelte die letzte Notverordnung und ihre Auswirkung auf die Gemeindegewerkschaften; unter besonderer Berücksichtigung der §§ 6 und 7, wonach die Gemeindegewerkschaften und Gemeindegewerkschaften ihre Bezüge ganz erheblich gekürzt erhalten sollen. Der Hauptvorstand des Gesamtverbandes habe bei Bekanntwerden der letzten Notverordnung sich sofort an den Bundesauschuß des ADGB gewandt, um zu veranlassen, daß die drakonischen Bestimmungen beseitigt würden. Er habe auch keinen Zweifel darüber gelassen, daß sich die Gemeindegewerkschaften diesen brutalen Angriff auf ihre tariflichen Rechte nicht kampflos gefallen lassen würden. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß es diesmal um das Ganze geht. Die Gemeindegewerkschaften sind sich darüber klar, daß sie in ihrem schweren Kampf vollständig auf die Kraft der freien Gewerkschaften angewiesen seien. Das haben ja die Ausführungen des Vorsitzenden des christlichen Gewerkschaftskartells, **Wessel**, bewiesen, der in der Steigerwald-Versammlung am vergangenen Sonntag betont habe, diese Notverordnung müsse so wie sie sei durchgeführt werden.

Endlich fand eine kurze Diskussion statt, in der zum Ausdruck kam, daß die ganze Notverordnung abgelehnt werden müsse. Dem Gesamtverband wurde vollstes Vertrauen ausgesprochen. Eine entsprechende Entscheidung fand einstimmige Zustimmung.

Landstraßenwärter

Achtung! Landstraßenwärter. Am Mittwoch, dem 15. Juli, spricht Kollege **Georg Reuter** (Berlin) von 19 Uhr bis 19.20 Uhr auf der Deutschen Welle (Königswusterhausen) über „Neue Romantik der Landstraße.“ — Unbekanntes aus dem Leben der deutschen Landstraßenwärter.“

Die 3. Bezirkskonferenz der Landstraßen- und Chauffeewärter im Bezirk 8 Bremen am 28. Juni in Rühringen war besucht von 31 Delegierten und 6 Gästen aus 16 Kreisen der Provinz Hannover und des Freistaats Oldenburg. Bezirksleiter **Funk** referierte über „Die Tätigkeit der Bezirksleitung“. Die hinter uns liegende Lohnabbaubewegung hat gezeigt, daß dort, wo eine verkürzte Arbeitszeit eingeführt wurde, die Einstellung von Erwerbslosen möglich war und außerdem geplante Entlassungen von Arbeitern dadurch verhindert werden konnten. Die Nichteingliederung der Ruheordnungsmitglieder durch einen großen Teil der Kreisverwaltungen zeigt, daß die Kreisverbände immer noch nicht begriffen haben, daß ruhelohnberechtigte Arbeiter eine spätere Entlassung der Kreiswohlfahrtskassen zur Folge hat und damit bestimmt im Interesse der Kreisverwaltungen selbst liegt. Der Referent forderte auf, überall in den Kreisen Fühlung mit den politischen Parteien zu nehmen, damit die Vorarbeiten für die Einführung dieser sozialen Einrichtung geschaffen werden. Zur Frage der Notverordnung berichtete der Referent, daß die Notverordnung für die Arbeiter der öffentlichen Betriebe und Verwaltungen unannehmbar sei und daß alle gewerkschaftlichen Mittel in Anwendung gebracht werden müßten, um eine wesentliche Änderung dieser Notverordnung herbeizuführen. Der Referent wies am Schluß seiner Ausführungen darauf hin, daß gerade in der gegenwärtigen Zeit der Krise nur große und starke Gewerkschaften die Abwehrbewegung der Arbeiterschaft leiten könnten und daß daraus die Pflicht für jeden Arbeiter erwachse, gerade jetzt zur Stärkung der Organisation wesentlich beizutragen. Wenn nicht alle Wünsche und Anträge der Landstraßenwärter in der Vergangenheit zur Durchführung gebracht werden konnten, so liege das zum Teil auch an den veränderten politischen Verhältnissen seit dem 14. September 1930. — An der Diskussion beteiligten sich die Kollegen **Harms** (Norden), **Doolmann** (Emden), **Sürenburg** (Norden) und **Cahoff** (Kreis Wittmund). — Als Delegierter zur Reichskonferenz in Dresden wurde einstimmig Kollege **Martin Doolmann** (Emden), als Ersatzmann Kollege **Harms** (Norden) gewählt.

