

# Öffentlicher Dienst

Fachorgan für die Arbeitnehmer in öffentlichen Betrieben und Gärtnereien

Nummer 16

Berlin, den 16. April 1932

3. Jahrgang

## Stellung und Aufgaben der öffentlichen Unternehmungen in der deutschen Wirtschaft der Gegenwart

Von Staatssekretär Dr. Hans Staudinger

### III. Die Aufgaben der öffentlichen Unternehmungen in der nächsten Zukunft.

**D**ie künftigen Aufgaben der öffentlichen Unternehmungen im einzelnen zu beschreiben war kaum jemals so schwierig wie im gegenwärtigen Zeitpunkt, da eine nationale und internationale Krise von nie erlebter Intensität und Reichweite die Grundlagen der herrschenden Wirtschaftsverfassung bedroht. Je nachdem, ob der Staat im weiteren Verlauf der Krise gezwungen sein wird, seinen Einflußbereich auf die Wirtschaft auszudehnen, sei es durch die Schaffung neuer Institutionen allgemein wirtschaftspolitischer Art nach dem Vorbild der Bankenkontrolle oder durch unmittelbare Hilfsaktionen zugunsten der Privatwirtschaft, die nach den Erfahrungen des Jahres 1931 von der kurzfristigen Subvention über die langfristige Garantie bis zur direkten Beteiligung der öffentlichen Hand an privaten Erwerbsunternehmungen, ja zu deren völliger Übernahme in öffentliche Regie reichen können, wird sich die weitere Politik der öffentlichen Unternehmung, ihr innerer organisatorischer Ausbau und ihre gesamtwirtschaftliche Funktion gestalten müssen. — Ganz besonders im Verkehrsweisen haben die Konkurrenzverhältnisse der vielen verschiedenartigen Unternehmungen in den letzten Jahrzehnten zu erheblichen Kapitalaufwendungen geführt, die bei gemeinsamer Planung sicherlich, zum mindesten teilweise, vermeidbar gewesen wären. So hat z. B. die Reichsbahn Ausnahmetarife eingeführt, um den Verkehr von schon vorhandenen Wasserstraßen im Wettbewerb auf sich abzulenkten, wodurch nicht nur bestehende Anlagen unausgenutzt blieben, sondern auch unnötige Neuinvestitionen erforderlich wurden. Wenn auch der Reichsbahn für den Fall des Versagens der Wasserstraße wegen Eisgangs oder ungünstigen Wasserstands eine gewisse Reserve zugebilligt werden muß, so dürfte sie nicht darüber hinaus einen volkswirtschaftlich unproduktiven Wettbewerb entseßeln, der neben direkten Kapitalverlusten der Verkehrsunternehmungen auch das Privatkapital durch ungerechtfertigte Verschiebungen der Standortsbedingungen schädigt.

Umgekehrt kann sich die Reichsbahn beklagen, wenn trotz ihrer Bereitschaft zu langfristigen Ausnahmetarifen heute neue Kanalbauten durchgeführt werden, deren Kapitalverzinsung teurer kommt als die normalen Betriebsunkosten der Reichsbahn. Man muß dabei allerdings auf der Gegenseite einrechnen, daß Flußregulierungen und Kanalbauten volkswirtschaftlich betrachtet nicht nur dem Wasserverkehr dienen, sondern in der Regel auch ländeskulturelle, industrielle und wirtschaftliche Verbesserungen aller Art zum Ziele haben, so daß die für den neuen oder verbesserten Wasserweg aufgewendeten Gesamtkosten häufig nicht im vollen Umfange in die Rentabilitätsrechnung des Wasserverkehrs eingestellt werden dürfen. Bei der Gesamtkalkulation sollte aber nicht vergessen werden, daß ein solcher Verkehrsentsatz die Reichsbahn schädigen und ihre Leistungsfähigkeit im Dienste der Gesamtwirtschaft herabsetzen muß.

In ähnlicher Weise bestehen unwirtschaftliche Konkurrenzverhältnisse zwischen Reichsbahn, Kleinbahnen, Gruben- und Hafenhäfen, Kraftverkehr und dem weit über den städtischen Radius hinausgehenden Nahverkehrsnetz der Städte. Ohne den wirtschaftlichen und technischen Ausbau der einzelnen Verkehrswege zu fesseln, sollte eine einheitlichere Zusammenarbeit die richtige Abgrenzung durchführen, in der auch der Straßenausbau zu berücksichtigen wäre. — An einzelnen Stellen sind Ansätze zu gemeinsamer Regelung schon vorhanden. So haben sich Reichsbahn und Reichspost über den Kraftverkehr dahin verständigt, daß der Personenverkehr von der Reichspost, der Güterverkehr dagegen von der Reichsbahn bedient, und daß gegenseitiger Wettbewerb vermieden oder wenigstens ausgeglichen werden soll. Eine neue Ausarbeitung über die unterschiedliche Belastung der Kraftwagen und der Schienenbahnen liegt bereits vor. Schon oben wurden die Arbeitsgemeinschaften im Kraftverkehrsweisen erwähnt, die den Zweck verfolgen, im Personenkraftverkehr jede ungesunde Konkurrenz und Verkehrsersplitterung von vornherein auszuschalten und eine wirtschaftliche Liniensführung zu sichern. Wenn auch die bisherigen Erfahrungen mit den Arbeitsgemeinschaften im Personenkraftverkehr durchaus gut waren, so kann doch nicht behauptet werden, daß diese Arbeitsgemeinschaften restlos die großen Reibungen beseitigen konnten, die sich zwischen den verschiedenen Verkehrsinteressen bei Linien-, Fahr-

