

Metallarbeiter-Zeitung

Wochenblatt des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes

Bezugspreis: Vierteljährlich 1.30 Goldmark
Einzelnummern 15 Goldpfennig (nur gegen Voreinsendung
des Betrags)

Verantwortlicher Schriftleiter: Fritz Kummer
Schriftleitung und Verlagsstelle: Stuttgart, Adelsstraße 16
Fernsprecher Nr. 4800 - Postfachkonto Stuttgart Nr. 6803

Erscheint wöchentlich am Samstag
Anzeigen aller Art werden bis auf weiteres nicht mehr angenommen
Eingetragen in die Reichspostzeitungliste

Wandlungen in den Zusammenschlußformen

Von Dr. Georg Berger, Bochum.

Die Kriegs- und Nachkriegszeit hat auf dem Gebiete der Industrieorganisation tiefe Spuren hinterlassen. Durch die Zwangsbindungen der Kriegs- und Übergangswirtschaft erfuhr die bestehende Kartelle- und Syndikate eine nachhaltige Förderung, wie auch jene Zeit vielfach zu neuen Kartelle- und Syndikatsbildungen den Anstoß gab. So kam es, als die Wellen der Inflation sich immer höher türmten, daß die deutsche Industrie über einen Organisationsapparat verfügte, der in hervorragendem Maße geeignet war, der Selbstwertung durch eine rücksichtslose Preis- und Konditionenpolitik technisch Herr zu werden. Freilich erschöpfte sich auch in dem Ausbilden solcher Inflationstechnik als Wettkampf mit dem Dollar die Wirksamkeit dieser gewerblichen Zusammenschlußformen, die es darüber hinaus nicht vermochten, eine zweckmäßige Ordnung der gestörten Produktions- und Austauschverhältnisse herbeizuführen. Von wesentlich vermehrter Bedeutung für diese Aufgaben wurden vielmehr die Zusammenschlüsse mehrerer bisher selbständiger Unternehmungen gleicher oder aufeinanderfolgender Produktionsstufen zu Fusionen und Konglomeraten. Schon vor dem Kriege hatte diese Zusammenschlußbewegung zunehmend an Bedeutung gewonnen und hat nun in der Kriegesfolgezeit einen so stürmischen Charakter angenommen, daß sie, vor allem in ihrem vertikalen Aufbau, das organisatorische Gesamtbild des deutschen Wirtschaftslebens geradezu beherrschte.

Mit dem Aufhören eines ihrer Antriebe, der Inflation, ist auch die Konzentrationsbewegung wenigstens zeitweilig zum Stillstand gekommen. Die Meldungen über neue konglomerartige Verbindungen wurden seit dem Herbst 1923 immer spärlicher, ja vereinzelt traten vermehrte Reibungen innerhalb der Konglomerate deutlicher zutage und führten in manchen Fällen zum Auseinanderbrechen der Verbindungen. Dennoch wäre es irrig, anzunehmen, daß die Konglomerate am Ende ihrer Entwicklung angelangt oder gar in Rückbildung begriffen wären. Es liegt auf der Hand, daß der herrschende kapitalistische Markt vorerst weiterhin Zusammenschlüssen erhebliche Hemmnisse bereitet, so daß an Stelle von Neuanhebungen die innere Festigung der Konglomerate, die Abklopfung von zufälligen und spekulativen Erweiterungen, mitunter schließlich auch die Auflösung bestehender Verbindungen tritt. Diese industrielle Flurbereinigung — man denke nur an den etwas arg bunt gewürfelten schweizerischen Privatkonglomerat, aber auch andere Konglomerate, deren Aufbau nach der produktions- und absatzwirtschaftlichen Seite eine dauernde Lebensfähigkeit nicht vermuten läßt, kommen in Frage — wird sich, wenn auch allmählich, durchsetzen. Große Konglomeratverbindungen sind somit kaum zu erwarten, dazu gibt die kapitalwirtschaftliche Verantwortung der Großkonglomerate, auch im Auslande, zu feste Stützen, festere jedenfalls, als sie Unternehmungen außerhalb der Konglomerate zur Verfügung stehen. Wenn in jüngerer Zeit Stimmen laut wurden, welche eine Art Konglomeratdämung zu glauben voraussetzen zu können, so übersehen sie dabei die Mannigfaltigkeit der wirtschaftlichen, soziologischen und rechtlichen Gründe, die neben der Selbstentwertung zur Herausbildung größerer privater Wirtschaftseinheiten führten und auch nach Wegfall der Inflation als Antriebe wirksam sind. Freilich kommt jetzt erst die Zeit, wo der privatwirtschaftliche und nicht zuletzt volkswirtschaftliche Wirkungsschatz der Konglomerate übersehbar wird — ihnen obliegt jetzt die Beweislast, gegenüber den Kartellen und Syndikaten, wie auch gegenüber den konglomeratfreien Unternehmungen, die entwicklungsmäßig höhere, weil lebensfähigere, Organisationsform zu sein.

Gleichviel, ob die Konglomerate nach der angebahnten inneren Umordnung in einer den veränderten Lebensbedingungen entsprechenden Gleichgewichtslage zurechtfinden, behaupten sie sich oder nicht, behalten die Kartelle und Syndikate noch auf lange Zeit hinaus neben ihre Bedeutung. Trotz mancher Kartellaufhebungen sind die Kartelle heute noch außerordentlich zahlreich. Der Reichswirtschaftsminister hat kürzlich ausgeführt, daß, wenn man unter dem Begriff Kartelle auch die wirtschaftlichen Verbände versteht, die keine kartellmäßigen Verbindungen im Sinne des § 1 der Kartellverordnung erlassen, die Zahl der Industriekartelle sich etwa auf 2000, die des Großhandels etwa auf 300 und die des Einzelhandels etwa auf 150 belaufen dürfte, ohne Berücksichtigung der Handwerkerverbände. Bestimmte Angaben über die Zahl der Preisstabellebanken nicht gemacht werden, immerhin seien sie auf etwa 25 bis 30 bei der Kartelle im Sinne des § 1 der Kartellverordnung zu schätzen, das heißt auf etwa 400 bis 500. Dabei ist bemerkenswert, daß eine Anzahl von Kartellen seit der Stabilisierung sich in einem Stadium der Rückbildung befinden, derart, daß sie sich vom Verkaufskartell zum Preisstabellekartell, vom Preisstabellekartell zum Konditionenkartell und vom Konditionenkartell zum losen wirtschaftlichen Verband zurückentwickeln. Aber die Tätigkeit des Kartellgerichtes wird berichtet, daß im Laufe des letzten Jahres mit 178 Verbänden verhandelt wurde; von den Rüdigungen, die zum Teil im Laufe der Verhandlungen zurückgezogen wurden, sind 44 für zulässig und 39 für unzulässig erklärt worden.

Das mehr noch als die Verordnung gegen Mißbrauch wirtschaftlicher Machtstellungen (Kartellverordnung) vom 2. November 1923 die Stabilisierung der Währung einen gewissen Kartellzerfall herbeiführt, so ist jetzt, abgesehen von dem Fortbestehen bezw. der Zwangsrenewierung der sogenannten gemeinwirtschaftlichen Syndikate, ein neues Wachsen der

artiger horizontaler Verbindungen zu beobachten. Anfang November kam ein neuer Kohlenverband zustande, der nicht nur die gemischten Werke, sondern auch die Martinwerke, die Hütten Deutsch-Obereschlesens umfaßt, also die ganze deutsche Stahlindustrie umfaßt. Soweit sich bis jetzt übersehen läßt, wird seine erste Tätigkeit auf Herbeiführung einer Polierhöhung für Roheisen und auf Anbahnung einer internationalen Verständigung der europäischen Eisen- und Stahlindustriellen, später unter Einfluß Amerikas, mit dem Ziele einer Einschränkung der Weltproduktion gerichtet sein. Die Verhandlungen über die Eisenverbände sind noch im Gange, zunächst ist man bemüht, die „Firma“ (International Rail Manufacturing Association), das internationale Eisenerzkartell, welches bereits vor dem Kriege bestand (1904 gegründet) und seinen Sitz in Brüssel hatte, wieder aufzurichten. Ähnliche Reibungen sind in der chemischen Industrie festzustellen. Die deutsche Metallwarenindustrie hat sich auf ihrer Nürnbergerversammlung Ende Oktober zu einem neuen Reichsbund zusammengeschlossen, dessen Absicht sich deutlich gegen den schwerindustriellen Einfluß wendet und der „mäßige Schutzpolle“ für seine Mitglieder und Zollfreiheit für Rohstoffe bei höchstens ganz geringem Schutzoll für Halbfabrikate fordert. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß gerade in der Schutzpolfrage die Interessen der Rohstoffindustrie und der Weiterverarbeiter weit auseinanderlaufen. Schon früher war das so, noch zu Buedes Zeiten. Doch begründet diese verschiedene Interessenlage keine Verneinung des Schutzpolprinzips durch die Kartelle. Sie sind auf dem Boden der Schutzpolle erwachsen; die Zollmauern ebend, im Kriege die Vlodade und nachher die Salustalust begründeten ihre Macht, und so ist es verständlich, daß auch jetzt die meisten Industriekartelle Schutzpolle in sich eingeschlossen sind. Der Ausgang der Zollverhandlungen und der laufenden Handelsvertragsverhandlungen werden für den Bestand bzw. die Wiedererrichtung dieser Kartelle wesentlich sein.

