

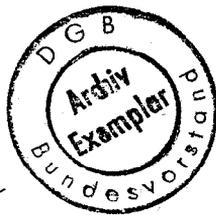
Die
Verhältnisse
in der deutschen
Waggonindustrie
Anfang 1927

Zusammengestellt und bearbeitet
nach Erhebungen des Vorstandes des Deutschen
Metallarbeiter-Verbandes



IV
7
DGE - 85
Blätter
A 97 - 03450

ift des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes



AKP-
1250

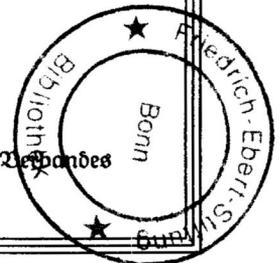
Die
Verhältnisse
in der deutschen
Waggonindustrie

Anfang 1927

Zusammengestellt und bearbeitet
nach Erhebungen des Vorstandes des Deutschen
Metallarbeiter-Verbandes



Druck:
Verlagsgesellschaft des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes
Stuttgart



A 97 - 03450

IV 4884





Vorwort

Die fast drei Jahre dauernde Krise in der Waggonindustrie führte nach mehreren vergeblichen Anläufen zu einer verhältnismäßig losen Verbindung der maßgebenden Werke. Nach den vorliegenden Nachrichten scheint ein Teil der Betriebe mehr dem äußeren Zwang, als dem inneren Trieb gefolgt zu sein, als sie den Anschluß bei der Waggonbau-Vereinigung suchten. Schon bevor diese Vereinigung zustande gekommen war, nützten die Waggonfabriken die Situation gegenüber der Arbeiterschaft nach Möglichkeit aus. Es besteht daher die Gefahr, daß nach Gründung der Vereinigung weitere Verschlechterungen geplant oder versucht werden. Vor allem wird man die Verdienste der Arbeiter in den einzelnen Betrieben gegeneinander ausspielen. Rührt sich die Arbeiterschaft nicht ganz energisch, wird diese Gefahr bald Tatsache werden.

Der Vorstand sah sich aus diesem Grunde veranlaßt, durch eine Umfrage die derzeitigen Verhältnisse festzustellen. Bei der Kürze der Zeit war die Zahl der Fragen eine beschränkte. Obwohl den Kollegen im Betrieb die Dringlichkeit der Umfrage bekannt war, kamen die Fragebogen teilweise erst nach mehrmaliger Mahnung und sehr verspätet in die Hände des Vorstandes. Die Bearbeitung konnte deshalb erst in letzter Stunde durchgeführt werden. Um den Delegierten überhaupt eine Unterlage auf der Konferenz zu geben, erfolgt die Darstellung des eingelaufenen Materials in knapper Form. Rückfragen konnten nur in bescheidenem Maße gehalten werden. Wir bitten deshalb die auf der Konferenz vertretenen Kollegen, etwaige Unrichtigkeiten festzustellen.

Könnte auch das Material nicht erschöpfend behandelt werden, so hoffen wir doch, daß es eine ausreichende Grundlage für die Konferenz bildet und den Kollegen im wesentlichen einen Überblick über die derzeitigen Verhältnisse in den Waggonbetrieben ermöglicht.

Stuttgart, im Februar 1927.

Der Vorstand



Einleitung

Wenig Industrien Deutschlands konnten sich in den ersten Jahren der Nachkriegszeit eines so guten Geschäftsganges erfreuen, wie die Waggonindustrie. Die umfangreiche Ablieferung von rollendem Material an die Siegerstaaten, die Verluste während des Krieges und die Ausmusterung des bis aufs äußerste herabgewirtschafteten Wagenparks ließen den Bestand der Reichsbahn erheblich zusammenschrumpfen. Der Bedarf an Waggonen überstieg deshalb das normale Maß ganz bedeutend. Diese Verhältnisse brachten der Waggonindustrie ein Übermaß von Arbeit und Gewinn. Darüber hinaus stellten sich viele Betriebe der beschäftigungslosen Rüstungsindustrie auf Waggonbau um und fanden zunächst ausreichende und lohnende Aufträge. Daneben führten die abnormen Verhältnisse bei den aus der Vorkriegszeit stammenden Waggonbetrieben zu erheblichen Erweiterungen. Die gute Konjunktur führte außerdem zur Spekulation und zu einer maßlosen Übersehung der Waggonindustrie. Zählte man doch im Jahre 1923 etwa 100 Waggonfabriken gegen etwa 40 vor dem Kriege. Die Staatsaufträge ließen nach Deckung des dringenden Bedarfs allmählich nach und wurden unter dem Zwang der Verhältnisse im Herbst 1923 ganz eingestellt. Die Aufträge der Reichsbahnen stellten vor dem Kriege etwa 80 vH des Arbeitsbedarfs der Waggonfabriken dar, heute etwa 20 bis 30 vH. Der Ausfall solch umfangreicher Aufträge bedeutete für die übersehte Waggonindustrie eine völlige Desorganisation. Wohl wurden die noch vorhandenen Aufträge der Reichsbahn gestreckt, aber die spärlich fließenden Auslandsaufträge boten keinen Ersatz für den Ausfall.

In der Zwischenzeit hat ein Teil der Betriebe sein Heil in der Umstellung auf andere Produktionszweige versucht. Ein weiterer Teil der Betriebe verfiel dem Konkurs oder der Stilllegung. Bei den noch übrig gebliebenen Werken begann nun eine Jagd um das Geschäft zu den in Betracht kommenden Eisenbahndirektionen. Jedem Kenner der Verhältnisse im Waggonbau war klar, daß nur durch einen Zusammenbruch oder Ausschaltung der noch bestehenden schwachen Betriebe und durch Zusammenschluß der übrigen leistungsfähigen Werke eine Klärung und Besserung in der Waggonindustrie herbeigeführt werden kann. Unterdessen stellte sich die Notwendigkeit der Sanierung bei einigen großen Waggonfabriken ein. Die Waggonbau-Vereinigung dürfte daher für einzelne Firmen der letzte Rettungsanker gewesen sein. Ein Teil der Betriebe scheint ja, wie wir weiter unten anführen,

nur ungern einen Teil ihrer Selbständigkeit aufgegeben zu haben. Für die industriellen Zustände in Deutschland ist es geradezu typisch, daß sich der größte Widerstand gegen eine rationelle Produktionsgestaltung durch Zusammenfassung der Betriebe ausgerechnet in den Industriezweigen geltend macht, wo eine übermäßige Konkurrenz, eine Überfülle der Betriebe und eine Vielheit von Typen und Normen der Erzeugnisse vorhanden ist, wo also eine rationelle Zusammenarbeit durch Betriebskonzentration volkswirtschaftlich am notwendigsten wäre. So konnten sich die maßgebenden Unternehmungen der Automobil-, Werft- und Lokomotivindustrie bisher, behindert durch ihre sogenannte „Eigenart“ und „Tradition“ oder auch aus Gründen der Bequemlichkeit, zu keiner umfassenden Betriebskonzentration entschließen und in der Waggonindustrie, wo man zwar durch Gründung einer „Studiengesellschaft“ einen Anlauf zur Trustbildung genommen hat, ist es auch noch zu keinem produktionstechnischen Zusammenschluß gekommen. Die „Wirtschaftsführer“ dieser Industriezweige haben in ihrer beinahe zünftlerisch anmutenden Mentalität offenbar noch nicht begriffen, daß sie mit ihrer heutigen „traditionellen“ Einstellung auf dem Weltmarkt nicht konkurrenzfähig sein können und daß eine rationelle produktionstechnische Betriebsorganisation auch für die deutsche Wirtschaft unerläßlich ist.

Dabei soll allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß die Wirtschaftspolitik der in Frage stehenden Branchengruppen durch die öffentlichen Subventions- und Stützungsmethoden oft geradezu provoziert wurde. Und was im besonderen die hier zu behandelnden Vorgänge in der Waggonindustrie anbetrifft, so sei von vornherein festgestellt, daß es für die Reichsbahngesellschaft als Hauptkunde der deutschen Waggonindustrie ein leichtes gewesen wäre, eine produktionsgemeinschaftliche Trustbildung der Waggonfirmen zu erzwingen. Aber im Bewußtsein der eigenen Unzulänglichkeit — vielleicht auch aus Furcht vor der machtpolitischen Monopolstellung eines Waggontrusts — begünstigte man eine Syndikatsbildung. Daß dieser Vertrag überhaupt zustande kam, ist nur aus der starken Position der Reichsbahn gegenüber den Waggonbetrieben zu erklären. Der Zweck des Vertrages sollte sein, die Typen zu verringern, eine wirtschaftliche Ausnützung der Betriebsmittel durch zweckmäßige Einteilung und dadurch eine Verbilligung der Herstellung zu ermöglichen.

Im Herbst des vergangenen Jahres schien es, als wolle sich die deutsche Waggonindustrie in einer umfassenden Trustgemeinschaft zusammensuchen. Unter großem Tamtam wurde am 23. Oktober 1926 eine „Studiengesellschaft“ gegründet, um, wie proklamiert wurde, „das Problem der Zusammenfassung der deutschen Waggonfabriken zu einem einheitlich geleiteten Unternehmen alsbald in Angriff zu nehmen“. Der „Studiengesellschaft“ — die alsbald im „Angriff“ stecken blieb und die auch heute mit ihrem Studium kaum weitergekommen sein dürfte — gehören folgende sieben Werke an:

Linke-Hofmann-Lauchhammer-A.-G., Breslau.
van der Zypen & Charlier, G. m. b. H., Köln-Deutz.
Waggon- und Maschinenfabrik A.-G. vorm. W. L. Busch, Baugen.
Waggonfabrik Gebr. Gastell, G. m. b. H., Mainz-Nombach.
Gustav Talbot & Co., G. m. b. H., Aachen.
Waggonfabrik L. Steinfurth, A.-G., Königsberg.
Gothaer Waggonfabrik, A. G., Gotha.