plan- und Tarifgestaltung im ganzen ergeben. Daneben blieben aber vor allem die Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr noch bestehen, da der Kraftwagengüterverkehr im allgemeinen kein regelmäßiger ist und daher nach der bisherigen Gesetzgebung von der Genehmigungspflicht nicht erfaßt wurde.

Die große Zahl der gegeneinander arbeitenden Verkehrsinteressen kann weder für die beteiligten Unternehmungen selbst, noch für eine zweckmäßige Verkehrserschließung des betreffenden Gebietes nützlich sein. Hier müßte von Reichs wegen eine Neuordnung und Abgrenzung der Verkehrsgebiete nach einheitlichen Grundsätzen erfolgen. Neuerdings hat man durch eine Neuordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen versucht, diesen Uebelständen abzuwehren. Man hat im Personenverkehr bei Verletzung der öffentlichen Interessen eine Beschwerde an den Reichsverkehrsminister und im Ferngüterverkehr über 50 Kilometer hinaus eine Unternehmungskonzession und einen Tarifzwang eingeführt, wodurch man den die Reichsbahn schwer schädigenden Wettbewerb im Güterverkehr zu verhindern hofft. Ob dieser Versuch, der im Zusammenhang mit dem viel umstrittenen Schenker-Vertrag in die Wege geleitet wurde, tatsächlich den erhofften Erfolg haben wird, bleibt abzuwarten.

Auch die Vereinheitlichung der Wasserbauverwaltung im Zusammenhang mit der Landeskulturerwaltung und der wasserwirtschaftlichen Versorgung von Industrie und Städten wird für die kommenden Jahre erhebliche Reformen erforderlich

### Seid bereit!

Seid bereit! | Horizont.  
Tiefeswarze Wollen ziehn am  
Grell und blutigrote Blige,  
Und ringsum hoch's und brodel's  
Wie im Hexentessel.  
Grust ist die Zeit.  
Begreift,  
Schon über Nacht kann dieses  
Sich entladen. | Wetter  
Schläft nicht!  
Stählt euch zum Kampf!  
Es geht um alles,  
Geht ums höchste Gut!  
Es geht um heilige Menschen-  
Sammelt euch! | rechte!  
Seid bereit! — —

J. H. E. Büttner

machen. Ueber den weiteren Ausbau und die Verkehrsordnungen in den Hafengebieten wurden bereits durch die Preußisch-Hamburgische und die Preußisch-Bremische Hafengemeinschaft sowie durch Abkommen zwischen Binnenhäfen Gruppenverständigungen eingeleitet. Die Zusammenarbeit der noch konkurrierenden Häfen müßte bei der herrschenden Kapitalknappheit in vermehrtem Umfange gefördert, jedenfalls aber verhindert werden, daß sich die Häfen mit Hilfe kostspieliger Neuanlagen die Verläder gegenseitig abspenstig machen.

Alle diese Maßnahmen bleiben aber Einzelreformen, solange sie nicht eine gegenseitige Durchdringung erfahren. Eine solche, sämtliche Verkehrsgebiete umschließende Gesamtplanung wird allerdings erst dann durchzuführen sein, wenn durch eine großzügige Gesetzgebung die Grundlage dafür geschaffen wird, daß die Gesamtheit der Verkehrsmittel und der Verkehrsbelange sowohl in den Mittelbehörden als auch in der Zentralinstanz einheitlich wahrgenommen wird. Es müßte also ein umfassendes Reichs-Verkehrsministerium die verschiedenen Interessen in sich vereinigen oder wenigstens so stark sein, sie maßgeblich zu beeinflussen. Die Schwierigkeiten zu dieser Zusammenfassung liegen heute noch einerseits in den historischen Hemmungen, die verschiedenen bisher selbständigen Verkehrsverwaltungswege unter eine einheitliche verkehrswirtschaftliche Oberleitung zu stellen und andererseits in der Zusammenarbeit mit den Länderbehörden, denen die landeskulturellen und inneren Verwaltungsaufgaben unterstehen. Als Vorstufe zu dieser notwendigen Zusammenfassung unter dem Reichsverkehrsminister müßte ein Verkehrsbeirat geschaffen werden, dessen Mitglieder aus der Verkehrswirtschaft und den Verkehrsinteressenten in Reich und Ländern zu bestellen sein würden.

