

# Der Deutsche Metallarbeiter

Wochenschrift des Christlichen Metallarbeiterverbandes Deutschlands

Nummer 43

Duisburg, den 27. Oktober 1928

29. Jahrgang

## Generalansturm der Schwereisenindustrie

Die Kündigung der gesamten Belegschaften der Nordwestgruppe als Antwort auf die Lohnforderungen der Gewerkschaften ist das Schlußglied einer Reihe von Erscheinungen und Tatsachen, von dem die Schwereisenindustrie weitgehende Konsequenzen auf rechtlichem und gewerkschaftlichem Gebiet erwartet. Die Kündigung erscheint daher nicht etwa lediglich als eine zufällige Handlungsweise, sondern als eine im Rahmen weitgespannter Hoffnungen und Erwartungen liegende wohlvorbereitete Maßnahme.

Der Endeffekt des Ringens in der Nordwestgruppe im vor. Jahre bedeutete für die Schwereisenindustrie eine Durchbrechung ihrer Einstellung zur Arbeitszeit, an deren überraschend schnelles Gelingen sie wohl noch nicht gedacht haben dürfte. Dieser unbestreitbar große Erfolg der Gewerkschaften, der vor allem durch die kluge und zweckbestimmte Haltung unseres Christlichen Metallarbeiterverbandes möglich geworden war, konnte auch durch die geringe, die Arbeiterschaft mit Recht nicht befriedigende Lohnerhöhung nicht heruntergemindert werden. Die Annahme des Schiedspruches über die Arbeitszeit, ein aus grundsätzlicher und verantwortungsbewusster Einstellung unseres Verbandes vollzogener Akt, bedeutete eine Stärkung des Schlichtungswesens und der rechtlichen Bindung der gewerkschaftlichen Organisation an das Staatsganze. Beides Tatsachen, die um so unbequemer wirken mußten, als der Kampf in Nordwest im vorigen Jahre durch die Herren von Eisen und Stahl unter dem selbst offen ausgesprochenen Zeichen des Widerstandes gegen das Reichsarbeitsministerium, d. h. gegen die Staatsgewalt und die rechtliche Fundierung der Arbeiterschaft stand.

Diese Gesamthaltung der Schwereisenindustrie flaute nicht etwa im Laufe dieses Jahres ab, sondern sie steigerte sich. Es hätten nicht die Herren der Montanindustrie sein müssen, wenn sie aus vorliegenden Ereignissen hätten einiges lernen wollen. Zuverlässigen Meldungen nach steigerten sie ihren im vorigen Jahre beschlossenen Kampffonds auf 50 Millionen Mark, der zeitlich zufällige aber innerlich sicherlich eng von der Gesinnung der Schwerindustrie mitbeeinflusste Kampf in der Textilindustrie, und nicht zuletzt gewisse Spekulationen in einer überkapitalisierten Gruppe ließen eine Generalausperrung als zweckmäßig, ja im Interesse gewisser Teile als notwendig erscheinen. Es ist nicht das erstemal in der Wirtschafts- und politischen Geschichte, daß man innere Spannungen, der Außenwelt vielfach unbekannt, durch äußere Gewaltakte gegen gegnerische Teile, in diesem Falle die Metallarbeiterverbände zu beheben oder die Gewaltmaßnahmen wenigstens als Ablenkungsmittel zu benutzen sucht.

So war es für den schärfer Betrachtenden klar, daß jede Forderung auf Lohnerhöhung, ganz gleich ob 15 Pfg. oder weniger, der schroffsten Abweisung begegnen würde. Die Kündigung mußte auf jeden Fall vollzogen werden. Daß man mit „Beweismaterial“ nicht sparte, die Welt mit unkontrollierbarem Zahlenmaterial überschüttete, von dem jedoch eine ganze Menge gerade durch die Untersuchungen unseres Verbandes

widerlegt wurde, war das äußere Beeinflussungsmittel, um das innere Wollen klüglich zu verdecken. Die sog. wirtschaftlichen Momente, Abgleiten der Konjunktur, Schwierigkeiten auf dem Inlandsmarkt wurden überspitzt dargestellt und einseitig beleuchtet. Selbst die äußerst gute Konjunktur des vorigen Jahres hat nicht vermocht, die Schwerindustrie damals zu einem nennenswerten Entgegenkommen zu bewegen. Sie wollte damals den Kampf. Sie will ihn heute. Es geht ihr, das darf man nie vergessen, um mehr als um eine Lohnfrage. Ihr geht es um die Rechtsgrundlage des Arbeiters im Betrieb. Dagegen kämpft sie an.

Wie ein Hohn auf die Forderungen der Arbeiterschaft mußte das Angebot der Unternehmerseite von 3 Pfennig für den ledigen vollleistungsfähigen Hilfsarbeiter von 60 auf 63 Pfg. wirken. Das war eine der Höhe des Lohnes als auch der Zahl der in Frage kommenden Arbeiter nach lediglich eine Däpierung der Deffentlichkeit. Im günstigsten Falle kämen von 200 000 Beschäftigten 1500—2000 Mann in Betracht. (Siehe hierzu und Frage der Eisenpreise den Artikel dieser Nr. „Streitfragen in der westdeutschen Eisenindustrie“ vom 2. Verbandspräsidenten Schmitz). Die Auswirkung wäre so gering gewesen, daß selbst die in diesen Fragen gut informierte und den Unternehmern nahe stehende „Kölnische Zeitung“ (Nr. 564 b) sprach von der „Beseitigung eines tariflichen Schönheitsfehlers, der aber lohnpolitisch nicht sehr ins Gewicht fällt und kein Eingehen auf die eigentliche Gewerkschaftsforderung bedeutet.“

Ohne Zweifel kam für die Außenwelt der Kündigungsbeschluß überraschend schnell, aber wer jetzt die Zusammenhänge sieht, wird darin nichts anderes als eine von langer Hand vorbereitete und nach den Ansichten gewisser Industrieherrn bestmögliche Chance zur „Bereinigung des Rechts- und Organisationslebens“ und als Möglichkeit einer Neuregelung bestimmter Kapitalfundierungen erblicken können.

Es wird immer eine der traurigsten Erscheinungen in der deutschen Wirtschaftsgeschichte sein, zu beobachten, mit welcher Leichtigkeit, um nicht zu sagen Leichtfertigkeit, die deutsche Schwerindustrie das deutsche volkswirtschaftliche Gefüge in schwerste Unordnung und Krisen hineinzustürzen droht, sobald ihre Arbeiterschaft etwas für sich in Anspruch nehmen wollte, was in den übrigen deutschen Industrien sich schon beinahe als eine Selbstverständlichkeit durchgesetzt hat, nämlich den Anspruch auf einen angemessenen Lohn, auf eine tragbare Arbeitszeit und auf eine feste rechtliche Fundierung. Kein Industriezweig steht einem sozialen Fortschritt hemmender im Weg als die deutsche Schwerindustrie; die alte Erzellenz Nostiz, der Verfasser jenes berühmten Werkes „Der Aufstieg der arbeitenden Klasse in England“ hatte schon Recht, als er vor einigen Jahren aussprach: „Der Weg der deutschen Sozialpolitik ist gepflastert mit den Bankrottserklärungen der deutschen Schwerindustrie.“

Man mag zugeben, daß sich nach Versailles die deutsche Schwerindustrie in einer „besonderen Lage“ befindet. Gerade diese

besondere Lage hätte schon längst zu einer engeren Zusammenarbeit und zum Versuch der Schaffung einer Atmosphäre des Vertrauens führen müssen. Bis jetzt hat die deutsche Schwerindustrie nur in Notfällen nicht die kalte Schulter gezeigt. Dabei hat kaum eine Industrie soviel Subventionen durch die öffentliche Hand erhalten wie die Schwerindustrie von einem Staate, dessen Rechtsmittel sie zu sabotieren sucht. Es wird Aufgabe der Arbeitervertreter in den Parlamenten sein müssen, die Fragen von Industriesubventionen, die eines Tages ohne Zweifel wieder austauschen werden, ernsthaft zu prüfen und erst dann evtl. ihnen zustimmen, wenn als Äquivalent starke soziale Kompensationen gegeben werden. Das Gleiche gilt für die Zollfragen. Eine Regierung ist auch dafür da, beim Schutz von Sachwerten den Menschenschutz noch höher einzusetzen.

Wir haben es an mehr als einer Stelle durch die Tat bewiesen, daß für uns ein Einsetzen für das Gedeihen der Industrie kein leeres Wort ist, aber dann muß auf der anderen Seite auch eine Konsequenz daraus gezogen werden. Wir brauchen auch an dieser Stelle nicht noch eigens darzulegen, wie wir zu Eisenpreis und zu evtl. notwendig werdenden Eisenpreiserhöhungen stehen. Wir halten es volkswirtschaftlich auf die Dauer für untragbar, die Grundstoffe im Preise zu binden und die Konsumgüter vogelfrei in ihren Preisen heraufschnellen zu lassen. In allen diesen Fragen hätte sich ein Zusammenarbeiten schon längst ermöglichen lassen können. Ein überholter und mumienhafter „Herr-im-Hause-Standardpunkt“ der Schwerindustrie stemmte sich dem entgegen.

Dieser Geist der Schwerindustrie spricht heute durch seine Presse und enthüllt dort seine Ziele. Diese Ziele sind:

1. Kampf gegen das Schlichtungswesen und den gesetzlichen Arbeiterschutz.
2. Kampf gegen die Gewerkschaften, vor allem gegen den Christlichen Metallarbeiterverband.

Man redet von „mehr Verantwortung“ im Wirtschaftsringen. Statt sich auf die Staatsmacht zu verlassen, müßten die Parteien die Verantwortung tragen. Wir können dem nach vielen Seiten hin nur beipflichten.

Dieses Verantwortung-tragen-wollen- prägt sich am besten aus in der Art der Abkommen, die abgeschlossen wurden. Der Christliche Metallarbeiterverband ist im Oktober 1928 beteiligt an insgesamt 610 Abkommen. Davon sind allein 415 gleich 68 Prozent freie Vereinbarungen, 195 gleich 32 Prozent Schiedsprüche, und — von diesen sind nur 49 gleich 25 Prozent der Schiedsprüche bzw. 8 Prozent der Gesamtabkommen für verbindlich erklärt worden. Demgegenüber möchten wir aber bemerken, daß es nicht den Anschein hat, als ob die Schwerindustrie sich zu solcher Art von Verantwortung hingezogen fühlte. Im Gegenteil, sie wirft so schnell als möglich das letzte Mittel — noch bevor alle Schlichtungsinstanzen gesprochen haben — in die Waagschale, nämlich die Kündigung und damit die Aussperrung. Die Welta scheint bei dieser Aktion der treibende Teil zu sein; die letzte Vergangenheit, wir denken dabei an die Kämpfe im Camerland, bestätigt unsere Auffassung. Im Grunde jedoch ist das alles nichts anderes als ein Kampf gegen das staatliche Schlichtungswesen an sich. Man redet davon, daß der Staat „sich ganz zu Unrecht in rein privatwirtschaftliche Dinge aus dem vagen Begriff des sogenannten allgemeinen Interesses einen Eingriff angemaßt hat“ (Bergwerkszeitung), aber man verschweigt höflich, daß man sich eine Einmischung des Staates bei der 700-Millionen-Affäre sehr gerne gefallen ließ, ja als eine Selbstverständlichkeit ansah. Die Schwerindustrie hat immer eine Einstellung gegen den Staat gezeigt, sobald dieser sozialpolitisch wirken wollte. Es herrscht in weiten Kreisen leider noch jener schlimme industrielle Egoismus, der jeden Gedanken daran, daß eine gute Wirtschaft stets eine Gemeinwirtschaft sein muß, weit von sich weist.

Heute sucht man die Schlichtungsinstanzen anzuschalten, weil man die Gewerkschaften nicht für stark genug hält, solche Riesenkämpfe für längere Zeit zu finanzieren und dann aus einem evtl. Niederbruch des Kampfes betrieblich endlich wieder den „alten Standpunkt“ erhofft. Eine Ansicht, deren Irrigkeit der wirtschaftlichen und politischen Gefährlichkeit dieses Beginneus nicht nachsteht. Gefahren, die dann lediglich auf das Schuldbonus der Unternehmer entfallen.

Die der deutschen Schwerindustrie nahestehenden Organe, vor

allem die „Bergwerkszeitung“ haben sich seit einer Reihe von Monaten bemüht, die christlichen Gewerkschaften als viel radikaler hinzustellen als die sozialistischen, als eine Bewegung, die die Arbeiter viel unzufriedener mache als die sozialistische Organisation. Auf der Seite des Sozialismus stehe die Masse und Massenideologie, und die Bergwerkszeitung fährt fort:

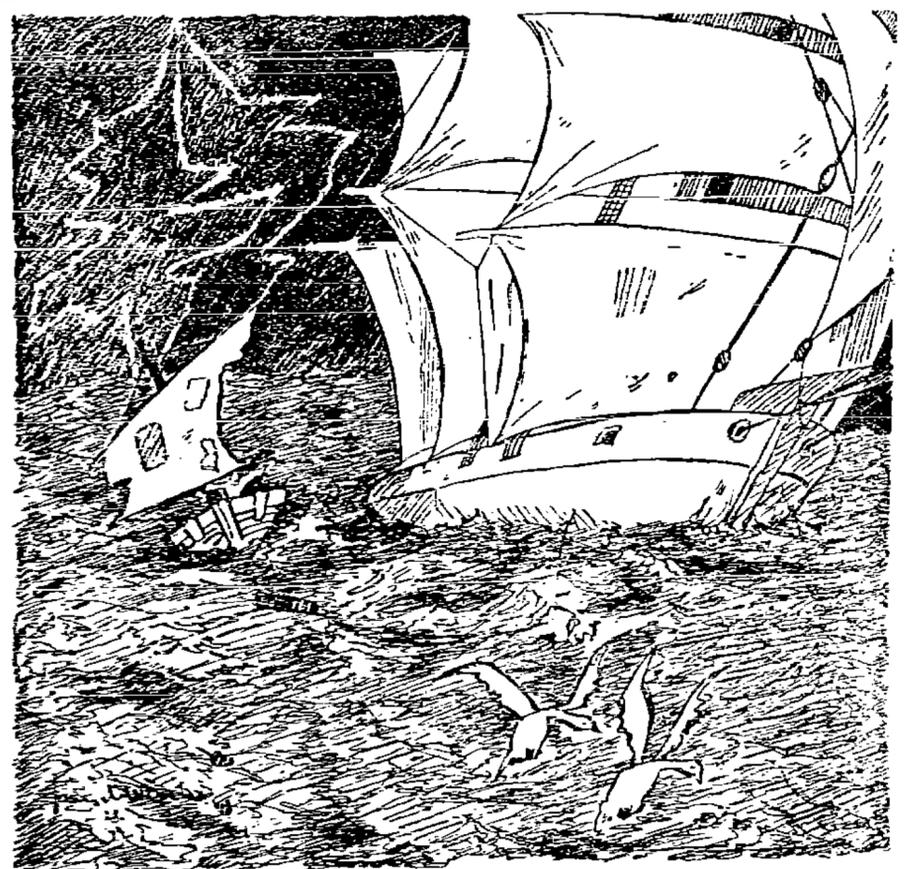
„Die christlichen Gewerkschaften gehen zurück auf das christliche Sittengebot der Menschenliebe und der Reinheit . . . So ist es eine häufig zu beobachtende Erscheinung, daß von christlicher Seite der Kampf viel schärfer und gefühlsmäßig viel härter gegen die Wirtschaft geführt wird, als von den freien Gewerkschaften.“ (Bergwerkszeitung Nr. 225.)

Die Bergwerkszeitung hat seit je die merkwürdige Angewohnheit, Wirtschaft gleichzusetzen mit Unternehmertum und darüber hinaus mit dem „Herrn im Hause Standardpunkt“ und mit der sozialen Reaktion. Wir bestätigen der Bergwerkszeitung gerne, daß wir viel schärfer und härter gegen eine soziale Reaktion kämpfen als die freien Gewerkschaften — wir selbst aber wissen, daß wir dem Wirtschaftsleben und seinen berechtigten Ansprüchen auch unsere ganze Kraft zu Verfügung stellen. Sollen wir in diesem Zusammenhang auf das Arbeitszeitabkommen von 1923 hinweisen? Aber das ist für gewisse Unternehmerschichten und ihre Presse anscheinend nebensächlich.

Laucht da nicht der Geist des alten Rindorf auf, der 1906 schon warnend sagte: „Die Christlichen sind gefährlicher als die Roten“, oder das Wort Silberbergs- der es 1926 in Dresden aussprach, daß man mit den Sozialisten leichter fertig würde als mit den „Christen“? Die Vorgänge, die sich in den neuen Organen der Arbeitslosenversicherung abspielten, wo vielfach die sozialistischen Vertreter für den Arbeitgeber stimmten, um den „Christen“ herauszudrücken, liegen dabei durchaus auf einer Linie. Wir schrieben vor einiger Zeit von einem „bürgerlichen Marxismus“. Hier hat er sehr enge Koalitionen mit dem „proletarischen Marxismus“ eingegangen.

Es mag der große Wunsch gewisser Unternehmerorgane sein, den hactnäckigen Christlichen Metallarbeiterverband zum mindestens in der Schwerindustrie klein zu kriegen — mit dem „roten“ würde man dann schon schneller fertig werden.

Die christliche Metallarbeiterschaft wird ihnen diese Freude nicht machen. Im Gegenteil, wir sind der berechtigten Annahme, daß gerade der Christliche Metallarbeiterverband noch manches für die Hüttenarbeiterschaft herausholen wird.



Wind und Wogen wirtschaftlicher Machtkämpfe in der Nordwestgruppe ziehen drohend herauf. Weisen wir den Unorganisierten darauf hin und jagen wir ihm:

Glaubst Du als einzelner, als Unorganisierter auf einem schwachen leeren Boot, die Segel zerfetzt, durch diese Stürme hindurch zu kommen? Du scheiterst!

Aber siehe, da ist das stolze Schiff des Christlichen Metallarbeiterverbandes, sicher zieht es seine Bahn. Die auf ihm sind, fühlen sich selbst im größten Sturm geborgen.

Verlasse Dein Boot, das Dir den Untergang bringt und gebe zu Deinen Kollegen in das Schiff unseres Verbandes!

Wenn es zu Kämpfen kommen sollte, was wir nicht hoffen wollen, dann wird der Christliche Metallarbeiterverband mit seiner ganzen Energie in der vordersten Linie stehen.

Mittlerweile hatte sich unser Verband an das Reichsarbeitsministerium gewandt zur Bestellung eines Schlichters. Das R. M. ernannte Dr. Joetten-Köln, der auch die Verhandlungen in der Nordwestgruppe im vorigen Jahre geführt hat. Dr. Joetten hat die Parteien für den 22. Oktober geladen.

Die Gesamtsituation ist so ernst, wie selten zuvor. Sollten aus diesen Gefechten sich heftige Kämpfe entwickeln, dann stehen wirtschaftliche und vielleicht auch politische Explosionen erschütternden Ausmaßes bevor. Wir lehnen die Methode der Schwerindustrie, alles auf eine Karte zu setzen, ab, sondern wir hoffen, daß sich allmählich doch auch „auf dem andern Ufer“ verantwortlich fühlende Kräfte herauskristallisieren, die versuchen, die Gegensätze überbrücken zu helfen. Wir sind

sicher dazu bereit. Ein Kampf in der Nordwestgruppe wäre der größte Schlag für unsere gesamte deutsche Wirtschaft. Insofern sind alle Schichten des Volkes an einer möglichst schnellen Beilegung des Konfliktes interessiert. Aber diese Beilegung kann sich nur vollziehen unter Wahrung der Interessen und der berechtigten Forderungen der Metallarbeiterschaft. Die Hüttenarbeiterschaft muß es ablehnen, daß sie als schwerstarbende Gruppe im deutschen Volke neben dem Bergmann noch weiter sozial oft rückständige Verhältnisse haben soll.