Die jetzt erneut zutage tretende Reibung der Industrie, besonders der verarbeitenden, zu kartellmäßigen Verbindungen kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß die beiden Organisationsformen: Kartelle — Konglomerate in ihrer Befestigung eigentlich entgegengesetzt sind. Ganz deutlich wird dies an den zunehmenden Schwierigkeiten der Kartelle bezw. Syndikatserneuerungen in dem alten Gebiet des Kartellgedankens, der Schwerindustrie. Hier beherrschen die großen Konglomerate das Feld und ihr wirtschaftliches Übergewicht läßt den übrigen sogenannten reinen Werken der betreffenden Produktionsstufe die Kartellierung wenig vorteilhaft erscheinen. Kartelle und Syndikate setzen eine gewisse Gleichartigkeit der Interessenlage und der wirtschaftlichen Kampfkraft der Kartellgenossen voraus. Die ist aber in der Schwerindustrie ganz und gar nicht gegeben. Konglomeratinteresse und Kartellinteresse bedecken sich nicht. Für jede Kartellierung ist die Absicht monopolistischer Marktbeherrschung durch Ausschaltung des Wettbewerbs grundlegend. Die Zusammenfassung, also die Konglomeratbildung, ist hingegen gerade eine Waffe des Konkurrenzkampfes. Mögliche Anspannung im Wettbewerbsschlachtfeld ist die Absicht industrieller Zusammenschlüsse in Konglomeratform. Ihnen werden die Kartelle Werkzeuge zur Niederdrückung des Wettbewerbs in den gleichen oder übergeordneten Produktionszweigen. Sie mit diesen Gegenüberlichkeiten abzufinden, sollte Sache der Teilnehmer selbst sein, der Staat darf nicht, wie es kürzlich bei der Ruhrkohle-A.G., dem früheren Rhein-Westf. Kohlenyndikat, geschehen ist, durch Zwangsanordnung in die unvermeidliche Auseinandersetzung zwischen konglomerierten und konglomeratfreien Gruppen zugunsten der wirtschaftlich Stärkeren eingreifen. Die Konglomerate können zwar den kartellmäßigen Aufbau der Industrie, sprengen ihn aber nicht. Auch die Konglomerate wünschen für den Teil ihrer Erzeugung, der nicht im Eigenverbrauch abzusetzen ist, vor allem aber für die Dauer nicht zu entraten, gewährt sie ihnen doch, wegen ihrer gesteigerten Quotenmacht, gegenüber den anderen Unternehmungen bedeutende Chancen.

Der Versuch einer Regelung und Organisierung der gesellschaftlichen Produktivkräfte auf privatwirtschaftlicher Grundlage löst eine Reihe von Gegenströmungen sozialpolitischer und wirtschaftspolitischer Natur aus. Die große Handelspresse nimmt jetzt gegen die Konglomerate der Schwerindustrie scharf Stellung und bezeichnet es als ein hoffnungsvolles Zeichen der Zeit, daß die verarbeitende Industrie gegen die zunehmende Abhängigkeit von den konglomerierten Rohstoffherzeugern Alarm schlägt. Dieser Alarm ist jedoch nur insoweit volkswirtschaftlich gerechtfertigt, als er sich gegen willkürliche Hemmnisse des Wettbewerbs und damit gegen eine Behinderung der Ausgleichung von Produktion und Verbrauch durch Preisgleichung wendet. Es würde das Gewicht der Einwände gegen die Konglomerate von der übrigen Industrie wesentlich erhöhen, wenn sie von sich aus auf alle bedenklichen Krücken der Inflationzeit im Hinblick auf die Preisgestaltung verzichtet läßt. Ohne eine Verschärfung des Wettbewerbs unter den Erzeugern und Warenverteilern findet die deutsche Wirtschaft ihr Gleichgewicht nicht wieder. Darum wird, diesem wirtschaftlichen Zwange folgend, die auf den Konkurrenzkampf eingestellte industrielle Organisationsform, der Konglomerat, gegenüber dem dem Wettbewerb einschrankenden Kartell in dieser Übergangszeit an Wirkungskraft überlegen sein.

Die nordamerikanische Automobilindustrie

Von Fritz Kummer

(Schluß)

Erstadergeiß als Ertragssteigerer.

Wie anderswo, so ist auch in den Vereinigten Staaten die Automobilindustrie dem Fahrradgewerbe entsprossen. Von diesem übernahmen ihr Gedanken, Werkzeuge, Arbeitsweisen und Bauformen. Es stellte sich indessen bald heraus, daß mit dem geistigen und materiellen Erbgut die Ziele, die dem neuesten Verkehrsmittel gestellt, nicht zu erreichen waren. Die Notwendigkeit neuer Mittel und Wege wurde mit unterschiedlichem Drang und Glanz erfüllt. Die Zeit des Lastens und Versuchens wurde nachdrücklich abgelöst durch den Krieg. Dessen Zwang, das Höchstmögliche zu leisten, ließ eine Anzahl Ideen in frühem Maße verwirklichen. Aus den gutbezahlten Heeresaufträgen quollen die Mittel der Verwirklichung. Techniker und Betriebsorganisatoren konnten nun einen Hochflug wagen. Für die Art, wie man mit Überkommenem brach, mag folgendes Beispiel zeugen: In einem Werk wurde ein Junge zum Zusammentragen des Schrotwerks von Werkstätten und Büros angestellt, und man rüstete ihn dafür mit Rollschuhen aus. Der sich so bewegende Junge besorgte bald ganz allein die Arbeit, wofür vorher sechs Angestellte nötig waren. Kann man sich einen deutschen Fabrikanten vorstellen, der so viel geschäftlichen Pferdeverstand besitzt, daß er die gängelbesorgenden Jungen auf Rollschuhen durch die Wunden tadeln ließe?

Eine Reihe von Versuchen, die im Kriege begonnen, wurden nach Friedensschluß verwirklicht und weitergeführt. Die Mühe trug die folgenden Jahre reiche Frucht. In welchem Maße, ist schon daran zu ersehen, daß in einer größeren Fabrik im Jahre 1920 je 36 Mann einen Wagen je Tag bauten, 1924 aber geschah dies schon von 20 Mann.

In den ersten Tagen des Automobilbaues, schreibt William S. Howalder (National Geographic Magazine, Oktober 1923), wurde das Material für die Montage eines Wagens hingenommen, der Werkstattden, wo dann das Automobil aufgebaut wurde. Später führte man die Zusammenlegung in Fortbewegung (conveyor system) mit Arbeitsteilung ein, und durch schrittweise Verbesserung der Handlung von Material und der Vollziehung von Tätigkeiten wurde die für die Zusammenlegung eines Wagens notwendige Zeit angeheuer verkürzt. In einem Werk waren mit dem früheren Verfahren 12 Stunden 28 Minuten nötig, um ein Gestell zusammenzusetzen, diese Zeit wurde durch schrittweise Verbesserungen auf 1 Stunde 33 Minuten heruntersgebracht. In einer andern Fabrik bewegt sich die Bahn der Gestellzusammenlegung in einer Schnelligkeit von 6 Fuß je Minute vorwärts, und es sind 45 Tätigkeiten zu verrichten. Der Mann, der die Zubehörtteile einsetzt, macht sie nicht fest, so daß eine Schraube von einem Mann eingedreht, die Mutter von einem andern aufgedreht, von einem dritten angezogen wird. Ehe das Ende der Bahn erreicht ist, ist die Maschine geölt, mit Benzin versehen, der Kühler mit Wasser gefüllt, ein Rollenpaar dreht die Räder an, der Motor legt ein — und der Wagen rutscht davon durch eigene Kraft mit einem Führer am Steuer.

Mit den alten Verfahren und Werkzeugen hätte weder der mächtig wachsende Massenbedarf befriedigt, noch die Leistung je Mann dermaßen erhöht, noch das Produkt so beträchtlich verbilligt werden können. Daß dies möglich wurde, ist dem Streben zuzuschreiben, die Menschenarbeit, wo immer nur angängig, der Maschine zu übertragen. Wie weit das in der nordamerikanischen Automobilindustrie gediehen ist, sei nun an ein paar Beispielen gezeigt. Die Liste hat keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Es sind nur einige von den Beispielen herausgegriffen, die sich auf engem Raume leicht verständlich machen lassen. Sie mögen dem deutschen Automobilarbeiter genügen, sich einen annähernden Begriff zu machen von den Arbeitsweisen und der technischen Einrichtung seiner Industrie in den Vereinigten Staaten. Damit wird er einigermaßen imstande sein, einen Vergleich zwischen hüten und drüben zu ziehen. Die Beispiele fallen bei uns das Verständnis wegen für die Verbesserungsbedürftigkeit der technischen Ausrüstung und der Arbeitsweisen sowie des Geistes, der beide bestimmt.

Von Fachleuten wird behauptet, auf den Rahmen des Automobils sei mehr Gedankenarbeit verwendet worden, als auf die Erzeugung eines geeigneten Stahls für Rollensträger. Der zufriedenstellende Rahmen, der bis jetzt hergestellt, ist aus gepreßtem Stahl und genietet. Eine besondere Maschine stellt diesen Rahmen her. Sie nimmt alle Zubehörtteile zusammen, steckt die Nieten in die Löcher und staucht ihnen kalt den Kopf auf. Ein Mann in einem Stand überwacht die Tätigkeit der Maschine. Sie soll 8 Rahmen in der Minute oder 3600 in 10 Stunden fertigen. Um eine solche Menge mit der Hand herzustellen, wären 175 Mann nötig.