Auch im Bereich der Energieversorgung steht die Förderung wirtschaftlicher Zusammenarbeit der zahlreichen Einzelsysteme im Vordergrund. Es wird wohl von keiner Seite mehr bestritten, daß die gegenwärtigen Erzeugungs- und Verteilungsverhältnisse der Elektrizitätswirtschaft den Forderungen der Wirtschaftlichkeit in keiner Weise genügen. Die Erzeugung liegt heute teilweise bei den kommunalen Elektrizitätswerken, deren Versorgungsbereich meist nicht über die Gemeindegrenzen hinausreicht, teils bei den Ueberlandzentralen, die bis zur Versorgung ganzer Provinzen ausgebaut wurden, und endlich bei den Großkraftwerken, die die Stromerzeugung unmittelbar an den Standort der Energiequellen verlegen und den Strom auf Hochspannungsleitungen in entfernte Gebiete zu übertragen vermögen. Diese verschiedenartigen Kraftzentralen sind jeweils in verschiedenen Phasen der technischen Entwicklung entstanden, ohne daß aber die technisch fortgeschrittenen Versorgungsarten, sogar bei gleicher Betriebssicherheit, die ältere, weniger leistungsfähige verdrängen konnte, da eben die Träger der jeweiligen Produktionsorganisationen verschieden sind. So hat sich ein Nebeneinander, teilweise ein Gegeneinander der verschiedenen Erzeugungssysteme herausgebildet. Noch steht eine große Anzahl von älteren Werken mit hohen Produktionskosten in Betrieb, während technisch vollkommene Werke mit größerem Versorgungsradius, die bei voller Ausnutzung sehr viel billiger arbeiten könnten, heute nur teilweise beansprucht sind und dadurch unwirtschaftlich arbeiten müssen.

Wohl sind Ansätze zu einer rationelleren Produktionsgestaltung vorhanden. So ist teilweise schon eine Verflechtung von lokalen Werken mit Großkraftzentralen zur Ausnutzung der rationellsten Technik im Gange, derart, daß die lokalen Werke auf Grund von Lieferungsverträgen entweder den Spitzenstrom für überdurchschnittlichen Verbrauch oder auch den ganzen Strom von den großen Werken beziehen und ihn dann lediglich weiter verteilen. Weiterhin haben sich zum Teil auch Großunternehmungen gegenseitig in ihrer Absatzpolitik durch Demarkationsabkommen verständigt. Solange sich aber diese Verständigungen nicht auch auf künftige Leitungsdispositionen erstrecken, wird durch solche Demarkationen mehr eine Isolierung der einzelnen Systeme als eine Zusammenarbeit erreicht. Der großangelegte Versuch einer systematischen Rationalisierung der Großerzeugung ganz Deutschlands, insbesondere einer einheitlichen Linienführung der Hochspannung, wurde von der zu diesem Zweck gegründeten Aktiengesellschaft für Deutsche Elektrizitätswirtschaft erhofft. Er ist bisher jedoch ohne Erfolg geblieben, wohl infolge des durch die Depression verursachten Absatzrückgangs sowie der gespannten Lage des Kapitalmarkts, zum großen Teil aber auch infolge der großen Schwierigkeiten, die sich in der Zusammenarbeit der verantwortlichen Leiter der großen Unternehmungen selbst ergaben.

Diese künftige Gesamtplanung könnte schon heute durch organisatorische Neugliederung der Erzeuger- und Verteilerwerke der öffentlichen Hand vorbereitet werden. Hierzu gehört auf der einen Seite die Abkehr der kommunalen Versorgungsbetriebe von der Eigenerzeugung für den städtischen Bedarf in allen den Fällen, wo Fremdstrombezug wirtschaftlicher ist. Auf der anderen Seite aber werden die staatlichen Elektrizitätsunternehmungen kommunale Vertreter in ihre Verwaltungsorgane aufnehmen und ihnen einen dem staatlichen Teilhaber gleichen Einfluß gewähren müssen. Um den lokal verschiedenen Bedürfnissen hinsichtlich der Groß- und Kleinverteilung gerecht zu werden, sollten zweckmäßigerweise für zusammenhängende Wirtschaftsgebiete jeweils Stromversorgungsgesellschaften gebildet werden, in denen der lokale Einfluß gesichert sein muß. Während die Zusammenfassung aller Werke in einem einzigen Großerzeugungsunternehmen den lokalen Versorgungswünschen nur in einer mehr oder weniger willkürlichen Weise Rechnung tragen würde, garantiert die Gründung von regionalen Verteilungsgesellschaften eine gleichartige Behandlung von gleichartigem Strombezug. Im Mittelpunkt müßte eine grundsätzlich neue und einheitliche Tarifpolitik für das betreffende Gebiet stehen, die im Rahmen des Möglichen die besonderen Produktionsverhältnisse sowohl des Handwerks wie des industriellen Großabnehmers zu berücksichtigen hätte.