Italien schon über 500 Straßen (Haupt- und Nebenstraßen zusammen gerechnet) gegeben haben.

Das deutsche Straßenwesen im Mittelalter knüpft wohl noch an die alten, römischen Straßen an, aber die Straßen, die von den Deutschen gebaut wurden, trugen lediglich der wachsenden Bedeutung des Handels Rechnung. Große Handelsstraßen legte man zuerst am Rhein und an der Donau an, dann vor allem eine große Handelsstraße vom Rhein durch Westfalen nach Mitteldeutschland. Man nannte sie die „Hohe Straße“, die mit zu den ältesten Handelsstraßen Europas zählt und an der Leipzig lag. Im Mittelalter muß es teilweise ja auch schon gepflasterte Straßen gegeben haben, einen sicheren Beweis dafür haben wir nicht. Von Italien führte die Brennerstraße über die Alpen nach Süddeutschland. Im fünfzehnten Jahrhundert war das eine ganz bedeutende Handelsstraße. In der Geschichte steht, daß Karl der Große und die späteren Landesherren sich um den Straßenbau sehr verdient gemacht haben, aber es ist nichts darin zu lesen, daß die Menschen, die damals den Straßenbau besorgten, auch unter sklaonenähnlichen Bedingungen zu arbeiten hatten. Diese Sitte scheint man von den Römern übernommen zu haben. Die regierenden Herren jener Periode haben aber aus den Straßen mannigfache Gebührensachen gezogen; die Straßen waren jahrhundertlang eine recht wichtige Einnahmequelle. Ähnlich wie bei den Jahrmärkten und Märkten überhaupt, hat dann im Mittelalter sich auch die Kirche um die Straßen gekümmert, eben, weil sie gute Einnahmen erzielte. Die Kirche hatte besonderes Interesse auch an den südlichen Straßen, weil ja große Wallfahrtszüge nach Rom und Palästina zogen. Bei der Kirche fanden im Mittelalter große Sammlungen für Straßenbauten statt. U. a. wurde in einem Abkamm aus der „Reformation des Polizeiwesens“ unter Kaiser **Sigismund** (1411 bis 1437) bestimmt, daß die Einnahmen aus den Frauenhäusern zur Unterhaltung der Straße verwendet werden sollen. Begründet wurde das damit, daß das Geld, welches solcher Unzucht herrührt, schmutziges Geld sei und gemäß am besten verwendet würde, wenn es „unter die

Füße, also in den Schmutz getreten würde. „Sazonia“ überschreibt diesen Gesetzesabschnitt: „Wege und gemeine Stadtgebäude sollen von Huren- und Frevelluße gebessert werden.“