Die Hüttenarbeiterschaft aber muß sich gesagt sein lassen, daß sie an diesen Zuständen nicht unschuldig ist. Große Teile haben es bis jetzt versäumt, sich der Organisation anzuschließen und dadurch an einer Besserung der Verhältnisse mitzuarbeiten. Wenn diese Erkenntnis dämmert und man gewerkschaftlich die Konsequenzen daraus zieht, dann darf man sagen, daß diese Aktion der Schwerindustrie auch ein Teil jener Kraft war, die zwar das Böse wollte, aber das Gute schuf. G. W.

## Streiffragen in der westdeutschen Eisenindustrie

Die Eisenindustriellen haben erklärt, es sei mit der bisherigen Art des taktischen Vorgehens bei Lohnverhandlungen nicht vorwärts zu kommen. Die Parteien müßten die Verantwortung selbst übernehmen.

Diese Forderung steht auch im Brennpunkt der Kritik, die an der deutschen Schlichtungspraxis geübt wird.

Jeder gewerkschaftlich geschulte Arbeiter weiß, daß alle Auseinandersetzungen um den Ertrag gemeinsamer Arbeit ihre natürlichen Grenzen an der Tragfähigkeit der Wirtschaft finden. Um den Grad dieser Leistungsfähigkeit geht der Streit. Die Angaben der Werksverwaltungen begegnen in Arbeiterkreisen stärkstem Mißtrauen. Das gilt auch für die Ergebnisse der Untersuchungen, die durch das Reichswirtschaftsministerium vorgenommen werden. Man schätzt dieses Ministerium ein, wie es die den Unternehmern nahe stehende „Münch. Neueste Nachrichten“ genannt hat: „Das Ministerium, das die Sachwerte in den Vordergrund stellt.“

Dieses Mißtrauen ist zu zerstreuen, wenn man Vertrauen der Arbeitnehmerschaft und eingeschränkten Einblick in die Lage der Unternehmungen und in die Rentabilität der Industrie gewährt.

Diese Forderung müssen die Arbeiter und muß die Gewerkschaft als Vertragspartei erheben, wenn sie wirkliche und begründete Verantwortung tragen soll.

Wir sind bereit, Verantwortung zu übernehmen, wenn die Leiter der Industrie dieser Voraussetzung beitreten. Mit gelegentlichen sogenannten vertraulichen Mitteilungen und mit sogenannten Sachverständigengutachten inmitten

des Kampfes ist dabei allerdings nicht gedient; die Arbeiterschaft muß Vertrauen in diese Untersuchungen setzen können.

Der Gedanke, Vertrauen der Arbeitnehmer fortlaufend eingeschränkten Einblick in die Lage der Werke zu geben, entspricht doch durchaus der vielfach laut gewordenen Forderung nach stärkerer Publizität. Wirtschaften ist doch längst nicht mehr ausschließlich Privatsache; das Sozialprodukt muß mehr der gesellschaftlichen Kontrolle unterliegen. Man gebe uns diesen Einblick, damit wir die geforderte Verantwortung mit ruhigem Gewissen übernehmen können.

Angesichts der bevorstehenden Verwicklungen betone ich mit Nachdruck, daß es nicht nur eine Sorge um den Profit, sondern auch eine weit höhere Verantwortung gibt:

Die Verantwortung um die Menschheitskultur.

Riesenkämpfe — wie sie jetzt in Aussicht stehen — rufen eine maßlose Verschärfung der Gegensätze und eine Radikalisierung unseres sozialen Lebens hervor, die sich letzten Endes am bittersten an ihren Urheber rächen werden. Wir christlichen Arbeiter wollen keine Schuld an diesem Unheil haben, darum fordern wir Mäßigung und Verständigung und erwarten dasselbe ebenfalls vom Unternehmertum. Den Unternehmern kann man nur zurufen: Seid Euch dieser großen volks- und kulturpolitischen Verantwortung bewußt.

In der Lohnfrage haben die westdeutschen Eisenindustriellen bis jetzt kein Entgegenkommen gezeigt, was von dem Verhalten der Unternehmer in andern Bezirken der Groß-eisenindustrie schärfstens abweicht.



Siffarz

Der Schrei aus der Tiefe

In der Grobisenindustrie im Kölner Bezirk ist im Frühjahr d. J. eine Vereinbarung mit acht Pfennig Lohnerhöhung zustande gekommen. Dort beträgt zur Zeit der Lohn 86 Pfg. in der Stunde, in der Nordwestgruppe 78 Pfennig.

Just in diesen Tagen — am 12. Oktober — ist ebenfalls über den bayerischen Hüttentarif eine Verständigung erzielt worden. Der Ecklohn des Facharbeiters erhöht sich hier um fünf, der der ungelerten Arbeiter um vier Pfennig pro Stunde.

Das Angebot der Nordwestunternehmer vom 11. Oktober will „vollleistungsfähigen Arbeitern über 21 Jahren, die im Zeitlohn arbeiten und einen Stundenverdienst ohne soziale und sonstige Tarifzulagen unter 63 Pfg. haben, eine Erhöhung dieses Stundenverdienstes auf 63 Pfg. sichern.“

Man muß sich fragen, warum solche Angebote, die doch nur Scheinmanöver sind. Ernst sind sie wirklich nicht zu nehmen. Man überdenke nur einmal folgende Auswirkung: Der ledige Hilfsarbeiter würde im Lohn von 60 auf 63 Pfg. steigen. Der verheiratete Hilfsarbeiter hingegen — wenn er nur Kopfszulagen für die Frau erhält — nach wie vor auf nur 62 Pfg. stehen bleiben.

Kann man in Unternehmerkreisen wirklich damit gerechnet haben, daß dieses Angebot eine Verhandlungsbasis sei? Das Angebot, weitherzig angelegt, kommt bestenfalls 1500 bis 2000 Mann von einer Gesamtbelegschaft von rund 200 000 Mann zugute. Bestenfalls, denn der Begriff „vollleistungsfähig“ wird von den Leitern der Betriebe angelegt.

Über die Lage der Löhne im rheinisch-westfälischen Industriegebiet orientieren folgende Ziffern:

Die Tariflöhne für gelernte Vollarbeiter ohne Soziallöhne betragen nach der Statistik des Instituts für Konjunkturforschung im Mai 1928 im

	pro Schicht M je Stunde
Ruhrkohlenbergbau (Hauer)	9,60
Braunkohlenbergbau (Hauer, Rheinischer Bezirk)	89
Zementindustrie (Biedrum)	86
Ziegeleien (Rh.-Westf. Industriebezirk)	82
Baugewerbe (Rh.-Westf. Industriebezirk ohne Düsseldorf)	120
Chemische Industrie (Durchschn. aus den Bezirken Essen und Düsseldorf)	92,5
Papierindustrie (Köln)	96
Buchdruckgewerbe (Essen, Köln, Aachen)	117
Gas-, Wasser- und Elektrizitätsindustrie (Essen)	96
Brauindustrie (Rhld.-Westf.)	109
Textilindustrie (Wuppertal)	79,5
Schuhindustrie (Kleve)	83,5
Lederwarenindustrie (Essen, Köln, Aachen)	92
Schneidwarenindustrie (Solingen)	84
Möbelindustrie (Essen, Köln, Aachen)	114,5
Hingegen in der Grobisenindustrie (Rh.-Westf. Industriebezirk)	78
Eisenindustrie und Stahlwarenindustrie (durchschn. aus den Bezirken Siegerland, Hagen, Remscheid, Kronenberg)	75

Die Durchschnittsverdienste betragen nach der gleichen Quelle in der Hüttenindustrie für die Gesamtbelegschaft je Stunde 35,9 Pfg., in der weiterverarbeitenden Eisenindustrie für die Gesamtbelegschaft 30,2 Pfg.

Die Eisenpreiserhöhungen des ersten Halbjahres 1928 sind begründet worden mit den Mehrbelastungen, die aus der 1927 erfolgten Neuregelung der Löhne entstanden sein sollen. Diese Lohnsteigerung wird auf vier Prozent beziffert.

Die Eisenpreiserhöhung macht mehr aus als die Lohnerhöhung.

Diese Tatsache wird offenbar, wenn der Eisenabnehmer sie prüft. Ein Beispiel: Der Abnehmer von Form- und Monierisen zu Bauzwecken hat mit einem Grundpreis und mit sogenannten Ueberpreisen zu rechnen. Unterschiedlich sind ferner die Preise für Werks- oder Lagerlieferung. Der Grundpreis bei Werkslieferung betrug z. B. für Formeisen (L und U-

Eisen) frei Waggon Oberhausen bei Abnahme von 5—10 T. 1927 148 Mark, 1928 154 Mark. Zu diesen Grundpreisen kommen Ueberpreise, die je nach Art der Profile 3—15 Mark pro Tonne betragen.

Die Steigerung des Grundpreises ist 6 Mark gleich 4,05 Prozent.

Bei einer Abnahme von 30 Tonnen und mehr war der Grundpreis 1927 139 Mark, 1928 144 Mark. Die Steigerung ist auch hier 5 Mark gleich 3,6 Prozent.

Kommt aber die Lagerlieferung in Frage, so hat der Abnehmer mit folgender Preisstellung zu rechnen. Grundpreis frei Baustelle 1927 173 Mark, 1928 190 Mark.

Hier ist die Steigerung 17 Mark gleich 9,8 Prozent.

Demnach kann nicht behauptet werden, daß die Lohnerhöhung den Eisenindustriellen eine Belastung gebracht habe. Im Gegenteil, der Arbeitslohn ist nur ein Teil der Gestehungskosten. Die Erhöhung der Preise um den Grad der Lohnerhöhung bringt den Unternehmern höheren Gewinn, nämlich auch eine Erhebung für die übrigen Faktoren der Gestehungskosten.

Über die Wirkungen von Eisenpreiserhöhungen herrschen vielfach phantastische Vorstellungen. Eine Eisenpreiserhöhung müsse — so wird behauptet — mit Naturnotwendigkeit Erhöhung des gesamten Preisniveaus und eine Abdrosselung der Konjunktur zur Folge haben. Diese Darstellungen sind nicht selten maßlos übertrieben. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß manche Geschäftskreise diese Behauptung in so übertriebener Weise propagieren, um einen Deckmantel für die eigene ungerechtfertigte Preispolitik zu haben.

Leider nähren die Eisenerzeuger vor und während der Lohnbewegung diese Vorstellungen, um die Lohnforderungen der Arbeiter abzuwehren.

Alle Uebertreibungen sind vom Uebel, auch die von den Preistreibern, die von Kohle und Eisen herrühren sollen. Wie verhält es sich damit?

Zunächst die Feststellung, daß der Lebenshaltungsindex in Deutschland von 1926 bis 1928 von 139,8 auf 150,6, also um 10,8 Punkte gestiegen ist, während die Eisenpreise keinerlei Veränderung erfahren haben. Das Preisniveau ging also aufwärts, auch ohne Eisenpreiserhöhung.

Die Wirkungen einer maßvollen Eisenpreiserhöhung auf die Konjunktur und auf die allgemeine Preisgestaltung illustriert man am besten an Beispielen. Eine Buchdruckmaschine z. B. hat einen Anschaffungspreis von 70 000 Mark. Es werden zu derselben etwa 25 T. Eisen verwandt. Ob für die Herstellung dieser Maschine 25mal 5 Mark pro T., also 125 Mark, mehr an Eisen aufgewandt werden muß, spielt für das Objekt kaum eine Rolle.

Für die Wirkungen auf dem Baunarkt ein Beispiel: Für den solidesten Wohnungsbaun braucht man pro Kbm. umbauten Raum 3,8 Klg. Eisen. Ein Bauwerk in einer Größe von 100 000 Kbm. umbauter Raum würde demnach 380,0 T. Eisen aufnehmen. 100 000 Kbm. umbauter Raum im Wohnungsbaun sind ihrer Größe nach etwa 250 normalgroße Wohnungen. Ein solches Objekt hat einen Wert von 3,5 bis 4 Millionen Mark.

Wenn die Eisenpreiserhöhung vom Jahre 1928 für das Bauwesen pro T. — wie dargelegt — insgesamt 17 Mark betragen hätte, so würde der Mehraufwand für unmittelbares Baueisen bei einem wie vorhin besprochenen Objekt 380,0 Tonnen mal 17 Mark, also 6460 Mark betragen haben bei einem Gesamtprojekt von 3,5—4 Millionen Mark. Kann das die Konjunktur abdrosseln?

Es führt zu Ungerechtigkeiten, wenn die Preise eines Teiles oder auch Teile des Wirtschaftslebens über Gebühr niedrig gehalten werden, während man alle anderen üppig ins Kraut schießen läßt. Der deutsche Großhandelsindex stand am 26. September 1928 für Kohle auf 133,3, Eisen auf 127,9, hingegen für Textilien auf 154,4, Baumwolle auf 159,4 und Konsumgüter auf 175,5. Eisen liegt um rund 12 Punkte unter dem Gesamtindex, der auf 139,8 steht. Die Folgen davon werden auf die Arbeiterschaft der Eisenindustrie abgewälzt. Dagegen wenden wir uns, weil es ungerecht ist.

Karl Schmitz, 2. Verbandsvorsitzender.

# Um die Neugestaltung des gesetzlichen Arbeiterschutzes

## II. Betriebsgefahren

Wir begrüßen die Bemühungen, durch das Arbeiterschutzgesetz den Betriebsgefahren noch mehr als bisher entgegen zu wirken. Die Außenwelt macht sich gar keinen Begriff, mit welchen Gesundheitsgefahren der Arbeitnehmer dauernd bei seiner Berufsarbeit zu rechnen hat. Die Mitwelt horcht nur auf und bekundet für einige Zeit ihr Mitgefühl, wenn die Presse über ein größeres Betriebsunglück berichtet, etwa über ein Unglück am Hochofen oder über Schlagwetter im Bergbau, bei denen Duzende oder gar Hunderte von Arbeitern ums Leben kommen oder zu Krüppeln werden. Aber die größeren Unglücksfälle sind ja geringfügig an Zahl und Anzahl der betroffenen Arbeitnehmer gegenüber den Opfern, welche das Schlachtfeld der Arbeit Tag für Tag durch Einzelfälle fordert. Nach der Unfallstatistik sind im Jahre 1927 nicht weniger als 1 008 144 Verletzte und Berufserkrankte gemeldet worden. Davon wurden 62 369 entschädigt. Darunter fallen 5441 tödliche Unfälle. Es sind dies erschütternde Zahlen. In diesen kalten Ziffern kommt nicht das Leid und das Weh zum Ausdruck, von dem die Betroffenen in Mitleidenschaft gezogen wurden. Nach den Berechnungen des Vereins Deutscher Maschinenbauanstalten verursacht aber auch jeder Unfall den Berufsgenossenschaften im Durchschnitt einen kapitalisierten Schaden von etwa 4000 Mark. Das macht für die entschädigten Unfälle einen finanziellen Schaden von 249 Millionen Mark. Man kann daraus die volkswirtschaftlichen Nachteile erkennen, die uns durch die ungeheure Anzahl von Unfällen erwachsen. Gewiß hat die gesetzliche Unfallversicherung nach der materiellen Seite manche Not gelindert. Aber man tut der Arbeiterschaft Unrecht, wenn man ihr Rentenjügerei vorwirft. Jedem Arbeiter sind seine gesunden Glieder wichtiger als Geldentschädigung für die Verletzten. Frauen und Kinder verzichten auf Renten, wenn ihnen der Gatte und der Vater, der Ernährer, erhalten bleibt. Wichtiger als Rentengewährung nach dem Unfall ist eine **Vorbeugung** des Unfalls.

Der Gesetzesentwurf bringt in dieser Hinsicht gegenüber den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen Fortschritte. Er verpflichtet den Arbeitgeber, seinen Betrieb, die Arbeitsräume, die Maschinen, die Apparate und die Gerätschaften so einzurichten und zu unterhalten und den Arbeitsvorgang und die Beschäftigung so zu regeln, daß die Arbeitnehmer gegen Gefahren für Leben, Gesundheit und Sitten so weit geschützt sind, wie es die Art eines solchen Betriebes gestattet. Er hat für genügendes Licht, ausreichenden Luftraum und Luftwechsel, Beseitigen des Staubes, der Dünste, Gase und Abfälle und für Schutz gegen Feuergefahr zu sorgen. Der Arbeitgeber hat ferner in ausreichender Weise für gesundes Trinkwasser, Bedürfnisanstalten und Gelegenheit zum Waschen, zum Ankleiden und zur gesicherten und sachgemäßen Aufbewahrung der abgelegten Kleider zu sorgen. Soweit erforderlich, sind beheizbare Aufenthaltsräume und Gelegenheit zum Baden bereit zu stellen, auch Vorkehrungen für die erste Hilfeleistung bei Unfällen zu treffen. Dabei ist den Forderungen der Gesundheit, der Sitte und des Anstandes zu genügen. Hinsichtlich der letzteren Bestimmung halten wir eine klare Fassung insofern

für erforderlich, als in einer ganzen Anzahl der oben vorgesehenen Einrichtungen die Verpflichtung der Trennung nach Geschlechtern klar vorgeschrieben sein müßte. Entsprechend den Bedürfnissen müßte auch eine Verpflichtung auferlegt werden zur Bestellung sicherer Aufbewahrungsräume für Fahrräder, welche der Arbeiter benötigt, um zur Arbeitsstelle zu gelangen.

Das Gesetz schafft die Möglichkeit, daß Arbeitgebern, die sich gegen Jugendliche und weibliche Arbeitnehmer ihres Betriebes eines Verbrechens oder Vergehens wider die Sittlichkeit schuldig gemacht haben, die Beschäftigung solcher Arbeitnehmer dauernd oder für bestimmte Zeit untersagt werden kann. Der Reichsarbeitsminister oder die oberste Landesbehörde kann auch für Gewerbe oder für Arbeiten, die mit besonderen Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit verbunden sind, die Beschäftigung hinsichtlich ihrer Dauer beschränken oder von besonderen Bedingungen abhängig machen, und die Beschäftigung von Arbeitnehmern unter 18 und von weiblichen Arbeitnehmern über 18 Jahren auch untersagen.

Eine Neuerung bedeuten die Vorschriften über den Maschinenschutz. Diese Bestimmungen sind außerordentlich stark umstritten. Sie ermächtigen den Reichsarbeitsminister, im Einvernehmen mit dem Reichswirtschaftsminister, Vorschriften zu erlassen, wonach bestimmte Maschinen und Betriebseinrichtungen nur dann in den Verkehr gebracht und in Gebrauch genommen werden dürfen, wenn sie den von ihm festgesetzten Anforderungen zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter entsprechen. Natürlich können diese Bestimmungen nur Geltung haben für den Verkehr im Inlande. Sicherlich wären die gleichen Bestimmungen auch den Arbeitskollegen im Auslande zu gönnen. Da dort aber vielfach keine derartigen Schutzvorschriften bestehen, können wir es uns im Interesse unseres Exports nicht leisten, das Ausland zum Arbeiterschutz erziehen zu wollen. Wir müssen dies den dortigen Gewerkschaften und internationalen Abmachungen überlassen. Wenn wir eben die Maschinen nicht so liefern, wie sie der ausländische Besteller wünscht, dann würden solche vom übrigen Auslande bezogen werden, da ja niemand gezwungen ist, sie in Deutschland zu kaufen. Für das Inland ist aber auf einen möglichst vollkommenen Unfallschutz hinzuarbeiten.

Der Hauptgegner des gesetzlichen Maschinenschutzes ist der Verein Deutscher Maschinenbauanstalten. Er ist der Ansicht, daß die Maschinenunfälle im Verhältnis zur Gesamtunfallzahl eine geringe Rolle spielen und in stetiger Abnahme begriffen seien, obwohl die Zahl der Maschinen stark zunimmt. Natürlich sei eine absolute Unterbindung der Maschinenunfälle ausgeschlossen. Die beabsichtigte Methode, durch Verordnung den Maschinenschutz zu regeln, steht im Widerspruch zum Wesen der Maschinentchnik. Für Maschinen gleichen Zwecks gäbe es fast immer verschiedenartige Konstruktionen, je nachdem, von welchen besonderen Erfahrungen man bei der konstruktiven Gestaltung ausgeht. Die Betriebsverhältnisse und die Unfallgefahren seien dementsprechend verschieden und damit aber auch die Gefahrabwehrmaßnahmen bzw. die Maschinenschutzvorrichtungen.