Mit dieser Aufgabe steht die öffentliche Elektrizitätswirtschaft heute an einem Wendepunkt. Wenn die notwendige Einsicht bei Kommunen und Staat vorhanden ist, können volkswirtschaftlich zweckmäßige Erzeugungs- und Verteilungsorganisationen unter kommunal-staatlicher Führung entstehen. Diese Entwicklung bahnt sich zurzeit in der preußischen und in der sächsischen Elektrizitätswirtschaft an. Die Preußische Elektrizitäts-AG. hat einerseits den großen kommunalen Unternehmungen die Beteiligung an ihrem Hauptunternehmen ermöglicht und andererseits damit begonnen, einen maßgeblichen Einfluß auf die regionalen Verteilungsgesellschaften innerhalb ihres Gebietes zu gewinnen. Die Sächsischen Werke erstreben eine Zusammenarbeit mit ihren Kommunalverbänden auf der Grundlage gleichen Aktienbesitzes beider Teile.

Ein weiterer Fortschritt zu gemeinsamer Arbeit kann dadurch erreicht werden, daß die öffentlichen Großversorgungsunternehmen untereinander sich gemeinsam an Erzeugungs- und Verteilungsunternehmen beteiligen oder sich entweder in Interessengemeinschaften zusammenschließen oder in Form von Holdinggesellschaften den gemeinsamen Beteiligungsbesitz verwalten. Die erstere Lösung wurde zwischen den Reichs-Elektrowerken und der Preußen-Elektra verwirklicht, die sich gemeinsam an den Braunschweigischen Kohlen-Bergwerken und der Ostpreußenwerk-AG. beteiligt haben. Ebenso ist in Berlin in dem Unternehmen Berliner Kraft und Licht-AG. eine gemeinschaftliche Hauptbeteiligung zwischen der Stadt Berlin, den Reichs-Elektrowerken und der Preußen-Elektra durchgeführt worden. Die zweite Lösung wird gegenwärtig zwischen den sächsischen und den preußischen Werken durch die Gründung einer Preußisch-Sächsischen Elektrizitäts-Aktiengesellschaft versucht. Wenn sich auch die süddeutschen Werke solchen Bestrebungen planvoller Zusammenarbeit in großen Interessengemeinschaften anschließen werden, kann sich allmählich ein einheitliches deutsches Gesamtsystem mit einem zweckmäßigen Austausch von Braunkohlen-, Steinkohlen- und Wasserkraftstrom herausbilden.

Noch in einem anderen Zusammenhang ist die Zusammenfassung der deutschen Elektropolitik von Bedeutung geworden. Seit einigen Jahren verfolgt das internationale Elektrokapital den Plan einer zwischenstaatlichen europäischen Kuppelung, d. h. einer Verbindung der Netze von West- und Osteuropa einerseits, Skandinavien und der Schweiz andererseits. Eine solche Entwicklung berührt die Interessen Deutschlands angesichts seiner zentralen Lage sehr stark, da die deutschen Höchstspannungsleitungen ein wertvolles Stück der europäischen Sammelschiene darstellen würden, und außerdem die Verbindung der deutschen Netze mit den wasserkräftreichen Nachbarländern eine Rationalisierung größten Ausmaßes ermöglichen könnte. Ohne rechtzeitige planmäßige Einstellung auf die europäische Elektrowirtschaft muß die deutsche Elektrowirtschaft im entscheidenden Augenblick gegenüber der des europäischen Auslandes in eine ungünstige Lage geraten. Aber auch hier wird die Initiative den öffentlichen Großunternehmungen zufallen müssen, da die privaten Werke sich bisher zu einem einheitlichen Zusammengehen nicht bereit gefunden haben.

## Öffentliche Betriebe unter Trommelfeuer

Unsere gemeindlichen Betriebe sind dem Drucke der ungeheuerlichen Wirtschaftskrise ebenso ausgesetzt wie die Privatbetriebe. Die Haushaltsschwierigkeiten der Gemeinden lasten auf den Regiebetrieben in gleicher Weise wie die Kreditsschwierigkeiten auf den Betrieben der privaten Hand. Je stärker die Krise der Wirtschaft wütet, um so nachdrücklicher führen die deutschen Unternehmer ihren Kampf gegen die Regiearbeit. Neuerdings hat dieser Kampf den Charakter eines Trommelfeuers angenommen.

Wohl sind die Unternehmer nie so recht zur Ruhe gekommen mit ihrem Krieg gegen die wirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand. Schon einmal — im Jahre 1926 — wurde dieser Krieg mit den allerschwersten Geschützen geführt. Damals sagten die Spitzenverbände der Industrie, des Großhandels, des Einzelhandels, der Landwirtschaft und des Handwerks sowie des Bank- und Versicherungsgewerbes der Regiearbeit ihren heftigsten Kampf an. Eine groß aufgemachte Tagung in der Berliner Singakademie nahm Erklärungen namhafter Vertreter dieser Verbände gegen die wirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand entgegen. Dem Reichstag lag ein Gesetzentwurf, der den Abbau der öffentlichen Betriebe forderte, vor. Die Industrie- und Handelskammern bemühten sich, örtlich durchzusetzen, was im Reichsmaßstabe nicht gelingen wollte. Der Städtetag wurde auf den Plan gerufen. Er verteidigte in einer Denkschrift noch im selben Jahre die kommunalen Regiebetriebe.