Früher rietete man viele Teile des Wagens zusammen. In den Kriegsjahren wurde ein großer Teil der Nieten von der (elektrischen) Schweißerei verdrängt. Das neue Verfahren hat sich gut bewährt, dünne Bleche und ähnliche Metallstücke zu verbinden. Es besteht darin, zwei elektrische Pole mit dem Druck eines Fußreters zusammenzubringen. Die zu vereinigenden Teile werden zwischen die Enden der Pole gebracht, und wenn sich die Teile berühren, sind sie fast augenblicklich zusammengeschweißt. Ein Mann, der eine solche Maschine bedient, kann Metallbleche an acht Stellen schon in der Zeit schweißen, wo ein Nieten nur einen Niet machen kann. Mit dieser Maschine leistet ein Mann soviel wie acht Handwerker.

Durch die Einführung von selbsttätigen Maschinen und Standardisierung der Teile sind wohl viele gelernte Leute über-

Reichsbeirat der Betriebsräte

Zum Leidwesen der reaktionären Ausbeuterklasse hat sich die deutsche Arbeiterbewegung überaus schnell von den Bünden erholt, die ihr die Justizaktion schlug. Die Schwerindustrie hatten ja ihr mögliches getan, um die Geldentwertung zu einer Katastrophe werden zu lassen, die mit der Folgerichtigkeit eines Naturgesetzes die Gewerkschaften mit in den Strudel reißt und vernichten müßte. Dem widerstand hat sich die Arbeiterbewegung durch Sozialgesetzgebung und Fortschritt.

Unser Verband hat den Wiederaufbau besonders beschleunigt. Nachdem noch vor Jahreschluss alle Einrichtungen des Verbandes wieder vollständig hergestellt werden konnten, wurde es auch noch möglich, in der Zeit vom 28. bis 30. Dezember den Reichsbeirat der Betriebsräte zu Beratungen zusammenzurufen.

Das Betriebsrätegesetz ist den deutschen Industrie- und Gewerbetreibenden unangenehm. Auf jede erdenkliche Art versuchen sie es zu schädigen und wirkungslos zu machen. Gewährte Rechte sind den Betriebsräten genommen. Eine erstaunlich einseitige Rechtsprechung sorgte für Urteile, die oft genug den klaren Wortlaut des Gesetzes ins Gegenteil um, urteilte. Eine endlose Kette von Schikanen und Schädigungen der Betriebsrätebewegung und nicht zu allererst auch persönliche und materielle Schädigungen der Betriebsräte selbst, sorgte für eine Abregung der im Vordergrund stehenden Kollegen. Was die Gegner erkannten, wäre zu ertragen gewesen, aber die ungerechten Angriffe aus den Reihen der Belegschaften, die oft genug nur aus ganz armen parteilosen Treibern entstanden und nicht einmal vor der persönlichen Ehre des für die Allgemeinheit kämpfenden Betriebsrates Halt machte, wirkte zermürbend. Gute Kräfte, für deren Schulung und Bildung die Organisation viel getan, gingen auf diese Art verloren. Was nach Ihnen kam, hatte wohl ein lebendigeres Mundwerk, um so weniger aber Lauffähigkeit. Das hat sich in den Betrieben schon bitter gezeigt. Jetzt sind eine Reihe Betriebe vorhanden, die überhaupt keinen Betriebsrat mehr zustande bringen. Hier gilt es aufzubauen und dieser Arbeit war die Tagung des Betriebsrätebeirates gemüht.

An der Beiratstagung nahmen teil die Vertreter der 22 Industriegruppen unserer Metallindustrie. Dazu kamen die Vertreter der großen Industrieunternehmen. All die Betriebe jener Industriezweige, die das deutsche Wirtschaftsleben beherrschen, als Stinnes, Thyssen, Klockner, AEG, Siemens, Krupp, Wolf-Lanz und andere, waren durch die Betriebsräte vertreten. Ferner zählten zur Konferenz die Agitationsangestellten der Verbandsbezirksleitungen, die sich mit der Frage der Betriebsräte befassen. Bedeutungsvoll war bei dieser Zusammenkunft die Beteiligung der Vertreter der Angestelltenverbände. Der Zentralverband der Angestellten hatte Angestelltenbetriebsräte entsandt, um das so bedeutsame Zusammenarbeiten von Hand- und Kopfarbeitern zu fördern. Mit dem gleichen Willen zu fruchtbarer Arbeit waren die Vertreter der Gewerkschaften (Metallarbeiter und Beamten) erschienen. Auch der deutsche Wertmeisterverband hatte es sich nicht nehmen lassen, seine führenden Personen zu dieser hochwichtigen Tagung zu schicken. Wie hoch diese Tagung eingeschätzt wurde, ging auch daraus hervor, daß eine stattliche Anzahl Gäste ihr Beizugewinn wünschte. Leider konnte nur ein geringer Teil der Erlaubnis berücksichtigt werden. Die Platzfrage war nicht zu lösen.

Die Tagung hatte eine große Tagesordnung. Drei große Grundfragen drängten sich in den Vordergrund. Einmal Aufbau der Bewegung unter Zuhilfenahme einer fünfjährigen Erfahrung mit dem Betriebsrätegesetz; dann Förderung und Vertiefung der Zusammenarbeit der Hand- und Kopfarbeiter als Voraussetzung jedes weiteren Gelingens des proletarischen Kampfes und Wirtschaftskampfes, und zum dritten die organisatorische und juristisch-rechtliche Grundlage der Betriebsrätebewegung. So sprach als erster unser Verbandsvorstand Kollege Dillmann über den Stand der Bewegung im allgemeinen. In kurzen, scharfen Worten zeigte er das Wesen und Ringen der Betriebsräte in dem gährenden Kessel kapitalistischer Schwandwirtschaft, wie wir es in den verflochtenen fünf Jahren erlebt haben. Der Förderung eines engen Zusammenarbeitens der Angestellten- und Arbeiterkräfte diente der darauffolgende Vortrag von Fritz Schröder, Vorstandsmitglied des Zentralverbandes der Angestellten. Dem beiden Vorträgen folgte eine lebendige und äußerst sachlich und fruchtbare Aussprache, die von den Betriebsräten bestritten, der Tagung einen ganz besonderen Wert verlieh. Wohl selten ist auf einer Tagung so gute Arbeit geleistet worden, wie auf dieser Beiratstagung. Besonders durch die Aussprache konnten in der Frage der Zusammenarbeit manche unliebsame Missverständnisse ausgeräumt und aus dem Weg geräumt werden.

Der rechtlich-juristischen Seite diente der Vortrag von Tony Sender und des Reichsbetriebsrätevertreters Otto Eichler. Rahm sah Tony Sender besonders die heftig umstrittenen §§ 70, 71 und 72 des Betriebsrätegesetzes vor, die von der rechtlichen Stellung der Betriebsräte im Aufsichtsrat,

von der Erstattung des vierteljährlichen Geschäftsberichts und der Vorlegung der Jahresbilanz handeln, so sprach Eichler über die Urteile und Verordnungen zum Betriebsrätegesetz. Der Betriebsrätebeirat unter besonderer Berücksichtigung der Mitarbeit der Betriebsräte beim Arbeiterkongress. Auch diese Vorträge folgten hochstehende Aussprachen, die für Ober- und Referenten gleich wertvoll waren. Eine Erörterung der nächsten Aufgaben der Betriebsräte in bezug auf Bildungsarbeit, finanzieller Mitarbeit und organisatorischen Aufbaus, wozu unser Verbandsleiter Engelbert Graf sprach, bildete den Abschluß dieser Tagung. Es ist nicht gut möglich, einen Bericht über diese Tagung in der Metallarbeiter-Zeitung zu bringen. Schon Raumgründe sprechen dagegen. Mit kurzen Abrissen wäre nicht gedient. Die Tagung trug den Charakter der Auffklärung und Belehrung. Der Vorstand unseres Verbandes hat Vorzüge getroffen, daß das Ausgetauschte weiten Kreisen der Mitgliedschaft zugänglich wird. Die nächste Nummer der Betriebsräte-Zeitschrift für die Metallindustrie wird in einer Sonderbeilage einen ausführlichen Bericht bringen, worauf wir hiermit hinweisen. Als Willensausdruck des Reichsbeirates der Betriebsräte wurde folgende Entscheidung einstimmig angenommen:

Fünf Jahre liegen nunmehr seit Einführung des Betriebsrätegesetzes zurück. Die der Arbeiterklasse gewährte Betriebsrätebewegung hat in dieser Zeit manche Anfechtung erfahren. Die zurückbleibenden Inflationen, Ruhrbewegung und schweren Krisen engten die Betriebsräte vielfach in ihrer Betätigung ein. Das Unternehmertum war systematisch bemüht, die Rechte der Arbeiterchaft zu beschneiden und die Tätigkeit der Betriebsräte zu erschweren. Vielfache Maßnahmen wurden, die die Unternehmer vor feindlichen Gewaltmitteln zurückzuführen, um jede wirksame Tätigkeit der Betriebsräte lahmzulegen. In diesem Bestreben wurde das Unternehmertum gefolgt von einer arbeiterselbstlichen Mehrheit im Parlament sowie durch eine Rechtsprechung, die in vielen Fällen ihre Spitze gegen die Arbeiterklasse richtete.