Nördlingen

Aus diesem Grunde könnten die meisten Schutzbestimmungen nur allgemein gehalten werden, müßten von vornherein mit der Möglichkeit von Ausnahmen rechnen und könnten häufig nur die zu lösende Sicherungsaufgabe kennzeichnen. Für die berufsgenossenschaftlichen Vorschriften gelte allgemein der Grundsatz: „Jede andere dem gleichen Zweck in gleichem Maße erfüllende Ausführung, als die in den Bestimmungen genannte ist statthaft“, weil jeder Sachverständige wisse, daß in der Praxis Ausnahmen nicht vermieden werden können. Bindende allgemein behördliche Verordnungen könnten diesen Notwendigkeiten nicht Rechnung tragen. Er befürchtet wirtschaftliche Schädigungen, vermutet eine größere Schwerefalligkeit und schließlich Haftbarmachung der Maschinenhersteller, wenn bei ungenügender Durchführung der gesetzlichen Vorschriften Unfälle entstehen. Er glaubt, besser zum Ziel zu gelangen, durch eine freiwillige Verständigung und Erziehung der Hersteller der Maschinen mit Hilfe der Berufsgenossenschaften und der Arbeitsgemeinschaft für Unfallverhütung. Diese Arbeitsgemeinschaft setzt sich aus Vertretern der Berufsgenossenschaften, der Gewerbeaufsicht, den Maschinenherstellern, den Maschinenverbranchern und den Gewerkschaften zusammen. Unser Christlicher Metallarbeiterverband beteiligt sich regelmäßig an den Verhandlungen durch einen Vertreter in dieser Arbeitsgemeinschaft und hat auch an der bisherigen Aufstellung der Unfallverhütungsvorschriften mitgewirkt.

Wir als Metallarbeiter können uns am ersten ein objektives Urteil über das Ausmaß des Maschinenschutzes gestatten. Als Maschinenbauer haben wir alles Interesse daran, daß dem Maschinenbau keine unnötigen Erschwerungen aufgebürdet werden. Als Benutzer der Maschinen sind wir uns aber auch bewußt, daß alles nur Mögliche getan werden muß, um die Unfälle zu verhüten bzw. zu mindern. Wir erkennen die bisherigen Leistungen der Arbeitsgemeinschaft für Unfallverhütung durchaus an. Dieselbe hat durchaus ersprießliche Arbeit geleistet. Trotz aller Anerkennung der bisherigen Leistungen müssen wir aber auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen doch einem verstärkten Schutz das Wort reden. Es ist leider nicht so, daß in unserem wirtschaftlichen Leben der Mensch im Mittelpunkt steht, sondern das Kapital. Das Gewinninteresse verleitet dazu, auf Kosten der Gesundheit der Menschen den Unfallschutz zurückzustellen. Um einen Geschäftsabschluß zustande zu bringen und irgendeiner Konkurrenz zu begegnen, werden die Notwendigkeiten des Unfallschutzes in vielen Fällen zurückgestellt. Bei einer solchen kapitalistischen Einstellung können wir nicht darauf verzichten, uns die gesetzliche Hilfe zu sichern. Die Menschenleben und die Erhaltung der Arbeitskräfte sind zu wertvoll, um uns auf den Beratungsweg und gute Ermahnungen allein verlassen zu können,

sondern es müssen die Mittel für eine Unfallverhütung angewandt werden, die für eine Unfallverhütung am erfolgreichsten sind.

Der Gesetzentwurf sieht vor, daß das zuständige Arbeitsaufsichtsamt dem Unternehmer vorschreiben kann, welchen Anforderungen die Maschinen und Betriebseinrichtungen dieses Betriebes zu entsprechen haben. Hierbei sind die von der Arbeitsgemeinschaft für Unfallverhütung etwa aufgestellten Richtlinien zu beachten. Das Arbeitsaufsichtsamt kann aber von diesen Richtlinien auch abweichen, muß aber dann vor deren Erlass der Arbeitsgemeinschaft Gelegenheit zur Äußerung geben. Widerspricht diese, so trifft der Reichsarbeitsminister durch Vermittlung der Landesbehörde eine endgültige Entscheidung.

Soweit nun der Weg dieser Einzelanordnungen nicht ausreichend erscheint, um Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer zu schützen, kann der Reichsarbeitsminister im Einvernehmen mit dem Reichswirtschaftsminister und mit Zustimmung des Reichsrats für bestimmte Arten von Maschinen und Betriebseinrichtungen allgemeine Vorschriften einschlägiger Art erlassen. Auch er hat vor dem Erlasse der Verordnung die Arbeitsgemeinschaft für Unfallverhütung zu hören. Da diese auf Grund freiwilliger Verständigung zustandegekommene Arbeitsgemeinschaft nun in diesem Gesetz verankert werden soll, hat der Reichsarbeitsminister das Recht, hinsichtlich ihrer Zusammensetzung und Tätigkeit, bestimmte Anforderungen zu stellen.

Der Reichsrat hat durch diese Fassung des Gesetzes dem Wunsche des Maschinenbaues in etwa Rechnung getragen, indem er allgemeine Verordnungen erst dann für zulässig erklärt, wenn die Einzelanordnung nicht zum Ziele führt. Der Erlass allgemeiner Verordnungen wird nunmehr nur in Frage kommen, wenn der Kreis der Hersteller und Lieferer, die durch eine Verfügung getroffen werden sollen, zu groß ist oder nicht von vornherein feststeht, oder wenn es geboten erscheint, bewährte Schutzvorrichtungen überall gleichmäßig zu verlangen. Der Instanzenweg bei der einzelnen Anordnung erscheint aber noch reichlich kompliziert. Im großen und ganzen kann man sich aber mit dieser Regelung einverstanden erklären. Besondere Erschwerungen für den Maschinenbau sehen wir nun nicht mehr, da natürlich jede einzelne Verordnung nur im Benehmen mit den Berufsgenossenschaften und den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer erlassen wird. Ueberdies ist zu jeder allgemeinen Verordnung die Zustimmung des Reichswirtschaftsministers erforderlich, und der wird schon dafür Sorge tragen, daß die wirtschaftlichen Belange nicht zu kurz kommen.

M. Kreil, M. d. R. W. R.

## Lohnfragen in der Weiterverarbeitungs-Industrie des Saargebiets

Daß Lohnforderungen im Saargebiet in beschleunigtem Tempo erledigt werden, kann man wirklich nicht behaupten. Im Gegenteil, diese Kolonie des Völkerbundes und Versuchsobjekt des internationalen Arbeitsamtes wo nebenbei noch daß saarländische Arbeitsamt unter dauernder Führung früher sozialistischer Gewerkschaftsführer steht, kann sich des traurigen Ruhmes erfreuen, gegenüber dem Reiche recht niedrige Löhne zu zahlen und außerdem die Arbeiterschaft monatelang auf notwendige Lohn erhöhungen warten zu lassen.

Wenn nun nach langen Verhandlungen gegen den Widerstand des internationalen Unternehmertums und der Auorganisierten in der Schwerindustrie die Bewegung mit einem vollen Erfolg der Gewerkschaften beendet wurde, (sogar die kommunistische sogen. „Arbeiterzeitung“ mußte dies zugestehen), nicht zuletzt durch das Vorgehen des Christlichen Metallarbeiterverbandes, so scheinen nun die deutschen Unternehmer in der weiterverarbeitenden Eisenindustrie den Ansländern in der Schwerindustrie zeigen zu wollen, wie man Lohnbewegung verschleppt. Die Möglichkeit aber liegt nun doch vor, daß man sich auf dieser Seite „errt“. Auf jeden Fall steht eins fest, „die Geduld der organisierten Arbeiterschaft ist zu Ende“, aber endgültig. Dies möchten wir besonders als Christlicher Metallarbeiterverband den Herren Unternehmern flüsteren.

Gewiß, jeder vernünftige, denkende Wirtschaftler, zu denen sich die Führer des Christlichen Metallarbeiterverbandes im Saargebiet vielleicht eher zählen dürfen, als der Inhaber mancher „Inflationsquetsche“, weiß, daß die Verhältnisse für die Werke der weiterverarbeitenden Eisenindustrie im Saargebiet alles andere als einheitlich sind. Daß es Betriebe gibt, denen vielleicht überhaupt nicht mehr zu helfen ist, auch dann nicht, wenn die Belegschaft auf die so dringend notwendige Lohnhöhung verzichten würde und weiter hungerte. Daß auf der anderen Seite aber auch Werke sehr gut beschäftigt sind und nicht immer, wie man den Gewerkschaftsführern erzählen will, zu Verlustpreisen arbeiten.

An diesen Zuständen, wie sie im Saargebiet herrschen, aber hat, die Arbeiterschaft keine Schuld, und muß es entschieden ablehnen, die Folgen in Form von Hungerlöhnen zu tragen.

Alle diese Schwierigkeiten sind den Gewerkschaften im Saargebiet bekannt, obwohl seitens der Werke noch nicht das geringste getan wurde, um in gemeinsamer Arbeit diese Schwierigkeiten zu beseitigen. Daß dieses Verhalten nicht geeignet ist, das Vertrauen in die Angaben der Unternehmer zu befestigen, muß einleuchten.

Nun gibt es neben den Schattenseiten aber auch Lichtseiten. Die maßgebenden Werke der weiterverarbeitenden Eisenindustrie

haben, abgesehen von dem allerdings nicht allzu hohen Versand nach Deutschland, ein nicht schlechtes Auslandsgeschäft. Mit ihren Qualitätsarbeitern waren die Werke bis jetzt noch immer in der Lage, auch verlustlose Aufträge hereinzuholen.

Wenn dies oft schwer war gegenüber dem weit höheren Löhnen zahlenden reichsdeutschen Konkurrenten, so zeigt dies, daß auf keinen Fall die Lohnverhältnisse der saarländischen weiterverarbeitenden Eisenindustrie die Konkurrenzfähigkeit erschweren.

Aus diesen und auch noch gewissen anderen, nicht auf wirtschaftlichem Gebiete liegenden Gründen muß das ablehnende Verhalten der Unternehmer in der Lohnfrage als direkt eigenartig bezeichnet werden.

Erst nach Anrufung des amtlichen Schlichtungsausschusses bequamen sich die Unternehmer zu einer Aussprache mit den Ge-

werkschaften. In dieser am 11. Oktober stattgefundenen Sitzung erklärten sich die Unternehmer bereit, nach einer noch im Laufe des Monats stattfindenden Vollversammlung der Fachgruppe, am 31. d. M. in Verhandlungen einzutreten über eine Erhöhung der Stundenlöhne und Erhöhung der Effektivdienste. Ob es zu einer Einigung und Abschluß eines neuen Lohntarifes kommt, hängt nun ab vom Entgegenkommen der Unternehmer und dem Verhalten der Unorganisierten. Beiden letztere weiter auf Seite der Unternehmer stehen, sind die Dinge schwierig. Hoffentlich sehen auch alle unsere Mitglieder diese Gefahr und führen die Unorganisierten dem Christlichen Metallarbeiterverband Deutschland zu. Auch in der weiterverarbeitenden Eisenindustrie wird es dann besser als bisher vorwärts gehen. (c.-k.)



# Umschau



## Josef Joos,

der bekannte Parlamentarier und Führer der kath. Arbeitervereinsbewegung, beging am 20. Oktober den Gedenktag seiner 23jährigen Tätigkeit an der „Westdeutschen Arbeiterzeitung“. Ein seltenes Jubiläum der Zeit nach, mehr aber noch im Hinblick auf die Summe des Geleisteten. Die Zeitspanne sah den Aufstieg der kath. Arbeitervereinsbewegung, ihr Ringen um tiefe Ziele und weite Forderungen, sie sah die enge Kampfgenossenschaft zwischen katholischen Arbeitervereinen und christlichen Gewerkschaften, sie sah den inneren und äußeren Aufstieg der Arbeiterschaft überhaupt. An alledem hat Joos sein gerüttelt Teil Arbeit mitgeleistet. Und wenn es hier und da Meinungsverschiedenheiten gab, so höchstens über Form und Weg, nie jedoch über das gemeinsame Ziel. Und das ist ein erfreulicher und stolzer Gedanke, daß die innere Einheit zwischen konfessioneller Standesbewegung und christlichen Gewerkschaften ernsthaften Erschütterungen nie ausgesetzt war.

Unser Christlicher Metallarbeiter-Verband beglückwünscht Kollegen Joos herzlich zu seinem Ehrentage und hofft und wünscht, daß seine wertvolle und vor allem versöhnend wirkende Kraft der christlichen Arbeiterbewegung noch lange erhalten bleiben möge. W.

## Die „Mitropa“ gegen die Lohnforderungen der Metallarbeiter

Eine wie große Rolle die Beeinflussung der öffentlichen Meinung im einseitigen Unternehmerinteresse spielt, davon legen nicht nur die Wirt-

schaftszeitungen, sondern vor allem auch illustrierte Blätter, ja selbst Magazine Zeugnis ab. Nun begibt sich auch die „Mitropa-Zeitung“, das Blatt der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-A.G., auf die Pfade bestimmter Scharfmachereien. In Heft 237, Ausgabe Köln, lesen wir folgenden Passus:

Wenn man die neue Lohnforderungswelle in der Eisen-, Wert- und Textilindustrie usw. sich entwickeln sieht, ohne daß von offiziöser Seite nachdrücklichste Schritte zur Festhaltung des jetzigen Lohnstatus unternommen werden, so fragt man sich mit Recht, wohin, wenn man den Dingen freien Lauf läßt, dies führen soll. Ist doch bei weiter wachsender Teuerung keiner der Gewinner, sondern jeder der Verlierer. Und was ist die in der Teuerung sich ausdrückende Geldentwertung anderes als eine Verarmungserscheinung? Es fehlt, wie man bei uns treffend bemerkt hat, nicht an Leistung. Es fehlt vielmehr an Leitung!

Das nennt man liebenswürdige Unterstützung der Unternehmenseite durch ein Institut, das täglich auf unseren Staatsbahnen läuft. Sich mit der „Mitropa“ auseinanderzusetzen über solche Fragen, halten wir für unangebracht, wir möchten ihr nur den guten Rat geben, bei ihrem Metier zu bleiben, nämlich für Bettwäsche und gutes und billiges (!!!) Essen zu sorgen und sich nicht um Dinge zu kümmern, von denen sie wirklich nichts versteht. Aber auch die „Mitropa-Ztg.“ bietet einen neuen Beweis dafür, daß die Beeinflussung des Publikums zu einseitiger Stellungnahme selbst bis in den Speisewagen gedrungen ist. Die Arbeiterschaft mag daraus lernen, ihre Presse um so besser zu unterstützen, damit sie erfolgreich gegen solche Auslassungen vorgehen kann. . . .

## Lockruf des Goldes

Jack London.  
VIII.

Sie waren an diesem Tage sechzehn Stunden gefahren, die Hunde waren jetzt sogar zu müde, um sich zu raufen, und Kama hatte die letzten Meilen kaum noch folgen können; aber schon um sechs Uhr am nächsten Morgen war Daylight zur Weiterfahrt bereit. Um elf waren sie am Fuße des White Horse, und diese Nacht sah sie jenseits des Bor Cannon lagern, die letzte schlimme Flußstrecke im Rücken und die Eeendreie vor sich.

Aber deshalb ließ Daylight nicht nach. Weiter ging es: zwölf Stunden am Tage, sechs im Helligkeit und sechs in der Dunkelheit. Drei Stunden brauchten sie, um zu kochen, das Geschirr nachzusehen, das Lager aufzuschlagen und abzubrechen, und die übrigen neun Stunden schliefen Hunde und Männer wie die Toten. Kamas eiserne Gesundheit war erschüttert. Tag für Tag wurde sie mehr von der furchterlichen Arbeit untergraben. Tag für Tag verbrauchte er mehr von seiner Kraftreserve. Seine Bewegungen wurden langsamer, seine Muskeln verloren die Spannkraft, und er wurde immer schlaffer. Aber er arbeitete stoisch weiter, ohne zu klagen. Daylight hatte eingefallene Wangen und war müde. Man sah es ihm an, aber mit der gleichen Schnelligkeit ging es weiter, immer weiter, unablässig weiter. Nie war er dem Indianer gortähnlicher erschienen, als in diesen letzten Tagen ihrer Wanderung nach dem Süden. Daylight war stets an der Spitze und eilte vorwärts mit einer Schnelligkeit und Ausdauer, die Kama sich nie hatte träumen lassen, und der immer schwächer werdende Indianer wachte über ihn.

Es kam die Zeit, da Kama nicht mehr vorausgehen und den Weg bahnen konnte, und es war der beste Beweis, wie mitgenommen er war, daß er Daylight den ganzen Tag die harte Schneeschuharbeit allein leisten ließ. Sie überschritten nun die lange Eeendreie von Marsh bis Lindermann und begannen, den Chilkoot zu erklimmen. Eigentlich hätte Daylight in der Dämmerung sein Lager auf dem höchsten Punkt des Passes aufschlagen müssen, aber er fuhr weiter bis nach Sheep Camp hinunter, während hinter ihm ein Schneesturm tobte, der ihn vierundzwanzig Stunden verspätet haben würde.

Diese letzte gewaltige Anstrengung brach Kamas Kräfte völlig. Am

Morgen konnte er nicht mehr weiter. Als er um fünf geweckt wurde, erhob er sich mit Beschwer, stöhnte und sank wieder zurück. Daylight verrichtete seine eigene und Kamas Arbeit, schirrte die Hunde an, und als alles zum Aufbruch bereit war, lud er den hilflosen Indianer, in alle Schlaffäcke gewickelt, auf den Schlitten. Die Bahn war gut, es war das letzte Stück Weg, und er sauste mit den Hunden in voller Fahrt durch den Dyea Canon und über den festgetretenen Weg, der zur Dyea-Station führte. Und in voller Fahrt, mit dem stöhnenden Kama auf dem Schlitten, während Daylight jeden Augenblick beiseite springen mußte, um nicht unter die Rufen zu kommen, hielten sie ihren Einzug in Dyea.

Seinem Versprechen getreu machte Daylight dort kein Halt. In einer Stunde war der Schlitten mit Proviant und Post beladen, ein frisches Hundegespann angeschirrt und ein neuer Indianer engagiert. Von der Ankunft bis zu dem Augenblick, da Daylight zur Abreise bereit da stand, hatte Kama kein Wort gesprochen. Nun schüttelten sie sich die Hände.

„Du machst den verdammten Indianer tot,“ sagte Kama, „savvy, Daylight? Du machst ihn tot!“

Er braucht jedenfalls nur bis Pelly zu halten,“ lachte Daylight.

Kama schüttelte zweifelnd den Kopf und drehte ihm den Rücken zu — das war sein Abschied.

Daylight überschritt den Chilkoot noch am selben Tage und stieg in Dunkelheit und Schneegestöber die fünfhundert Fuß zum Krater-See hinab, wo er übernachtete. Es war ein kaltes Lager, hoch über der Baumgrenze, und er hatte kein Brennholz auf den Schlitten geladen. In der Nacht fielen drei Fuß Schnee und als sie sich an dem finsternen Morgen herausgegeben hatten, veruchte der Indianer zu desertieren. Er hatte genug davon, mit einem Manne zu reisen, der seiner Ansicht nach verrückt sein mußte. Aber Daylight überredete ihn recht unsanft zum Bleiben, und sie fuhrten weiter über den Deep und den Long Lake, und erreichten schließlich die ebene Fläche des Linderman Lakes.

Es war dieselbe mörderische Fahrt wie auf der Herreise, und der Indianer hielt nicht so gut stand wie Kama. Aber auch er klagte weder, noch veruchte er ein zweites Mal davonzulaufen. Er tat sein Bestes und sagte nur, daß er sich Daylight in Zukunft wohl vom Leibe halten wollte. Ein Tag nach dem andern verging im Wechsel von Helligkeit, Dämmerung und Nacht, schneidender Kälte und Schneestürmen, aber in den langen Stunden wuchs die Zahl der zurückgelegten Meilen.