Dann wurde es stiller in diesem Kampfe, bis nun neuerdings wieder die großen Kanonen hervorgeholt wurden. Ungeachtet der Tatsache, daß der Staat von vielen Unternehmungen rein privater Art um oft sehr weitgehende Finanzhilfe ersucht wird, bekämpft man seine wirtschaftliche Betätigung. Es scheint kein Zufall zu sein, daß die Unternehmer in der Zeit starker Beschäftigung den Kampf gegen die wirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand weniger stark betreiben als jetzt in der Zeit des Auftragsmangels. Ggistenjorgen diktiert den nun wieder so verzweiflungsvoll geführten Kampf. Auf der ganzen Linie wird vorgegangen. Bald ist es die Wirtschaftspartei, bald die Volkspartei, die in den Parlamenten Anträge zur Einschränkung der öffentlichen Betriebe einbringen. Aber auch die Deutschnationalen stehen keineswegs uninteressiert beiseite. Dann wieder konzentrieren die Führer in ihren Kampfe auf die Konkurrenz städtischer Fuhrämter. Der „Reichsverband des Deutschen Gartenbaues“ kann die Gartenämter der Städte als selbständige Betriebe nicht leiden. Es war ein Mitglied dieses Verbandes, das im Preussischen Landtag vor Monaten die Liquidierung der wirtschaftlichen Betriebe der Gemeinden und Gemeindeverbände forderte. Der Mittelstandsausschuß der Konservativen Volkspartei Dresdens befaßte sich zu gleicher Zeit in einer Entschließung mit den Regiebetrieben der Städte. Dabei vertiegt er sich zu dem ganz offenkundigen Schwindel, daß eine Rentabilität der Regiebetriebe fast an keiner Stelle nachzuweisen sei. Die letzten zwölf Jahre hätten unzweifelhaft die Ueberlegenheit des wirtschaftlichen Betriebes durch den selbständigen und selbstverantwortlichen Unternehmer erwiesen. Irgendwelche Fortschritte des Wirtschaftslebens seien durch die Regiebetriebe nirgends entstanden, es seien nur schwere Schädigungen zu verzeichnen. Von der Verwaltung des Reiches und in unserem Sonderfall von der Regierung des Freistaates Sachsen wird deshalb eine entschiedene Einwirkung auf die Gemeinden im Sinne eines Abbaues von Betrieben der öffentlichen Hand gefordert.

Das sächsische Wirtschaftsministerium veröffentlichte schon im Vorjahre im Ministerialblatte für die sächsische innere Verwaltung eine Verordnung, die den privaten Unternehmern weitgehend entgegenkam. Da wurde im Hinblick auf die schwere Notlage des Handwerks den Gemeinden dringend empfohlen, bei Vergabung von Aufträgen nicht grundsätzlich dem billigsten Anbieter den Zuschlag zu erteilen. Die Begründung für diese Empfehlung ist wert, für alle Zeiten gut vorgemerkt zu werden. Das Ministerium ist der Meinung, daß billige Angebote minderwertige Arbeiten darstellen oder aber den Arbeitgeber in den Konkurs treiben, wodurch die Arbeitslosigkeit nur noch vermehrt werde.

In den Stadtparlamenten wurden immer wieder Anträge gegen die Regiearbeit eingebracht. Im Sächsischen Landtag wurde am 9. Februar 1932 ein von der Wirtschaftspartei eingebrachter, vom Rechtsausschuß bearbeiteter Antrag gegen die Regiebetriebe mit 44 gegen 43 Stimmen angenommen. Danach sind die Gemeinden und öffentlichen Körperschaften anzuweisen, einen planmäßigen Abbau eigener Regieunternehmungen — mit Ausnahme der öffentlichen Versorgungsbetriebe — bis zu ihrer

völligen Beseitigung vorzunehmen. Im Antrag wird gesagt, daß die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinden gegen den klaren Wortlaut des Artikels 164 der Reichsverfassung verstoße.

Ein zweiter Teil des Antrages, der die Sperrung von Unterstützungen aus staatlichen Geldmitteln an Gemeinden mit zuschußbedürftigen Regiebetrieben forderte, verfiel der Ablehnung. Ende März hat die deutschnationale Fraktion eine Anfrage im Sächsischen Landtag eingebracht. Die Durchführung des am 9. Februar 1932 angenommenen Antrages lasse zu lange auf sich warten, deshalb wird gefragt:

1. Welche Gründe haben die Regierung bewogen, den Beschluß des Landtages, die Unterbindung der Regietätigkeit bei den Gemeinden betreffend, noch nicht durchzuführen?