Die Arbeiterchaft hat jedoch die Pflicht, trotz aller Schwierigkeiten die im Betriebsrätegesetz gewährten Rechte auszunutzen, zu sichern und ihren weiteren Ausbau anzustreben. Das kann nur gelingen in einmütigem Zusammenwirken aller Hand- und Kopfarbeiter und deren Klassenolidarität. Die Betriebsräte können eine wirksame Tätigkeit nur ausüben im Rahmen der Gewerkschaften, deren Glieder sie sind. Ihrer Tätigkeit müssen die Betriebsräte die volle Unterstützung der Organisation sowie der Belegschaft finden. Die heutige Konferenz ruft alle in der Metallindustrie beschäftigten Arbeitnehmer auf, in diesem Sinne zu wirken.

Für die im März bevorstehenden Betriebsrätemahlen wurde mit einer Entscheidung klare Bahn geschaffen, die dem Sinn nach schon immer Richtlinie unseres Verbandes war und nur durch den Reichsbeirat der Betriebsräte eine Unterbrechung erfuhr. Sie lautet:

Die im März 1926 stattfindende Neuwahl der Betriebsräte verpflichtet die Arbeiterchaft, durch eine vollständige Wahlbereitschaft sowohl ihre Interesse an einer Betriebsvertretung zu betonen, sowie durch ein einmütiges Vorgehen zu zeigen, daß die Belegschaften geschlossen hinter ihrer Vertretung stehen. Die Konferenz weist die Kollegen im Lande darauf hin, daß die Neuwahl der Betriebsräte allerorts nach einheitlichen Kandidatenlisten der freien Gewerkschaften erfolgen muß. Sonderlisten sind unzulässig. Wer gegen diese durch Verbandsratsbeschlüsse festgelegten Grundzüge verstößt, hat als Gewerkschaftsmitglied mit einem Ausschlussverfahren zu rechnen.

Mit dieser Tagung ist ein entscheidender Schritt in der Wiederaufbauarbeit des Verbandes geschehen. Neu gesichert im Wissen und Vertrauen sind die Betriebsräte und Verbandsfunktionäre ins Land gegangen, um fördernd in das Betriebe einzugreifen. Der Erfolg wird nicht ausbleiben. Bald werden die letzten Schichten ausgeharkt sein und vorwärts und aufwärts wird es wieder gehen.

Der Röhrenverband. Dem jüngst gegründeten Röhrenverband, der zur Regelung der Produktion geschaffen wurde, sind 61 Gewerkschaften beigetreten. Die zur Grundlage genommene Röhrenliste beträgt für die Kartellmitglieder 13 641 400 Tonnen im Jahr. Die größten Beteiligungszahlen haben die Konzerne Krupp, Thyssen und Thyssen mit je 1 680 640 Tonnen. Ihnen folgt die Deutsch-Lugemurgische Gesellschaft (Stinnes) mit 1 066 640 Tonnen und die Rheinische Stahlgesellschaft mit 940 600 Tonnen. Mitglieder des Kartells, die in zwei aufeinanderfolgenden Monaten mehr als die ihnen zugewiesenen Anteile verarbeitet haben, müssen dem Kartell eine Buße von 20 M für jede Tonne Mehrzeugung bezahlen. Für Dezember hat das Syndikat die Grundanteile für Stahlplatten auf 60 vH, für Halbfabrikate auf 60 vH herabgesetzt. Der Röhrenverband soll auch den Rahmen für die Organisation der Halbzeugproduktion, Schienen, Draht, Röhren usw. abgeben. Sofort nach Schaffung des Röhrenkartells sind die Preise in die Höhe geschossen. Die Preise der Schwerindustrie stellt mit Stolz fest, daß sofort nach Schaffung des Röhrenkartells sich der Eisen- und Stahlmarkt belebte und trotz der erhöhten Preise neue Aufträge vom Inland erteilt wurden. Die neuen Bestellungen sind aber nur der Angst der weiterverarbeitenden Industrie vor einer noch größeren Verteuerung der fertiggestellten Erzeugnisse zuzuschreiben. Wird doch bekanntlich eine Erhöhung der Eisenpreise um 50 vH und darüber hinaus die Schaffung eines internationalen Kartells geplant, was die Preise für Eisen und Stahl noch weiter steigern wird.

flüssig gemacht, aber keine Verminderung der Arbeitsgelegenheit dadurch herbeigeführt worden. Eine Schätzung besagt, daß ein einziges Boot, wenn es noch mit den alten Verfahren arbeitete, zwei Millionen Deute nötig hätte, während es heute mit 100 000 Mann auskommt, und sein allerbilligster Wagen würde wohl wie sein ältestererer kosten, er wäre also jenseits der Kaufkraftfähigkeit fast all der Deute, die heute in Nordamerika ein Automobil ihr eigen nennen.

Ein mächtiger Bohrmaschinenblock bohrt heute 50 Löcher verschiedener Größe in vier Richtungen auf einmal. Eine selbsttätige Häntemehmaschine errechnet den Flächeninhalt einer Haut mit all ihren Unregelmäßigkeiten. In dem Maße, wie die Haut durch die Maschine geht, wird jeder Bedientoll automatisch aufgeschoben und die Summe auf ein Zifferblatt vor dem Bedienungsmann eingetragen. Früher, mit der Hand, war das Zupassen und Löten der Röhlerlöcher eine mühselige Sache, die viele geschulte Leute heischte. Heute biegt eine Maschine die Röhren von einem Kupferstreifen, löst sie und schneidet sie auf Länge. Auf diese Weise werden 3000 Stück je Stunde fertiggestellt. Früher fertigte ein Arbeiter täglich zwei Röhler, heute, wo der Röhler an einem Rollengang in einen Ofen geführt und in Lösung getaucht wird, 40 je Stunde.

Lange Zeit wurde die Zylinderbohrung und -bohrung mit einer Einpindelmaschine geholt, und ein Mann brachte damit, wenn es hoch ging, täglich neun Stück fertig. Nun ist eine Dreipindelmaschine im Brauch, womit ein Mann 31 Löcher täglich bohrt, außerdem noch 11 Löcher mehr zur Befestigung anderer Teile. Mit dieser neuen Bohrmaschine ist eine Wank zum Drehen der Exzenterwellen gekommen. Bis dahin waren Exzenter und Welle nicht aus einem Stück, sondern die Exzenter wurden, nachdem sie auf der Fräsmaschine vorgearbeitet, auf die Welle gefeilt, worauf die Exzenter auf einer Wank mit Kopiertrieb fertig gebohrt wurden. Anstelle dieser Wank ist nun eine andere getreten, die so eingerichtet ist, daß sie 8 bis 12 Exzenter, also alle, die für einen vier- oder sechszyklischen Motor nötig sind, auf einmal und in der genauen Stellung zueinander dreht. Die Wank arbeitet ganz automatisch und hält von selbst ein, wenn die Arbeit vollendet ist. Nicht nur, daß diese Arbeit sauberer ist, sondern sie fertigt auch je Mann acht- bis zwölftmal mehr und läßt im Gegenstand zu ihrer Vorgängerin keinerlei Möglichkeit von Irrtümern hinsichtlich der genauen Stellung der Exzenter.

Im Jahre 1905 kam mit verschiedenen neuen Werkzeugen auch eine Maschine zum Ausschleifen der Zylinder, die etwas verbessert, heute noch in vielen Fabriken verwendet wird. Sie wird aber immer mehr verdrängt von einer Maschine, die die Zylinderflächen nicht mehr schleift, sondern abzieht, wodurch, was äußerst wichtig ist, eine fast glatte Innenseite erreicht wird, was mit der rotierenden Schmirgelplatte nicht erreicht werden konnte. Die Einzelheiten dieser Schleifmaschine müssen hier überlassen werden. Möge es gelingen, beizufügen, daß die Maschine vier Spindeln hat, so daß vier Zylinder auf einmal bearbeitet werden können. Mit der alten Schleifmaschine schiff in dem Werte A ein Mann in 8 Stunden 21 Böden je vier Zylinder, heute mit der Abziehmaschine aber 170 Böden. Im Werte B mit einem etwas andern Modell schiff früher ein Mann in 9 Stunden 27 Böden, heute aber 226. Bis vor kurzer Zeit vermochte ein Mann auf einer Reibschleifmaschine in 9 Stunden 150 Böden zu bohren, heute mit einer selbsttätigen Maschine nicht weniger als 355.

Der Part geführte Maschinenbau sowie die Notwendigkeit, schnell zu liefern, als auch noch andere Erfordernisse zwingen, den Holzern Überbau (Korrosion) der geschaltete Deute, trotzdem Holz und viel Farbe braucht, zum eisernen Überbau. Die verschiedenen Teile des Überbaus werden nun aus Eisenblech mit einer Kalebepresse gepreßt und -ausgestrichen - mittels Agetilen geschweißt. Da diese Schweißerei viel gelernte Leute heischte, auch nicht genug hergestellt werden konnten, um dem Bedarf zu genügen, ging man zum elektrischen Schweißen der Teile über. Auf die neue Weise vermag ein ungelerner Mann täglich 80 Stück zu schweißen, gegen 12 Stück mit dem alten Brenner. Durch den Übergang zum ganz eisernen Überbau ist eine viel höhere Sicherheit des Wagens, dann eine größere Schnelligkeit in der Umwandlung des Rohstoffes in Fertigprodukt erreicht worden. In einer bestimmten Fabrik werden alle Teile in zwei Stunden gepreßt, das Zusammen-schweißen mit Verspannen dauert etwa sechs Stunden. Der so weit fertige Überbau wird dann gereinigt, ausgeglüht und zum Emaillieren fertig gemacht, die Stücke hienach an einen in der Höhe laufenden Rollengang gehängt, der sie selbsttätig in die Emaillierbehälter transportiert und hernach, in den Ofen und, nach dem als best herausgefundenen Dauer, wieder herausführt. Das Emaillieren aller (einschlüssigen) Teile eines Wagens kostete früher mit Hand 10,57, heute mit dem selbsttätigen Verfahren nur noch 2,31 M.