# Verbandsgebiet

Dortmund. Eine vor kurzem stattgefundenen Versammlung des Christlichen Metallarbeiter-Verbandes nahm den Bericht des Verbandstages entgegen. Einleitend begrüßte der Leiter der Versammlung, Kollege H a s e, den Referenten, Herrn Landtagsabgeordneten Schamer, Hamm. Er sei als Mitglied des Metallarbeiter-Verbandes unser besonderer Freund und deshalb besonders herzlich willkommen.

Landtagsabgeordneter Schamer sprach dann in einem eingehenden und begeisternden Referat über den Verbandstag.

Kollege Hase dankte herzlich dem Referenten für seine alles Wichtige umfassenden Ausführungen und machte die Versammlung sodann noch mit der vom Verbandstag neu eingeführten Altersinvalidenunterstützung bekannt. Der Verband vertrete hiermit den Standpunkt, die Sorge um das Alter und die Invaliden sei nicht nur Sache des Staates, sondern auch die Selbsthilfe müsse hier mitwirken. Der Christliche Metallarbeiter-Verband habe deshalb eine großzügige Altersinvalidenunterstützung für seine Verbandsmitglieder geschaffen, wonach von 12jähriger Mitgliedschaft an monatliche Renten von 22 Mark bis 42 Mark gezahlt werden, darüber hinaus rechne er allen Mitgliedern die von 1902 bis 1926 igeleisteten Beiträge mit 25 Prozent als heutige Vollbeiträge an. Mitglieder, die dem Verbandsverband vor dem 1. Januar 1902 beigetreten sind, erhalten am Auszahlungstage die Unterstützungssätze der ersten Unterstützungsstufe ihrer Beitragsklasse.

Auch diese Einrichtung zeige wiederum, daß der Christliche Metallarbeiter-Verband in jeder Hinsicht seinen Mitgliedern helfen wolle. Die anschließende Diskussion zeigte volles Verständnis für die segensreiche Tätigkeit des Verbandes und die großzügigen Arbeiten des Verbandstages im Interesse der Metallarbeiterschaft. Aus den Ausführungen der Diskussionsredner klang immer wieder heraus, daß jeder sein möglichstes tun wolle in der Werbung neuer Mitglieder für den Christlichen Metallarbeiter-Verband.

Saarbrücken. Nachdem die 12. Generalversammlung des Christlichen Metallarbeiterverbandes neue und bedeutsame Richtlinien für die Arbeiten der Ortsgruppen und Mitglieder aufgestellt hat, fand am Sonntag, dem 7. Oktober, eine außerordentliche Generalversammlung der Ortsverwaltung Saarbrücken statt, um zu den aufgeworfenen Fragen Stellung zu nehmen. Folgende Tagesordnung war daher aufgestellt: 1. Bericht der Delegierten über die 12. Generalversammlung, 2. Unsere Herbst- und Winterarbeit; a) Agitation, b) Vortrags- und Bildungsabende, c) Jugendarbeit, 3. Sterbekassensatzung und Ortsstatut.

Zu Punkt 1 referierten die Kollegen Habelitz und Jung in muster-gültiger, klarer und übersichtlicher Weise. Großen Beifall ernteten die Kollegen für ihre interessanten Ausführungen.

Punkt 2 und 3 behandelte Kollege Steinacker. Auch die Diskussion, an der sich eine Reihe Kollegen beteiligten, war sehr anregend. Die Beschlüsse und Anregungen fanden ihren Niederschlag in einstimmig angenommenen Richtlinien.

Zum Schluß (1.30 Uhr) dankte der Vorsitzende Steinacker nochmals den Referenten Habelitz und Jung sowie allen Teilnehmern. Auch dankte er

allen Mitarbeitern, die sich im Laufe des Jahres dem Verband zur Verfügung gestellt hätten, und er sprach die Hoffnung aus, daß sich die Zahl der Mitarbeiter immer noch steigern möge. Das Ortsstatut und die Sterbekassensatzung werden noch veröffentlicht werden. Steinacker.

Ludwigshafen. Unter dem Vorsitz des Verwaltungsvorstandes Adolf Stich fand am Sonntag, dem 30. September, im „Kodensteiner“ in Speyer die Spätjahrskonferenz des Christlichen Metallarbeiterverbandes der Geschäftsstelle Ludwigshafen a. Rhein unter starker Beteiligung statt. Es waren 25 Ortsgruppen durch 43 Delegierte vertreten. Die Veranstaltung hat den Zweck zur Orientierung über den Stand und das Ziel der Verwaltungsstelle. Es galt ferner Rückschau und Ausschau zu halten über die Aufgaben der Verbandsfunktionäre für die kommende Zeit. Den Geschäftsbericht für das zurückliegende Jahr erstattete der Geschäftsführer der Verwaltungsstelle, Gewerkschaftssekretär Schwarz. Ausgehend von der letzten Tagung im vorigen Jahr in Frankenthal entledigte er sich seiner Aufgaben in einem längeren Referat. Die Mitgliederzahl ist seit 1. Oktober 1927 um 233 Mitglieder gestiegen. Die Zahl der verkauften Beitragsmarken betrug 54 225. Der Beitragsdurchschnitt im Monat war 4,4 Beitragsmarken.

Die Berichterstattung erstreckte sich dann ferner noch auf das Tarifwesen (die Geschäftsstelle ist an fünf Industrie-Tarifverträgen beteiligt), sowie über weitere gewerkschaftliche Angelegenheiten. An das Referat schloß sich eine sehr lebhaft ausgeführte Diskussion an, an der selbst Valentin Graber, Korheim; Weikenmeier, Speyer; Bisson, Bellheim; Hardt, Neustadt; Klein, Friesenheim; Kieser, Speyer; Groß, Neustadt; Stich, Ludwigshafen und Neumann Mundeheim. Kein Miston störte das einmütige und wirklich kameradschaftliche Verhältnis zwischen Führung und Mitgliedschaft.

Herr Arbeitersekretär Karl Rauch von Ludwigshafen begrüßte in einer längeren Ansprache die Konferenzteilnehmer im Namen der kath. Arbeitervereine, wobei er das gute und ersprießliche Zusammenarbeiten zwischen katholischen Arbeitervereinen und dem Christlichen Metallarbeiterverband betonte. Konfessionelle Arbeitervereine und christliche Gewerkschaften gehören zusammen. Es sind 2 Arme an einem Körper. Er wünschte der Konferenz guten Verlauf und den besten Erfolg.

Nach einstündiger Pause und einem gemeinsamen Mittagessen erstattete der Generalversammlungsdelegierte, Herr Stich, Ludwigshafen, Bericht über den glänzenden Verlauf der 12. Verbands-Generalversammlung in Saarbrücken. Den Höhepunkt der schönen Tagung bildete ein längerer Vortrag des Verbandskollegen Gewerkschaftssekretär P o r c h, Kaiserslautern, über „Unsere Aufgaben in Gegenwart und Zukunft“.

Der Geschäftsführer Kollege Schwarz dankte am Schluß allen Vorständen, Kassierern und Vertrauensleuten, sowie allen Mitarbeitern für die treue Unterstützung in allen Angelegenheiten. Vorwärts und Aufwärts ist das Ziel. Mit einem begeisternden Hoch auf den Christlichen Metallarbeiterverband schloß er nach 5½stündiger Beratung die 10. Geschäftsstellenkonferenz mit dem Arbeitergruß: „Gott segne die christliche Arbeit.“

Schwarz.

Doch am Fifty Mile erlitten sie einen Unfall. Beim Ueberschreiten einer Eisbrücke brachen die Hunde ein und wurden unter dem Eis vom Strom fortgerissen. Die Stränge, die das übrige Gespann mit dem letzten Hunde verbanden, rissen und sie sahen sie nicht wieder. Ihnen blieb nur ein einziger Hund, und Danlight mußte sich selbst und den Indianer vor den Schlitten spannen. Aber bei solcher Arbeit kann ein Mann nicht einen Hund ersetzen, und hier sollten zwei Männer die Arbeit von fünf Hunden leisten. Nach der ersten Stunde entlastete Danlight den Schlitten. Hundefutter, das Reiterbeißel und alles Ueberflüssige wurden fortgeworfen. Infolge der Ueberanstrengung zerriss sich der Hund am nächsten Tage eine Sehne und wurde völlig unbrauchbar. Danlight erschöpfte ihn und ließ den Schlitten zurück. Auf seinen Rücken lud er hundertsechzig Pfund Post und Proviant, und auf den des Indianers hundertfünfundzwanzig Pfund. Rückichtslos wurde alles Ueberflüssige weggeworfen. Der Indianer war entsetzt, als er sah, wie Danlight jedes Pfund wertloser Poststücken sorgfältig aufbewahrte, während Bohnen, Linsen, Eier, Zeller und alle Reiterbekleidung über Bord gingen. Sie behielten nur einen Schlaffack für jeden, ein Beil, einen Blechimer und eine ganz kleine Ration von Speck und Mehl. Den Speck konnten sie roh essen, und wenn das Mehl in heißem Wasser verrührt wurde, gab es immerhin eine kräftige Mahlzeit. Sogar die Flinten und der letzte Munitionsvorrat wurden zurückgelassen.

Und so legten sie die zweihundert Meilen bis Seltirk zurück. Danlight wanderte früh und spät, und die Stunden, die früher zum Aufschlagen des Lagers und zur Fütterung der Hunde verwendet worden waren, wurden nun zum Marschieren gebraucht. Nachts krochen sie, in ihre Schlaffäcke gehüllt, an einem kleinen Lagerfeuer zusammen, tranken Mehlsuppe und spießten Speck auf kleine Holzstäbchen und rauchten ihn auf; und in der Finsternis des Morgens erhoben sie sich, luden wortlos ihre Lasten auf den Rücken, rückten die Riemen zurecht und zogen weiter. Die letzten Meilen vor Seltirk mußte Danlight den Indianer, ein hohlwangiges, hageres Gespenst, vor sich her treiben: er wäre sonst am Wege liegen geblieben oder hätte seinen Teil der Post im Etich gelassen.

In Seltirk wurde das alte Hundegespann, das jetzt frisch und in guter Verfassung war, vor einen anderen Schlitten gespannt, und noch derselbe Tag sah Danlight, als wäre es die natürlichste Sache von der Welt, abwechselnd mit dem Le Barge-Indianer, der sich schon auf der Hinreise angeboten hatte, am Steuer. Danlight war jetzt zwei Tage hinderten ihn, die beiden Tage bis Forty Mile einzuholen. Aber hier hinderten ihn, die beiden Tage bis Fort Mile einzuholen. Aber hier kam ihm das Wetter zu Hilfe. Eine lang anhaltende starke Kälteperiode schien im Anmarsch zu sein. Er rechnete bestimmt mit ihr und verminderte den Proviant für Hunde und Menschen. Die Männer in Forty Mile schüttelten warnend die Köpfe und fragten, was er tun wolle, wenn das Schneegestöber anhielte.

„Die Kälte kommt sicher,“ lachte er und zog getrost weiter.

Der Schlittenverkehr zwischen Forty Mile und Circle City war diesen Winter schon lebhaft gewesen und der Weg daher gut gebahnt. Und die Kälte kam und hielt an, und bis Circle City waren es nur zweihundert Meilen. Der Le Barge-Indianer war ein junger Mann, voller Stolz und Zuversicht. Freudig hielt er mit Danlight Schritt und träumte sogar in der ersten Zeit davon, den Weißen auszustechen. Die ersten hundert Meilen wartete er darauf, Zeichen von Müdigkeit bei Danlight zu sehen, und wunderte sich, als sie ausblieben. Während der zweiten hundert Meilen wurde er selbst müde, aber er biß die Zähne zusammen und hielt aus. Und immer weiter ging es — bald war Danlight am Steuer, bald ruhte er sich auf dem dahinfliegenden Schlitten aus. Am letzten Tage, der klarer und kälter als je war, hatten sie glänzende Bahn und legten siebzig Meilen zurück. Es war zehn Uhr abends, als sie den Abhang hinauffahren und durch die Hauptstraße von Circle City flogen, und der junge Indianer, obwohl er an der Reihe war, sich auszuruhen, sprang ab und lief hinter dem Schlitten her. Es war ehrliche Prahlerei, und verzweifelt gegen seine Schwäche ankämpfend, rannte er jetzt, was das Zeug hielt.

(Fortsetzung folgt.)

# Wirtschaft-Technik

Nummer 14

Duisburg, den 27. Oktober 1928

Nummer 14

## L. Z. 127, ein Großwerk deutscher Arbeit

In den nachfolgenden Aufsätzen möchten wir unseren Kollegen einen kleinen Überblick geben über die „internen“ Angelegenheiten des neuen Zeppelin „L. Z. 127“, von denen man im allgemeinen weniger liest, die aber besonders für die Metallarbeiter, die ja hervorragend an diesem Bau mitgewirkt haben, besonders interessant sein dürften.

Das in der großen Bauhalle der Werft des Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen in den Jahren 1927/28 erbaute „L. Z. 127“ ist das 117. Luftschiff, welches seit 1900 auf den verschiedenen Zeppelin-Werften gebaut wurde. Die Unstimmigkeit in der Bau Nummer mit der Zahl der wirklich gebauten Schiffe beruht darauf, daß bei Kriegsende eine Anzahl von Luftschiffen, die bereits im Bau waren, nicht mehr fertiggestellt werden konnten, aber schon Bau Nummern trugen, und daß einige andere bereits weitgehend durchgeführte Entwürfe überhaupt nicht in die Werkstatt kamen, da sie inzwischen als überholt gelten mußten. Das jetzt vollendete Luftschiff, welches den Namen „Graf Zeppelin“ führt, ist das größte seither gebaute Zeppelinluftschiff und bis zur Fertigstellung der beiden in England auf Stapel liegenden Luftschiffe R 100 und R 101, die etwa im Frühjahr 1929 erfolgen dürften, heute das größte Luftschiff überhaupt. Es ist als Verkehrsluftschiff für großen Fahrtbereich konstruiert und besitzt Einrichtungen zur Beförderung von 20 Fahrgästen auf langen Reisen, sowie einer größeren Menge von Fracht, Post und Gepäck, das heißt einer gesamten Nutzladung von 15 000 Kilogramm, welche mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 100 bis 110 Kilometer in der Stunde über eine Strecke von etwa 10 000 Kilometer (ohne Berücksichtigung der jeweiligen Wetterverhältnisse) in ununterbrochener Fahrt befördert werden kann. Die Aufgabe des neuen Luftschiffes wird es zunächst sein, die Brauchbarkeit des Großluftschiffes Zeppelinscher Bauart für die wirtschaftliche Bewältigung größerer Reisestrecken, d. h. für den transatlantischen Schnelldienst, durch entsprechende Fahrten zu erweisen.

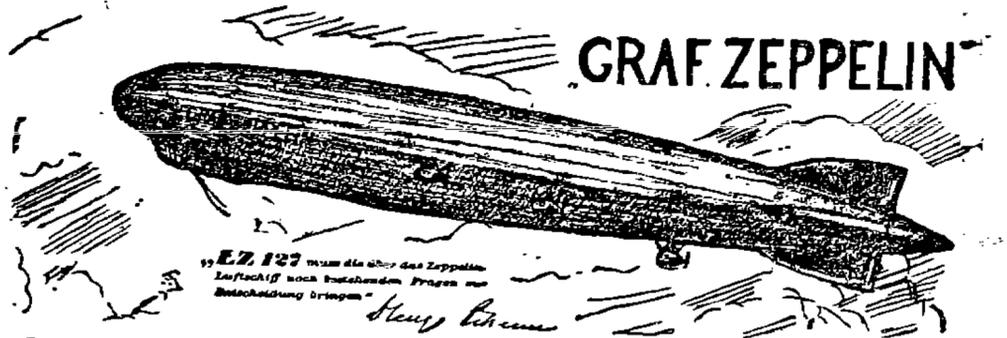
Für die Festsetzung seiner Abmessungen war bestimmend, das größte in der vorhandenen großen Halle der Werft überhaupt unterzubringende Luftschiff zu konstruieren, wobei man sich zu einem Kompromiß zwischen der aerodynamisch günstigsten Form und der größtmöglichen Tragkraft (ein geringes zum Schaden der ersteren) entschließen mußte.

Bei 236,6 Meter gesamtter Länge zwischen Mittellinie des Fesselballons am Bug und der Heckspitze und bei einem größten Durchmesser des Schiffskörpers von 30,5 Meter hat das Luftschiff einen Nenngasinhalt von 105 000 Kubikmeter, der sich als 95 Prozent fassender, zur Verfügung stehender Schiffsinnenraum für die Unterbringung von Traggas und Triebgas versteht. Die stromlinienförmige Form des Schiffskörpers trug — wie oben bereits angedeutet — den möglichst besten Fahrteigenschaften und der gleichzeitig gestellten Forderung ein in die vorhandene Bauhalle gerade noch hereinpassendes Luftschiff zu schaffen, Rechnung.

Der allgemeine Aufbau lehnt sich an die bisher üblichen Ausführungen an und äußerlich unterscheidet sich das neue Luftschiff zunächst kaum von dem 1924 nach Amerika überführten Zeppelinluftschiff „Z. R. 3“, denn die Vergrößerung des Fassungsvermögens von 70 000 auf 105 000 Kubikmeter wird bei dem an und für sich schon riesenhaften Raumkörper auf den ersten Blick nur dem Fachmann auffallen. Ziemlich weit vorn ist am Schiffskörper die vordere Gondel mit den Räumen für die Schiffsführung und für die Fahrgäste angebaut, sie schmiegt sich in schlanker Linie an den Bug und ist teilweise, besonders in ihrem achteren Ende, in den Schiffskörper hineingezogen, was vielleicht einen ersten Schritt für die zukünftige Entwicklung der Unterbringung der Fahrgäste im Innern des Schiffskörpers darstellt. Am Schiffsmittelteil befinden sich zwei Paar Seitengondeln und dahinter eine hintere Einzelgondel, von denen jede mit einem umsteuerbaren 550 PS. Maybach-

Motor Typ BL 2 und direkt angetriebener Luftschraube ausgerüstet ist. Sämtliche Maschinengondeln sind außerhalb des Schiffskörpers im freien Luftstrahl mittels Seilen und Streben aufgehängt und vom Schiffskörper aus durch Luken und zusammenklappbare Leitern erreichbar. Im Heck befindet sich das kreuzförmig angeordnete Leitwerk mit den festen Stabilisierungsflossen und dem Höhen- und Seitenrudern. Alles in allem dem Äußeren nach ein vergrößertes Amerika-Luftschiff!

Und doch birgt das neue Fahrzeug in seinem Innern verschiedene technische Neuerungen, die man getrost als einen kühnen Schritt des Luftschiffbaumeisters bezeichnen muß, in seinem Streben, mit allen erdenklichen Mitteln die Wirtschaftlichkeit für Bau und Betrieb des neuen Fahrzeuges immer weiter zu steigern. Vielleicht hat hier gerade die erzwungene große Ruhepause im praktischen Schaffen, die dem deutschen Luftschiffbau nach dem Kriege auferlegt war, mit dazu beigetragen, daß man zunächst theoretischen neuen Wegen nachging, die man jetzt in der Wirklichkeit auch beschritten hat, wozu in der Hast der Bautätigkeit, insbesondere während des Weltkrieges, nie genügend Zeit gewesen war.