2. Ist die Regierung bereit, umgehend den Beschluß des Landtages durchzuführen und dem gewerblichen Mittelstand in Sachsen den feierlich zugesagten Schutz im Sinne von Artikel 164 der Reichsverfassung zu gewähren?

Der sogenannte „Langnamverein“ hat an den Reichskanzler eine Eingabe gerichtet, in der u. a. auch eine Untersuchung der Frage verlangt wird, „wie weit die kommunalen Unternehmungen zweckmäßigerweise der öffentlichen Bewirtschaftung entzogen und privaten Wirtschaftsträgern überlassen werden sollen“. Leitender Gesichtspunkt dieser Prüfung soll die Beseitigung des heute besonders unerträglichen Wettbewerbs der öffentlichen Hand mit der Privatwirtschaft sein.

Untern 15. Februar 1932 haben sechs Arbeitgeberorganisationen eine Denkschrift gegen die Regiearbeit im Tiefbau herausgebracht. Federführend dürfte der „Reichsverband des Deutschen Tiefbaugewerbes e. V.“ gewesen sein. Die Schrift wendet sich gegen die Regiearbeit der Reichs-, Landes- und Kommunalbehörden im Straßenbau und im sonstigen Tiefbau. Aber auch gegen die Eigenarbeiten der Reichsbahn und der Reichspost wird in dem allerdings nur 49 Seiten umfassenden Heft Stellung genommen. Nach dem überaus langen Titel der Denkschrift soll auch die Regiearbeit mit Wohlfahrtserwerbslosen und die Regiearbeit im freiwilligen Arbeitsdienst behandelt werden. Das Ganze stellt sehr dürftig aneinandergereihte Behauptungen und Mitteilungen dar. Wenn man diese unbewiesenen Behauptungen glauben wollte, dann müßten alle Regiebetriebe Kumpelkammern und ihre Leiter unfähige Trottel sein, während die Privatwirtschaft und ihre Führer die Unfehlbarkeit selbst darstellten. So ist es doch beileibe nicht. Wirtschaftsdruck, städtische Finanznot und öffentliche Kontrolle haben hier und dort noch vorhandene, weniger gut geleitete Regiebetriebe zur Verbesserung der Betriebsführung gezwungen. Unsere Gemeindebetriebe, die längst auch weitgehende Einschränkungen durchführten und sich laufend dem technischen Fortschritt anpassen, werden auch das gegenwärtige, groß angelegte Trommelfeuer überstehen. Die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinden liegt in der Richtung kommender Wirtschaftsentwicklung. Aller Anträge und Denkschriften zum Trost werden die öffentlichen Gewalten ihre starke Hand immer fester an das Steuer der Wirtschaft legen müssen.

O. Kurpat.

### Landstraßenwärter

**Dommeren.** Zum zweiten Osterfeiertag hatte die Bezirksleitung die Wegewärter der 16 vor- und mittelpommerischen Kreise aus den Regierungsbezirken Stettin und Straßburg zu einer Tarifkonferenz zusammengerufen. Es galt Stellung zu nehmen und zu beschließen, ob der Vorschlag des Arbeitgeberverbandes zum dritten Nachtrag zum Bezirksarbeitsvertrag angenommen oder abgelehnt werden sollte. Nach reiflicher Aussprache wurde der Vorschlag zum dritten Nachtrag mit Mehrheit angenommen. Damit gilt die vom Bezirksarbeitsgeberverband ausgeprochene Kündigung als zurückgenommen und der Bezirksarbeitsvertrag sowie die ab 1. Januar 1932 geltenden Löhne laufen unverändert bis zum Ende des Geschäftsjahres, d. i. der 31. März 1933, weiter. Der dritte Nachtrag bringt den Fortfall der bisher geltenden Hausstandszulage von 3 Pf. für die Stunde. Die Hausstandszulage konnte leider nicht mehr gehalten werden, da sie auf Grund der Zweiten Notverordnung fallen mußte und auch in den Tarifverträgen des Reichs, der Staaten und der Gemeinden nicht mehr gewährt wird. Unsere Verbesserungsanträge, die Bezahlung der in die Woche fallenden Feiertage sowie die Lieferung von wasserdichter Schuhkleidung, wurden vom Arbeitgeberverband wohl anerkannt, aber abgelehnt mit der Begründung, daß die Finanznot der Kreise keine Mehrbelastung zur Zeit ertragen könne. Es wird einer anderen Zeit vorbehalten bleiben müssen, unsere abgelehnten Anträge zu verwirklichen. Unseren Kollegen Wegewärtern rufen wir zu: Haltet treu zur Organisation!