Bei einiger Überlegung mußte in der Zusammensetzung sofort eine gewisse Unstimmigkeit auffallen. Es zeigte sich nämlich, daß von den fünf bisher schon im sogenannten „Wagenring“ zusammengeschlossenen Firmen nur drei, und zwar van der Zypen, Gastell und Talbot in der „Studiengesellschaft“ vertreten sind, während die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg und die Maschinenfabrik Esslingen der neuen Gesellschaft nicht angehören. Völlig befremden muß aber, daß von den in der „Eislieg“ (Eisenbahnlieferungsgemeinschaft Charlottenburg) zusammengeschlossenen Waggonfabriken keine einzige der „Studiengesellschaft“ angehört. Die Erklärung für das Fernbleiben der in der „Eislieg“ zusammengeschlossenen Werke von der „Studiengesellschaft“ kommt in einem in Nr. 256 der „Deutschen Bergwerks-Zeitung“ erschienenen Artikel mit einer Deutlichkeit zum Ausdruck, die nichts zu wünschen übrig läßt. Der offenbar den Kreisen der „Eislieg“ angehörende Artikelschreiber betont zunächst, daß das Bestreben der diesem Ring angeschlossenen Firmen nur darauf gerichtet sein könne, finanziell durch und durch gesunde und technisch auf der Höhe stehende Werke zusammenzuschließen und daß sich die Firmen der „Eislieg“ aktiv an den Trustverhandlungen beteiligt haben. Aber schließlich scheinen die Mitglieder der „Eislieg“ bei der Zusammenarbeit in der „Studiengesellschaft“ ein Haar in der Suppe gefunden zu haben. Der Schreiber bringt dies in folgenden Betrachtungen deutlich zum Ausdruck:

„... Nicht der Plan einer Fusion veranlaßte uns, der jetzigen Studiengesellschaft vorerst fern zu bleiben, sondern vielmehr die Tatsache, daß die jetzige Zusammensetzung der Studiengesellschaft unseren grundsätzlichen Auffassungen in wesentlichen Punkten widerspricht. Während wir eine Verständigung wollten, mit dem Ziel, der wirtschaftlich vernünftigen Entwicklung, das heißt dem Obliegen der gesunden, lebensfähigen Werke vorzuarbeiten, bezweckt die jetzt gegründete Studiengesellschaft geradezu eine Rettung mehr oder weniger notleidender Werke mit Hilfe des Trusts und auf Kosten der mitgehenden gesunden Werke: sie ist nach unserer Ansicht in ihrer heutigen Zusammensetzung eine Schöpfung der bei Linke-Hofmann-Lauchhammer und Gothaer Waggonfabrik engagierten und um ihr Geld besorgten Banken, die glauben, durch das Wort „Trust“, das ja heute geradezu Zaubermagie ausübt, die Sanierung der genannten Werke erleichtern, das heißt ihre Forderungen besser auf das hoffnungsvoll gestimmte Publikum abwälzen zu können...“

Die hier der „Studiengesellschaft“ unterstellte Trustpolitik stellt die Norm privatkapitalistischer Wirtschaftskunst dar. Es ist eine allbekannte Tatsache, daß bei der heute üblichen, durch keine öffentliche Kontrolle gehemmten Kartell- und Trustpraxis die Verbraucher der leidtragende Teil sind. Interessant ist nur die Bestätigung dieser wirtschaftsschädigenden Praxis durch einen Vertreter des Unternehmertums. Im

übrigen haben wir guten Grund zu der Annahme, daß der Nichtbeteiligung der „Eislieg“ bei der beabsichtigten Trustgründung andere Ursachen zugrunde liegen, als sie der Verfasser des Artikels in der „Deutschen Bergwerks-Zeitung“ wahrhaben will.

Durch die Bereitwilligkeit der Reichsbahngesellschaft, mit der Waggonindustrie einen Lieferungsvertrag mit gewissen Garantien abzuschließen, war eine völlig neue Situation geschaffen, die zudem der Bequemlichkeit der Waggonindustriellen weitgehendst Rechnung trägt. Wozu auch Vertrustung unter schmerzlichem Verzicht auf Selbständigkeit und Eigenbrödelei, wenn ohne eigenes Risiko durch ein quasi unter öffentlicher Fürsorge stehendes Syndikat die geliebte „Tradition“ erhalten werden kann.

Nachdem in der Waggonindustrie der Trustgedanke vorläufig nicht Wurzel fassen konnte, ist eine Art Waggonverband zustande gekommen, der als geschlossene Körperschaft mit der Reichsbahn verhandeln und Sammelbestellungen entgegennehmen soll. Der Rationalisierungsgedanke, der naturgemäß bei Syndikatsbildungen stets ins Hintertreffen kommt, soll dadurch gewahrt werden, daß die Reichsbahngesellschaft nicht nur die jeweilige Verteilung der Quoten an die einzeln angeschlossenen Firmen, sondern auch die Unterteilung in verschiedenen Fabrikationsstufen überwacht. Die Werke werden zu örtlichen Gruppen zusammengefaßt. Innerhalb dieser Gruppen sollen die Aufträge derart spezialisiert werden, daß möglichst viel Stücke desselben Fabrikats in einem Werk hergestellt, also die betreffenden Anlagen so rationell wie möglich ausgenutzt werden.

Der Deutschen Waggonbau-Vereinigung, wie das neue Syndikat firmiert, werden zunächst 30 Werke angehören von insgesamt 51 Waggonfabriken. Diese Syndikatsfirmen sollen, sobald die Reichsbahn wieder in normalem Umfange bestellt, mit dem vor dem Kriege üblichen Prozentsatz mit Reichsbahnaufträgen beschäftigt werden. Außerhalb des Verbandes dürfen diejenigen Werke bleiben, die als gemischte Betriebe auch in anderen Produktionszweigen eine hinreichende Existenzbasis haben und namentlich solche, die auf sonstigen Branchengebieten durch die Reichsbahn beschäftigt werden. Allerdings können auch einige große gemischte Werke, wie beispielsweise Krupp und die Vereinigten Stahlwerke, im Gegensatz zu diesen Prinzipien aufgenommen werden, entweder weil auf Grund der bekannten Staatsverträge vom Jahre 1920 einzelne deutsche Länder auf ihre Hinzuziehung bestehen, oder aber weil die Reichsbahn selbst auf diese Werke wegen besonderer technischer Qualitäten Wert legt. Es sei bemerkt, daß bei der Mitgliederzahl des Syndikats die Tochterfirmen der angeschlossenen Waggonfabriken nicht eingerechnet sind, so daß in Wirklichkeit die Zahl der erfaßten Werke größer ist, als dies durch die übrigens noch nicht vollständige Syndikatsliste zum Ausdruck kommt. Als Außenseiter kommen etwa 21 Firmen in Betracht, die in der Hauptsache für private deutsche Auftraggeber und für das Ausland

befchäftigt find. Für die Waggonabteilungen der Schwerindustrie be-
steht die Möglichkeit, daß einige von ihnen stillgelegt werden. Dies
würde ja auch dem bekannten Rationalisierungsprogramm der eisen-
schaffenden Konzerne entsprechen, die die Herstellung von Fertig-
produkten in Zukunft immer mehr einzuschränken beabsichtigen. Für
diesen Teilverzicht erhält die Schwerindustrie einen wertvollen Aus-
gleich in den Sammelbestellungen des Waggonverbandes.

In der nachfolgenden Tabelle sind die der Deutschen Waggonbau-
Vereinigung angeschlossenen Syndikatsfirmen und deren Beteiligungs-
quoten aufgeführt.

„Deutsche Waggonbau-Vereinigung“ Berlin

| Syndikatsfirmen | Beteiligungs- quoten |
|---|-------------------------|
| Rinke-Hofmann-Lauchhammer A.G., Breslau | 13,95 |
| * van der Zypen & Charlier, G. m. b. H., Köln-Deutz Waggon- u. Maschinenfabrik A.-G., vorm. W. L. Busch, Bauzen | 7,05 |
| * Waggonfabrik Gebr. Gastell, G. m. b. H., Mainz- Wombach | 4,55 |
| * Gustav Talbot & Co., G. m. b. H., Aachen | 3,5 |
| Waggonfabrik L. Steinfurth A.-G., Königsberg | 3,38 |
| Gothaer Waggonfabrik A.-G., Gotha | 2,82 |
| Dessauer Waggonfabrik A.-G., Dessau | 2,55 |
| Düsseldorfer Eisenbahnbedarf A.-G., vorm. Weyer & Co., Düsseldorf | ? |
| H. Fuchs, Waggonfabrik A.-G., Heidelberg | 4,03 |
| Waggonfabrik Gottfr. Lindner A.-G., Ammendorf bei Halle | 3,39 |
| Siegener Eisenbahnbedarf A.-G., Siegen | 2,59 |
| Waggonfabrik Uerdingen | ? |
| Wegmann & Co., Kassel | 3,37 |
| Görlitzer Waggon- und Maschinenbau A.-G., Görlitz | ? |
| * Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg | 6,95 |
| * Maschinenfabrik Esslingen | 4,8 |
| Drenstein & Koppel, A.-G., Berlin | 1,43 |
| Sächsische Waggonfabrik Werdau A.-G., Werdau | 3,17 |
| Eisenbahn-Verkehrsmittel A.-G., Wismar-Berlin | 2,82 |
| Gebr. Schöndorff A.-G., Düsseldorf | 2,68 |
| Hannoversche Waggonfabrik A. G., Linden-Rücklingen | 2,55 |
| Waggonfabr. Jos. Rathgeber A.-G., München-Moosach | 2,55 |
| Christoph Unmack, A.-G., Niesky | 1,92 |
| Norddeutsche Waggonfabrik A.-G., Bremen | 1,7 |
| Waggonfabrik Raittatt | 1,23 |
| Beuchelt & Co., Grünberg | 1,10 |
| A.-G. für Eisenbahnbedarf, Weimar | 1,89 |
| Crede & Co., Niederzwehren bei Kassel | 1,42 |
| Killing & Sohn, Hagen | 2,86 |
| | 2,35 |

* Diese Waggonfabriken sind im „Wagenring G. m. b. H.“ zusammengeschlossen.

Die Waggonbau-Vereinigung wurde am 13. Dezember 1926 ge-
gründet. Einige Tage später wurde zwischen dem neugebildeten

Syndikat und der Reichsbahngesellschaft ein Vertrag vollzogen. Der Vorstand des Waggon Syndikats besteht außer dem Vorsitzenden, Kommerzienrat Busch, aus den Herren Gen.-Dir. Dr. Eichberg, Dr. Erdmann, Kommerzienrat Heumann, Dir. Hubert, Dr. Röttke, Dir. Trahe, Gen.-Dir. Drenstein, Ob.-Ing. Kloppmann, Gen.-Dir. Tillmann und Dr. Krauß. Diese Herren führen den Vorsitz in den fünf ständigen Arbeitsausschüssen (geschäftsführender Ausschuß, Organisationsausschuß, Rationalisierungsausschuß, Konstruktionsausschuß, Kalkulationsausschuß), die berufen sind, die zwischen den Werken vertraglich festgelegte Zusammenarbeit herzustellen.