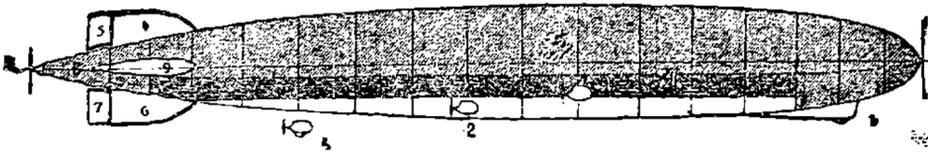
Das Schiffskörpergerippe ist aus neuem Duralumin-Material von besonderen Festigkeitseigenschaften hergestellt. In seinen konstruktiven Einzelheiten ist es gegenüber der bisherigen Bauweise weiter entwickelt und vervollkommenet und dadurch den wesentlich vergrößerten Abmessungen des Schiffes angepaßt. Die Ringe haben 2bedige Umrißform; die verspannten Haupttringe folgen sich im allgemeinen in 15 Meter Abstand, wobei dazwischen in je 5 Meter Abstand nicht verspannte Hilfstringe zur Verringerung der Knicklänge der Längsträger angeordnet sind. Auch der Zusammenbau selbst der Gitterträger, die aneinandergeleat über eine Strecke von 15 Kilometer reichen würden, wie der Aufbau des Tragkörpergerüsts aus diesen Trägern, erfolgte nach einer neuen wirtschaftlichen Baumethode, indem an Stelle der bisher üblichen Nietung von Hand pneumatische Nietpressen verwendet wurden, deren Arbeit als zeitsparender und gleichmäßiger zu bezeichnen ist.

Durch die verspannten Haupttringe wird der Schiffskörperinnenraum schottartig in 17 Abteile unterteilt. Dem Kiel entlang führt als Hauptbedienungsgang der Laufgang des Kielgerüsts mit Quergängen zu den Seitengondeln. Außer diesem Laufgang ist wenig unterhalb der Schiffsaehse ein weiterer Bedienungssteg für die Gasanlage mit Stützpunkten in den Haupttringerverspannungen eingebaut. Zwölf von den 17 Traggaszellen reiten nur gewissermaßen über diesen Zentralsteg und lassen den unteren Teil des Luftschiffkörperraumes für 12 weitere Zellen frei, in denen das neue „Luftschwere“ Triebgas mitgeführt wird.

Die Umhüllung des Schiffskörpergerippes besteht im wesentlichen aus leichtem, besonders festem Baumwollstoff, der als Schutzanstrich eine mehrmalige Zellulose mit Aluminiumpulver-Beimischung enthält. Zur Erzielung einer möglichst reibungsfreien glatten Oberfläche ist die ganze Außenhaut mit feinstem Sandpapier nach dem Aufziehen abgeschliffen. Ihre silberne glänzende Aluminiumfarbe weckt beim Beschauer meist den Eindruck, daß es sich um eine metallene Haut aus Aluminiumblech handelt, und er

ist meist enttäuscht und überrascht, daß es „nur Baumwolle“ ist. Der Zweck der silbernen zellonierten Außenhaut ist das Bestreben, die Lebensdauer des Stoffes, die durch die Sonnenstrahlung merklich verringert wird, zu erhöhen und gleichzeitig durch Reflexion der die Lichtstrahlen begleitenden Wärmestrahlen die Einstrahlung ins Innere des Luftschiffkörpers und damit eine Ueberhitzung der in den Zellen untergebrachten Gasmassen nach Möglichkeit zu verhindern, was aus fahrtechnischen Gründen erwünscht ist.

o | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20



Schematische Skizze des LZ 127

Zellen-Einteilung, Maschinenanlage, Leitwerk und Ruder.

1. Vordere Gondel mit Führer- und Fahrgasträumen. 2. Vier Seitengondeln mit je einem 550 PS-Maybach-Motor. 3. Achtere Maschinen-gondel. 4. Obere Leitflosse. 5. Oberes Seitenruder. 6. Untere Leitflosse. 7. Unteres Seitenruder. 8. Rechtes und linkes Höhenruder. 9. Horizontale Stabilisierungsflossen. 10. Fesselpunkt für den Verankerungsmast. 11. Zentraler Laufsteg zur Kontrolle der Gasanlagen (Zellen, Ventile, Schächte). N. B. In den dunkel schraffierten Teilen der Abteile des Luftschiffkörpers sind die Zellen mit dem neuen „Luftschweren“ Triebgas untergebracht, der übrige Teil des Tragkörpers umschließt die Traggaszellen.

Die Maschinenanlage, welche in ihren fünf voneinander unabhängigen Einheiten eine gesamte größte Leistung von rund 2750 PS aufweist, wird in der Hauptsache mit gasförmigem Brennstoff betrieben werden. Dieses Triebgas wird in den bereits erwähnten 12 unter den Haupttraggaszellen liegenden Zellen mitgeführt. Es dient also hauptsächlich die obere Hälfte des Luftschiffkörper-raumes zur Unterbringung des Traggases, welches das ganze Fahrzeug mit seinem etwa 58 Tonnen betragenden Leergewicht und die Nutzladung des Schiffes zum Schwimmen bringen muß, während der übrigbleibende Innenraum das luftschwere Triebgas in ihren Zellen aufnimmt. Die Sicherung der Traggaszellen gegen unzulässigen Ueberdruck erfolgt durch große Ueberdruckventile, wobei das hier austretende Wasserstoffgas durch weite Schächte zwischen den Zellwänden nach oben zum Rücken des Schiffes und von dort durch Saughutzen ins Freie geleitet wird.

Das Triebgas oder Kraftgas selbst, dessen Verwendung man als wichtigste technische Neuerung am L. Z. 127 bezeichnen kann, ist ein mittelschweres Kohlenwasserstoff-

gasgemisch von etwa dem gleichen Gewichte der Luft (Blaugas). Durch seine Verwendung wird erreicht, daß bei fortschreitendem Verbrauch des Betriebsmittels auf langen Reisen keine Auftriebsänderungen des Luftschiffes mehr eintreten, und daß ferner die seit her notwendig gewesene nutzlose Abgabe von Traggas in die Luft zur zeitweiligen Herstellung des statischen Gleichgewichtszustandes, besonders vor der Landung, überflüssig geworden ist. Als weiterer Vorteil ergibt sich, daß auf gleicher Größe des für die Mitführung von Brennstoff zur Verfügung stehenden Schiffsraumanteiles bezogen, sich bei den Verbrennungseigenschaften des geeigneten Triebgases ein größerer Arbeitsinhalt mitführen läßt, als es bisher bei durch Wasserstoff getragenen Benzin möglich war. Dieser Vorteil kann sich in einer Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bzw. in einer Vergrößerung des Fahrtbereiches auswirken. Sämtliche Motoren können wahlweise mit Benzin oder Gas betrieben werden. Benzin wird in bestimmter Menge auch fernerhin mitgeführt und dient außer als Betriebsstoffreserve auch als Ballastreserve neben dem in der Hauptsache für Landungszwecke mitgeführten besonderen Wasserballast.

Die sonstigen Betriebs- und Navigationseinrichtungen sind im wesentlichen dieselben, wie sie die letztgebauten Schiffe hatten, jedoch ist der Führerraum in einen besonderen Steuer Raum und in einen Karten- und Navigationsraum unterteilt. Die Unterkunfts-räume für die Besatzung befinden sich sämtlich im Kielgerüst des unteren Laufganges, wo auch die Stauräume für Post, Fracht und Gepäck untergebracht sind. Für die Unterbringung der Fahrgäste dient der mittlere und achtere Teil der vorderen Gondel, wo ein sehr geräumiger Aufenthaltsraum, der gleichzeitig als Speiseraum dient, sowie 10 doppelbettige Wohnkammern zur Verfügung stehen. Diese Räume sind sämtlich schön und wohnlich und durchaus zweckentsprechend eingerichtet, so daß auch auf längeren Reisen für jede Bequemlichkeit gesorgt ist.

Die allgemein mit dem neuen Luftschiff erhofften Fahrtleistungen wurden eingangs bereits angeführt. Es bleibt nachzutragen, die Eigengeschwindigkeit bei höchster Maschinenleistung mit 128 Klm./Std., während die normale Reisegeschwindigkeit 117 Klm./Std. betragen wird. Ob diese Werte erreicht oder vielleicht übertroffen werden, haben schon die ersten Probefahrten erwiesen, und es wird der Wunsch der Bauwerft wohl der gleiche sein, wie jener der Tausenden von Besuchern, welche schon während des Baues dieses aus deutscher Volkspende geschaffene Werk bestaunten, daß dem neuesten Zeppelin-Luftschiff „Graf Zeppelin“ neben seiner Amerika-Fahrt noch viele glückliche und erfolgreiche Fahrten beschieden sein mögen.

Walter Scherz.

## Die Maybachmotore des neuen Zeppelin

Ein Prachtstück in ihrer Art sind die neuen Motore des Zeppelins, hergestellt von den Maybach-Motorenwerken. Eine Maschine von 550 PS mit 12 Zylindern — in V-Form gereiht — ist selbst für den Laien ein wunderbares Neuzug mit allen Feinheiten des modernen Ausdrucks gestattet. Das ist sein Eindruck bei seinem ersten Anblick. Diesem Motor dürfen wir sicher ein wenig Beachtung schenken, zumal er die Seele des neuen Luftschiffes wird und er vor allem in der Herstellungsweise ein Bild glänzender Qualifikation der Monteure bietet. Der neue Luftschiffmotor entstand aus der Zusammenarbeit der genialen Erfinder und Konstrukteure Maybachs, sowie seiner tüchtigen Konstrukteure.

Die einzelnen Teile des Motors kommen von der Fabrikation in die Formmontage, dort werden sie zusammengesetzt, wie z. B. Ölpumpe, Wasserpumpe, Kompressor, Steuergehäuse usw. In der Serienfabrikation wird dies so gehandhabt, daß ein jeder Monteur eine bestimmte Anzahl Montagekörper zusammenbaut, um dies der Fertigmontage weiterleiten zu können. Der ganze Motor baut sich aus einzelnen kleinen Teilen zusammen. Die Pleuellagerung wird von Spezialisten montiert. Die ganze Lagerung derselben bewegt sich auf Rollenlagern. Auf der Pleuellagerung sitzt ein zweiteiliger Stützring, welcher außen konisch zuläuft. Am Ende des Konus befindet sich ein Gewinde, auf ihm wird der Innenring des Rollenlagers, welcher ebenfalls einen Gegenkonus besitzt, auf den Stützring mittels zweiteiliger Muttern aufgezogen. Nun kommen die Rollen auf die Laufflächen des Innenringes, welches in einem Rollenkäfig geordnet sind. Die Pleuellagerung wird über die Rollen hergeschoben und mittels zwei Scheiben befestigt. Die Gehäuselagerung erfährt die ähnliche Montage. Auf einem Hubarm sitzen zwei Pleuellagerungen, welche dann nach links und rechts, mittels Rollen in die Zylinder einkreisen. Sieben Lagerstifte und 12 Pleuellagerungen, also je zwei Pleuel auf einem Hubarm, ergeben die Fertigmontage der Pleuellagerung.

Diese Neuordnung aller Maschinen ist eine wesentliche Verbesserung, da der Reibungswiderstand auf Rollen ein wesentlich geringerer ist. Es ist dies ein gewaltiger Umschwung von der gleichzeitigen Reibung in die Rolle überzugehen. Auf den Pleuellagerarmen sitzen die Pleuellagerungen, um dem Motor einen verhältnismäßig ruhigen Lauf zu geben, bzw. die Pleuellagerungen und Risse des Pleuellagergehäuses und der Pleuellagerwelle aufzuhalten. An den Pleuellagerungen selber befinden sich Pleuellagerer, welche von sogenannten Spritzdüsen Öl erhalten und dieses durch die Pleuellagerer selbst in die Lagerung geschleudert wird. Im Gehäuse-Unterteil ist eine Pleuellager- und Pleuellagerpumpe angebracht. Die beiden Pleuellagerpumpen sitzen hinten und vorn, je nach der Steigung des Luftschiffes, damit ständig Öl abgepumpt wird. Die Pleuellagerer werden mittels Pleuellagerer und Speziallagerung montiert. Die Pleuellagerung wird durch eine laufende Pleuellager, welche auf den Pleuellagerer sitzt, bewerkstelligt. In dem Kanal des Pleuellagerer wird das Öl weitergeleitet zu obengenannten Pleuellagerdüsen. Die in V-Form gereihten Zylinder sitzen auf dem Pleuellagererteil und die zwei Pleuellagerer sind in Zylinder-Richtung je in ein Pleuellagerer und zwei Pleuellagerer angeordnet. Diese werden von Pleuellagerer und Pleuellagerer, durch die Pleuellagerer gesteuert. Die Pleuellagerer besitzt einen patentierten Pleuellagerer, indem direkt von der Pleuellagerer aus vorwärts und rückwärts gesteuert werden kann, so dann wird die Pleuellagerer durch eine besondere Pleuellagerer in den Pleuellagerer verschoben. An der Pleuellagerer befindet sich ein Pleuellagerer, in dieses werden von links und rechts die beiden Pleuellagerer und von oben die Pleuellagerer in Eingriff gebracht. Die Pleuellagerer drückt das Öl in die beiden Pleuellagerer und in die vier Pleuellagerer, wo an jedem Pleuellagerer, rechts und links am 1. und 6. Pleuellagerer, je ein Pleuellagerer angebracht wird. Jeder Pleuellagerer speist also drei Pleuellagerer, wodurch die Mitte des Pleuellagerers abgedrosselt sein muß. Auf der Pleuellagerer baut sich das Pleuellagerer auf mit 24 Pleuellagerer.

führungen. Die Führungen sind mit Rollen versehen, welche auf den Nocken laufen. Der Stößel ist mit den Ventilschwingehebeln durch die an beiden Enden befindlichen Kugelpfannen verbunden. Die Vergaser werden durch ineinandergreifende Vergasergestände bedient, desgleichen wird die Zündung durch einen Hebel verstellt. Bei minimalen Umdrehungen des Motors wird der Rückwärtsgang eingeschaltet, durch Verstellen eines Hebels bzw. die erwähnte Steuerwelle um einen bestimmten Hub in den Lagern verstellt.

Ein ganz besonderer Vorteil der Maschine ist das Anlassen mit Luft. Der an der Kurbelwelle mit Klauen und Kupplung angebrachte Kompressor pumpt die gepresste Druckluft in Flaschen. Von dort aus gelangt sie in den Verteilerkopf der Maschine. Der Verteilerkopf hat einen konischen Mul-\*) und Edel-\*\*) Nocken, welcher die Einlassventile hebt und schließt. Die in den Verteilerkopf gelangte Luft bläst durch die Ventile und von dort in die linken Zylinder teile, wenn die Flasche gefüllt ist, wird der Kompressor abgestellt. Das Anlassen mittels Luft wird durch einen besonderen Hebel bestätigt. Es werden Mul- und Edel-Maschinen gebaut, als links- und rechtslaufende Maschinen, z. B. im Luftschiff läuft der linke, angenommen in Mul-Richtung, so muß der rechte in Edel laufen, also stets entgegengesetzt, denn sonst würde sich das Luftschiff nur drehen. Das gleiche berührt die Bootsmotore. Bei zwei gleichstehenden Motoren ist Mul- und Edel-Maschine zu unterscheiden. Der Motor besitzt ein stilvolles Aussehen und hat den Ruf, als bester deutscher Luftschiff- und Bootsmotor zu gelten. Dieser Motor wird als Bootsmotor gebaut und hauptsächlich nach Amerika versandt. Eine wesentliche Neuerung ist, daß der Motor mit Gas gespeist werden kann, welches von dem Luftschiff her in den Vergaser gelangt.

\*) Mul heißt, mit Uhrzeiger laufend, rechts; \*\*) Edel, entgegengesetzt dem Uhrzeiger laufend.

Gerade auch die Vergaser sind ein Mechanismus von besonderer Art, in deren Aufbau es sich nur zu oft gezeigt hat, daß Theorie nicht immer mit der Praxis übereinstimmt. Hier ist vor allem viel praktische Erfahrung der Monteure nötig, um zum Ziele zu kommen. Solche Arbeiten machen einem Spaß und erwecken beim Arbeiter eine gewisse Arbeitslust, doch wird diese einem leider beim Empfang der Löhnung zum großen Teil wieder genommen; denn hier stimmt ebenfalls Theorie mit der berechtigten Praxis nicht überein.

Eine überaus nervenanstrengende Arbeit ist das Abbremsen der Motoren bei einem 40-Stundenlauf und dem nicht geringen Geräusch. Es gehört schon ein gewisses Fingerspitzengefühl dazu, um bei Zeiten eine Störung zu bemerken, die sich in den meisten Fällen zuerst im Geräusch bemerkbar macht; wenigstens der geübte Bremser richtet sein Augenmerk darauf. Zeigt sich eine Störung auf dem Tachometer an, durch, wenn auch nur ganz geringes Sinken der Umdrehungen, so ist es aber auch höchste Zeit, die Maschine abzudrosseln, evtl. ganz abzustellen. Die ganze Entwicklung dieser Maschinen hat es ganz besonders gezeigt, daß in der Entwicklung von solchen Höchstleistungsmaschinen die Materialfrage die wichtigste Rolle spielt und für uns in Deutschland dies ein schwer zu lösendes Problem ist, aus dem einfachen Grunde, weil uns durch den Versailler Vertrag die nötigen Rohstoffe fehlen, worin uns Amerika so überaus weit voraus ist. Wenn nun die Motore doch so weit entwickelt werden konnten, daß sie ihren Anforderungen entsprechen, so beweist dies, daß hier große Arbeit durch deutsche Ingenieure geleistet wurde, aber nicht zuletzt unter tatkräftiger Mitarbeit der hierfür bestimmten Facharbeiter. Solches wird auch von der Allgemeinheit, ebenso von der Direktion anerkannt. Es wäre nur weiter zu wünschen, daß nun die Früchte, die die Leistung bringen mag, nicht nur Direktion und Konstrukteure genießen, sondern auch entsprechend ihrer Mitarbeit den Facharbeitern zugute kommen möchten.

## Wie berechnet man die Nutzleistung einer Drehbank?

Wenn wir die große Anzahl der Maschinen, die uns im Betriebe begegnen, betrachten, so ergibt sich unschwer die allgemein bekannte Einteilung in Kraftmaschinen und Arbeitsmaschinen. Zu ersteren rechnen wir die Maschinen, die bestimmte Energien ausnutzen, um die Menge an Arbeit abgeben zu können, deren die Arbeitsmaschinen

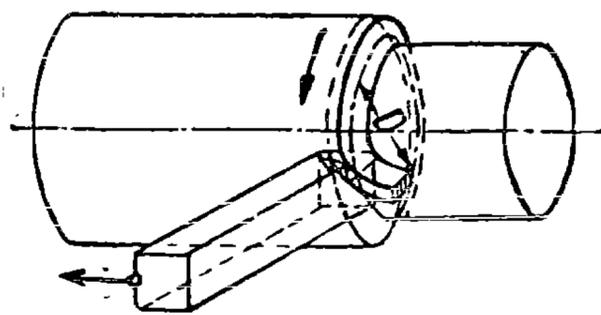


Abbildung 1

zu ihrem Antrieb gebrauchen. Diese ist natürlich bei jeder Maschine verschieden groß; selbst an sich gleiche Maschinen erfordern von Fall zu Fall ganz verschiedene Mengen von Arbeit. Auf die Größe des Verbrauchs sind von Einfluß: die Form der Werkzeugschneide, die Art des Materials, die Größe des Spanes, die Geschwindigkeit und die Größe des Einstellwinkels. Diese Überlegung trifft in gleicher Weise auf alle Werkzeugmaschinen zu, vorzüglich natürlich auch auf die Drehbank. Nachstehend wollen wir nun versuchen, klarzulegen, wie groß die Nutzleistung einer Drehbank, also die Arbeitsleistung an der Stahlschneide, ist.