# GÄRTNEREI • PARK • FRIEDHOF

## Werbt trotz alledem!

Ja, trotz der schweren Krise, trotz der großen Arbeitslosigkeit im Beruf werden wir! Wir wissen, daß in Berlin 2500, in Breslau 350, in Düsseldorf, Köln, Frankfurt a. M. je 300, in München 400, in Dresden 500 Kollegen noch ohne Stellung sind und es in allen anderen Orten nicht besser ist. Wir wissen, daß auch in den städtischen Gartenverwaltungen statt Neueinstellungen Entlassungen vorgenommen werden, daß in der Landschaftsgärtnerei fast alles brach liegt. Trotzdem aber wollen wir werben!

Warum? — Weil es immer noch zahlreiche Kollegen gibt, die den Weg zur Organisation nicht gefunden haben, weil dieser ihnen von den Unternehmern mit Androhung der Entlassung verbaut wird, weil immer noch viele Kollegen Ursache und Wirkung verwechseln und der Gewerkschaft die Schuld an den Verhältnissen zuschreiben. Sie haben noch nicht erkannt, daß es ohne Verband noch viel, viel schlimmer aussehen würde, daß die Unternehmer ohne Gewerkschaft bei 12- bis 15stündiger Arbeitszeit einen noch geringeren Lohn zahlen würden. Das ist nicht übertrieben. Schon heute arbeiten Kollegen nur für Kost und Wohnung oder für ein geringes Taschengeld. Wollten doch die Unternehmer in Ostpreußen, die sich bereits im September 1931 zur Nationalsozialistischen Arbeiterpartei bekannten, daß während mehrerer Monate im Jahre die Gehilfen ohne jeden Lohn arbeiten sollten! — Im Freistaat Sachsen fordern die Unternehmer jetzt eine Verlängerung der Arbeitszeit noch über neun Stunden täglich hinaus, trotz der furchtbaren Arbeitslosigkeit! Trotz niedrigster Löhne kündigten die Unternehmerorganisationen uns die Lohnsätze bisher in Bayern, Sachsen und für die Blumengeschäfte.

Beseitigung der Tarifverträge, dieser von den Gewerkschaften errichteten Schutzmauern, ist also das Ziel der Unternehmer überall. Mit Hilfe der Tariflosigkeit und der Arbeitslosigkeit wollen sie die Lohn- und Arbeitsverhältnisse um ein halbes Jahrhundert wieder zurückwerfen. Dabei rechnen sie auf die Hilfe der sogenannten Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei, die als größte Feindin aller Arbeiterrechte sich schon zur Genüge demaskiert hat. Sie muß es sein, um ihre Gelbgeber im Lager der Arbeitgeber zu befriedigen. Was von dieser „Arbeiter“partei zu erwarten ist, zeigen folgende Tatsachen:

Im „Völkischen Beobachter“ vom 3. April 1931 schrieb Prof. Fritz Behn: „Die Arbeitslosenunterstützung macht arbeitslos. Man kann schon von einer Arbeitsflucht reden.“ — Am 7. November 1931 sagte Dr. Otto Wagner im Auftrage Hitlers vor den Bank- und Industrieherrn in Düsseldorf: „Künftig werden die Betriebsräte den Unternehmer beraten. Entscheiden muß natürlich der Unternehmer. ... Wir sind grundsätzliche Gegner des heutigen Systems der Sozialversicherung.“ — In der Düsseldorfer Nazizeitung „Volksparole“ war am 22. Mai 1931 zu lesen: „Die Frage Tarifverträge im Dritten Reich dürfte also durch die bisherigen Ausführungen insofern beantwortet sein, als wir Tarifverträge als schädliches Produkt einer nicht im Interesse der Volksgesamtheit liegenden Zweispieltätigkeit grundsätzlich ablehnen.“ — Das Kölner Naziorgan „Der westdeutsche Beobachter“ schrieb in Nr. 193 Jahrgang 1931: „Wir stehen nicht an, zu erklären, daß wir den Streik im Kampf um die wirtschaftliche Selbstbehauptung und die soziale Besserstellung der Arbeiter ablehnen, wenn er sich auf wirtschaftliche Forderungen stützt.“

Eine Partei mit solchen Grundsätzen ist natürlich das Ideal unserer rückständigen Krauter. Damit ist aber für unsere Kollegen die Situation klar beleuchtet. Es ist Gefahr im Verzuge wie noch nie zuvor, und deshalb heißt es: **Werben und aufklären!** Nie gab es deutlichere Beweise für die Notwendigkeit einer straff disziplinierten Gewerkschaftsorganisation wie jetzt. Noch nie war die Aufklärung und die Agitation nötiger als jetzt. Deshalb gilt für alle Kolleginnen und Kollegen die Parole: **Hinein in die Betriebe**, um die Abseitsstehenden zu belehren und sie für den Organisationsgedanken reif zu machen. Kein Betrieb sei zu klein oder zu entfernt, um unser Agitationsmaterial nicht hineinzubringen. Die gut organisierte Werbearbeit ist jetzt die dringendste Aufgabe aller örtlichen Fachgruppen.