Die Städte wurden immer größer, der ambulante Handel, der im Mittelalter alles kaufmännische Leben bestritt, verbreitete sich auf der Landstraße, bewegten sich auch alle Volkskünstler, Seiltänzer und Zirkusleute, also die Artisten jener Tage. Ein großer Teil der Einnahmen aus den Straßen bezog der Staat auf jeden Fall von diesen Berufsgruppen, die ja die eigentlichen Ritter der Landstraße waren. Mit der Zeit erließ man dann immer mehr Bestimmungen und Vorschriften über die Straßen, so im „Sachsen- und Schwabenspiegel“, den ältesten zusammenfassenden Gesetzbüchern, die zwischen zwölf- und dreizehnhundert erschienen sind. Man brachte sogar schon gesetzliche Bestimmungen über den Verkehr auf der Landstraße heraus. Ab 1489 war es in München verboten, Schweineställe an die Straße zu bauen. Schwer zu leiden hatte besonders der ambulante Handel jener Tage bei der Ueberforderung einer jeden Grenze der unzähligen Vaterländer, die das „heilige römische Reich deutscher Nation“ ausmachten, wie Pösch so schön sagt. Die Zölle waren überall hoch, sie wurden von den Städten erhoben. Daneben gab es auch Wege- und Brückengelder, und gar manchmal wurden dem wandernden Handelsmann Waren weggenommen, wenn er nicht mehr genügend Geld bei sich hatte. Die Einnahme aus den Wegegeldern war sehr groß. Allein Nürnberg nahm im 18. Jahrhundert noch 15 000 Gulden im Jahre daraus ein. Strauch- und Raubritter gab es überall genug auf den Straßen, sie erhoben außerdem noch einmal (unberechtigterweise) Zoll und Wegegelder. Daß es auch heutzutage noch Chauffee- und Brückengelder gibt, ist wahr und zeigt, wie rückständig der Staat in manchen Dingen doch sein kann, wenn er will. Nur den ambulanten Handel, der im Mittelalter die Straßen erhalten hat, möchte er gar so gerne ausrotten. Obwohl gerade dieser Handel auch dem heutigen Staat noch seinen christlichen Obulus zahlt, von dem auch manche Straße unterhalten werden kann.

W. Heilmann, Weimar (Thür.).

GÄRTNEREI • PARK • FRIEDHOF

Reaktionäre Unternehmer und gelbe Handlanger abgeblitzt

Wir berichteten über den Einspruch der Bezirksgruppe Nordharz im Reichsverband des deutschen Gartenbaues und der Junggärtnervereinigung Goslar gegen die Allgemeinverbindlichkeitserklärung des abgeschlossenen Lohnvertrages. Es war für uns selbstverständlich, daß wir nicht untätig zusehen konnten, wie hier ein Raub an tariflichen Rechten der Arbeitnehmer durchgeführt werden sollte, und beriefen u. a. eine Versammlung in Goslar ein, zu der die dortige Junggärtnervereinigung durch besonderes Schreiben an ihren Vorsitzenden eingeladen wurde. Dieser aber ist gar kein Junggärtner, sondern Privatgärtner bei einem Buchdruckereibesitzer. Er wählte der Tapferkeit besseren Teil und glänzte in der Versammlung durch Abwesenheit. Den von ihm so tapfer geführten Junggärtner-Kollegen hätte er wohl gern

Gärtner-Treffen am Rhein

Am Sonntag, dem 26. Juli, treffen sich die Gärtnerkollegen aus den Bezirken Rheinland und Westfalen

in Godesberg zu einer Kundgebung

(Restaurant Tonhalle, Burgstraße 19-21), in der Kollege Busch, der Leiter unserer Reichsgruppe Gärtnerei, Park, Friedhof den Forderungen der arbeitnehmenden Gärtner an die Berufsausbildung und die Berufsvertretung Ausdruck geben wird.

Der Kundgebung geht voraus eine Besichtigung der gärtnerischen Versuchsanstalt der Rheinischen Landwirtschaftskammer in Friesdorf. Treffpunkt 9.20 Uhr an der Haltestelle Friesdorf der Bonn-Godesberger Straßenbahn.

Im Anschluß an die Kundgebung Dampferfahrt von der „Lindenwirtin“ in Godesberg zum „Rolandsbogen“, eventuell auch noch ein „Sommernachtsraum“ auf dem Drachensfels.