Bei der Berechnung einer Dampfmaschine wissen wir, daß die Arbeitsleistung in Pferdestärken = PS angegeben wird, wobei 1 PS = 75 kgm/sek beträgt. Die an der Kurbelwelle abgegebene Anzahl der PS wird den Arbeitsmaschinen zugeführt und in erster Linie zum Abheben der Späne verwandt (Abb. 1), wobei die zugeführte Arbeitsleistung natürlich auch in PS auszudrücken ist. Hier wie dort versteht man unter 1 PS die Leistung, die erforderlich ist, um 75 kg in 1 sek 1 m hochzuheben:

$$\text{Arbeitsleistung } N = \text{Kraft (in kg)} \times \text{Weg (in m)} \text{ in der Zeiteinheit (1 sek.)}$$

Wenn wir auch in bezug auf die Drehbank diese beiden Faktoren berücksichtigt haben, so ist unsere Aufgabe gelöst, mithin die Nutzleistung einer Drehbank errechnet. Wir wollen nun zunächst versuchen, den „Weg“ (m/sek) zu ermitteln, und gehen dabei von folgender Betrachtung aus:

Um beim Drehen einen Span abheben zu können (Abb. 1) müssen zwei Bewegungen ausgeführt werden: eine Haupt- oder Dreh-

und eine Schaltbewegung. Erstere wirkt in Richtung des Schnittes mit einer bestimmten Geschwindigkeit  $v$ , die man als Schnittgeschwindigkeit bezeichnet. Darunter versteht man den Weg in m, den die Stahlspitze in mm auf dem sich drehenden Werkstück beschreibt. Seine Größe ist abhängig

1. von dem Durchmesser  $D$  (Abb. 1) und
2. von der Anzahl der Umdrehungen  $n$ , die das Werkstück (Welle) in 1 min macht.

Bei einer Umdrehung beschreibt die Werkzeugspitze einen Weg von  $D \cdot \pi$ , bei 2 Umdrehungen einen solchen von  $D \cdot \pi \cdot 2$ , bei  $n$  Umdr./min einen Weg von  $D \cdot \pi \cdot n$ . Demnach ist die Schnittgeschwindigkeit  $v = D \cdot \pi \cdot n$ , wobei  $D$  in m einzusetzen ist (m/min). Nehmen wir den Wellendurchmesser  $D$  mit 100 mm an und legen  $n = 50$  Umdr./min zugrunde, so wäre

$$\begin{aligned} v &= D \cdot \pi \cdot n \\ &= 0,1 \cdot 3,14 \cdot 50 \\ v &= 15,7 \text{ m} \end{aligned}$$

In der Sekunde (m/sek für die Leistungsberchnung!) würde der Weg also  $\frac{15,7}{60} = 0,26$  m betragen, und damit ist der erste Teil unserer Überlegung beendet: Wir haben den „Weg“ (Kraft  $\times$  Weg/sek) mit 0,26 m/sek errechnet und kämen nunmehr dazu, die „Kraft“ in kg zu ermitteln.

Bekanntlich entwickelt sich beim Drehen zwischen Werkstück und Stahl eine Kraft, die in 3 Kompetenzen (= Teilkraften) zerfällt: Die erste wirkt in der Schnittichtung (Abb. 1), die zweite in Richtung des Vorschubes und die dritte in Richtung der Stahlachse. Dadurch nun, daß erstere in Richtung der Schnittichtung bzw. entgegengesetzt dazu wirkt, erzeugt sie einen Arbeitsverbrauch  $L$ , der sich aus der Kraft  $W$  und dem Wege  $v$ , auf 1 Sekunde bezogen, berechnet:

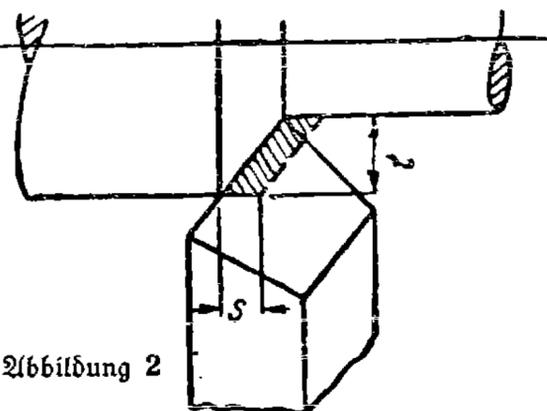


Abbildung 2

$$L = \frac{W \cdot v}{60}, \text{ Hierin ist } \frac{v}{60} \text{ bereits ermittelt: } = 0,26 \text{ m/sek.}$$

Die Größe von  $W$  fehlt noch. Wir erhalten sie aber durch folgende Überlegung: Die Kraft  $W$  setzt sich aus zwei Faktoren zusammen, dem spezifischen Widerstand  $K$  und der Anzahl der  $\text{mm}^2$  „ $q$ “ des Spanquerschnittes (Abb. 2)  $W = K \cdot p \cdot K$  ist der Widerstand in kg, den  $1 \text{ mm}^2$  Spanquerschnitt dem Stahl entgegensetzt. Für weiches Gußeisen beträgt er  $60 \div 90 \text{ kg/mm}^2$ , für Flußeisen und Maschinenstahl  $100 \div 150 \text{ kg/mm}^2$ , und für harten Stahl  $160 \div 240$  Spantiefe  $t$  (Abb. 2) =  $10 \text{ mm}$  und der Vorschub  $s = 2 \text{ mm}$ , so ist der Querschnitt des Spanes

$$\begin{aligned} q &= t : s \\ &= 10 : 2 \\ q &= 20 \text{ mm}^2, \end{aligned}$$

und  $W$  ist, wenn  $K = 125 \text{ kg/mm}^2$  angenommen wird, mithin  $= 125 \cdot 20 = 2500 \text{ kg}$  („Gesamt“widerstand!).

Also ist die Leistung

$$\begin{aligned} L &= W \cdot \frac{v}{60} \\ &= 2500 \cdot 0,26 \\ L &= 650 \text{ kgm/sek.} \end{aligned}$$

Da die Nutzleistung der Drehbank in PS anzugeben ist, und  $75 \text{ kgm/sek} = 1 \text{ PS}$  sind, so ist der Arbeitsverbrauch

$$\begin{aligned} N &= \frac{L}{75} \\ &= \frac{650}{75} \\ N &= 8,7 \text{ PS.} \end{aligned}$$

Diese 8,7 PS setzen sich an der Stahlschneide in Wärme um; sie sind lediglich dazu erforderlich, um einen Span bei obiger Annahme abheben zu können, stellen also die Nutzleistung einer Drehbank dar. Wer den Ausführungen aufmerksam gefolgt ist, wird unschwer nachstehende, ähnliche Aufgabe lösen können: Berechne die Nutzleistung einer Drehbank bei folgender Annahme:

$$\begin{aligned} \text{Wellendurchmesser } D &= 120 \text{ mm;} \\ n &= 50 \text{ Umdr./min;} \\ t &= 10 \text{ mm;} \\ s &= 3 \text{ mm;} \\ K &= 150 \text{ gk/mm}^2. \end{aligned}$$

Gewerbe-Oberl. H. Giljohann, Gelsenkirchen.

## Der „Schnellgang“, die neueste Errungenschaft des Autobauens

Der „Schnellgang“ verdankt nicht, wie sein Name vielleicht vermuten läßt, seine Entstehung dem Bedürfnis nach höheren Geschwindigkeiten, sondern dem Wunsch, besonders den schweren Wagen mit vielzylindrigen Motor möglichst „schaltungslos“ zu fahren und die beim direkten Gang unvermeidlichen starken Geräusche und oft nicht unerheblichen Erschütterungen auszuschalten. Der Weg, um bei einem Sechszylinder- oder Achtzylinder, der mit einer normalen Gangschaltung ausgerüstet ist, bei höheren Geschwindigkeiten schaltungslos zu fahren, ist bekanntlich das Fahren im direkten Gang, wobei tatsächlich ohne weiteres der Übergang vom Schrittempo auf Höchstgeschwindigkeit möglich ist, ohne daß der Schalthebel betätigt zu werden braucht. Diese Tatsache war ja der Hauptgrund für die Einführung des sechs- oder achtzylindrigen Motors an Stelle des vierzylindrigen, bei welcher letzterem stets ein sehr lästiges, in den hohen Geschwindigkeiten fast nie ohne Zahnradgeräusch abgehendes Schalten erforderlich ist. Der moderne Wagen mit starkem Motor und leichtem Chassis besitzt also die Elastizität und die sonstigen Eigenschaften, die ein Schrittfahren im direkten Gang und damit eine Beschleunigung der Geschwindigkeit bis zum Höchsttempo ohne Schaltung gestatten.

Als Ideal kann man dieses schaltungslose Fahren jedoch nicht bezeichnen, da bereits bei Überschreitung des 80-Kilometer-Tempos der kräftige Motor ein starkes Brummgeräusch und häufig nicht unerhebliche Erschütterungen verursacht, die bei weiterer Beschleunigung oft als überaus unangenehm empfunden werden. Diese Geräusche und Erschütterungen sind darauf zurückzuführen, daß in Rücksicht auf das Langsamfahren und das Bergsteigvermögen die Hinterachse eine hohe Untersehung besitzt, derzufolge der Motor meist eine fünfmal so große Tourenzahl hat als die Hinterachse, so daß also bei einer Geschwindigkeit von 100 Kilometern der Motor meist schon mit seiner Höchsttounenzahl läuft. Dies hat übrigens auch zur Folge, daß ein Motor, der seiner Stärke nach dem Wagen eine Geschwindigkeit bis 120 Kilometer geben könnte, meist 100 Kilometer nicht zu überschreiten vermag. Dieser letztgenannte Nachteil hat naturgemäß keine allzugroße praktische Bedeutung, ist aber ein besonders deutlicher Beweis dafür, daß das Streben nach schaltungslosem Fahren zu einer überaus starken Beanspruchung des Motors und zu einem verhältnismäßig großen Brennstoffverbrauch geführt hat.

Der neue Weg nun, die Geschwindigkeit vom Schritt auf Höchsttempo schaltungslos ohne starke Motorbeanspruchung und unter ziemlich bedeutender Brennstoffersparnis zu steigern, ist der Schnellgang. Durch die Einschaltung des Schnellgangs wird es möglich, die Höchstgeschwindigkeit des Wagens herbeizuführen, ohne daß sich der Motor seinem Höchsttempo nähert, und zwar wird dies dadurch erreicht, daß zur Erzielung der gleichen Geschwindigkeiten nur etwa dreiunddreißigstel Prozent der Motordrehungen benötigt werden, die bei dem direkten Gang erforderlich sind. Müßte ein Motor zur Erreichung des 85-Kilometer-Tempos beim direkten Gang 2400 Umdrehungen machen, so sind beim Schnellgang hierfür nur 1600 Umdrehungen erforderlich. Es liegt klar auf der Hand, daß auf diese Weise nicht nur bedeutend höhere Geschwindigkeiten zu erzielen sind, sondern daß vor allem

der Motor sehr geschont und der Benzinverbrauch herabgesetzt wird. Da man ohne weiteres auch mit dem Schnellgang im Schrittfahren kann, ist nach wie vor in weitestgehender Weise ein schaltungsloses Fahren möglich. Selbstverständlich kann man auch Schritt im direkten Gang fahren, was besonders bei Stadtfahrten etc. sehr erwünscht ist.

Obwohl bisher nur wenige Werke serienmäßig den Schnellgang in ihre Wagen einbauen, gibt es schon heute mehrere Konstruktionen dieser Art, auf die ich hier aber nicht näher eingehen kann. Ich möchte nur erwähnen, daß beispielsweise ein amerikanischer Wagen neuerdings an Stelle des alten Dreiganggetriebes mit einem neuartigen Vierganggetriebe mit Schnellgang ausgerüstet wird, das sich sehr wesentlich von einem gewöhnlichen Vierganggetriebe unterscheidet. Nur der erste und zweite Gang weist die normale Ausführung auf, der dritte Gang, der durch besondere Maßnahmen eine geräuschlose Schaltung gestattet, dient zum Beschleunigen, und der vierte ist der Schnellgang. Durch die entsprechende Ausbildung des Getriebes ist der Übergang vom dritten zum vierten Gang ohne jede Kunstgriffe geräuschlos möglich. — Eine andere Konstruktion für den Schnellgang finden wir an einem großen deutschen Wagen, der früher infolge seines starken elastischen Motors ohne jedes Getriebe — nur mit einem Berggang für größere Steigungen — gefahren werden konnte. Die Konstruktion zeichnet sich durch ihre überaus einfache Betätigung aus, bei der kein Auskupeln, sondern nur das Nachvornlegen eines neben dem Fahrer angebrachten Hebels, das darauf folgende kurzfristige Loslassen des Gashebels und neues Gasgeben erforderlich ist. Die Einschaltung des Schnellgangs erfolgt automatisch in dem Moment, wo der Motor an Touren nachläßt.

Trotz der beschränkten Anwendung, die der Schnellgang bisher gefunden hat, und der sich hieraus ergebenden geringen praktischen Erfahrungen mit ihm, kann man ihm doch eine große Zukunft prophezeien. Er ist zweifellos das gegenwärtig einzig denkbare Mittel zu einem schaltungslosen Fahren zwischen Schritt- und Höchsttempo zu gelangen, ohne daß dies auf Kosten erhöhter Motorbeanspruchung und gesteigerten Brennstoffverbrauchs geschieht. Es ist zu erwarten, daß bald sehr viele hochwertige Wagen mit dem Schnellgang ausgerüstet werden, da das Publikum sehr schnell den großen Wert desselben erkannt hat und beim Kauf sein Bedauern darüber zum Ausdruck bringt, daß ihn bisher nur die allerteuertesten Wagen aufweisen.

Georg Huth.

## Wissen und Fortschritt

ist die gute technische Zeitschrift, die besonders für den Metallarbeiter sehr viel Interessantes und Wissenswertes bietet. Jedes Heft 130 Seiten stark. Preis 1 Mark.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

### Unsere Verbandsgeneralversammlung und Jugendfragen

#### III.

Neben dem, was ich zum Arbeitsschutzgesetz sagen durfte, nun noch einige Bemerkungen zum Berufsausbildungsgesetz. Ueber die Bedeutung der beruflichen Erziehung der jungen Menschen wird es wohl kaum Meinungsverschiedenheiten geben können. Der Krieg hat in seiner Auswirkung auch zu einer gewaltigen Minderung der heranwachsenden Generation geführt. Nach einer Zusammenstellung in Heft 25 des „Reichsarbeitsblattes“ beträgt (in 1900):

im Jahre	Die voraussichtliche Zahl der Jugendlichen von 14 Jahren.		Davon treten voraussichtlich in Industrie u. Handwerk ein	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich
1925	644,9	628,1	269,1	77,9
1930	385,0	377,1	160,6	46,8
1931	337,4	328,4	140,8	40,7
1932	307,4	298,6	128,2	37,0
1933	337,8	327,5	140,9	40,6

Das ist jedenfalls ein so starkes Absinken der Jugendlichen, daß die Behauptung eines demnächstigen Facharbeitermangels durchaus kein leeres Gerede zu sein scheint. Im Hinblick auf das Engengeltsein und die Belastung unserer deutschen Wirtschaft haben wir das stärkste Interesse an beruflich erstklassigen Arbeitern, ganz abgesehen davon, daß nur der beruflich Tüchtige ein zufriedener Mensch werden und ein inneres Verhältnis zu seiner Arbeit finden kann. Wir freuen uns deshalb, daß der Entwurf die ganze Jugend, die lernende und nicht in der Lehre stehende, erfasst und daß Paragraph 47 auch dem ungelerten jungen Arbeiter bei eifriger Strebsamkeit und dadurch erzielter beruflicher Tüchtigkeit die Möglichkeit bietet, in den Kreis der gelerten Arbeiter hineinzukommen. Das ist sicher für viel junge Menschen, denen widrige Verhältnisse das Glück einer beruflichen Lehrzeit verweigert, ein Ausgleich und ein Ansporn.

Es ist schwer verständlich, daß es gerade die Wirtschaftskreise sind, die Arbeitgeber, welche die Ausschaltung der ungelerten jungen Arbeiter fordern. Dieser Forderung darf unter keinen Umständen entsprochen werden.

Wie notwendig eine Reform der Lehrverhältnisse ist, das hat eine Erhebung gezeigt, welche unser Christl. Metallarbeiter-Verband vor kurzem veranstaltete. Es seien nur einige Feststellungen daraus mitgeteilt. So wird berichtet aus

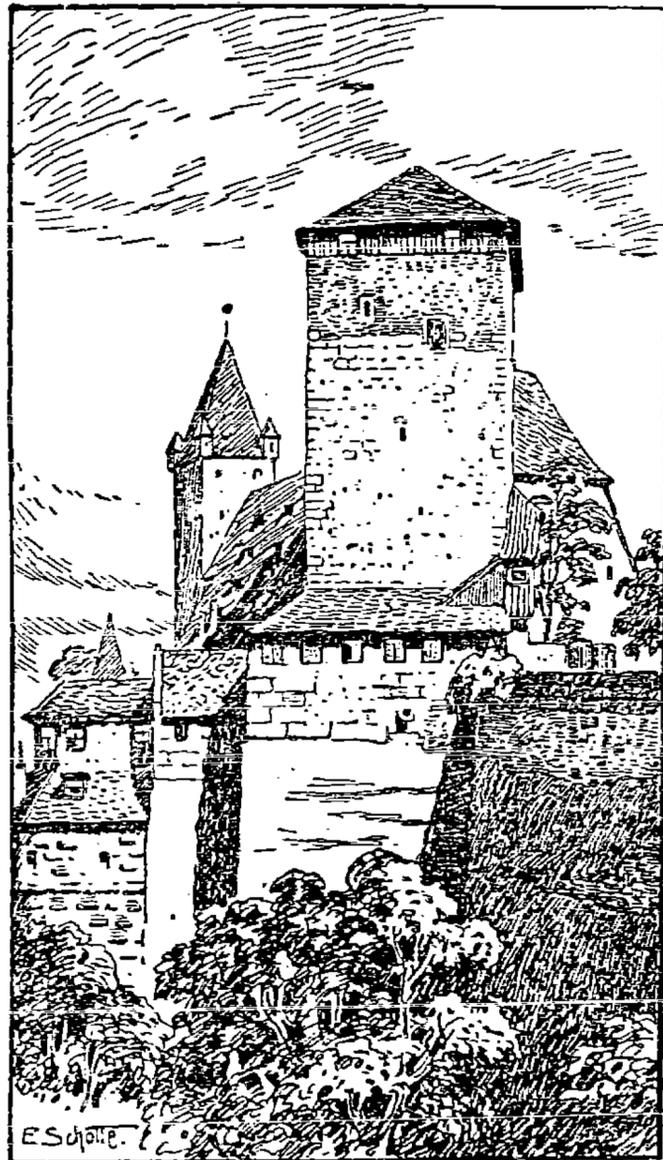
**Mannheim:** Spengler- und Elektroinstallationsgewerbe: Einzelne Meister mißhandelten die Lehrlinge mit Schlägen und Fußtritten.

**Schwerte i. W.:** Hütten-, Halbzeug- und Fertigwarenindustrie. Lehrverträge bestehen nicht. Nur auf ausdrücklichen Wunsch erhalten die Lehrlinge nach beendeter Lehrzeit eine Bescheinigung, um ihre Gesellenprüfung ablegen zu können.

#### Lehrlingszuchterei.

**Gelsenkirchen:** Bau Schlosser-Gewerbe: Bei der Fa. sind 2 Söhne des Meisters als Gesellen und 11 Lehrlinge tätig.

**Gelsenkirchen:** Rotgußgießerei und Armaturenfabrik: Beschäftigt insgesamt 80 Arbeiter. Davon sind 50 Lehrlinge, 10 jugendliche Arbeiter und 20 Gesellen.



Nürnberg, Burg Turm und Luginsland

#### Arbeitszeit.

**Essen:** Schmiedegewerbe: Länge der normalen Arbeitszeit ohne Pausen 9—11 Stunden pro Tag.

**Gelsenkirchen-Schalke:** Klempner-Gewerbe: Wöchentlich 60—70 Stunden.

**Amern, Verw.-St. M.Gladbach:** Dreherei: Pro Tag 10 Stunden. Ueberarbeit.

**Essen:** Schmiedegewerbe: In einzelnen Fällen wird oft über 11 Stunden hinaus gearbeitet. Die Ueberstunden werden nicht bezahlt.