Die Reichsbahngesellschaft verpflichtet sich in dem mit der Deutschen Waggonbau-Vereinigung abgeschlossenen Vertrag — der übrigen s trotz der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Abkommens bisher im Wortlaut nicht bekannt geworden ist —, mindestens 90 Prozent ihrer laufenden Waggonaufträge an die im Verband zusammengeschlossenen Werke zu verteilen. 10 Prozent des Bedarfs hat sich die Reichsbahn zur freien Vergabung vorbehalten. Die Reichsbahn erwirbt durch den Vertrag angeblich weitreichende Rechte, um die Syndikatsfirmen zu einer Verminderung der Untkosten und Senkung der Preise zu zwingen. Diejenigen Werke, die in ihrer Kalkulation mehrfach um 5 Prozent über dem Durchschnitt liegen, können von der Lieferung ausgeschlossen werden. Die Reichsbahn kann den Vertrag, der bis zum 31. Dezember 1931 läuft, am 31. März 1929 zum 31. Dezember 1929 kündigen, wenn der erwartete Erfolg der Preissenkung bis dahin nicht eingetreten ist. Es ist die Möglichkeit offengelassen, die restlichen 10 Prozent der Aufträge innerhalb des Waggonverbandes als zusätzliche Aufträge außerhalb der Quote an besonders billig arbeitende Werke zu vergeben, sofern es nicht im Interesse der Reichsbahn liegt, Aufträge auf bestimmte Spezialtypen an dazu besonders geeignete Außenleister zu vergeben. Die Reichsbahn hofft, durch diesen Zwang zur Rationalisierung zugleich die Konkurrenzfähigkeit der Waggonindustrie auf dem Auslandsmarkt zu erhöhen, da die Werke auch in den nächsten Jahren von den Inlandsaufträgen allein nicht bestehen können.

Wie bereits erwähnt, wird die Reichsbahn mindestens 90 Prozent ihres Bedarfs bei dem Waggon Syndikat decken, und zwar zu Preisen, die von Jahr zu Jahr in ihren „beeinflußbaren“ Bestandteilen, das heißt den Löhnen und Gewinnen, in „vereinbarem“ Maße gesenkt werden sollen. Man merkt den Braten schon. Im übrigen wird man hinsichtlich der Wirksamkeit der seitens der Reichsbahngesellschaft gestellten Bedingungen einige Zweifel hegen dürfen. Es ist schwer verständlich, wie eine derartige Methode den volkswirtschaftlich bedingten Rationalisierungsmöglichkeiten einer Industrie gerecht werden soll. Auch die Bestimmung, daß alle Werke, deren Selbstkosten um mehr als 5 Prozent über dem Durchschnitt liegen, aus dem Syndikat auszuschließen sind, ist durchaus keine unbedingt wirksame Waffe gegen

die in einer Rationalisierung und Spezialisierung der Produktion entgegenwirkenden Tendenzen. Das Unternehmertum wird sich zu helfen wissen. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird man, um die Preisgestaltung im Sinne des Waggon Syndikats zu beeinflussen, die nicht von der Reichsbahn kommenden Aufträge ebenfalls durch das Syndikat laufen lassen, so daß auch hier die freie Konkurrenz — die bei der gegenwärtigen Kartellpraxis immer noch das beste Mittel zur Verbilligung der Produktion darstellt — ausgeschaltet wird.

Nach den bisherigen Leistungen der Kartell- und Syndikatspolitik zu urteilen, wird man von der Tätigkeit des Waggon Syndikats keinen wirtschaftlichen Auftrieb erhoffen dürfen. Die Syndikatspolitik hat sich als durchaus wirtschaftsschädlich erwiesen, denn die Syndikate stellen nur lose Vereinigungen selbständig bleibender Unternehmungen dar, deren Bestreben im wesentlichen auf Hochhaltung der Preise gerichtet ist. Sie wurzeln nicht in der Produktion und sind somit nicht befähigt, organisatorische und technische Vereinfachungen und damit eine Verbilligung der Produktion zu erzielen. Aus diesen Gründen wäre eine trustmäßige Zusammenfassung leistungsfähiger Waggonfabriken auf produktionsrechnerischer Grundlage wirtschaftlich gesünder und zweckmäßiger gewesen.

Die Deutsche Waggonbau-Vereinigung stellt eine recht zweifelhafte und unnatürliche Mischung von Subventionierung, Syndizierung und „Rationalisierungsversuch“ dar. Es ist ein Versuch mit untauglichen Mitteln, der keine Lösung des Gesamtproblems darstellt, sondern der vielmehr eine wirkliche und endgültige Gesundung der Waggonindustrie verhindert.

Erfasste Betriebe und Beschäftigte

Durch die im Januar durchgeführte Umfrage wurden 56 Betriebe mit 27 328 Beschäftigten erfaßt. Von diesen Betrieben

| | Betriebe | Arbeiter | Angestellte |
|--------------------------------------|----------|----------|-------------|
| gehören zur Waggonbau-Vereinigung | 30 | 17 328 | 2845 |
| stehen außerhalb der = | 21 | 5 101 | 865 |
| außerhalb Deutschlands befinden sich | 5 | 1 121 | 68 |
| Zusammen | 56 | 23 550 | 3 778 |

Läßt man die Betriebe von Danzig und Königshütte außer Betracht, so umfaßt die Waggonbau-Vereinigung 58,8 vH der Betriebe, 77,3 vH der Arbeiter und 76,7 vH der Angestellten. Die außerhalb der Vereinigung stehenden Werke stellen wohl 41,2 vH der Betriebe, aber nur 22,7 vH der Arbeiter und 23,3 vH der Angestellten. Ein Teil dieser Betriebe beschäftigt nur noch wenige Arbeiter im Waggonbau, so daß mit einem weiteren Rückgang der Betriebe in der Waggonbauindustrie in absehbarer Zeit zu rechnen ist. Vielleicht sind diese Betriebe schon heute nicht mehr zur Waggonindustrie zu rechnen. Im Verlauf von zwei Jahren haben nach unseren Feststellungen 13 Werke den Waggonbau entweder aufgegeben oder den Betrieb eingestellt.

Tabelle 1

Betriebe der Waggonbau-Vereinigung

| Verwaltung | Firma | Beschäftigte Anfang 1927 | | Beschäftigte Arbeiter | | + Zu- oder -nahme der Arbeiter gegenüber 1925 |
|------------|---|--------------------------|--------|-----------------------|-------|---|
| | | Arbeit. | angef. | 1925 | 1921 | |
| | | | auf. | | | |
| .. | Gustav Talbot & Co., G. m. b. H., Nachen | 435 | 71 | 400 | 1074 | + 35 |
| .. | Waggon- u. Masch.-Fabr. A.-G. vorm. W. L. Busch, Baugen | 631 | 144 | 1119 | 1808 | 488 |
| Berlin | Orenstein & Koppel, A.-G., Berlin | 342 | 30 | 380 | 380 | 38 |
| Bremen | Norddeutsche Waggonfabrik, A.-G., Bremen | 310 | 78 | 670 | 1026 | 360 |
| Breslau | Sinko-Hofmann-Lauchhammer, A.-G., Breslau | 12380 | 430 | 13000 | 9000 | 620 |
| .. | | 90 | 25 | 430 | 1570 | 340 |
| .. | Deffauer Waggonfabrik, A.-G., Deffau | 489 | 74 | 734 | 920 | 245 |
| Düsseldorf | Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Beyer & Co. | 220 | 50 | 270 | 420 | 200 |
| .. | Gebrüder Schöndorff, A.-G., Düsseldorf | 385 | 59 | 444 | 1926 | 1066 |
| .. | Maschinenfabrik Eßlingen, Eßlingen | 190 | 42 | 232 | 200 | 10 |
| .. | Göthaer Waggonfabrik, A.-G., Gotha | 273 | 80 | 353 | 2025 | 677 |
| .. | Görlich | 1055 | 215 | 1270 | 1750 | 2861 |
| .. | Görlicher Waggonfabrik u. Maschinenbau-A.-G., Görlich | 470 | 80 | 550 | 1462 | 20 |
| .. | Reuchelt & Co., Waggonfabriken, Grünberg | 162 | 22 | 184 | 390 | 18 |
| .. | Killing & Sohn, Wagen-Gesellschaft | 1393 | 134 | 1527 | 1500 | 1294 |
| .. | Waggonfabrik Gottfried Binder, A.-G., Ammendorf | 430 | 95 | 525 | 1800 | 2800 |
| Hannover | Hannoversche Waggonfabrik, A.-G., Linden-Rücklingen | 128 | 39 | 167 | 190 | 708 |
| Karlsruhe | Waggonfabrik Hanatt, Karlsruh | 656 | 58 | 709 | 760 | 1213 |
| Kassel | Crede & Co., Kassel | 499 | 98 | 597 | 880 | 1264 |
| .. | van der Zypen & Charlier, G. m. b. H., Köln | 940 | 170 | 1110 | 1500 | 3155 |
| .. | Waggonfabrik L. Steinfurth, Königsberg | 659 | 60 | 719 | 900 | 159 |
| .. | | 710 | 179 | 889 | 1320 | 90 |
| .. | | 682 | 87 | 769 | 600 | 1138 |
| Köln | S. Fuchs, Waggonfabrik, A.-G., Heidelber. | 400 | 73 | 478 | 900 | 2032 |
| Königsberg | Waggonfabrik Josef Rathgeber, A.-G., München-Moosbach | 392 | 46 | 438 | 490 | 490 |
| Krefeld | Schrioph & Unmack, A.-G., Miesitz | 649 | 102 | 751 | 770 | 1386 |
| .. | Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, A.-G., Nürnberg | 1674 | 49 | 723 | 1200 | 526 |
| .. | Stegener Eisenbahnbedarf, A.-G., Dreiss-Liefenbach | 535 | 72 | 607 | 600 | 500 |
| .. | Stegener Eisenbahnbedarf, Weimar | 148 | 22 | 170 | 190 | 668 |
| .. | A.-G. für Eisenbahnbedarf, A.-G., Werbau | 377 | 110 | 487 | 850 | 473 |
| .. | Sächsische Waggonfabrik, A.-G., Bismar | 624 | 116 | 740 | 1300 | 676 |
| Bismar | Eisenbahnverkehrsmittel-A.-G., Bismar | 624 | 116 | 740 | 1300 | 676 |
| | | 17328 | 2845 | 20173 | 26468 | 41646 |

Zur Waggonbau. * Zahlen von 1925 entgefest, da genaue Zahlen für 1921 nicht zur Verfügung standen.