unser Einladung verschwiegen, aber wir hatten auch dafür gesorgt, daß sie alle von der Versammlung wußten. Um seine jämmerliche Haltung zu bemänteln, griff er zur Lüge und erzählte, er habe unserer Bezirksleitung zurückgeschrieben, er würde zu einer Versammlung kommen, wenn diese nicht im Gewerkschaftshaus, sondern im „Römischen Kaiser“ stattfinden würde. Wahrheit ist aber, daß dieser Held überhaupt nicht geschrieben hat. Die Versammlung im Gewerkschaftshaus in Goslar war gut besucht und auch ein Teil der dortigen Junggärtner hatte sich eingeschrieben. Für beide Teile kamen interessante Einzelheiten zutage. Die Junggärtner lernten erstmals den Tarifvertrag, seine Entstehungsgeschichte und seine Bedeutung kennen. Darüber war ihnen bisher alles verschwiegen worden, auch daß durch ihren Vorsitzenden Einspruch eingelegt worden war. Das war zweifellos recht interessant. Die reaktionären Unternehmer der Bezirksgruppe Nordharz und ihr Handlanger, den sie zum Vorsitzenden der Junggärtner kürten, wähten sich anscheinend schon im Dritten Reich und glaubten entsprechend dem Sprichwort im zaristischen Rußland: „Der Himmel ist hoch und der Zar ist weit“, den Reichsarbeitsminister blaffen zu können. Dieser Bluff ist jedoch durch unser Eingreifen gründlich vorbeigelenkt. Nachdem wir dem Reichsarbeitsministerium die Dinge geschildert, wie sie liegen, ist kurz darauf die Allgemeinverbindlichkeit des Tarifvertrages auch für den Stadt- und Landkreis Goslar erklärt worden. So ist nun durch die gewerkschaftliche Organisation auch den dortigen Arbeitnehmern ein klagbares Recht auf den Tarifvertrag gesichert worden, das ihnen beinahe auf schöne Weise verlorengegangen wäre. Die wertvoll der Tarifvertrag gerade für die Arbeitnehmer der Gärtnereien im Stadt- und Landkreis Goslar ist, beweisen folgende Verhältnisse, die wir in der erwähnten Versammlung feststellen konnten: Die Goslarer Gärtnerereibesitzer beschäftigten ihre Gehilfen Sommer wie Winter mindestens elf Stunden täglich. Für diese unmenslich lange Arbeitszeit bezahlten sie bei freier Station einen Wochenlohn von 12 bis 15 Mark. Hier tat Aufklärung in die Köpfe und Herzen unserer Arbeitskollegen dringend not, sie ist erfolgt allen Mänschaften reaktionärer Unternehmer und ihrer Trabanten zum Trost! Ad am.