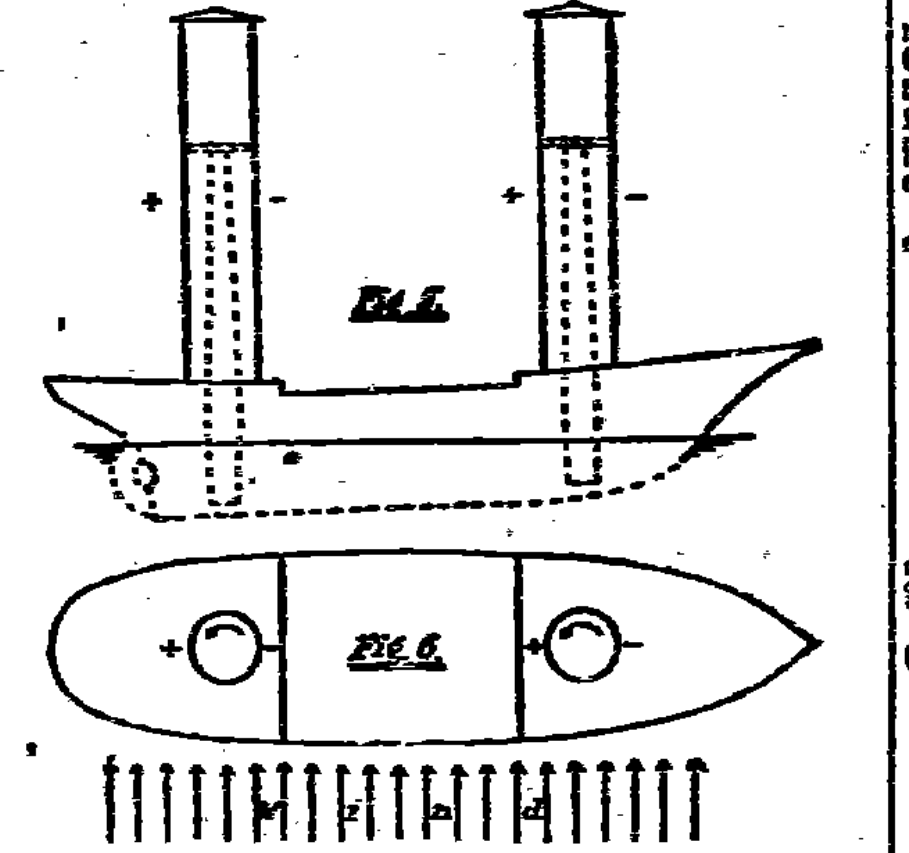
Magnus-Effekt. Flettner-Rotor Schiff

Von Carl Vogel, Bielefeld (Schiff)

Von einem derselben Spiel nun neuen. So lange der Zylinder drehbar, wie der Windstrom wohl einen Druck auf ihn auszuüben, bildet er der Windstrome Widerstand und fließt weiter, ohne den Arm (I) zu bewegen. Sobald aber der Zylinder in rotierende Bewegung kam, spielt sich derselbe Vorgang wie bei Figur 2 ab. Es bildete sich an einer Seite des Zylinders ein Magnus-Effekt und auf der anderen Seite ein Minus-Effekt. Nur heute ist die Luft in ihren Vertiefungen, ihr Gewicht ungleichmäßig, bis zum letzten, indem sie sich erst durch normalerlei Luftschichten hindurch dem Widerstand weigert, sondern dem rotierenden Zylinder einfach in das Minimum fließt, was ja durch die Ausprägung an dem drehbaren Arm (I) möglich war. Der Magnus-Effekt des Zylinders weigert sich also weiter, weil der Weg der direkten Luft, die Bewegung war also gewissermaßen die Kraft wirkungsvoller. Da nun der Zylinder durch seine fortwährende Drehung immerwährend Magnus- und Minus-Effekt erzeugte, hörte auch die vertikale Bewegung nicht auf und der Zylinder wurde samt dem Schiff beiseite im Laufe der Fahrt (m) bewegt, und dies nur so gewissermaßen, je stärker der Geschwindigkeitsdruck und je rascher die Drehung des Zylinders war.

Das ist der Magnus-Effekt. Nun können wir unsere Flettner-Schiffe mit seiner gegenüberliegenden Idee lösen. Anton Flettner baute in ein ihm von der Deutschen Reichsmarine gestiftetes Schiff zur Verfügung gestelltes Rotorschiff zwei solcher Zylinder von riesigen Ausmaßen ein, nachdem er vorher mit Unterstützung seiner Vorgesetzten im aerodynamischen Institut der Universität Göttingen den Magnus-Effekt genau untersucht hatte. Die heutigen hochentwickelten Dampfschiffe schätzten ihm genaue Messungen, welche das interessante Resultat ergaben, daß die vertikale Luftströmung gewissermaßen eine etwas kleinere Kraft ausübt, als die Kraft des Winddruckes. Das war das Überraschende, welches überhaupt erst die Möglichkeit bot, diese Kraft praktisch und wirtschaftlich auszunutzen. Wenn diese Kräfte gleich, je mächtiger die Zylinderdimensionen und das Ziel-

selbst höher und breiter sein, um dem Schiff die Schnelligkeit zu geben, die es mit seiner vollen Seemannsbefehlungen hatte. Flettner bemerkt die Zylinderdimensionen mit 20 m Höhe und 3 m Durchmesser. Der Mantel der Zylinder war mit 2 mm dicken Stahlblech, um das Gewicht



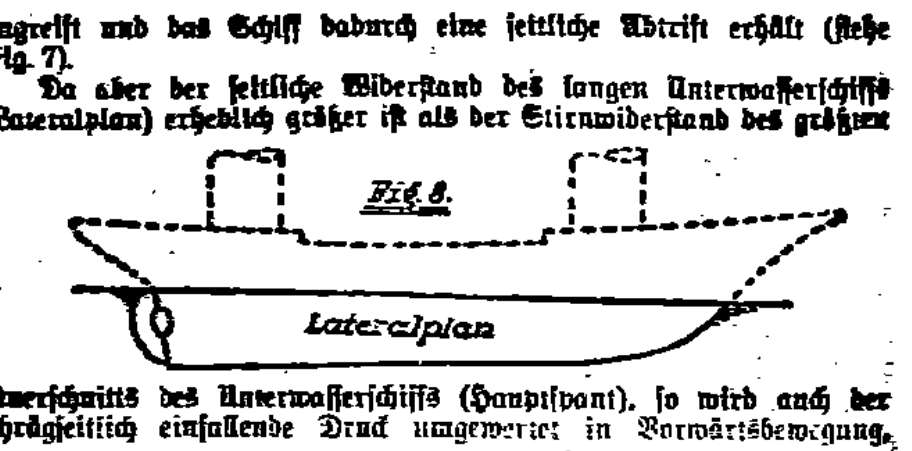
derselben möglichst niedrig zu halten. Jeder Zylinder ist über einen im Schiffsmittelpunkt fest eingesetzten Unterbaum (Kinn) gestützt, besagte, daß das obere Zylinderende über dem höchsten Gegenstand des Rumpfes hervorragt. Die Zylinderdimensionen sind durch je einen

Elektromotor von 8 PS nach beiden Richtungen hin leicht drehbar. Der elektrische Strom für die Motoren wird von einem nur 20 PS starken Kohlenmotor erzeugt, also ein im Vergleich zur Größe des Schiffes äußerst geringer Energieaufwand.

Und abermals beginnt, 70 Jahre nach der Entdeckung, das Spiel von neuem, nur größer und unphörent. Der Windstrom aus der Seite, Rotation der Zylinder in entsprechender Richtung, und es bilden sich hinter dem Zylinder Magnus- von 15-facher Stärke des Luftstromes selbst, welche das Schiff bei Windstärke 3 (8 bis 8 Metersekunden) mit einer Geschwindigkeit von 4 bis 6 Seemeilen die Stunde erschütterungslos vorwärts treiben.

Fällt der Wind spitz von vorn ein, so liegen die Verhältnisse etwas ungünstiger, weil die Schubkraft schräg zur Mittellinie des Schiffes angreift und das Schiff dadurch eine seitliche Abdrift erhält (siehe Fig. 7).

Da aber der seitliche Widerstand des langen Unterwasserfahrzeugs (Bauernplan) erheblich größer ist als der Stirnwiderstand des geschwundenen Querschnittes, so wird auch der schrägseitig einfallende Druck ungewollt in Vordwärtsbewegung, angreift und das Schiff dadurch eine seitliche Abdrift erhält (siehe Fig. 7).



Querschnitt des Unterwasserfahrzeugs (Bauernplan). So wird auch der schrägseitig einfallende Druck ungewollt in Vordwärtsbewegung,

Die britische Eisen- und Stahlindustrie

Von Arthur Bagh, London.