Zusammen 17328 2845 20173 26468 41646

Betriebe ausserhalb der Waggonbau-Vereinigung

| Verwaltung | Firma | Beschäftigte Anfang 1927 | | Beschäftigte Arbeiter | | + Zu- oder - Abnahme der Arbeiter gegenüber 1925 |
|-----------------|---|--------------------------|-------------|-----------------------|------|--|
| | | Arbett. | angef. auf. | 1925 | 1927 | |
| Nachen | S. P. Goopkens, Lochner & Co., Brand bei Nachen | 91 | 100 | ? | ? | ? |
| Affelb. | Maschinen- und Fahrzeugfabrik, Affelb.-Deligen | ? | ? | ? | 885 | ? |
| Böckum | Böckumer Werett, Böckum | 163 | 172 | 148 | 548 | + 15 |
| Breslau | Gustav Trelenburg, Eisenverf., Breslau | 200 | 235 | 280 | 900 | + 80 |
| Danzig | Orenstein & Koppel, A.-G., Danzig | 15 | 7 | 20 | 1 20 | + 5 |
| " | Danziger Werft (The Int. Shipbuilding ufm.) Danzig | 369 | 14 | 383 | 621 | + 252 |
| " | Walter Höpne, Danzig | 16 | 3 | 19 | ? | + 6 |
| Darmstadt | Waggonfabrik Danzig, A.-G., Danzig | 240 | 16 | 256 | 280 | + 40 |
| Dortmund | Bahnbedarf, A.-G., Darmstadt | 150 | 65 | 215 | ? | ? |
| " | Deutschl.-Eur. Bergw. u. Hütten-gesellsch., Abt. Dortmund-Union | 78 | 8 | 86 | 1846 | + 235 |
| " | Orenstein & Koppel, Dortmund | 697 | 83 | 780 | 200 | — |
| " | Both & Tillmann, G. m. b. H., Dortmund | 323 | 60 | 383 | 140 | — |
| Duisburg | August Thiffenhütte, Hamborn | 70 | 3 | 78 | 172 | + 100 |
| Essen | Friedrich Krupp, A.-G., Dresden | 200 | 21 | 221 | 400 | + 200 |
| Gusztichen | Weschmischer Hütte, A.-G. | 25 | 2 | 27 | 187 | + 162 |
| Hamburg | Hamburger Hochbahn, Hamburg | 703 | 12 | 715 | 600 | + 103 |
| " | Altonaer Waggonfabrik, A.-G., Altona | 10 | 2 | 12 | 24 | + 14 |
| " | Waggonbauanstalt Heckinghausen | 4 | 2 | 6 | ? | ? |
| Hilbesheim | Waggonfabrik Peim & Holländer, Hilbesheim | 185 | 18 | 203 | 70 | + 281 |
| Königschütte | Vereinigte Königs- und Saurschütte, A.-G., Königschütte | 481 | 28 | 509 | 200 | + 281 |
| Landsberg a. B. | Deutsche Maschinenbauanstalt P. Salomon, Landsberg | 15 | — | 15 | ? | ? |
| Maing | Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Abt. Gustavsberg | 1550 | 432 | 1982 | 80 | + 450 |
| Matibor | Dammbius, Maschinen-, Waggon- u. Schiffbau, Matibor | 350 | 39 | 389 | ? | ? |
| Saarbrücken | Gebrüder Lüttgens, G. m. b. H., Saarbrücken | 122 | 19 | 141 | 97 | + 25 |
| Wernigerode | Waggon- und Wagenbau Rathfack & Co., Wernigerode | 103 | 28 | 131 | ? | ? |
| Witten | Schollmeyer & Mahler, Witten | 12 | 5 | 17 | ? | ? |
| Zwickau | Zwickauer Fahrzeugfabrik, Zwickau | 50 | 13 | 63 | 50 | — |
| | | 6222 | 933 | 7155 | 3892 | — |
| | | Zusammen | | 6703 | — | |

¹ Zahlen von 1925 eingestrichelt, da genaue Zahlen nicht zur Verfügung standen. ² Die Zahl der Arbeiter im Waggonbau konnte nicht festgestellt werden.

In Tabelle 1 auf Seite 12 sind die Werte der Waggonbau-Vereinigung und in Tabelle 1a auf Seite 13 die außenstehenden Werte zusammengestellt. Bei der Waggonbau-Vereinigung in Tabelle 1 haben wir den Kölner Betrieb der Linke-Hofmann-Werke mit eingefügt. Wir nehmen an, daß bei der Beteiligungsquote die größte aller Beteiligten, das Kölner Werk Berücksichtigung gefunden hat. Die Tochtergesellschaft der Linke-Hofmann-Werke, Gooßens & Lochner in Aachen, dagegen haben wir als außerhalb der Vereinigung stehend in Tabelle 1a aufgeführt. Die Kollegen dieses Werkes betrachten das Werk als zur Vereinigung gehörig. Soweit wir aber Kenntnis von den Vorgängen haben, sind die Tochtergesellschaften bei Festsetzung und Zuteilung der Beteiligungsquote nicht berücksichtigt worden. Bei dem Dortmunder Betrieb der Firma Drenstein & Koppel waren wir uns nicht ganz klar, ob der Betrieb zur Waggonbau-Vereinigung zu zählen ist oder nicht. Die Zeit war zu kurz, um Nachforschungen anzustellen. Vielleicht bringt hier die Konferenz Klarheit. Die Kollegen des Betriebes sind der Meinung, daß dieser Betrieb nicht der Vereinigung angehört und haben wir denselben bis zur Klärung in Tabelle 1a eingereiht. Um eine bessere Beurteilung der Lage in der Waggonindustrie zu ermöglichen, haben wir versucht, die Arbeiterzahlen der Jahre 1921 und 1925 zum Vergleich heranzuziehen. Dies ist uns nur bei den Betrieben der Waggonbau-Vereinigung gelungen, während bei den außenstehenden Betrieben die Lücken so groß sind, daß ein Vergleich insgesamt nicht möglich war. Doch dürften die bei der Vereinigung sich ergebenden Schlußfolgerungen auch auf diese Betriebe, vielleicht noch in stärkerem Maße zutreffen.

Die Abnahme der Arbeiter betrug bei den in Tabelle 1 aufgeführten Werken insgesamt von 1921/1925 15 183 gleich 36,4 vH, von 1925/1927 9135 gleich 34,5 vH. Rechnet man 1921/1927, so beträgt die Abnahme 24 318 gleich 58,4 vH. Lassen wir das Jahr 1921 als Inflationsjahr bei den Einzelbetrachtungen aus dem Spiel und halten wir uns an die Zahlen von 1925. Es fällt besonders die große Verminderung der Belegschaften, die weit über den Gesamtdurchschnitt von 34,5 vH hinausgeht, bei Linke-Hofmann Abt. Köln 79,1 vH, Hannoversche Waggonfabrik 76,1 vH, Gebr. Schöndorff 73,5 vH und Gothaer Waggonfabrik 71,3 vH auf. Dagegen konnten die folgenden vier Betriebe ihre Belegschaft, wenn teilweise auch gering, erhöhen, und zwar Beuchelt & Co. um 4,5 vH, Talbot um 8,7 vH, Castell & Co. um 13,7 vH und Crede & Co. um 31,3 vH.

Recht interessant ist das zahlenmäßige Verhältnis zwischen Arbeitern und Angestellten. Wir nehmen an, daß bei größeren Werken eine Unterteilung der Beamten nach Produktionszweigen schwer, wenn nicht unmöglich ist. Fehler bei der Abschätzung der Angestellten könnten deshalb unterlaufen. Zudem fühlen wir uns frei von Vorurteilen gegenüber den Angestellten. Selbst wenn man das Vorstehende berücksichtigt, erscheint die Zahl der Angestellten zu hoch. Kommt doch bei den

Betrieben der Waggonbau-Vereinigung auf etwa 6 Arbeiter ein Angestellter, bei den übrigen Betrieben auf 6,5 Arbeiter ein Angestellter. Besonders hoch ist die Zahl der Angestellten in den Betrieben von Linke-Hofmann, Abt. Köln, Waggonfabrik Gotha und Waggonfabrik Werdau und außerhalb der Vereinigung in den Betrieben der Bahnbedarf A.-G., Darmstadt, und Schollmeyer & Mahler, Witten. Wenn nun schon rationalisiert und die Herstellung verbilligt werden soll, darf man an diesen Tatsachen nicht stillschweigend vorübergehen. Hauptsächlich erscheint bei einzelnen Werken die Leitung eine ziemlich kostspielige zu sein. Hat doch die Firma Talbot & Co. bei 435 Arbeitern 2 Direktoren, 4 Prokuristen und 1 Betriebsleiter. Gerade umgekehrt ist das Verhältnis zwischen Direktoren und Prokuristen bei der Bauhener Waggonfabrik Busch. Hier sind bei 631 Arbeitern 5 Direktoren und 2 Prokuristen tätig. Bei einem derartigen Ausbau der Leitung eines Werkes wird das Gehalts- und Unkostenkonto ganz erheblich belastet. Hier wäre ein Abbau des Unkostenkontos notwendig und erträglich.

Tarife

Mit der Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung trat der Gedanke, durch Abschluß von Tarifverträgen in einem Industriegebiet oder bei einer bestimmten Industriegruppe einheitliche Löhne und Verdienste durchzuführen, immer mehr in Erscheinung. Der Abschluß von Tarifverträgen schafft den Inhalt der Arbeitsverträge. Die Bestimmungen des Tarifvertrages sind gesetzlich gewährleistetes Recht der Arbeiter. Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen durch Tarifverträge ist abhängig von der Macht der von den Arbeitern geschaffenen Gewerkschaften. Sind die Arbeiter faumselig und stehen dieselben gar der Organisation in großer Zahl fern, versuchen die Unternehmer die Beseitigung der Tarife oder, wo dies nicht möglich, Verschlechterungen durchzudrücken. Durch die Gründung der Waggonbau-Vereinigung wird erneut die Aufmerksamkeit auf die Tarife gelenkt. Die Firma Gebr. Schöndorff A.-G. hat den Werkтарif bereits unter Hinweis auf die Waggonbau-Vereinigung gekündigt. Wir geben aus diesem Grunde im folgenden eine Übersicht der bestehenden Tarife, Arbeitszeit- und Lohnabkommen. Wir haben bei der Zusammenstellung von dem Abdruck der einzelnen Bestimmungen Abstand genommen und uns auf die Bekanntgabe der in Frage kommenden Tarife und deren Kündigungsfristen beschränkt.

Art und Möglichkeit der Kündigung der Tarife, unter die die Waggonfabriken fallen

Nachen. Firma Gustav Talbot & Co., G. m. b. H.: Tarif der allgemeinen Metallindustrie. Der Manteltarif kann jederzeit zu einem 3 Monate späteren Zeitpunkt gekündigt werden.

Firma F. B. Goßens, Lochner & Co.: Kollektiv-Lohnvertrag innerhalb der Tarifgemeinschaft des Industrieverbandes

für den Stolberg-Gschweiler Bezirk. Der Rahmenvertrag ist beiderseitig an jedem Monatsersten mit dreimonatlicher Frist kündbar. Das Arbeitszeitabkommen kann mit einmonatlicher Frist zum Monatsersten und das Lohnabkommen mit 14tägiger Frist zu jeder Zeit gekündigt werden. Der Tarif ist gekündigt, die Verhandlungen schweben.

Bautzen. Waggon- und Maschinenfabrik A.-G. vormalig W. L. Busch: Tarifvertrag der sächsischen Metallindustrie. Der Vertrag läuft bis zum 31. März 1927. Die Verhandlungen sind aufgenommen worden.

Berlin. Drenstein & Koppel A.-G.: Tarif der Berliner Metallindustrie (B.M.F.B.). Der Vertrag ist zum 31. März 1927 gekündigt.