**Danzig:** Schlosser- und Schmiedegewerbe: 2 Ueberstunden pro Tag. Werden nicht bezahlt.

#### Berufsausbildung.

**Duisburg:** Bau Schlosser-Gewerbe: In den ersten 18 Monaten lassen die Meister die Botengänge für den Betrieb durch Lehrlinge machen.

**Groß-Hesepe:** Heseper Forstwerk: Schlosserlehrlg. Berufsausbildung sehr schlecht. Es gibt Schlosserlehrlinge im 3. Lehrjahre, die noch keine Feilenarbeit verrichten haben. Die Hauptbeschäftigung der Lehrlinge soll im Nietenanwärmen und Bohren bestehen.

Weiterbeschäftigung nach beendeter Lehre.

**Gelsenkirchen:** Maschinenindustrie: Dreherei: Die neuen Gehilfen werden meistens entlassen.

**Köln-Deus:** Motorenfabrikation: Die neuen Gehilfen werden höchstens 2 Monate weiter beschäftigt.

**Breslau:** Metallindustrie: Die Meisten werden entlassen.

#### Löhne.

**Honneta. Rh.:** Elektroinstallationsgewerbe: 1. Lehrj. pr. Woche 1,75 M. 2. Lehrj. 1,75 M. 3. Lehrj. 1,75 M. u. 3,55 M. 4. Lehrj. 4,80 M. Fragt man, ob etwas mehr Lohn gezahlt werden könnte, heißt es: „Wir können genug Lehrlinge haben. Gehen Sie doch!“

**Gleiwitz OS.:** Schlosser-Gewerbe: (Fa. Eisner). Die Lehrlinge erhalten im 1., 2. und 3. Lehrjahr keinen Lohn.

**Beuthen OS.:** Bau- u. Kunstschlosser-Gewerbe: Die Lehrlinge erhalten im 1., 2., 3. Lehrjahr und letzten Halbjahr keinen Lohn.

#### Fortbildungsschulzeit.

**M. Gladbach:** Maschinenindustrie: **Dülken:** Schlosserei, Dreherei; **Hindenburg OS.:** Eisenkonstruktion; **Augsburg:** Hof- und Wagenschmiede-Gewerbe: Fortbildungsschulzeit wird nicht bezahlt.

Was beim Gesetzesentwurf indes nicht befriedigen kann, das ist zunächst der Aufbau des Gesetzes, als dessen Träger, wie schon erwähnt, einseitige Arbeitgeber-Organen, die Handwerks- und die Handelskammern, in Frage kommen sollen. Berufsfragen sind doch in allererster Linie Angelegenheiten des Standes. Berufsfragen der Arbeiterschaft müssen darum in erster Linie auch Angelegenheiten des Arbeiterstandes sein. Für den Arbeiter ist der Beruf ein Teil seines Lebensschicksales und Lebensglücks, während die Wirtschaft leider allzuoft nur Nutzungsinteresse im Auge hat. Darum ist es unverständlich, daß man den Wirtschaftsfreien praktisch die Ausführung des Gesetzes überantwortet. Keinem anderen Stand würde

man solches zumuten. Die von mir schon erwähnten paritätischen Ausschüsse genügen keineswegs, sondern die Handwerks- und Handelskammer müssen in ihrer Gesamtheit paritätisch zusammengesetzt werden. Das ist eine alte Forderung, und solange sie nicht erfüllt ist, müssen wir daran festhalten, daß die Arbeiter bzw. ihre Gewerkschaften ein weit größeres Mitbestimmungsrecht bei der gesamten Jugendausbildung zugesichert erhalten, als es der Gesellentwurf vorsieht. Demgemäß muß im Paragraph 44 und Paragraph 54 festgelegt werden, daß die Arbeitnehmerbeisitzer für die Gesellenprüfungsausschüsse von den wirtschaftlichen Organisationen vorzuschlagen sind.

Auch muß im Par. 24 und 80 die Vorrangstellung tariflicher Abmachungen vor den Beschlüssen der gesetzlichen Berufsvertretungen bzw. ihrer Ausschüsse festgelegt werden. Dem Paragraph 12 ist anzufügen, daß der Berufsschulbesuch als bezahlte Arbeitszeit gilt, und ferner, daß kein Arbeitgeber den Jugendlichen gegen den Willen des Vaters oder Vormundes von der Mitgliedschaft an wirtschaftlichen Berufsvereinigungen fernhalten darf. Ferner ist im Gesetz den ausgereiften jungen Menschen ein Entlassungsschutz zu gewähren.

Das sind einige Forderungen aus dem Blütenstrauch unserer Forderungen.

Von den verantwortlichen und maßgebenden Stellen erwarten wir im Sinne unserer Anregungen verantwortungsbewußte, nicht von Interesseneigennützigkeit getriebene Reformarbeit. Von unserer christlichen Metallarbeiterjugend aber fordern wir, daß sie durch ihre Teilnahme am Organisationsleben unsere Einwirkung auf die Staatshilfe noch erfolgreicher gestaltet, darüber hinaus aber auch mit den Grund gelegt zu guter erspriesslicher Reformarbeit durch die eigene Kraft, die gewerkschaftliche Selbsthilfe. Fö.

## Neue Lehrlingsvorschriften der Handelskammer Düsseldorf

Die Vollversammlung der Handelskammer Düsseldorf beschloß in ihrer Sitzung vom 12. April eine Änderung der Lehrlingsvorschriften, denen wir folgendes entnehmen:

Par. 21 der Lehrlingsvorschriften der Handelskammer wird folgendermaßen geändert:

I. Die zulässige Zahl der in handwerksmäßigen Betrieben zu haltenden Lehrlinge wird folgendermaßen festgesetzt:

1. Der anleitungsberechtigte Lehrherr ist berechtigt, für seine Person einen Lehrling zu halten, und zwar im Uhrmacher-, Optiker-, Edelmetall-, Juwelier-, Gold- und Silber Schmiede usw., Kslographen-, Bildhauer-, Graveur- und Schuhmacherhandwerk.

2. Der anleitungsberechtigte Lehrherr ist berechtigt, für seine Person drei Lehrlinge zu halten, und zwar: im Schlosserhandwerk. Die Lehrlinge dürfen nur in Abständen von einem Jahr eingestellt werden.

II. Sind in dem Betriebe dauernd Handwerksgehilfen beschäftigt, so können mit Ausnahme des Schuhmacherhandwerks (s. Abs. I Ziffer 1) in dem auch in einem Betriebe mit Gehilfen nur ein Lehrling gehalten werden darf, weitere Lehrlinge über die nach I zugebilligten hinaus eingestellt werden. Es müssen jedoch für jeden weiteren Lehrling in dem Betrieb dauernd zwei Handwerksgehilfen, die eine Gesellenprüfung in ihrem Handwerk bestanden haben (der Nachweis der bestandenen Gesellenprüfung wird von solchen Gehilfen nicht verlangt, die 1890 oder früher geboren sind) vorhanden sein.

III. Die normale Höchstzahl der in einem Betriebe zulässigen Lehrlinge darf bei den in I, 1. genannten Handwerkszweigen mit Ausnahme des Schuhmacherhandwerks (s. II) in den unter I, 2. und 3. fallenden Handwerkszweigen 6 Lehrlinge nicht überschreiten (Normalhöchstzahl).

IV. In besonderen Fällen kann der Vorstand der Handelskammer einzelnen Betrieben auf deren Antrag hin eine größere Anzahl von Lehrlingen über die Normal-Höchstzahl hinaus zubilligen, wenn festgestellt ist, daß eine gute Ausbildung der Lehrlinge gewährleistet ist. Gegen einen ablehnenden Bescheid der Handelskammer ist Beschwerde an den Herrn Regierungspräsidenten zulässig.

V. Für die Zahl der Lehrlinge, welche ein Lehrherr nach den vorstehenden Bestimmungen zu halten berechtigt ist, ist es gleichgültig, ob er ein oder mehrere Gewerbe betreibt.

In dieser Fassung hat die Änderung durch Erlass vom 6. August die ministerielle Zustimmung gefunden. Hoffentlich wird bald die Einseitigkeit solcher Vorschriften gesetzlich beseitigt. Das Berufsausbildungsgesetz macht einen bescheidenen Versuch dazu.

## Lehrlingsurlaub im badischen Handwerk

Am 25. September 1928 fanden in der Handelskammer Karlsruhe mit dem Landesverband Badischer Schlosser- und Mechanikermeister E. V. Verhandlungen über den Abschluß eines neuen Landes-Nahmentarifs für das badische Schlossergewerbe statt. Hierbei teilte der Vorsitzende der Tariffkommission der Schlossermeister mit, daß die badischen Handelskammern dem Beschluß der Handelskammer Mannheim, wonach den Lehrlingen ein jährlicher Urlaub von drei Tagen gewährt werden soll, beigetreten sind.

Dieser an sich erfreuliche Beschluß stellt einen Anfangserfolg der gewerkschaftlichen Bemühungen um die Erreichung eines im Interesse der Gesundheit der Lehrlinge dringend notwendigen längeren Lehrlingsurlaubs dar. Er ist weiter auszubauen. Für die Garantie einer allseitigen Durchführung des Beschlusses der badischen Handelskammern ist es auch für die weitere Verantwortlichkeit von Interesse zu erfahren, wie die Ausführung vor sich gehen soll.

K. G.

## Bereinigungsfreiheit und Lehrvertrag

Wie wenig manchen Meistern das Verständnis für eine andere Zeit aufgegangen zu sein scheint, das beweist ein Lehrvertrag aus unserm schönen Thüringer Ländle. Es heißt darin u. a.: „Will der Lehrling Vereinigungen irgendwelcher Art beitreten, so hat er dies dem Lehrherrn vorher zu melden. Jede Beteiligung an Bestrebungen, die sich gegen den Lehrherrn oder gegen den Lehrbetrieb oder gegen den Arbeitsfrieden im Betriebe richten, sowie jede Betätigung, die den Lehrzweck gefährdet, ist dem Lehrling untersagt.“

Gewiß ist im ersten Satz dieses sonderbaren Lehrvertragsauschnittes der Beitritt zur gewerkschaftlichen Organisation nicht ausdrücklich verboten. Er bezweckt aber die Abhaltung der Lehrlinge vom Verband, sonst hätte es keinen Sinn, eine solche veraltete Ansicht im Lehrvertrag festzulegen. Wir möchten solchen Festlegungen gegenüber erklären, daß sie unzulässig sind. Auch der Lehrling darf sich organisieren. Klar ist, daß er das im Einverständnis mit seinen Eltern tun soll. Jedenfalls beweist sich hier aufs Neue, wie notwendig es ist, daß bei der Gestaltung des Lehrverhältnisses und des Lehrvertrages die Gewerkschaften maßgeblich beteiligt sind.

## Der weiße Elefant

Skizze von Richard Furringer.

Als Barnum, der König der Zirkusleute, den berühmten Niesen-Elefanten Jumbo, um den es zwischen England und Amerika beinahe zum Krieg gekommen wäre, in der neuen Welt vorstellte, verdiente er an dem Koloß, den er um zehntausend Dollar Regents Park entführt hatte, in sechs Wochen dreimal hundertfünfzigtausend Dollar.

Soviel Geld hatte er bisher mit seinen ganzen zwanzig Elefanten nicht verdient und so sagte er sich, daß er auf dem rechten Wege sei, mit immer kühneren Koften, gewagteren Verschiffungen, tollerem Erwerbungen immer fabelhaftere Gewinne zu erzielen.

Ersther war er von einem geradezu krankhaften Verlangen beherrscht, einen von den heiligen weißen Elefanten Indiens zu erwerben.

Weil nun aber der Verkauf eines solchen Tempeltieres zu unheiligen Zwecken jeder Heberlieferung und Güte, ja dem heiligsten Empfinden eines ganzen Volkes von Pilgern ins Gesicht schlagen mußte und in seinen Folgen gar nicht auszudenken war, forderte Barnum, selbst nicht abkömmlich, seinen verschwiegsten und gerissensten Unterhändler auf, sich ins Vertrauen einer Priesterchaft zu stellen und mit allen Mitteln goldener Bestechung den abenteuerlichen Handel einzufädeln.

Mr. Davis reiste denn nach Indien an den Hof des Königs Theebaw von Burma, ließ alle Künste spielen, alle Nimen springen, bekam jedoch, da sich zeitig Mißtrauen meldete, trotz aller Opfer die seltenen Tiere nicht einmal zu Gesicht.

Schon suchte er, seine Pläne seien endgültig gescheitert, als einer von den Tempeldienern in tiefster Heimlichkeit sich allenfalls gefügig zeigte, ihm wenigstens den Anblick der weißen Elefanten zu erschleichen.

Davis lohnte ihm diesen Dienst mit einer Summe, die dem Jnder die Bestimmung raubte, und als dann die Männer in stiller Eternenacht zum Tempel schlichen und vor den heiligen Dichtäutern sich an bewun-

dernder Begeisterung gegenseitig überboten, schmur Barnums Abgesandter einen wilden Eid, er werde Burma ohne eines dieser Tiere nicht verlassen. Besonders war es Loung Taloung, der herrlichste der weißen Elefanten, dessen Glanz sein Sammlerherz entflamte, sein Auge blendete. Zwanzig, dreißig, vierzigtausend Dollar bot er dem Helfershelfer für die Entführung! ja selbst für die Duldung der Entführung! Der Jnder wankte unter solchen Zahlen, und doch schüttelte er kleinmütig den Kopf und stellte dem Besucher die völlige Undenkbarkeit des Raubes vor: in tiefer Nacht noch werde Loung Taloung, das Tempeltier, die Stadt, das Land in Aufruhr setzen; in Scharen, nein, wie eine Völkerwanderung werde das Volk bis an die Grenze hinter ihm her ziehen und der letzte Bettler noch, die Hand zum Himmel reckend, aufschreien: „Loung Taloung, der weiße Elefant!“

Der Yankee fluchte, gab es zu und drahtete an Barnum seine Not.

Barnum, in seinem Leben nie verlegen um Kolambuszier, erwiderte zwei Worte: „Schwarz aufstreichen!“

Da schlug sich Davis vor den Kopf. Der Jnder aber lachte mit, aus vollem Hals, und in so guter Laune kam es denn zum Geschäft.

Fünfundsechzigtausend Dollar handelte der Tempeldiener dem Räuber ab für Loung Taloung, dazu zehntausend Dollar eigens für schwarze Tische, Decken, Teppiche, Gehänge und Transport. Zudem mußte Davis schwören, daß er, was auch immer sich ereignen werde, seinen Fehler nie verraten, den Raub bis außer Landes geheimhalten, nie nach Indien wiederkehren und einem armen Schelm Vorsprung gönnen werde, in die Büsche irgend einer Dschungel zu ent schlüpfen. Dafür übernahm er die Verantwortung, die Entführung und Verschiffung auf persönliche Gefahr.

Alles klappte bis ins kleinste. Schwarzgrau getüncht, unter Teppichen und Decken schier erdrückt, trat Loung Taloung in dunkler Nacht an Bord ein, tauchte sich gehörig aus und schaukelte, ehe er sich recht besann, bereits auf hoher See.

(Fortsetzung folgt.)

# Jugendstimmen

**Berghofen.** Am Sonntag hielt die Jugendabteilung im Lokale Knickenberg ihre Monatsversammlung ab. Dieselbe war sehr gut besucht. Als Referent war der Kollege Schroeter von Hörde erschienen, der zunächst Bericht gab für die getätigten Lohnverhandlungen für die Gruppe Nord-West in Essen. Der Arbeitgeber lehne jede Lohnerhöhung ab, trotz der niedrigen Löhne für die Lohnsacharbeiter und Hilfsarbeiter. Donnerstag, den 11. Oktober, soll weiter verhandelt werden. Weiter wurde dann die kommende Winteragitation besprochen. Ganz besonders sollen diesmal die noch nicht organisierten Mitglieder der konfessionellen Vereine bearbeitet werden. Es ist ein Unding, daß solche noch der freien Gewerkschaft angehören. Die Zeitverhältnisse erforderten es, daß alle auf dem Boden des Christentums stehenden Arbeiter restlos in die christl. Gewerkschaften gehören. Ferner erfolgte die Bekanntgabe der Alters- und Invalidenunterstützung. Einen großen Vorteil haben die Jugendlichen, die sich vor dem 18. Lebensjahr aufnehmen lassen. Schon früh kommen diese nach Abschnitt 10 der Bestimmungen unserer Invalidenunterstützung in den Genuß der Rente. Auch wurde eine Reisesparkasse geschaffen, wo alle in beliebiger Höhe einzahlen können und dadurch die Möglichkeit haben, an einer Rheinwanderung im kommenden Jahre, zu der der tarifmäßige Urlaub benutzt werden soll, teilzunehmen. Unter Verschiedenes wurde mitgeteilt, daß in Zukunft die im Krankenhaus weilenden Kollegen besucht werden. Mit einem schönen Liede schloß die glänzend verlaufene Versammlung. Willi Schulte.

**Düsseldorf.** Im Verbandslokal, Düsseldorf Straße 9/11, fand am Donnerstagabend die Monatsversammlung der Jugendgruppe statt, welche sich eines überaus guten Besuches zu erfreuen hatte. Kollege Prodóh, Duisburg, referierte über die Frage: „Wie fördern wir unsere gewerkschaftliche Jugendarbeit?“ Redner führte aus, daß wir als christliche Metallarbeiterjugend dazu berufen seien, dafür zu sorgen, daß die Lohn-, Lehr- und Arbeitsverhältnisse zwischen Lehrmeister und Lehrling sich besser gestalten, als dies heute der Fall sei.

Der Vortragende nahm dann Stellung zum Berufsausbildungsgesetz. Ausgehend von der Tatsache, daß nicht alle Eltern in der Lage seien, ihre Kinder ein Handwerk erlernen zu lassen, forderte er entgegen von Handwerk und Industrie Einbeziehung der ungelerten und angelernten Arbeiter in das kommende Berufsausbildungsgesetz. Mit einem warmen Aufruf an die jungen Freunde, treu zum Verbands zu stehen und alle noch fernstehenden Kollegen dem Verbands zuzuführen, schloß er seine Ausführungen. Im Anschluß wurde der Film der Stadt Rothenburg vorgeführt, betitelt: Im Haubertmann von Rothenburg. Wenn dem Redner des Abends für seine Worte ungeteilter Beifall zuteil wurde, so war man ebenso dankbar für die Vorführung des Films. Am Schlusse der Versammlung gelangte noch nachstehende Entschliebung zur Annahme, welche an die in Frage kommenden Instanzen gesandt werden soll:

**Entschliebung:** Die am Donnerstag, dem 4. Oktober 1928 versammelten Mitglieder des Christlichen Metallarbeiter-Verbandes, Ortsverwaltung Düsseldorf, nahmen eingehend Stellung zum Berufsausbildungsgesetz und fordern, entgegen dem Willen von Handwerk und Industrie, die Einbeziehung der ungelerten und angelernten jungen Arbeiter in das kommende Berufsausbildungsgesetz.