II

Löhne und Arbeitszeit.

In der britischen Eisen- und Stahlindustrie besteht der Lohn vornehmlich aus zwei Teilen, nämlich aus dem Grundlohn und dem Zuschlag für die (bestimmte) Tätigkeit, der zweite ist ein Zuschlag, der von dem Gang des Gewerbes abhängt.

In dieser Industrie herrscht Stückerwerb vor. Der Stücklohn kann ein Stückpreis je Tonne, wie es fast allwärts für die Hochöfen- und Walzwerke der Fall ist, oder er kann in einer runden Summe für die Schicht bestehen, wozu noch ein Zuschlag je Tonne kommt, wie es der Fall ist für zahlreiche Gruppen der halb- und ungelerten Leute. Praktisch jedoch besteht geringe Einheitlichkeit der Grundlohnsätze, da diese bestimmt werden von der Art des Wertes, seiner Leistungsfähigkeit und anderem mehr.

Obwohl das Tarifsystem in der Eisen- und Stahlindustrie sehr in Anspruch, hat es sozusagen noch keinerlei Schwierigkeit verursacht. Dies günstige Ergebnis ist in hohem Grade mit einer langgetragenen Politik zu erklären, die darin besteht, daß ein Stücklohn, einmal für bestimmte Voraussetzungen festgestellt, nicht mehr, sofern sich die Voraussetzungen nicht geändert haben, herabgesetzt werden darf, wie hoch auch der Verdienst steigen mag. Andererseits sind die (Zeit-)Grundlohnsätze der verschiedenen Arten der halbgelernten Leute und Tagelöhner ständig der Gegenstand britischer Anpassung, und man kann sagen, daß, im ganzen genommen, eine stete Verbesserung der Lage dieser Arbeiter nach Maßgabe der Industrieentwicklung Platz greift.

Der Gleitlohnzuschlag ist unabhängig vom Grundlohnsatz, er wird von einem selbstständigen Prozeß bestimmt, der aber weniger Möglichkeiten der Reibung birgt als früher die direkte Verhandlung. Vor der Einführung des Gleitlohnes suchte der Arbeiter, wenn das Geschäft blühte, an der Warte teilzunehmen durch Streben nach einem Zuschlag, wenn aber das Geschäft schlecht ging, suchte sich der Fabrikant am Lohn schadlos zu halten. Hieraus entsprangen Konflikte und Streitigkeiten mit der Möglichkeit der Nichtverständnis und des offenen Konflikts.

Der Gleitlohn verkörpert den Grundgedanken des „Lebens und Lohnens“ in der Industrie. Er anerkennt das Recht des Arbeiters, teilzunehmen an dem Gewinn des guten Geschäftsganges und an den höheren Preisen, die das Geschäft für seine Erzeugnisse erlangt, daß aber auch das Umgekehrte recht und billig ist und also, wenn die Bedingungen umgekehrt sind, innerhalb vernünftiger Grenzen Entlastung in den Lohnkosten zu suchen berechtigt ist.

Dank der durch den Krieg im Lebenskostensatz bewirkten Änderungen ist der Gleitlohn viel wichtiger geworden. Er stellt jetzt einen viel größeren Teil des Gesamtlohnes dar, als vor dem Kriege. Infolgedessen und der höheren Unterhaltskosten sind in den letzten Jahren des geschäftlichen Tiefstandes die Gesamtlohnsätze beträchtlich gefallen, und dies hinsichtlich des Selbstbetrages als auch seiner Kaufkraft.

Bei der großen Mehrzahl der Eisen- und Stahlarbeiter werden die Löhne durch die Gleitkala reguliert. Eine von diesen Kala, als die Schmelzergala bekannt, hat die weiteste Anwendung gefunden. Ihr Hundertsatz ist jetzt 43% v. d. d. über der Grundrate. Aber da er schon im August 1914 11% v. d. d. darüber stand und jetzt (November 1924) der Lebenskostensatz auf 76 v. d. d. steht, so kommt er nur einer Erhöhung von etwa 2 v. d. d. gleich. Vom Februar bis Juni 1923, wo die Gala auf 53% v. d. d. stand — der allerhöchste Stand nach dem Kriege — und der Lebenskostensatz zwischen 69 und 77 pendelte, bedeutete er einen Zuschlag von nur 22,2 v. d. d. Für die Leute in den Schwermetallbranchen und in den Schwelger Stahl- und Blechblechwerken gelten besondere Kala. Da diese gurgelt verhältnismäßig schlecht sind, wurden als Ausgleich Sonderzuschläge gewährt. In der Branche der galvanisierten Bleche, die als eine gute gilt, steht die Gala auf 55 v. d. d. über dem Friedenssatz.

Die Gleitkala beruhen auf dem Verkaufspreis des oder der hauptsächlichsten Erzeugnisse der Branche. In den Schmiedeeisen- und Blechbranchen werden die Preise von zwei zu zwei Monaten, in den Hoheisen-, Stahl- und Blechblechbranchen alle drei Monate ermittelt, und das Ergebnis der Ermittlung regelt dann die nächsten zwei oder drei Monate die Löhne. Die Preisberechner werden gemeinschaftlich angestellt und die Kosten von beiden Seiten gleichmäßig bezahlt.

Es ist schwierig, bestimmte Angaben über die Verdienste zu machen, soweit sie sich auf Stückerwerb beziehen, weil bei dieser sozusagen jeder Mann einen besonderen Verdienstsatz hat, da dieser ja von örtlichen Umständen als auch von dem Charakter des Wertes, der Arbeitsleistung, Produktionsfähigkeit und was sonst noch bestimmt wird. Immerhin kann man sagen, daß

unter gewöhnlichen Umständen der gelernte Mann an einem neuzeitlichen Hochofen oder in einem zeitgemäßen Walzwerk oder Schmiede je nach dem Grade der Stellung 4 bis 12 Pfund (80 bis 240 M.) die Woche verdient. Die reinen Stückerbeiter verdienen jedoch meist viel mehr. Maschinenleute, wie Führer von Kranen, Lokomotiven, Dampfmaschinen kommen auf 50 bis 70 Schilling (etwas über 50 bis 70 M.). Die Tagelöhner, die den Hauptteil der Überzeitarbeiter stellen, erhalten für die gewöhnliche Arbeitswoche 40 bis 47 Schilling. Nach dem monatlichen Verdienstlich der Unternehmerorganisation, die sich auf fast 90 v. d. d. der Industrie bezieht, beträgt jetzt der große Durchschnitt des Wochenlohnes 60 Schilling. Hierin sind auch die jugendlichen Leute einbegriffen.

Die britische Eisen- und Stahlindustrie ist in allen Teilen ununterbrochen im Betrieb. Die 24 Tagestunden sind in drei Achtstundensdichten geteilt. Morgensdichte von 6 bis 2, Nachmittagsdichte von 2 bis 10, Nachtdichte von 10 bis 6 Uhr. Die Hochöfen- und Kokerarbeiten arbeiten auch das Wochenende (Sonabendnachmittag und Sonntag) durch. Die Stahlschmelzwerke beginnen allgemein Sonntagnacht um 8 Uhr, abgesehen von Südwales, wo Schichtbeginn um Mitternacht ist. Allgemein gilt, daß Walz- und ähnliche Werke am Montag früh um 6 Uhr beginnen. Die regelmäßige Arbeitswoche endet am Sonnabend um 1 Uhr. Es wird, notwendigerweise, eine Menge Arbeit, wie Reparaturen und Vorbereitungsarbeiten für die nächste Woche in der Ruhezeit am Wochenende ausgeführt.

Der Überzeitarbeit tritt am Sonnabend um 1 Uhr in Kraft. Obwohl seine Höhe etwas schwankt, so ist doch die große Regel, daß ein Zuschlag von 50 v. d. d. für die Zeit von 1 Uhr bis Mitternacht, von da bis Sonntag Mitternacht doppelter Lohn, von da bis Montag früh 6 Uhr wieder 50 v. d. d. gezahlt wird. Natürlich gelten die Überzeitzsätze auch für alle anerkannten Feiertage.

Die britischen Eisen- und Stahlarbeiter betreuen den Achtstundentag und den freien Sonnabendnachmittag mit äußerster Gewissenhaftigkeit. Es ist zwar schon wiederholt versucht worden, die jetzige Arbeitszeit zu ändern unter dem Vorwand, in Wettbewerbsländern werde länger geschuftet. Die Mühe war ganz umsonst. Die Arbeiter schonten rundweg ab, eine Änderung auch nur in Erwägung zu ziehen. Und sie werden, das kann als gewiß gelten, von ihrem Standpunkt nicht einen Deut abweichen.