Bochum. Bochumer Verein: Tarifvertrag der Nordwestlichen Gruppe. Der Vertrag kann mit zweimonatlicher Frist jeweils zum Monatsersten, das Lohnabkommen mit einmonatlicher Frist zum Monatsletzten gekündigt werden.

Bremen. Norddeutsche Waggonfabrik A.-G.: Tarif der Metallindustrie (Handbetriebe). Der Vertrag gilt zunächst bis zum 31. März 1927. Von diesem Zeitpunkt ab gilt eine Kündigungsfrist von einem Monat auf Monatsende.

Breslau. Linke-Hofmann-Lauchhammer: Tarif der Breslauer Metallindustrie. Der Vertrag gilt bis zum 31. Dezember 1927. Das Lohnabkommen kann je bis zum 15. eines Monats mit 14tägiger Frist gekündigt werden.

Gustav Trelenburg, Eisenwerk: Gilt dasselbe wie oben.

Danzig. Drenstein & Koppel: Besteht nur Lohnabkommen. Kündigungszeit unbestimmt.

Danziger Werft (Int. Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.): Werkvertrag. Der Vertrag kann mit dreimonatlicher Frist jeweils zum Monatsersten, das Lohnabkommen mit einwöchiger Frist zum Quartalsersten gekündigt werden.

Walter Höhne: Kein Vertrag.

Waggonfabrik A.-G.: Besteht nur Lohnabkommen. Kündigung unbestimmt.

Darmstadt. Bahnbedarf A.-G.: Tarifvertrag für den Industriebezirk Frankfurt a. M. Der Mantelvertrag kann mit dreimonatlicher Frist auf Monatsende, das Arbeitszeitabkommen mit einmonatlicher Frist ebenfalls auf Monatsende gekündigt werden. Für das Lohnabkommen besteht eine monatliche Kündigung.

Deßau. Deßauer Waggonfabrik A.-G.: Tarifvertrag der Haller, Magdeburger und Anhalter Metallindustrie. Der Tarif wurde vorläufig verlängert, eine Bewegung ist mit Beginn am 15. Februar 1927 angemeldet.

Dortmund. Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hüttengesellschaft: Tarifvertrag der Nordwestlichen Gruppe. Der Vertrag kann mit monatlicher Frist jeweils zum Monatsersten, das Lohnabkommen mit einmonatlicher Frist zum Monatsletzten gekündigt werden.

Drenstein & Koppel: Nordwestliche Gruppe (wie oben).

Düsseldorf. Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Weyer & Co.: Tarifvertrag der Nordwestlichen Gruppe (siehe Dortmund).

Gebr. Schöndorff A.-G.: Werttarif, zum 28. Februar 1927 gekündigt.

Duisburg. Aug. Thyssenhütte, Hamborn: Nordwestl. Gruppe (siehe Dortmund).

Essen. Friedrich Krupp A.-G.: Nordwestliche Gruppe (siehe Dortmund).

Esslingen. Esslinger Maschinenfabrik: Württ. Kollektivabkommen. Das Abkommen hat eine sechswöchige Kündigungsfrist und kann an jedem Quartalsersten und auf jeden Quartalsletzten gekündigt werden. Ein Lohnabkommen besteht nicht. Das Arbeitszeitabkommen wird zum 31. März 1927 gekündigt.

Euskirchen. Mechernicher Hütte A.-G.: Tarifvertrag der Metallindustrie des Kreises Schleiden. Der Vertrag kann mit dreimonatlicher Frist zum ersten eines Monats gekündigt werden.

Gotha. Gothaer Waggonfabrik A.-G.: Tarifvertrag der Thüringer Metallindustrie. Der Vertrag läuft bis 31. Dezember 1927 mit dreimonatlicher Kündigungsfrist. Die Unternehmer wollen den Vertrag nicht anerkennen, der Streitfall ist bei der Schlichtungskammer anhängig gemacht worden. Für ein Lohnabkommen ist seit 1. Januar 1927 eine Bewegung im Gange.

Görlitz. Görlitzer Waggonfabrik und Maschinenbauanstalt A.-G.: Tarifvertrag der Metallindustrie Niederschlesiens. Bewegung zum Beginn am 1. Januar 1927 angemeldet.

Grünberg. Beuchelt & Co., Waggonfabriken: Vertrag der Grünberger Metallindustrie. Es wird der Tarif der Niederschlesischen Metallindustrie übernommen, jedoch selbständig abgeschlossen. Der Vertrag ist am 31. Dezember 1926 abgelaufen und noch nicht wieder erneuert.

Hagen. Killing & Sohn, Hagen: Tarifvertrag für die Metallindustrie des Kreises Hagen-Schwelm. Der Vertrag kann mit dreimonatlicher Frist auf Ende eines Kalendervierteljahres gekündigt werden. Für das Lohnabkommen beginnt laut Anmeldung eine Bewegung am 1. Februar 1927.

Halle. Waggonfabrik Gottfried Lindner A.-G., Ammendorf: Tarifvertrag der Haller, Magdeburger und Anhalter Metall-

- industrie. Der Tarif wurde vorläufig verlängert, eine Bewegung ist mit Beginn am 15. Februar 1927 angemeldet.
- Hamburg.** *Samburger Hochbahn A.-G.*: Betriebsvertrag. Der Tarif kann mit vierteljährlicher Kündigung erstmals auf 1. April 1927 gekündigt werden. Die Lohnfestsetzungen können nach dem Vertrag abweichende Bestimmungen enthalten.
- Altonaer Waggonfabrik A.-G.*: Tarifvertrag der Eisenindustrie (Landbetriebe). Der Vertrag kann je 6 Wochen vor Quartalschluß gekündigt werden.
- Hannover.** *Hannoversche Waggonfabrik A.-G.*, Linden-Rücklingen: Tarifvertrag der Hannoverschen Metallindustrie. Der Vertrag war erstmals zum 31. Dezember 1926 kündbar. Kündigungsfrist einen Monat. Das Lohnabkommen kann mit 2 Wochen Frist zum Schluß einer Lohnwoche gekündigt werden.
- Herne.** *Waggonbauanstalt Recklinghausen*: Tarifvertrag ?
- Hildesheim.** *Waggonfabrik Heine & Holländer*: Tarifvertrag der Hannoverschen Metallindustrie (siehe oben).
- Karlsruhe.** *Waggonfabrik Rastatt*: Kollektivabkommen der Metallindustrie Mittelbadens. Das Abkommen kann jeweils mit 3 Monaten Frist zum Monatsende gekündigt werden.
- Kassel.** *Waggonfabrik Wegmann & Co.*: Tarifvertrag der Metallindustrie Kassels. Der Vertrag kann jeweils mit dreimonatlicher Kündigungsfrist zum Monatsletzen gekündigt werden. Ein Arbeitszeitabkommen besteht seit 1. Januar 1926 nicht mehr. Löhne tariflos.
- Crede & Co.*: Tarifvertrag der Metallindustrie Kassels.
- Köln.** *Vanderhyphen & Charlier, G. m. b. H.*: Tarifvertrag der Metallindustrie Köln. Der Vertrag kann jederzeit zu einem 3 Monate späteren Zeitpunkt, das Arbeitszeitabkommen mit vier Wochen Frist zum Monatsende gekündigt werden. Für die Löhne besteht eine 14tägige Kündigungsfrist.
- Königsberg.** *Waggonfabrik L. Steinfurth A.-G.*: Tarifvertrag der Königsberger Metallindustrie. Der Vertrag gilt erstmals bis zum 28. Februar 1928, wenn 6 Wochen vorher eine Kündigung nicht erfolgt, ein Jahr weiter. Die Löhne konnten erstmals am 1. September 1926 abgeändert werden, von da ab gelten die Löhne über die Dauer des Vertrages je 6 Monate weiter. Anträge sind 14 Tage vor Ablauf einzureichen. (Termin 1. März 1927.)
- Königshütte.** *Ver. Königs- & Laura hütte*: Tarifvertrag für die oberschlesischen Eisenhütten. Die Kündigung kann mit einmonatlicher Frist erstmals zum 15. September 1927 erfolgen.
- Krefeld.** *Waggonfabrik Uerdingen*: Tarifvertrag der Metallindustrie für Krefeld. Für den Vertrag (Arbeitszeitverkürzung) ist

eine Bewegung mit Beginn am 1. Februar 1927 gemeldet. Ebenso ist eine Bewegung zur Lohnerhöhung seit 1. Jan. 1927 angemeldet.

Landesberg a. d. W. Ostdeutsche Maschinenbauanstalt B. Salomon & Co.: Tarifvertrag der Brandenburger Metallindustrie (Provinz). Ein neuer Vertragsabschluss wurde vollzogen, der bestimmte Wortlaut liegt noch nicht vor.

Mainz. Waggonfabrik Gebr. Castell, G. m. b. H., Mainz-Kombach: Tarifvertrag der Mainzer Metallindustrie. Der Vertrag kann jeweils mit sechswöchiger Frist auf Vierteljahrsschluß gekündigt werden. Für die Löhne ist auf Ende Januar 1927 eine Bewegung angemeldet.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg: Tarif der Mainzer Metallindustrie (siehe oben).

Mannheim. H. Fuchs, Waggonfabrik A.-G., Heidelberg: Kollektivabkommen der Metallindustrie Mittelbadens. Das Abkommen kann mit dreimonatlicher Frist zum Monatsende gekündigt werden.

München. Waggonfabrik Jos. Rathgeber A.-G., München-Mosbach: Tarifvertrag der Bayerischen Großstadtmittelindustrie (Vierstädtetarif). Der Tarif gilt zunächst bis zum 30. Juni 1927. Wenn er nicht 3 Monate vorher gekündigt wird, gilt er unbeschränkt weiter je bis zum Schluß eines Kalendervierteljahres. Die Löhne sind tariflos.

Niesky. Christoph & Unmack, A.-G.: Tarifverhältnis mit Nieder-Schlesien ist für Niesky gelöst, über ein eigenes Vertragsverhältnis ist nichts gemeldet.

Nürnberg. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg: Tarifvertrag der Großstadtmittelindustrie (Vierstädtetarif, siehe München).

Ratibor. Danubius, Maschinen-, Waggon- und Schiffbau: Tarifvertrag der Breslauer Metallindustrie. Der Vertrag gilt bis zum 31. Dezember 1927. Das Lohnabkommen kann je bis zum 15. eines Monats mit 14tägiger Frist gekündigt werden.

Saarbrücken. Gebr. Lüttgens G. m. b. H.: Tarifvertrag der Metallindustrie des Saargebiets (Fertigindustrie). Der Vertrag kann mit dreimonatlicher Frist auf den Schluß eines Kalendermonats gekündigt werden. Für die Löhne ist eine Bewegung mit Beginn zum 1. Februar 1927 angemeldet.

Siegen. Siegener Eisenbahnbedarf A.-G.: Tarifvertrag der Siegener Metallindustrie. Der Vertrag kann am ersten jeden Monats mit einmonatlicher Frist gekündigt werden.