Belehrung der Handelsgärtner durch Landwirte

In der Mecklenburgischen Landwirtschaftskammer wurde am 9. Juni über den Etat 1931/32 verhandelt und dabei beantragt, von dem eingeschätzten Zuschuß von 16 000 Mk. bei dem Kapitel „Obst-, Gemüse- und Gartenbau“ 3000 Mk. zu streichen. Gegenüber den Bemühungen des Gärtnerereibesizers Dietz-Wittenburg, diese Kürzung zu verhindern, wurden von dem Gutsbesitzer v. Brandenstein Ausführungen gemacht, die um so beachtlicher sind, als sie eben von einem einflußreichen Großlandwirt stammen. Er sagte u. a.: „Daß wir heute noch versuchen, die Gartenbaubetriebe künstlich zu erhalten — denn die Mittel, die vom Reiche kommen und im Lande verstreut werden, sind zum großen Teil wirklich künstlicher Art und verdienen eigentlich in diesen Einzelfällen nicht, angewandt zu werden — ist nicht richtig. Außerdem ist eines noch sehr beachtlich, daß wir der Erwerbsgärtnereien tatsächlich Konkurrenz machen dadurch, daß wir künstlich eine Erweiterung des Gartenbaubetriebes dort vornehmen, wo er meines Erachtens nicht rationell ist. Wir haben früher sehr schöne Guts-gärtnereien gehabt, die sehr schön eingerichtet waren. Heute schränkt sich jeder auf diesem Gebiete ein. Wenn Sie sehen, was dort an wertvollen Sachen, an denen der einzelne wirklich hing und Freude hatte, eingeht, nur weil der Besitzer sich sagt, daß dieser Luxus heute nicht mehr angebracht ist, dann dürfen wir auch auf diesem Gebiete keine zu großen Aufwendungen machen. Dieser Gesichtspunkt ist wirklich allein bestimmend und ausschlaggebend für unsere Entscheidung gewesen. Wir wollen auch gern daran mitarbeiten, daß die Gärtnereien in den Städten die notwendige Unterstützung finden, derer sie bedürfen. Deroessen Sie aber nicht unsere Gesamtlage, die uns zu dieser Einschränkung zwingt.“ Diese Ausführungen sind in mehr als einer Beziehung sehr interessant. Vor allem ist bemerkenswert die scharfe Untercheidung zwischen den „Erwerbsgärtnereien“ in den Städten und den „Gartenbaubetrieben“ auf dem Lande, die „nicht rationell“ sind. Wir verstehen die stille Wehmut über die früheren „sehr schönen Guts-gärtnereien“, für die, weil sie als Luxus heute nicht mehr angebracht erscheinen, keine Aufwendungen gemacht werden sollen. Es mag nun bitter sein für einen kleinen Handelsgärtner, wenn eine große „Erzelenz“ die Unterchiede zwischen dem „Gartenbau“ der Gutsbesitzer und den Erwerbsgärtnern sowie die Grenze der Unterstützung der Gärtner durch die Agrarier so klar und eindeutig ihm aufzwingt. Aber wenn die irreführenden „Gartenbauern“ die Tatsachen noch immer nicht selbst erkennen wollen, dann kann es nicht ausbleiben, daß ihnen solche Lektionen dort erteilt werden, wo sie sie nicht erwarten. Ist es nicht von unübertrefflicher Komik, wenn ein Handelsgärtner sich von einem Landwirt (Hofbesitzer Schönbohm) belehren lassen muß: „Ich möchte Ihnen nur eins verraten, daß nämlich die Gärtner und der Handel bei den Einrichtungen der Landwirtschaftskammer nicht erbaut sind, zu ihnen dadurch eine Konkurrenz entsteht. Ein derartiger Aufbauplanungsunterricht wird bei dem geistigen Tiefstand unserer Gartenbauern ihnen aber wohl noch öfter erteilt werden müssen, bis sie ihn begriffen haben.“

AUSLAND

Die Protestaktion der Gärtnerarbeiter in der Schweiz. Mehr als 2000 Gärtner und Gärtnerarbeiter in der Schweiz haben die nachfolgende Willenserklärung unterschrieben abgegeben:

„Die unterzeichneten Gärtner und Gärtnerarbeiter haben Kenntnis von den Forderungen des Schweizerischen Handelsgärtnerverbandes und des Schweizerischen Bauernverbandes, wonach die Gärtnereien in der Schweiz und Arbeiterinanspruchnahme der Landwirtschaft gleichgestellt werden sollen. Die Unterzeichneten protestieren gegen diese Forderungen und beschließen den Verband der Handwerker, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, den Verband des Personals Wesentliches Dienst Nr. 28 und des Schweizerischen Privatgärtnerverbandes, die Interessen der Gärtner und Gärtnerarbeiter in der Öffentlichkeit und den Behörden gegenüber zu vertreten, dahingehend, daß die Arbeiterinanspruchnahme der Gärtnereien in eigenständigen Anbetracht und der kommenden Generationsübergang unterstellt wird, und daß ferner das Bundesgesetz über die berufliche Ausbildung ebenfalls für das Gärtnergewerbe zur Anwendung kommt.“

Damit ist die irreführende Behauptung des Schweizerischen Handelsgärtnerverbandes, seine Forderung auf Anbahnung der Gärtnerei an die Landwirtschaft werde von dem großen Teil der Personals verstanden und unterstützt, als eine unwahre Behauptung

Verlagsanstalt „Courier“-GmbH. des Verbands, Berlin Südwest, 1931. Verantwortlicher Redakteur Emil Dietz, Berlin SW 36, S. 4.