## Der „Esel“ und der Tarifvertrag

Unter dieser Ueberschrift brachte am 6. März 1932 die „Arbeiterzeitung“ folgende Notiz:

„In der ausgedehnten Gärtnerei in B. besorgte ein Esel-einspanner die Lastfahren, die in Gestalt von Dünger, Töpfen und Stauden zwischen Treibhäusern und Beeten zu befördern waren. Der Pfleger und Führer des Grautieres war ein Mann, dessen Geist absonderlich, dessen Verstand gerade für diese Pflichten ausreichend. Sein Herz aber hing an dem Tier, dessen eselhaft störrischer Charakter sich in der hingebenden Fürsorge und liebevollen Behandlung zu arbeitswilliger Folgsamkeit wandelte. Es war eine Art Kameradschaft zwischen dem Tier und dem einfältigen Menschen.“

Der Besitzer der Gärtnerei gab dem Eselführer einen geringeren Arbeitslohn als seine anderen Gehilfen bezogen. Dies aber rief einen Sekretär der Gewerkschaft auf den Plan, der sich darauf berief: Der Eselführer erhalte nach den geltenden tariflichen Bestimmungen zu wenig Lohn, eine Ausnahme sei nicht vorgeesehen und eine Abweichung von den Tariffäden nicht gestattet. Der Gärtnereibesitzer beugte sich der arbeitsrechtlichen Weisheit — und entließ den Freund und Führer seines Esels, da ein Mehr an Lohn für diese Arbeit nicht aufzuwenden war. Einem halbwüchsigen Jungen sollte das Grautier anvertraut werden.

Am nächsten Morgen aber erlebte man eine Ueberraschung: Durch kein Mittel, weder durch Schläge noch durch Zureden, war der Esel aus dem Stall zu bringen. Der Junge holte sich schließlich zwei kräftige Gärtnerburschen zu Hilfe. Ihren vereinten Kräften gelang es nach einstündigem Bemühen, den Esel aus dem Stall zu — tragen, ja es glückte sogar, den Esel einzuschirren. Damit aber war die erzwungene Nachgiebigkeit des grauen Tieres zu Ende: zu einer Fortbewegung hätte es mehrerer Pferdekraft bedurft. — Der Gärtnereibesitzer wurde gerufen. Er ließ den entlassenen Pfleger holen, der seinen Freund auf eine ganz eigene Art am Kopf streichelte und die langen Ohren kraute. Willig ließ sich der Starrkopf von ihm führen in unverkennbarer Freude der Wiedervereinigung mit seinem Wohltäter.

So geht alles wieder gut, im gewohnten Gang und zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Eine etwas mißverständliche Äußerung des Gärtnereibesitzers gegenüber dem Betriebsrat, der im Auftrage des Sekretärs der Gewerkschaft erneut Anstände erhob, schuf völlige Ruhe, nachdem sie dem Gewerkschaftsbeamten überbracht war; sie lautete etwa so: Der Esel hat an allem schuld!

Anstatt aus diesem Vorgang die einzig richtige Lehre zu ziehen, wird einer angeblichen Bemerkung des Gärtnereibesitzers die Deutung gegeben, der Gewerkschafter sei der Esel, der an allem schuld sei. Wer hier tatsächlich der „Esel“ ist, das zu erkennen, fällt nur Arbeitgebern schwer. Für alle anderen Menschen wird gerade der geschilderte Vorgang zum Beweis für die Berechtigung der vom Gewerkschaftssekretär erhobenen Forderung, auch dem Eselführer den vollen tarifmäßigen Lohn zu zahlen. Denn nur der war imstande, mit diesem und offenbar auch mit anderen Eseln zu arbeiten. Dafür gebührte ihm unseres Erachtens noch ein besonderer Zuschlag, denn ohne die Anwendung dieser seiner Fähigkeit blieb doch auch die Arbeitskraft des Esels ungenutzt. — Solange der „Arbeiterzeitung“ diese Erkenntnis nicht kommt, gleicht sie zweifellos jenem Grautierchen in seinem störrischen Beharrungsvermögen.

## Die Gefahren der Gewächshausheizungen

Im Aufsatz unter gleicher Ueberschrift in Nr. 13 stellten wir die Nachricht aus einer dänischen Gärtnerei voran, nach der neun Gärtnerlehrlinge einer Kohlenoxydvergiftung zum Opfer gefallen waren. Von dreien war der Tod berichtet worden. Aus späteren Berichten der Tagespresse geht hervor, daß mindestens drei weitere Lehrlinge gestorben sind. In einer Notiz heißt es sogar, daß auch die letzten drei der schweren Vergiftung erlegen seien. Hier haben sich jedenfalls die Gefahren der Gewächshausheizungen in ihrer ganzen Furchtbarkeit gezeigt, und daraus sollten alle sich ergebenden Lehren gezogen werden. Schläfrum neben und über solchen Heizungen dürfen in keinem Falle mehr geduldet werden.