Weimar. A.-G. für Eisenbahnbedarf: Tarifvertrag der Thür. Metallindustrie. Der Vertrag läuft mit dreimonatlicher Kündigungsfrist bis zum 31. Dezember 1927. Die Unternehmer wollen den Vertrag nicht anerkennen, der Streitfall ist bei der Schlichtungs-

kammer anhängig gemacht worden. Für ein Lohnabkommen ist seit 1. Januar 1927 eine Bewegung im Gange.

Werdau. Sächsisch e Waggonfabrik Werdau A.-G.: Tarifvertrag der sächsischen Metallindustrie. Der Vertrag läuft bis zum 31. März 1927. Die Verhandlungen sind aufgenommen worden.

Wernigerode. Waggon- und Wagenbau Rathsfeld:

Wismar. Eisenbahnverkehrsmittel A.-G. Wismar-Berlin: Tarifvertrag der Metallindustrie der beiden Mecklenburg. Der Vertrag kann jeweils mit einmonatlicher Kündigungszeit zum ersten des folgenden Monats gekündigt werden.

Witten. Schollmeyer & Mahler: Tarifvertrag der Nordwestlichen Gruppe. Der Vertrag kann mit zweimonatlicher Frist jeweils zum Monatsersten, das Lohnabkommen mit einmonatlicher Frist zum Monatsletzten gekündigt werden.

Zwidau. Zwickauer Fahrzeugfabrik: Tarifvertrag der sächsischen Metallindustrie. Der Vertrag läuft bis zum 31. März 1927. Die Verhandlungen sind aufgenommen worden.

Organisationsverhältnis

Bei allen Gewerkschaften wird auf die Feststellung des Organisationsverhältnisses großer Wert gelegt. Dabei zeigt sich, wie tief die Organisation unter der in Frage kommenden Arbeiterschaft hat Wurzel fassen können. Allgemein gilt das Organisationsverhältnis als Maßstab für die Schlagkraft der Arbeiterschaft gegenüber den Unternehmern. Die Art der Betriebe bedingt eine Vielgestaltigkeit der Berufe. Es ist daher erklärlich, daß noch eine Reihe anderer Organisationen neben dem Metallarbeiter-Verband vertreten sind. Betrachtet man das Organisationsverhältnis in den Waggonbetrieben allgemein, so kann dies nicht befriedigen. Sehr groß ist die Zahl der Unorganisierten. In den außerhalb der Waggonbau-Vereinigung stehenden Betrieben sind die Unorganisierten besonders stark vertreten. Die in freien Verbänden organisierten Arbeiter stellen in den Betrieben der Waggonbau-Vereinigung 64,0 vH, in den außerhalb der Waggonbau-Vereinigung stehenden Betrieben nur 47,8 vH der Belegschaft. Der Anhang der gegnerischen Verbände, einschließlich Unionisten und Gelben, sind mit 8,7 bzw. 6,0 vH vertreten. Welches Arbeitsfeld für unsere Organisation noch vorhanden ist, zeigt der Anteil derjenigen, die wohl ernten, aber nicht säen wollen. In den Betrieben der Waggonbau-Vereinigung beträgt der Anteil der Unorganisierten 27,3 vH, in den übrigen Betrieben gar 46,2 vH. Daß hier eine Änderung eintreten muß, soll die Arbeiterschaft nicht weiteren Schaden leiden, bedarf wohl keiner besonderen Erläuterungen. Bei zielklarer und systematischer Agitation läßt sich sicher die Zahl der Unorganisierten auf ein erträgliches Maß herunterdrücken. Wie es in den einzelnen Betrieben aussieht, zeigen die Tabellen. Hoffen wir, daß die Kollegen daraus die nötigen Schlußfolgerungen ziehen.

Organisationsverhältnis der Betriebe der Waggonbau-Vereinigung

| Betroftung | Seitlicher Werband | | Folgebatterieverband | | Materieverband | | Innere freie Gewerkschaften | | Städt. Gewerksvereine | | Gewerkschaftliche Verbände | | Unterschiedlichen Gewerkschaften | | Unterorganisiert | | Bunfamnen | |
|-------------------|--------------------|-------|----------------------|-------|----------------|-------|-----------------------------|-------|-----------------------|-------|----------------------------|-------|----------------------------------|-------|------------------|-------|-----------|------|
| | abf. | v. g. | abf. | v. g. | abf. | v. g. | abf. | v. g. | abf. | v. g. | abf. | v. g. | abf. | v. g. | abf. | v. g. | | |
| Machen | 104 | 25,9 | 55 | 12,6 | 8 | 1,8 | 45 | 10,4 | 10 | 2,3 | 40 | 9,2 | 105 | 24,1 | 68 | 15,6 | 435 | |
| Bautzen | 376 | 59,6 | 157 | 24,9 | 14 | 2,2 | 46 | 7,3 | — | — | 4 | 0,6 | 1 | 0,1 | 33 | 5,3 | 631 | |
| Dresden | 27 | 7,9 | 73 | 21,3 | — | — | 23 | 6,7 | — | — | — | — | — | — | 215 | 62,9 | 342 | |
| Bremen | 129 | 41,6 | 97 | 31,3 | 1 | 0,3 | 5 | 1,6 | 55 | 17,8 | 1 | 0,3 | 1 | 0,3 | 2 | 0,8 | 810 | |
| Dreslau | 1550 | 65,1 | 120 | 5,1 | 40 | 1,7 | 80 | 3,4 | 250 | 10,5 | 75 | 3,2 | 110 | 4,6 | 145 | 6,1 | 2380 | |
| Deffau | 228 | 46,7 | 105 | 21,5 | — | — | 2 | 2,2 | 5 | 5,6 | 3 | 3,3 | 11 | 12,2 | 95 | 64,5 | 90 | |
| Düsseldorf | 30 | 13,6 | 20 | 9,1 | — | — | 10 | 4,6 | 2 | 0,9 | 2 | 0,9 | 21 | 9,5 | 185 | 61,4 | 220 | |
| Esslingen | 137 | 35,6 | 129 | 33,5 | 20 | 5,2 | 56 | 14,5 | 31 | 8,1 | — | — | — | — | — | — | 385 | |
| Gotha | 52 | 27,3 | 27 | 14,2 | 2 | 1,1 | 5 | 2,6 | 2 | 1,1 | — | — | 2 | 1,1 | 2 | 1,1 | 190 | |
| Görlitz | 52 | 19,1 | 8 | 2,9 | — | — | 3 | 1,1 | 47 | 17,2 | 9 | 3,3 | 1 | 0,4 | 153 | 56,0 | 273 | |
| Grünberg i. Schl. | 334 | 31,7 | 298 | 28,2 | 25 | 2,4 | 38 | 3,6 | 95 | 9,0 | 150 | 14,2 | 18 | 1,7 | 97 | 9,2 | 1055 | |
| Hagen | 150 | 31,9 | 60 | 12,8 | 10 | 2,1 | 11 | 2,3 | — | — | 70 | 14,9 | — | — | 169 | 36,0 | 470 | |
| Halle | 14 | 8,7 | — | — | — | — | — | — | 8 | 4,9 | — | — | 20 | 12,3 | 120 | 74,1 | 162 | |
| Hannover | 281 | 20,1 | 74 | 5,3 | 43 | 3,0 | 31 | 2,2 | 113 | 8,1 | 27 | 1,9 | 34 | 2,4 | 72 | 35,2 | 1393 | |
| Karlsruhe | 23 | 15,0 | 64 | 14,9 | 2 | 0,5 | 23 | 5,3 | 36 | 8,4 | 4 | 0,9 | 3 | 0,7 | 78 | 18,1 | 430 | |
| Kassel | 134 | 20,4 | 159 | 24,2 | 9 | 1,4 | 27 | 4,1 | 6 | 0,9 | — | — | 28 | 4,3 | 91 | 71,0 | 128 | |
| Köln | 168 | 33,7 | 142 | 28,5 | 10 | 3,0 | 40 | 8,0 | 6 | 1,2 | 1 | 0,2 | 1 | 0,2 | 293 | 44,7 | 656 | |
| Königsberg | 259 | 27,6 | 104 | 11,0 | 3 | 0,3 | 6 | 0,6 | 13 | 1,4 | 47 | 5,0 | 122 | 13,0 | 131 | 26,2 | 499 | |
| Krefeld | 252 | 36,2 | 91 | 13,8 | 7 | 1,1 | 24 | 3,7 | 87 | 13,2 | 6 | 0,9 | — | — | 192 | 29,1 | 659 | |
| Mannheim | 37 | 5,2 | 15 | 2,1 | — | — | — | — | 11 | 1,5 | 3 | 0,4 | 21 | 3,0 | 623 | 87,8 | 710 | |
| München | 401 | 58,8 | 183 | 26,8 | 5 | 0,7 | 28 | 4,1 | 38 | 5,6 | — | — | 7 | 1,0 | 20 | 3,0 | 682 | |
| Münster | 150 | 37,5 | 90 | 22,5 | 3 | 0,7 | 12 | 3,0 | 16 | 4,0 | 12 | 3,0 | 19 | 4,8 | 98 | 24,5 | 400 | |
| Nürnberg | 167 | 42,6 | 80 | 20,4 | 4 | 1,0 | 18 | 4,6 | 40 | 10,2 | — | — | — | — | 83 | 21,2 | 392 | |
| Ostern | 200 | 30,8 | 170 | 26,2 | 22 | 3,4 | 53 | 8,2 | 38 | 5,8 | 11 | 1,7 | — | — | 156 | 23,9 | 649 | |
| Regen | 310 | 45,0 | 101 | 15,0 | 26 | 3,9 | 30 | 4,4 | 33 | 4,9 | — | — | 43 | 6,4 | 131 | 19,4 | 674 | |
| Remscheid | 75 | 14,0 | — | — | — | — | — | — | 12 | 2,3 | 65 | 12,1 | 168 | 31,4 | 215 | 40,2 | 535 | |
| Worms | 72 | 48,6 | 42 | 28,4 | — | — | 13 | 8,6 | 5 | 3,4 | — | — | — | — | 16 | 10,8 | 148 | |
| Wuppertal | 139 | 36,9 | 68 | 18,0 | 16 | 4,3 | 22 | 5,8 | 42 | 11,1 | — | — | — | — | 90 | 23,9 | 377 | |
| Wismar | 1304 | 48,7 | 93 | 15,2 | 15 | 2,4 | 20 | 3,2 | 64 | 10,3 | 120 | 19,2 | — | — | 6 | 1,0 | 624 | |
| Zusammen | 6377 | 36,8 | 2648 | 15,3 | 235 | 1,6 | 697 | 4,0 | 1079 | 6,3 | 1666 | 3,8 | 746 | 4,3 | 92 | 0,6 | 4738 | 17,3 |