**M. Gladbach. Wimpelweihe.** Am Sonntag, dem 30. September, fand in Biersen die Wimpelweihe der M. Gladbacher Metallarbeiter-Jugend statt. Leider konnte die Veranstaltung nicht, wie vorgesehen, im Freilichttheater auf den Süchtelner Höhen stattfinden, sondern mußte des schlechten Wetters wegen in Biersen in einem Saale abgehalten werden. Da die Wimpelweihe der christlichen Metallarbeiter-Jugend gleichzeitig mit einem Jugendtreffen des Jugendkartells verbunden war, so fand sich eine stattliche Anzahl Jugendlicher zu dieser Veranstaltung ein. Circa 400 Jugendliche stellten sich in Biersen auf dem Neumarkt ein, um gemeinsam zum Festlokal zu ziehen. Die Veranstaltung, die von gesanglichen, musikalischen und rezitatorischen Darbietungen umrahmt und durch Volkstänze der weiblichen Jugendgruppe des Christlichen Textilarbeiter-Verbandes verschönt wurde, sah im Mittelpunkt die „Wimpelweihe“ der christlichen Metallarbeiter-Jugend. Der Jugendleiter der Ortsverwaltung M. Gladbach unseres Verbandes, Kollege Schneider, nahm sie vor, indem er nach einleitendem Hinweis auf den Machtkampf in der Textilindustrie die Bedeutung unserer christlichen Grundsätze herausstellte und die Jugend zu kämpfen für diese, Gerechtigkeit und Liebe garantierenden Grundsätze, aufrief. In diesem Sinne, so betonte der Redner, ist die christliche Metallarbeiter-Jugend der Ortsverwaltung M. Gladbach bereits tätig gewesen, indem sie in ihrer Werbearbeit an die Spitze im ganzen Verbandsgebiet steht. Als Anerkennung hierfür hat die Hauptverwaltung des Verbandes einen prächtigen Wimpel gestiftet, den ich heute im Namen der Hauptleitung der Jugend übergeben soll. Der Wimpel soll einmal das Symbol der Zusammengehörigkeit sein. Die Ausgestaltung des Wimpels hat aber eine nicht mindere Bedeutung. Auf der einen Seite ist das Stadtwappen der Stadt M. Gladbach eingestickt, zum Zeichen der Heimatliebe und Heimmattreue. Wenn wir unsere Heimat lieben, so ist die Grundbedingung für die Vaterlandsliebe gegeben, die von der christlich-nationalen Arbeiterschaft immer gepflegt wurde. — Die andere Seite des Wimpels weist das Verbandslogo auf, den Metallarbeiter mit dem Hammer. Damit soll zum Ausdruck kommen, daß der vom Christlichen Metallarbeiter-Verband von jeher betonte

Berufsgedanke auch in den Herzen der Jugendlichen lebendig sein soll. Lieben wir unseren Beruf, unsere Arbeit, so ist auch die Liebe zu unserem Stand, zur Arbeiterschaft, gegeben. Möge sich deshalb die christliche Metallarbeiter-Jugend immerdar der Bedeutung dieser Wimpelzeichen bewußt sein und weiterhin für die Ideale unserer Bewegung sich einsetzen. Allen aber möge die heutige Veranstaltung neuen Ansporn geben zu neuen Taten.“ Nach der Wimpelweihe sprach der Vorsitzende des Jugendkartells, Kollege Strauch, dem Kollegen Schneider den Dank aus für seine schönen und zündenden Ausführungen und überbrachte im Namen des Jugendkartells der Metallarbeiter-Jugend zur Wimpelweihe die herzlichsten Glückwünsche. Hierauf richtete der Vorsitzende des Bezirkskartells, Kollege Klauke, an die Jugend noch einige Worte der Anerkennung und versprach im Namen des Orts- und Bezirkskartells, auch weiterhin die Jugendarbeit zu unterstützen und zu fördern. Weitere Glückwünsche überbrachte im Namen der Lederarbeiter der Jugendleiter, Kollege Schmitz, der Textilarbeiterjugend Kollege Brörkes. Nach einem kräftigen Hoch auf den Christlichen Metallarbeiter-Verband fand die Veranstaltung ihr Ende und unter den Klängen der Dülkener Klampfenmusik und unter Absingen von Jugendliedern zog die Jugend wieder zum Bahnhof, um wieder dem Wirkungskreis zuzueilen und für die Ideale der christlichen Gewerkschaften zu arbeiten.

E. S.

**Soilingen.** Unsere, im 2. Quartal begonnene Jugendarbeit nahm auch im vergangenen Vierteljahr einen tatkräftigen Fortgang. Sie erstreckte sich auf Jugendschulung und Jugendwerbung. Auf beiden Gebieten geht es vorwärts. Die Schulungsabende erfreuen sich auch weiterhin regelmäßiger Anteilnahme. Ein Beweis für das Bedürfnis geistiger Fortbildung ist das Interesse, mit dem die einzelnen Kollegen den Abenden beizuhören. Gab uns das vorige Quartal einen allgemeinen Ueberblick über die wirtschaftliche, gewerkschaftliche und soziale Entwicklung, so ließ uns das vergangene Einblick nehmen in die Einzelheiten dieser Gebiete. Besonders Interesse fanden die Darstellungen über Aufbau und Aufgabengebiete unseres Verbandes sowie Einzelfälle aus dem BKG, die in Form von Betriebsratsungen in der lebendigsten Art durchdiskutiert wurden. Dadurch angeregt, wurde an eine systematische Besprechung der Einzelheiten des BKG, herangegangen, die gegenwärtig noch andauert. Eine vorzügliche Handhabe bietet uns hierzu der, von unserem Verbands herausgegebene „Wegweiser durch das Betriebsratsgesetz“. Möchten sich unsere Jugendlichen doch mehr noch zu solchen Abenden vereinigen, um sich Aufklärung zu verschaffen in all diesen so wichtigen täglichen und Lebensfragen. Mögen darum auch diese Zeilen eine Anregung geben für die kommende Winterarbeit unserer Jugendgruppen. Auch in der Jugendbewegung geht es aufwärts. Brachte uns das 3. Quartal doch weitere 30 Jugendaufnahmen, so daß sich unsere Aufnahmeziffer mit dem 30. September auf 66 erhöht hat. Unsere am 7. September stattgefundene Quartalsversammlung nahm gleichfalls einen schönen Verlauf. In einem Vortrag unseres Geschäftsführers, Kollegen Hebborn, wurde uns die Arbeit unseres Verbandes für unsere Metallarbeiterjugend lebendig und überzeugend vor Augen geführt. Gleichzeitig erhielten vier junge Kollegen, die bereits fünf und mehr Aufnahmen gemacht hatten, als Anerkennung unsere neue Verbandsnadel überreicht. Möge die hiermit in der Versammlung ausgelöste Begeisterung zu weiterer Mitarbeit erfolgreiche Auswirkung finden in unserer gegenwärtigen großen Werbeaktion.

Fr. Duisberg.

**Ingelstadt.** Auch bei uns in der alten Schanz ist unsere Metallarbeiterjugend nicht schläfrig. Das bewies die am 16. d. M. abgehaltene Jugendversammlung, wo sich an die 40 Kollegen zusammensanden, um erneut gestärkt durch unseren Jugendtag auf der Wülzburg auch in der Agitation unser Gelöbnis zu verwirklichen. Nach Absingen eines gemeinsamen Liedes sprach der Kollege Berner über das Wollen der christlichen Gewerkschaften in längeren Ausführungen, und kennzeichnete in markanten Worten die großen sozialen Aufgaben der christlichen Gewerkschaften, insbesondere auf lohnpolitischem Gebiete, sowie die Unterschiede zwischen den christlichen und sozialistischen Organisationen. Er schloß mit der Aufforderung, auch fernerhin für unseren Verband die ganzen Kräfte mit einzusetzen.

Hierauf warf unser Führer Bizer einen Rückblick auf das Treffen auf der Wülzburg, an dem 30 Kollegen teilnahmen. Wir wollen nun aber auch praktische Gewerkschaftsarbeit leisten und das, was wir auf der Wülzburg versprochen haben, einhalten, und dem Boden auf den wir stehen, der zum überwiegenden Teil eine christliche Arbeiterschaft beherbergt, auch eine christlich organisierte Mehrheit geben. Die anschließende Diskussion bewies, daß unsere Freunde bereit sind, den Gedanken des K. Bizer mit in die Tat umzusetzen. In der Versammlung wurden acht Neuaufnahmen gemacht. (Alle Achtung! Die Red.) Das gibt uns die Hoffnung, daß wir auch in Ingelstadt vorwärts kommen. Zum Schluß wurde noch eine eigene Musikgruppe gebildet, die bereits sechs Kollegen umfaßt. Nach Absingen einiger Gewerkschaftslieder wurde geschlossen mit dem Lied: „Wann wir schreiben Seir' an Seir“, und die alten Lieder singen, und die Wälder wieder klingen, fühlen wir, es muß gesungen: Mit uns zieht die neue Zeit!“ Johann Berner.

### Lehrlingsanekdoten

Wie in so manchen anderen Fällen, hat der Volksmund eine eigene humorvolle Darstellung auch des Lehrlings beliebt. Er, der so spöttisch urteilt über den zerstreuten Professor, oder den Pantoffelhelden, oder auch über die Wiberwölfer, wie wir dies in der letzten Nummer des Verbandsorgans gelesen haben, stellt den Lehrling dar als den Gipfel der Verschämtheit im Kampfe mit dem Meister. Einige von diesen Anekdoten mögen folgen.

#### Er sieht schlecht.

Peter war in der Lehre bei einem Schuhmachermeister, der schwer unter dem Pantoffel seiner geizigen Frau stand. Das Essen war kärglich. Besonders Peter mußte das Brot oft trocken essen. Eines abends sitzt die Familie wieder beim Essen. Die Meisterin hatte, wie sie immer tat, Peters Butterstulle fertig gemacht. Peter beißt hinein, besieht sich das Butterbrot ganz eindringlich und fängt an zu heulen. „Manu“ sagte der erstaunte Meister, „was flehnst du denn?“ „Ich hann ming Gesech verloren“ sagte Peter, „ich muß ene Brell han, ich kann de Botter op mingem Brut nit mieh sinn.“

#### Er sieht wieder gut.

Wenn es auch Prügel ablegte, nach diesem Vorstoß Peters wurde sein Essen etwas — aber auch nur etwas besser. So saß man denn abends wieder beim Essen zusammen. Auf einmal rief Peter, nachdem er sein Butterbrot eingehend betrachtet hatte, triumphierend aus: „Meister, wat kann ich joot sinn!“ „So“ sagte der Meister verdußt, „wieso denn?“ „Ich kann dorch da Ries (Käse) et Brut süm!“ Nach dieser zarten Anspielung auf den meisterlich dünnen Käsebelag, wählte Peter den bessern Teil der Tapferkeit — er retirierte.

#### Er kam, sah, siegte.

Kaufebums suchte eine Stelle als Laufjunge. Da las er in der Zeitung ein Gesuch der Firma Knöterich u. Co.

„Du willst als Laufjunge eintreten? Ich brauche eigentlich einen kräftigeren Jungen.“ sagte Knöterich.

„Na“, sagte Kaufebums, „ich denke, ich werde es schaffen. Ich habe schon alle anderen, die sich melden wollten, weggeprügelt!“

„Liebst du die Arbeit?“ fragte Knöterich.

„Nein!“ sagte Kaufebums.

„Gut“, sagte Knöterich, „du bekommst die Stelle, denn du bist der erste Laufjunge, der mir keine Lügengeschichten erzählt.“

### Briefkasten

Albert Ech. in B. (Saar). Hoffentlich hast Du den Dir brieflich erteilten Rat befolgt. Wegen Anmeldung und Erteilung eines Patenten ist es ratsam, sich an einen konzessionierten Patentanwalt zu wenden. Dort bekommst Du sichere und zuverlässige Angaben. Es werden oft Sachen patentiert, weil sie neu sind, aber im praktischen Leben finden sie nie Verwendung. — A. M. Essen. Deine Bitte betr. eines Prologes soll erfüllt werden. Ein anerkannter Dichter will uns einen Prolog widmen. Wenn diese Zeilen in Deine Hände gelangen, wirst Du hoffentlich den Prolog durch die Post erhalten haben. — Jugendgruppe Olsberg. Habt vielen Dank für die hübsche Karte von der Dechenhöhle. Daß es Euch dort gefallen hat, kann ich mir denken. Die Zwerge sind geflohen, seitdem die Menschen in ihr Reich eingedrungen sind!!! — Hoffentlich sind die Olsberger nicht mitschuldig — — ?!! — Emil Beith mit 14 Jungsaunen auf der Jugendtragung. Für den frdl. Kartengruß vielen Dank. Die 3 Marken zum Besten der Jugendherbergen der christl. Gewerkschaften haben mich erfreut, ich muß Euch loben. Es grüßt Euch — E. H. — Meister Hämmerlein!! Habt Ihr mich verstanden? Die Höflichkeitsformel E. H. gebraucht man heute nicht mehr. — Erich Schm. in D. Du fragst, ob ich ein Verikon hätte und was das Wort Verikon rückwärts gelesen, bedeute. Du bist doch noch immer der alte Laufsaun! Also damit es die anderen auch verstehen, will ich es so schreiben, wie es beim Rückwärtslesen gesprochen wird — Noh — kieffel. (d. h. Nach — ichauer). Das Wort hat also nach Deiner Auslegung, ob vorwärts oder rückwärts gelesen, dieselbe Bedeutung. Hast Du noch mehr solcher Streiche auf Lager?? — Heim. G. in K. Das war eine gehärsnichte Epistel. Ich bin ein höflicher Mann und wünsche jedem das Doppelte von dem was mir gewünscht wird. — Karl M. in D. Ich hatte geglaubt, Du hättest mir von Deiner — Montage — einmal einen Gruß geschickt! Sollte der Herr Monteur beim Brückenbau etwa hochmütig geworden sein? Euere Arbeit ist ein Glanzstück deutscher Technik. — Jugendgruppe Recklinghausen. So mit lustigem Sang und frischem Klang auf froher Wanderschaft in die Hardt, das wird Euch sicherlich ein Erlebnis geworden sein. — Fritz Schl. Witten. Dein lieber Brief weckte alte Erinnerungen. Paul schrieb Dir ja ausführlich, Deine frdl. Grüße an Wilh. Schuler in Rohrbach gebe ich hiermit weiter. Die Nachricht vom Heimgange unseres Freundes Heim. Ehle hat mich sehr ergriffen. Nun wünsche ich Dir reichen Erfolg. Treue mit Treue. — Josef Ech. in Wasseralfingen. Ich muß Dich loben! Jeder tue an seinem Posten seine Pflicht. Handschlag und Gruß. — Eugen B. in Kottenburg. Dein Bericht ist ja sehr erfreulich. Nun schmiedet das Eisen so lange es warm ist. Eich Dir die Antwort an Erich L. in Hammer Nr. 21 an. — An Verschiedene. Vor 4—6 Wochen kam keine Antwort im Briefkasten erfolgen.

Herzlichen Gruß

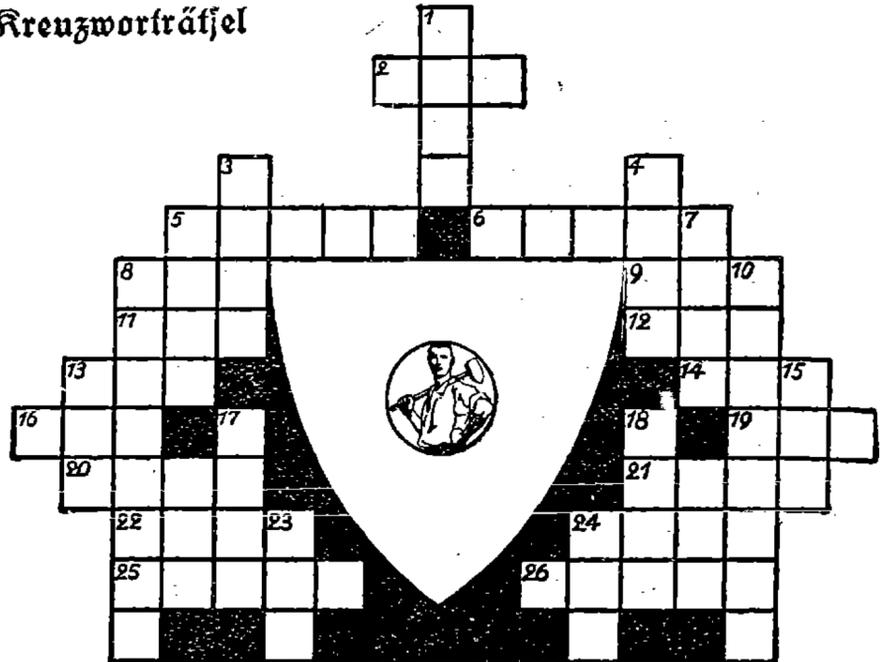
Meister Hämmerlein  
Duisburg, Stapeltor 17.

### Buchbesprechung

Experimentierbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie nebst Hinweis auf die Technik und Praxis. Von R. Kiemenschnieder. Mit 175 Abbildungen. Preis gebunden mit Schutzkarton 3 M franko. Verlag: Hermann Bayer, Leipzig E L Charlottenstraße 25. — Hier wird eine ganz vorzügliche Anleitung gegeben zur Ausführung von Experimenten

unter Verwendung einfachster, meist selbst herzustellender Hilfsmittel, die schneller und sicherer zum Verständnis der drahtlosen Telegraphie und Telephonie führt, als mühevollles Studium manch dicken Buches.

### Kreuzworträtsel



Wagerecht: 2. Geistlicher Würdenträger; 5. Religionsbuch; 6. belgische Stadt; 8. Geistesgestört; 9. Gewässer; 11. Titel; 12. Engl. Anrede; 13. Teil des Körpers; 14. Eigenschaft; 16. Gedichtform; 19. Frischer Name; 20. Tempo; 21. Höchstes Wesen; 22. Sängervereinigung; 24. Gott; 25. Reiter; 26. Musikstück.  
Senkrecht: 1. Alttestamentl. Name; 3. Aeußerung; 4. Teil des Körpers; 5. Ware; 7. Berufsform; 8. Sumpferscheinung; 10. Ausbruch; 13. Abschiedsgruß; 15. Part; 17. Lat. Gott; 18. Männl. Vorname; 23. Teil des Wagens; 24. Gewicht.

# Bekanntmachung

Sonntag, den 28. Oktober, ist der 44. Wochenbeitrag fällig.

#### Adressenänderung:

Erfurt. Unsere Geschäftsstelle befindet sich Erfurt, Hirschlachufer 33. Alle Postsendungen sind nach dort, alle Geldsendungen nach Erfurt, Epinaystraße 101, zu richten.

Die Fortsetzung des Artikels „Mehr Schutz dem Leben und der Gesundheit der Metallarbeiter“ erfolgt wegen Raummangels in der nächsten Nummer.

# Inhaltsverzeichnis

#### Der Deutsche Metallarbeiter. Hauptteil:

Generalansturm der Schwerindustrie (S. W.), S. 773. Streitfragen in der westdeutschen Eisenindustrie (Karl Schmitz, 2. Verbandsvorsitzender), S. 775. Um die Neugestaltung des gesetzlichen Arbeiterchuzes (H. Kreil, M. d. RWK.), S. 777. Die Lohnfrage in der Weiterverarbeitungsindustrie des Saargebiets (c-f.), S. 778.

#### Unterhaltung:

Lostruf des Goldes (Jack London), S. 779.

#### Umschau:

Josef Joos (W.), S. 779. Die „Mitropa“ gegen die Lohnforderungen der Metallarbeiter (...), S. 779.

#### Verbandsgebiet:

Dortmund (Hase); Saarbrücken (Steinacker); Ludwigshafen (Schwarz), S. 780.

#### Wirtschaft — Technik:

L. 3. 127, ein Großwerk deutscher Arbeit (Walter Scherz), S. 781. Die Manbadymotore des neuen Zeppelin, S. 782. Wie berechnet man die Nutzleistung einer Drehbank? (Gew.-Oberl. H. Siljohann, Gelsenkirchen), S. 783. Der „Schnellgang“, die neueste Errungenschaft des Autobaus (Georg Huth), S. 784.

#### Der Hammer:

Unsere Verbandsgeneralversammlung und Jugendfragen (Fö.), S. 785. Neue Lehrlingsvorschriften der Handelskammer Düsseldorf; Lehrlingsurlaub im badischen Handwerk (R. G.); Vereinigungsfreiheit und Lehrvertrag; Der weiße Elefant (Richard Euringer), S. 786. Jugendstimmen: Berghofen (Willi Schulte), Düsseldorf, M. Gladbach (E. E.), Solingen (Fr. Duisberg), Ingolstadt (Johann Berner), S. 787. Lehrlingsanekdoten; Briefkasten; Buchbesprechung; Kreuzworträtsel, S. 788.

#### Bekanntmachung:

Seite 788.

Schriftleitung: Georg Wieber. — Verlag: Franz Wieber, Duisburg. Stapeltor 17. Druck: Echo-Verlag und -Druckerei, e. G. m. b. H. Duisburg.