Italienischer Gewerkschaftskongreß

Der italienische Gewerkschaftsbund hielt vom 10. bis 12. Dezember in Mailand seinen letzten Kongreß ab. Er kann als ein Zeichen des Wiederwachens der italienischen Gewerkschaftsbewegung betrachtet werden und wird als solches auch von der italienischen Presse und öffentlichen Meinung bewertet. Die Blätter aller Richtungen haben ausführliche Berichte gebracht und auf die große Bedeutung des Kongresses hingewiesen, vor allem auf den über Erwarten großen Sieg der sogenannten sozialistischen Richtung. In der italienischen Gewerkschaftszentrale sind drei Strömungen vertreten: die Konföderalisten, die eine Gewerkschaftsarbeit wie in anderen Ländern leisten wollen, die Maximalkisten, die fast nach links gerichtet sind und zwischen den Konföderalisten und Kommunisten hin und her schwanken, im allgemeinen aber den ersteren am nächsten stehen, und die Kommunisten, über deren Ziele und Taktik nichts gesagt zu werden braucht. Bei der Abstimmung über den Tätigkeitsbericht, der den größten Teil des Kongresses in Anspruch nahm, trat folgendes Stimmverhältnis zutage:

Entscheidung der Konföderalisten . . . 158 816 Stimmen,
Entscheidung der Maximalkisten . . . 54 792 Stimmen,
Entscheidung der Kommunisten . . . 23 590 Stimmen.

Ungefähr dasselbe Verhältnis zeigte sich bei andern grundsätzlichen Abstimmungen, vor allem bei der Beratung der neuen Satzungen. Durch diese werden die Rechte der gewerkschaftlichen Landeszentrale bedeutend erweitert und die der britischen Zentralorganisationen, der Arbeiterkammern, eingeschränkt. Die Einwirkung der italienischen Gewerkschaftsbewegung hatte dazu geführt, daß die drücklichen Zusammenhänge eine weitgehende Selbständigkeit besahen und ofters Wege gingen, die weder der Landeszentrale noch den ihr angeschlossenen Verbänden gefielen. Dieser Zustand ist jetzt beseitigt, indem die Arbeiterkammern ebenso wie in anderen Ländern nun als ausführende Körperschaften der Landeszentrale in Frage kommen, soweit es sich nicht um rein örtliche Angelegenheiten handelt. Diese Änderung bedeutet für italienische Verhältnisse einen großen Fortschritt, da die zu weitgehende Selbständigkeit der Arbeiterkammern und ihr politischer Betätigungsbereich eine geordnete Gewerkschaftstätigkeit erschweren. Daß die italienischen Gewerkschaften dem internationalen Gewerkschaftsbund in Amsterdam angeschlossen haben, wurde als selbstverständlich betrachtet und ausdrücklich in den Satzungen festgelegt. Ein Anknüpfen an die Moskauer Gewerkschaftsinternationalen, der noch aus dem vorigen Gewerkschaftskongreß lebhaft befürwortet wurde, ist jetzt für die italienischen Gewerkschaften außer jeder Erwägung.

Dem Kongreß ging eine Sitzung des Bundesvorstandes voraus, an der auch der Vertreter des internationalen Gewerkschaftsbundes, Genosse Saffersbach, teilnahm. Dieser konnte dem italienischen Gewerkschaftsbund die Versicherung geben, daß sowohl der internationale Gewerkschaftsbund wie auch die ihm angeschlossenen Landeszentralen den Kampf der italienischen Gewerkschaften mit der größten Teilnahme verfolgen und bereit sind, den Wiederaufbau, der nur eine Frage der Zeit sein kann, in jeder Weise zu fördern.

Hier ist es möglich durch einfache Umschaltung der Umlaufrichtung von der Kommandobrücke aus. Was das an Rannschafersparnis bedeutet, ist jedem Sachkundigen klar, der einmal berechnet hat, welche gewaltige Aufwand an menschlicher Energie nötig ist, um zum Beispiel mit einem Biermastkran eine einzige Wendung zu machen. Jetzt wird Wenden, Halten, Stoppen, Rückwärtsfahren buchstäblich durch einen Fingerdruck bewerkstelligt.

Hiermit konnte ich zu dem letzten Ende ausschlaggebenden Punkt, der Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebs überzugehen. Eingehende Berechnungen der Betriebskosten ergaben im Vergleich zum Motorbetrieb Ersparnis von 30 bis 50 v. d. d. je nach mehr oder weniger günstiger Windrichtung. Die Ersparnisse resultieren aus den äußerst geringen Betriebskosten für die kleinen Antriebsmaschinen zur Drehung der Rollwinden, also eine gewaltige Brennstoffersparnis, dazu eine zahlenmäßig verhältnismäßig kleine Belastung. Die Schiffe können entweder allein durch Motoren getrieben werden, und der motorische Schraubenantrieb führt nur über Windkräfte hinweg, oder die Motoren werden als Zusatzkraft für Dampf- und Motorschiffe verwendet. Die Motorschiffahrt ist aber erst der Auftakt zu einer Ausnutzung der neuen Kraftquelle, von deren Ausnutzung man sich noch keine Vorstellung macht. Ich denke dabei an Elektrizität erzeugende Großwindräder, an die Windturbinen- und Flugzeugindustrie. Wichtig ist, daß an den Patenten eine Reihe namhafter Werte beteiligt, u. a. der Fließmaschinen- die Wilton-Werk, Rotterdam, die Interkontinentalgesellschaft Daimler (Precedes, Belg.), Siemens-Schuckert, Gruppe A.-G., Vergleichs Stahlindustrie, Hamburg-America-Linie, Rheinisches Brauereigewerbe, Mannesmann-Löhndreherie.

So hat Anton Flettner etwa 70 Jahre lang drängelnde Fortschritt der Naturkräfte beschuldigt und ausbringend für alle Welt zu verwerthen gemahnt. Das ganze deutsche Volk und die übrige Menschheit dazu sollte sich von Herzen freuen über diese Tat. Und das Bewußtsein für diese Tat zu werden, die Wechselführungen der Naturkräfte zueinander auch der nichttechnischen Geschulten näher zu bringen, das muß die Aufgabe der gesamten deutschen Presse, vornehmlich der technischen Fachpresse sein. Möchte doch recht ausgiebig davon Gebrauch gemacht werden.
(Aus der Nordd. Zeitschrift für die gesamte technische Industrie.)

Lohnsätze amerikanischer Metallarbeiter

Wiederholt haben wir hier Lohnsätze nordamerikanischer Metallarbeiter gebracht. Es waren dies aber die Durchschnittslöhne von der Gesamtheit unserer Industrie oder eines ihrer Gewerbe, errechnet auf der Basis der Gesamtsumme aller in dem Gewerbe beschäftigten Personen. Dadurch nun, daß diese Berechnungen über die Einzel- und Untergruppen, wie alte und junge Arbeiter und Lehrlinge als gleichartige Lohnverdiener ergab, war es unmöglich, herauszufinden, wie hoch der Verdienst der gelehrten Leute ist, wieviel der vollwertige Mann eines bestimmten Berufes verdient. Diese Ungenauigkeit suchte eine Umfrage des Washingtoner arbeitstatistischen Amtes nach den gewerkschaftlichen Tarifföhnen zu beseitigen. Da eine solche Umfrage nichts weiter als die Mindestlöhne ermitteln kann, die laut Vertrag mit den Gewerkschaften unbedingt gezahlt werden müssen, die aber den Mindestlohn hinausgehenden Verdienste, insbesondere die der Stückerbeiter aber unvermittelt läßt, so ist auch jetzt das Lohnbild noch unvollkommen. Immerhin ist das Ergebnis dieser Umfrage doch der Tariffähigkeit näher, als die Durchschnittslöhne der Gesamtheit einer Industrie.

Bestimmlich ist vielfach der vertragliche Mindestlohn gleichbedeutend mit Höchstlohn. Dies trifft jedoch, wie das arbeitstatistische Amt hervorhebt, hier nicht zu. Diese Zahlen drücken nicht immer den gegählten Höchstlohn aus, da in vielen Fällen ein Teil oder selbst alle organisierten Arbeiter der Berufe mehr erhalten als den Tariffatz.

Die Umfrage bezieht sich auf den 15. Mai 1924 und erstreckte sich auf die (hauptsächlich) in Heillohn arbeitenden Berufe in einer langen Reihe von wichtigen Städten. Wir nehmen, um die Übersicht nicht zu lang werden zu lassen, acht Berufe unserer Industrie, und zwar nur von drei räumlich weit auseinanderliegenden Großstädten heraus, nämlich Newyork, Chicago und St. Franzisko. Diese Wahl wurde getroffen, um allenfallsige Unterschiede in Lohn und Arbeitszeit zwischen dem Osten und dem Westen des großen Landes zu zeigen.

| Berufe | Stundenlohn (in Dollar) | | | | Arbeitsstunden bis Woche |
|--------------------|-------------------------|--------------|--------------|--------------------|--------------------------|
| | Newyork 1913 | Newyork 1924 | Chicago 1913 | St. Franzisko 1913 | |
| Eisenkonstruktoren | 0,62 | 1,50 | 0,68 | 1,26 | 44 |
| Hochleger | 0,68 | 1,37 | 0,75 | 1,26 | 44 |
| Riempanner | 0,59 | 1,31 | 0,85 | 1,26 | 44 |
| Formner | 0,38 | 1,00 | 0,44 | 1,00 | 44-48 |
| Maschinenschlosser | 0,40 | 0,90 | 0,59 | 0,98 | 44-48 |
| Elektriker (Innen) | 0,58 | 1,31 | 0,76 | 1,26 | 44 |
| Schmiede (Fabrik) | — | — | 0,43 | 1,10 | 44-48 |
| Reffelschmiede | 0,41 | 0,72 | 0,40 | 0,70 | 44-48 |

Bezüglich der Arbeitszeit ist zu bemerken, daß es in fast all den von der Umfrage erfaßten Berufen Orte gibt, wo die Arbeitsstundenzahl größer oder geringer ist, als hier angegeben. Doch sind die Abweichungen zu spärlich, um besonders angeführt zu werden.