Organisationsverhältnis der Betriebe ausserhalb der Waggonbau-Vereinigung

| Verwaltung | Firma | | Werkstatt | | Sohl- | | Gatter- | | Mater- | | Andere Trei- | | Stück- | | Gehilfliche | | Unterrichten | | Uns- | | abf. | Gu- | |
|--------------|-------|------|-----------|------|-------|-----|---------|-----|--------|-----|--------------|-----|--------|-----|-------------|-----|--------------|------|------|-----|------|------|------|
| | abf. | v.ß | abf. | v.ß | abf. | v.ß | abf. | v.ß | abf. | v.ß | abf. | v.ß | abf. | v.ß | abf. | v.ß | abf. | v.ß | abf. | v.ß | | | |
| Nachen | 6 | 6,6 | 1 | 1,1 | 1 | 1,1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 66 | 72,5 | 91 |
| Affelb | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 163 |
| Bochum | 21 | 12,9 | 11 | 6,8 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 116 | 71,2 | 200 |
| Breslau | 140 | 70,0 | 12 | 6,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 34 | 17,0 | 200 |
| Danzig | 5 | 33,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 27,0 | 15 |
| " | 76 | 20,7 | 18 | 4,8 | 2 | 0,5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 220 | 59,7 | 869 |
| " | 2 | 12,4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 27,0 | 15 |
| " | 22 | 9,2 | 5 | 2,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 11 | 68,8 | 16 |
| Darmstadt | 110 | 73,4 | 3 | 2,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 170 | 70,8 | 240 |
| Dortmund | 21 | 27,9 | 6 | 7,7 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 27 | 18,0 | 150 |
| " | 179 | 25,7 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 | 50,0 | 78 |
| " | 53 | 16,5 | 8 | 2,4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 417 | 59,9 | 697 |
| Duisburg | 10 | 14,4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 241 | 74,6 | 323 |
| Essen | 30 | 15,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 55 | 78,6 | 70 |
| Eustirchen | 1 | 4,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 32,0 | 25 |
| Hamburg | 330 | 47,0 | 125 | 17,5 | 14 | 2,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 88 | 12,5 | 703 |
| " | 6 | 60,0 | 2 | 20,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 10 |
| Herne | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 |
| Hildesheim | 68 | 36,8 | 81 | 43,8 | 3 | 1,6 | 8 | 4,3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 | 13,5 | 185 |
| Königschütte | 40 | 8,3 | 12 | 2,4 | 1 | 0,2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 329 | 68,7 | 481 |
| Kandberg | 5 | 33,3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 10 | 66,7 | 15 |
| Kainz | 1034 | 66,8 | 25 | 1,6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 441 | 28,5 | 1550 |
| Karlsruh | 60 | 17,2 | 15 | 4,2 | 12 | 0,7 | 30 | 1,9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 254 | 72,8 | 350 |
| Carbrücken | 17 | 13,9 | 2 | 1,6 | 5 | 1,4 | 8 | 2,2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 36 | 78,8 | 122 |
| Vergenrode | 56 | 54,4 | 2 | 1,9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 5,7 | 103 |
| Witten | 1 | 8,3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 16,7 | 12 |
| Zwickau | 16 | 32,0 | 7 | 14,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 41,6 | 50 |
| Zusammen | 2309 | 37,2 | 355 | 5,3 | 18 | 0,2 | 177 | 2,9 | 188 | 2,2 | 75 | 1,2 | 240 | 3,9 | 56 | 0,9 | 2372 | 46,2 | 8222 | | | | |

* Potentielle Berufsorganisation

Verdienste

In der vorgenommenen Umfrage mußte sich der Vorstand auf die Feststellung der durchschnittlichen Affordverdienste der höchsten Lohnstufe beschränken. Dadurch war eine schnelle Bearbeitung möglich und die Übersicht ist eine leichtere. Bietet auch die Angabe der durchschnittlichen Affordverdienste kein Bild der Verdienste des einzelnen Arbeiters, so ist doch die Linie erkennbar, in der sich das Einkommen der Arbeiter in den Waggonfabriken bewegt. Würden sich die Kollegen nicht auf die Forderungen von Konferenzen beschränken, sondern auch eifrig und zielbewußt für die nötigen statistischen und sonstigen Unterlagen sorgen, die erst die Konferenzen fruchtbar gestalten, so wäre eine laufende Berichterstattung über die Löhne das Gegebene. Die Erfahrungen dieser Umfrage lassen leider eine derartige und wichtige Arbeit als aussichtslos erscheinen. Vielleicht äußern sich die Kollegen auf der Konferenz zu dieser Angelegenheit.

Die Tabellen über die Durchschnittsverdienste ermöglichen den Betriebsräten eine Übersicht und können bei Lohn Differenzen schätzbare Dienste leisten. Zu beachten ist allerdings, daß neben den Verdiensten die technische Höhe, auf der die Betriebe stehen, mit zu berücksichtigen ist. Wir können uns deshalb auf einige Bemerkungen beschränken. Bemerkenswert ist die unterschiedliche Einschätzung der einzelnen Berufe bei den einzelnen Werken. Es mögen hier vielleicht auf Grund der Betriebsverhältnisse besondere Anforderungen an einzelne Berufe gestellt werden. Leider fehlt die Zeit, Nachforschungen anzustellen. In den Rahmen dieses Abschnittes gehören auch die gemeldeten Affordabzüge. Aus 7 Betrieben der Waggonbau-Vereinigung liegen darüber Nachrichten vor.

Leider berichtet nur 1 Betrieb über die Höhe der Abzüge. Dieselben werden mit 10 bis 12 vH angegeben. In weiteren 6 Betrieben ist eine Reduzierung der Afforde angemeldet, wenn sie nicht in der Zwischenzeit schon zur Durchführung gekommen sind. Soweit wir Kenntnis haben, werden alle Aufträge, die im Austauschverfahren hergestellt werden, neu kalkuliert. Diese Maßnahmen werden mit den niederen Preisen, die die Reichsbahn angeblich bietet, begründet. Mit welcher Raffiniertheit man vorgeht, zeigt folgender Fall: Bei der Eisenbahnverkehrsmittel A.-G. in Wismar wurden Schmiede, die teilweise 20 Jahre im Betrieb gearbeitet haben, entlassen, durch das Arbeitsamt wieder angefordert und als angeleitete Arbeiter an demselben Arbeitsplatz weiterbeschäftigt. Im gleichen Betrieb wurde auch die Stundenzahl für bestimmte Arbeiten um 28 bis 60 vH heruntergesetzt. Von Kalkulation kann in solchen Fällen wohl kaum noch geredet werden. Bei dieser Firma sind, neben Beuchelt & Co. in Grünberg, die Verdienste am niedrigsten.

Akkoordverdienste für Betriebe der Waggonbau-Vereinigung

| Verwaltung | Firma | Durchschnittlicher Arbeiterdienst in Pfennig für | | | | | | | |
|------------|--|--|---------|----------|-----------------|-------------|----------|-------|---------|
| | | Schlosser | Wretzer | Schmiebe | Masch.-arbeiter | Stellmacher | Zihscher | Maier | Sattler |
| Nachen | Ü Falbot & Co., G. m. b. H. | 78 | 85 | 100 | 78 | 85 | 85 | 88 | 85 |
| Baunten | Waggon- u. Masch.-Fabr., A.-G., v. Busch | 93,4 | 93,4 | 104 | 80,8 | 94,6 | 91 | 91,3 | 96,9 |
| Berlin | Dienlein & Koppel | 100 | 115 | 118 | 88,4 | 105 | 101 | 102 | 101 |
| Bremen | Norddeutsche Waggonfabrik, A.-G. | 91,3 | 105 | 91,7 | 83 | 91,5 | 90,7 | 94,9 | 92,2 |
| Breslau | Vinte-Hofmann-Lauchhammer | 82 | 85 | 90 | 75 | 80 | 87 | 95 | 81 |
| Dessau | Deffauer Waggonfabrik, A.-G. | 95 | 95 | 97 | 100 | 110 | 110 | 108 | — |
| Düsseldorf | Düsseldorf-Eisenbahnbedarf, v. Meyer & Co. | 80 | 100 | 95 | 80 | 92 | 91 | 94 | 98 |
| Erlangen | Gebrüder Schöndorff, A.-G. | 116 | 120 | 120 | 105 | 117 | 117 | 126 | 116 |
| Götha | Maschinenfabrik Göttingen | 95 | 97 | 102 | 75 | 95 | 95 | 103 | 92 |
| Görlitz | Gothaer Waggonfabrik, A.-G. | 78 | 78 | 79 | 70 | 74 | 81 | 88 | 87 |
| Grunberg | Görlitzer Waggonfabrik u. Maschinenbau | 83 | 85 | 80 | 72 | 81 | 85 | 90 | 84 |
| Hagen | Reuchelt & Co. | 72 | 72 | 72 | 64 | 72 | 72 | 72 | 70 |
| Halle | Killing & Sohn | 85 | 85 | 86 | 82 | 85 | 85 | 85 | 85 |
| Hannover | Waggonfabrik Gottfr. Lindner, A.-G. | 88 | 90 | 94 | 83 | 80 | 90 | 90 | 90 |
| Karlsruhe | Hannoversche Waggonfabrik, A.-G. | 104 | 104 | 110 | 94 | 100 | 102 | 97 | 102 |
| Kassel | Waggonfabrik Mastatt | 90 | 90 | 94 | 75 | 82 | 95 | 90 | 94 |
| Köln | Weymann & Co. | 85 | 86 | 91 | 80,5 | 84 | 88 | 82 | 88 |
| Königsberg | Gröbe & Co., Niederwehren | 91 | 91 | 95 | 72 | 91 | 91 | 91 | 95,5 |
| Kreuzfeld | van der Bynen & Charlier, G. m. b. H. | 91,5 | 91,5 | 99,5 | 82,5 | 99,5 | 99,5 | 93,5 | 95,5 |
| Mainz | Waggonfabrik F. Steinwurz | 74 | — | 75 | 64 | 75 | 74 | 75 | 70 |
| Mannheim | Uerdingen | 85 | 83,5 | 96 | 86 | 86,5 | 86,5 | 86,5 | 85 |
| München | Gebr. Gaffel, G. m. b. H. | 100 | 100 | 102 | 86 | 100 | 100 | 100 | 102 |
| Nürnberg | H. Fuchs, Waggonfabrik, Heidelberg | 95 | 95 | 96 | 90 | 90 | 94 | 115 | 89 |
| Oegen | Christoph & Unnauf, A.-G. | 98 | 93 | 105 | 85 | — | 102 | 100 | 93 |
| Regen | Maschinenfabrik Augsburg-Mürnberg | 67,5 | 76 | 78,7 | 63,4 | 78 | 80 | 85 | 80 |
| Werdau | Siegener Eisenbahnbedarf | 86 | 86 | 86 | 86 | 86 | 86 | 86 | 86 |
| Wismar | A.-G. für Eisenbahnbedarf | 78 | 78 | 78 | 78 | 78 | 78 | 78 | 78 |
| | Sächsische Waggonfabrik | 89 | 89 | 88 | 74 | 89 | 89 | 90 | 89 |
| | Eisenbahnwertehrsmittel-A.-G. | 75 | 74 | 75 | 68 | 73 | 75 | 80 | 75 |

Ein Mißstand wird seitens der Kollegen besonders unliebsam empfunden. Bei den in Auftrag gegebenen Arbeiten stehen oft Einzelheiten noch nicht fest. Die Arbeiten erleiden dadurch Verzögerungen und Stockungen. Ist dann die Entscheidung gefallen, dann ist der Lieferungsstermin so nahe gerückt, daß nur mit Überstunden die Fertigstellung der Arbeit möglich ist. Auch die Reichsbahn hat zur Verminderung der Arbeitslosigkeit einen Auftrag erteilt, wo die Ausführung nicht feststand. Durch solche Umstände werden Arbeiter-einstellungen verhindert und das Überstundenunwesen gefördert.

Dort, wo Reduzierungen durchgeführt wurden oder angekündigt sind, stehen die Löhne keineswegs an der Spitze. Eine dankbare Aufgabe wäre es jedenfalls, zu untersuchen, ob die von der Reichsbahn angebotenen Preise eine Reduzierung der Akkorde rechtfertigen oder ob nicht die technische Rückständigkeit des Betriebes und ein an der Spitze übersehener Beamtenstab die Ursache der Unrentabilität des Wertes ist.

Aufträge

Die Berichterstattung über die Höhe der Aufträge war lückenhaft. Wir mußten uns deshalb auf eine summarische Wiedergabe der Aufträge beschränken.

Nach dem vorliegenden Material waren zur Zeit der Erhebung von der Reichsbahn folgende Aufträge an die Firmen der Waggonbau-Vereinigung vergeben und in Arbeit: 92 D-Zugswagen, 10 Schlafwagen, 285 Personenwagen ohne nähere Bezeichnung, 9 Personendurchgangswagen, 145 Einheitswagen (davon 5 Probewagen aus Aluminium), 10 elektrische Wagen, 1 Triebwagen, 1 Doppelzugwagen, 20 Anhänger für 2. und 3. Klasse und 60 Wagen ohne Angabe ob Personen- oder Güterwagen.

An Güter- oder Spezialwagen waren in Arbeit 2292 Wagen, darunter 1410 bedeckte, 304 offene, 36 Spezialwagen und 542 Wagen ohne nähere Angabe.

Ferner war für die Reichsbahn in Arbeit: 50 Untergestelle für Personenwagen 4. Klasse, 10 Triebdrehgestelle, 10 Görlitzer Drehgestelle, 10 Laufdrehgestelle, 2590 Verladebrücken, 2000 Zugstangen und Kupplungen und 125 elektrische Beleuchtungsanlagen, 20 000 Doppelhebel.

Für die vorgenannten Aufträge der Reichsbahn kommen 26 Firmen in Frage. 2 Betriebe haben nicht berichtet und 2 weitere mel deten Auftragsverhandlungen, deren Ergebnis aber noch nicht feststand.

An sonstigen Bestellungen von Privat und Ausland sind gemeldet: 184 Personenwagen und 2710 Güter- und Spezialwagen, 517 Straßenbahnwagen, 19 Omnibusse, 15 000 Puffer und andere Ausrüstungsgegenstände und Reparaturarbeiten. Verhandlungen für weitere Aufträge sind vereinzelt im Gange.

Für diese Arbeiten kommen 23 Firmen in Frage.

Von den Firmen, die nicht der Vereinigung angehören, haben nur 6 über Aufträge der Reichsbahn berichtet. Der Auftragsbestand beläuft sich nach den vorliegenden Meldungen auf 406 Wagen. Von diesen 406 Wagen sind 220 Güterwagen ohne nähere Bezeichnung, 100 bedeckt, 25 Schienen-, 20 Selbstentlader, 20 Großraum-, 15 Plattform- und 6 Bahnpostwagen. In Aussicht sollen stehen 400 Schienen-, 100 Großraum- und 26 Kesselwagen und 9000 Puffer.

Über Aufträge von Privaten oder dem Ausland liegen von 16 Firmen Berichte vor. Zwei dieser Betriebe sind nur mit Reparaturaufträgen versehen, ein weiterer Betrieb hat einen Reparationsauftrag erhalten und ein Betrieb hat über die Aufträge nicht näher berichtet.

Die verbleibenden 12 Betriebe verfügen über einen Auftragsbestand von 249 Güter- und 60 Straßenbahnwagen. Ein Auftrag für Ägypten (400 Wagen) soll in Aussicht stehen. Über den Umfang der Aufträge von Einzelteilen, wie Puffer usw., liegen Meldungen nicht vor.

Die Aufträge insgesamt reichen, selbst wenn man die lückenhafte Berichterstattung in Rechnung stellt, bei weitem nicht aus, um eine volle Beschäftigung der Waggonindustrie zu gewährleisten. Durch die verschiedenartige Konstruktion der Wagen ist eine Kalkulation für den Außenstehenden schwer. Wir haben es hier mit einer Spezialindustrie zu tun, deren Eigenart einen großen Raumbedarf bedingt. Von Fachleuten wird die Leistungsfähigkeit der Waggonindustrie auf jährlich 350 bis 450 Millionen Reichsmark geschätzt. Bei dem derzeitigen Stand der Reichsbahn von 690 000 Güterwagen und 60 000 Personenzugwagen würde bei einer jährlichen Erneuerungsquote von $3\frac{1}{2}$ vH ein Auftragsbestand von jährlich 120 bis 150 Millionen Mark herauskommen. Nun hat aber die Reichsbahn einen um etwa 120 000 Wagen größeren Bestand als in der Vorkriegszeit, zudem liegt die Ladefähigkeit um 31 vH höher als 1914. Diesen Tatsachen steht nur ein Mehrverkehr von 4 vH gegen 1914 gegenüber. Die Reichsbahn könnte demnach ohne Neuanschaffung von rollendem Material noch längere Zeit auskommen. Wenn sie jetzt zu Aufträgen schreitet, so geschieht dies wohl weniger aus sozialem Empfinden, sondern um die Reichsbahn außerordentlich günstige Lage auszunützen. Der Umfang der Aufträge, zu denen sich die Reichsbahn herbeigelassen hat, wird für das erste Halbjahr 1927 auf 32 Millionen Mark beziffert, für das zweite Halbjahr stehen die Aufträge noch nicht fest.

Unter den Aufträgen der Reichsbahn befinden sich auch einige Aluminiumwagen, die von der Waggonfabrik Wegmann & Co. in Kassel und von der Waggonfabrik Busch in Bautzen hergestellt werden. Die Wagen sind für die Berliner Stadtbahn bestimmt. Es handelt sich zunächst um Probekonstruktionen. Falls die Versuche günstig ausfallen, sollen weitere Bestellungen dieser Art erfolgen. Hier taucht eine Frage auf, die von weittragender Bedeutung besonders für den D-

Zugswagen und Personentwagen werden kann. Soweit wir die Sache überblicken, ist die Reichsbahn mit dem Bau von eisernen D-Zugswagen besonders gegenüber Amerika im Rückstand. In Amerika ist gesetzlich festgelegt, daß in Fern- und Schnellzügen das Mitführen von hölzernen Wagen verboten ist. In Deutschland ist man erst während und nach dem Krieg zu dem Bau von Schnellzugswagen mit eisernen Gerippen übergegangen. Einen Vergleich mit den amerikanischen Wagen halten sie nicht aus, weil in Deutschland an der inneren hölzernen feuergefährlichen Verschalung festgehalten wurde. In Amerika sind Holzteile in der Innenverkleidung ausgemerzt. Die innere, ganz aus Eisen bestehende Verkleidung trägt wesentlich zur Erhöhung der Festigkeit bei und wirkt durch die Form der Preßstücke und der Konstruktion sehr gefällig.

Die Verwendung von Eisen gewährleistet demnach Zweckmäßigkeit und Schönheit in weittragendem Maße. In Deutschland hat die technische Entwicklung durch das Neben- und Gegeneinanderarbeiten der vielen selbständigen Generaldirektoren bis zur Schaffung der Reichsbahn sehr notgelitten. Inwieweit die Reichsbahn hier Abhilfe zu schaffen gewillt ist, entzieht sich unserer Kenntnis. Es besteht aber die Möglichkeit, daß durch den Bau von Aluminiumwagen die Entwicklung des Eisen- oder Stahlwagens übersprungen wird. Bei den heute bestehenden Aluminiumlegierungen, die an Festigkeit dem Stahl in keiner Weise nachstehen und leichte Bearbeitung und vor allem große Gewichtersparnis gewährleisten, ist dies nicht ausgeschlossen. Hier könnte noch mehr als bei den Eisenwagen Holz entbehrt werden. Dies würde eine weitere Umschichtung der Arbeiter und Betriebsmittel in den Waggonfabriken zur Folge haben. Vielleicht kann auf der Konferenz über die Neukonstruktion der Aluminiumwagen Aufklärung geschaffen werden.

Sonstiges

Im folgenden haben wir noch kurz alles übrige, noch nicht Besprochene zusammengefaßt.

Bei der Firma Talbot & Co. in Aachen wurden innerhalb eines Monats 100 Arbeiter eingestellt. Ebenso nimmt die Firma Steinfürth in Königsberg Neueinstellungen vor und bei der Eisenbahnverkehrsmittel A.-G. in Wismar stehen Einstellungen, man spricht von 250 bis 300 Mann, bevor.

Neben Einstellungen werden auch Entlassungen gemeldet, so bei Crede & Co. in Kassel (100 Mann).

Soviel bekannt, hat die Norddeutsche Waggonfabrik ihren Betrieb teilweise auf Karosserien und Landmaschinen umgestellt.

Die Firma Trelenburg in Breslau hat auf Aufträge der Reichsbahn verzichtet, dafür hat die Reichsbahn die vorhandenen Eisenbahnmaterialien käuflich erworben.

Der Bochumer Verein plant eine Schließung seiner Waggonabteilung und die Bahnbedarf A.=G. in Darmstadt will sich vom Waggonbau abwenden. Im Gustavsburger Werk der Maschinenfabrik Augsburg-Mürnberg ist die Umstellung auf andere Produktionszweige zum größten Teil durchgeführt. Die Gebr. Lüttgens in Saarbrücken stellen nur Waggonteile her und die Ostdeutsche Maschinenbauanstalt in Landsberg a. W. verschrottet nur noch alte Wagen. Der Waggonbau der Deutsch-Lux., Abt. Dortmunder Union, wurde durch den Zusammenschluß mit den Rheinischen Stahlwerken erhalten und dient dann nur noch als Reparaturwerkstatt.

Der Betrieb der Hamburger Hochbahn meldet eine Vergrößerung der Werkstätten.