Laut der amtlichen Umfrage schwankt (im Mai 1924) in den acht Metallberufen der tarifmäßige Stundenlohn zwischen 0,72 und 1,50 Dollar oder, in deutscher Währung ausgedrückt, zwischen 2,94 und 6,30 M. Unsere deutschen Kollegen werden an der Hand der obigen Zahlen leicht Vergleiche ziehen zwischen ihrer Bezahlung und der ihrer nordamerikanischen Berufsgenossen.

Will man das Bild, das die Lohnzahlen von 1913 und 1924 geben, in Worte kleiden, so kann man sagen, daß sich in diesem Jahrzehnt die Bezahlung in Newyork (abgesehen von den Reffelschmiedern) mehr als verdoppelt hat, in Chicago aber die Zahl der Verdoppelungen spärlich werden und in St. Franzisko gar nur die Reffelschmiedler eine Verdoppelung erreicht haben, während alle andern Metallberufe dieser Stadt eine geringere Verdienststeigerung buchten können. Ähnlich ist das Aussehenverhältnis in den übrigen anderen Industriestädten. Die Sache verdient noch eine kurze Erklärung. Früher, vor zwei, drei und noch mehr Jahrzehnten, fand, allgemein gesprochen, der Osten der Vereinigten Staaten (Newyork, Philadelphia usw.) mit seinen Arbeitsbedingungen hinter dem Westen (St. Franzisko, San Angeles, Seattle usw.) minuter sogar weit zurück. Es blieb nicht immer, je weiter man sich vom „schwarzen Osten“ entfernte und je näher man dem „goldenen Westen“ kam, desto besser wurde Lohn und Arbeitszeit. Der günstigere Stand des Westens ist, wie die Zahlen wohl zeigt, im Laufe des letzten Jahrzehnts, genauer seit dem Kriege verschwunden, ja der „schwarze Osten“ hat nun bessere Löhne. Man geht wohl nicht fehl, wenn man diese Änderung als eine Weltumwälzung bezeichnet. Die Lohnverhältnisse sind nun fast überall gleichmäßig noch unbeschränkt war, dieben die Hunderttausende Fremdlinge, die willigen und billigen, meist im Osten, in Newyork und weiterer Umgebung sitzen und drücken auf die Arbeitsbedingungen. Seit einigen Jahren aber, seitdem die Zahl der Einwanderer fast herabgesetzt und gar die Länder, die der Amerikaner als „zurückgebliebene Länder“ zu bezeichnen pflegt, bloß noch ein paar Tausend senden dürfen, überdies die Fremdlinge in geistiger, kultureller und beruflicher Hinsicht gemultert werden, wird der Arbeitsmarkt des Ostens beträchtlich entlastet, die Organisierung der Berufsstände ist leichter, die Unterbreitung an den Fabrikatoren leichter. Dies kommt dem für die Verbesserung der Arbeitsverhältnisse wirkenden Gewerkschaften trefflich zuhatten, wie die obige Tabelle bezeugt.

Die Lohnsteigerung des letzten Jahrzehnts ist allerdings, an ihrem Realwert gemessen, nicht so erheblich, wie sich aus der Tabelle über den Lebensunterhalt veranschaulicht hat. Immerhin aber bleibt die Preissteigerung ziemlich weit hinter der Lohnsteigerung zurück. Nimmt man die Gesamtheit der Berufe und die Gesamtheit der wichtigsten Lebensmittel als Grundlage des Urteils, dann kann man sagen, ohne sich weit von der Tatsächlichkeit zu entfernen: Der Lohn hat sich von 1913 bis Mai 1924 verdoppelt, in der gleichen Zeit hat die Lebensmittelpreise laut amtlicher Angabe von 100 auf 141 gestiegen.

Die Wirkungen des Achtstundentages in Frankreich. Das Bulletin, das Blatt des französischen Arbeitsministeriums, veröffentlichte vor kurzem die Berichte der Gewerbeaufsichtsbeamten über die Wirkungen des Achtstundentages, der durch das Gesetz vom 23. April 1910 eingeführt wurde. Die Aufsichtsbeamten waren beauftragt, ihre Beobachtungen auf möglichst breiter Grundlage zu sammeln; sie haben die Produktionsverhältnisse in einer großen Anzahl von Unternehmungen untersucht. Ihre Feststellungen wurden von der Berufsmittlung von den Unternehmern selbst geprüft und ergänzt. Aus diesem umfangreichen Material geht einwandfrei hervor, daß sich die Erzeugung seit Einführung des Achtstundentages auf der ganzen Linie gehoben hat. Es wurden Eisen- und Stahlwerke, Feinmechanikwerke, Automobilfabriken, Eisenbahnwerkstätten, Fahrradfabriken, Drechslerbetriebe, Werkzeugmaschinen usw. untersucht und festgestellt, daß die Stundenerzeugung sich in jedem Betrieb erhöhte und diese Erhöhung in fast sämtlichen Fällen größer war als der Anfall durch die verkürzte Arbeitszeit. In einigen Fällen waren die Erhöhungen der Stundenleistung wie der Tagesleistungen sehr beträchtlich und erreichten 30 bis 50 v. d. d. Nur bei einigen Maschinenbetrieben, wo eine wesentliche Erhöhung der Stundenleistung nicht möglich ist, konnte man eine Verminderung der Tagesleistung feststellen. Die Arbeiter haben, wie aus den Berichten hervorgeht, mit größerer Arbeitsfreude gearbeitet, in vielen Fällen wurde die Erhöhung der Arbeitsleistung durch Einführung der Achtstundentages erzielt. Das wichtigste Ergebnis des Achtstundentages war aber, daß die Unternehmern Erzeugnisse wurden, technische Verbesserungen einzuführen. Es wurde die Maschinenausrüstung verbessert, die Produktion vereinfacht; in vielen Fällen wurde aber die erhöhte Produktion durch hygienische Verbesserungen, wie bessere Beleuchtung, Heizung und Lüftung, erzielt. So hat der Achtstundentag den Arbeitern nicht nur freie Zeit, sondern auch verbesserte Arbeitsverhältnisse verschafft.

Die hohe weltgeschichtliche Ehre der Bestimmung der Arbeiterklasse sei alle ihre Gedanken in Anspruch nehmen. Es ziemen ihnen nicht mehr die Väter der Unterdrückten, noch die müßigen Zerkleinerungen der Gedankenlosen, noch selbst der harmlose Reizhaken der Unbedeutenden. Sie sind der Welt, auf dem die Straße der Zukunft gebaut werden soll! R. P. V. A. L. E.

allerdings unter Verlust an Schnelligkeit, welcher um so größer ist, je spitzer der Einfallswinkel des Windes ist. Blättermeldungen zufolge kann das Motorschiff bis 2 Stroh hoch an den Wind gehen, das ist gleich dem vierten Teil eines Quadranten, also zierla 22 Grad ein Kreisbogen. Fällt der Wind noch spitzer ein, ist ein Anliegen des direkten Kurses nicht mehr möglich. Das Schiff muß kreuzen wie jedes andere Segelschiff. Weitere Erläuterungen nach dieser Richtung greifen aber in das Gebiet des Schiffbauwesens und der Steuerwissenschaften ein, und das würde den Rahmen dieses Aufsatzes weit überschreiten. Um eine Schubkraft von 15 facher Stärke zu erzielen, muß die Umfangsgeschwindigkeit der Zylindertriebe drei bis viermal so groß wie die Mindestgeschwindigkeit selbst sein. Mit dem Sinken der Umfangsgeschwindigkeit sinkt auch die Schubkraft. Aus dieser Tatsache ergibt sich, daß möglichst einfallende Böden (Gewitterböden zum Beispiel) verwickeln die Mindestgeschwindigkeit oftmals um das Drei- bis Fünffache das Motorschiff nicht gefährden können, weil ja die Umfangsgeschwindigkeit der Rotoren nicht größer als vorher ist. Der Berichterstatter der „Nachr.“ schreibt darüber:

Bei der Probefahrt in der Kieler Bucht wurde das Schiff von einigen schweren Dagelstern getroffen, wobei es sich kaum mehr überlegte als bei gleichmäßiger Windstärke. Hierin liegt die große Sicherheit für das Schiff und gleichzeitig die Möglichkeit, die Wirkung des normalen Windes in höherem Maße auszunutzen, als es bei Segelschiffen mit Rücksicht auf auftretende Böden zu geschehen pflegt. Bei übermäßiger Windstärke ist es selbstverständlich, daß dessen Wirkung nicht voll ausgenützt, sondern die Umdrehungsgeschwindigkeit entsprechend herabgesetzt wird.

Die Wandortlerfähigkeit eines Motorschiffes mit mindestens zwei Rotoren ist sehr gut. Das Schiff kann durch Regulierung der Umfangsgeschwindigkeit oder Änderung der Umlaufrichtung des einen oder anderen Rotors ohne jedes Steuerrohr auf Kurs gehalten werden. Und was noch nie bei einem von Windkraft bewegten Schiffe möglich war, daß es rückwärts über den Achterbacken fahren kann.

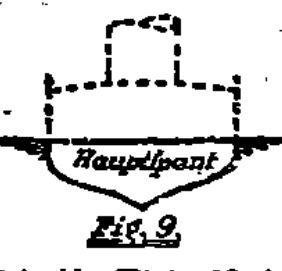


Fig. 2

