

Gewerkschafts-Zeitung

Organ des Allgemeinen Deutschen Gewerkschafts-Bundes

Redaktion und Expedition: Berlin S 14, Inselstraße 6, Telephon: Amt Moritzplatz Nr. 14623/27
Das Blatt erscheint wöchentlich am Sonnabend * Bezugspreis monatlich 0.40 Goldmark

Dawes-Gutachten und Arbeitnehmer-Interesse.

Von Prof. Dr. Julius Hirsch.

III.

Zu 3. Die Führung unserer Wirtschaftspolitik ist künftig nicht mehr allein unsere Sache. Recht deutlich erklärt der Dawes-Bericht, daß die bisherigen Richtlinien unserer Frachtenpolitik, nicht etwa nur diejenige der Inflationszeit, sondern schon die der Vorkriegszeit eine Art „Dumping“ gewesen sei, weil man nicht so sehr auf die Rentabilität der Bahnen, sondern auf die Produktivität der ganzen Volkswirtschaft hingearbeitet hat. Die Sachverständigen verweisen auf die rein privatwirtschaftlichen Grundsätze der Frachtenpolitik in den Vereinigten Staaten und in England. Sie übersehen dabei, daß in Deutschland das Eisenbahnwesen eine ganz andere Bedeutung hat als in dem meerumsplühten, von Kanälen durchzogenen englischen Königreich oder gar als in den Vereinigten Staaten, wo der Rohstoffreichtum des Landes der ganzen Volkswirtschaft ganz andere Kostenvorteile als der deutschen bietet. Die beiden praktischen Schlussfolgerungen sind aber die, daß wir für die nächste Zeit mit einem sehr entschiedenen Nachlassen der Eisenbahnaufträge für Neubauten und Ausbau des Bahnwesens und mit sehr beträchtlich höheren Frachten als vor dem Weltkriege zu rechnen haben. Die Sachverständigen können sich bei all ihren Ausführungen darüber auf deutsche Aussagen stützen. Aus Furcht vor einer Belastung ihrer eigenen Sachwerte haben die deutschen Industriellen immer wieder auf die große Belastungsfähigkeit unserer Eisenbahnen hingewiesen. Daraus kann sich auf die Dauer eine unerfreuliche Enttäuschung ergeben. Fürs erste sind aber hohe Eisenbahnfrachten und damit Verteuerung der Warenpreise gegenüber dem Ausland ziemlich wahrscheinlich, zumal die uns benachbarten Bahnsysteme fast durchweg nicht nur keine Goldmilliarde Gewinn, wie das jetzt von uns verlangt, sondern meistens ein ziemlich kräftiges Defizit aufweisen. Die deutsche Volkswirtschaft im ganzen, die deutschen Arbeitnehmer im besonderen haben aber ein sehr entschiedenes Interesse daran, daß die deutsche Eisenbahnpolitik, die Frachten- und damit die Preispolitik nach deutschen volkswirtschaftlichen Interessen und nicht nach einer hohen Rentabilität einer Eisenbahngesellschaft betrieben wird. Deshalb: Ablösung dieser Spezialschuld durch eine allgemeine.

Dasselbe gilt von der Zinspolitik. Diese ist ausdrücklich mit in die Hände nicht nur der neuen Notenbank, sondern unter Umständen auch des „Agenten für Reparationszahlungen“ gelegt. Die Einsetzung dieses Agenten ist zunächst eine den deutschen Interessen günstige Maßnahme. Das Ausland hat uns immer wieder vorgerechnet, daß unsere innere Steuerkraft bei richtiger Anpassung sehr beträchtliche Summen für Reparationszahlungen aufbringen könne, zumal wir ja für die Kriegaanleihe infolge der Wertvernichtung der Mark überhaupt keine Zinsen aufzubringen hätten. Demgegenüber haben wir stets auf die Tatsache verwiesen, daß Geldausbringung im Inland noch lange nicht Zahlung ans Ausland sei. Versuche man für die aufgebrachten Mark Devisen zu kaufen, so würden, wenn nicht aus großem Uberschuß der

Ausfuhr über die Einfuhr viele Devisen übrig seien, eben draußen immer mehr Marknoten zum Verkauf angeboten, der Preis der Mark müßte sinken, und so würde wieder eine neue Währungskatastrophe entstehen. Diese führe aber, wie die Vergangenheit gezeigt habe, bald zur Zahlungsunfähigkeit. Deshalb erstrebte Rathenau die Ersetzung dieser Goldleistungen durch Sachleistungen. Solche bedeuten aber für unsere Ausfuhr unter Umständen auch eine Wegnahme von Rohstoff und Arbeitskraft, folglich eine Verkleinerung der Deviseneinnahmen und damit einen Devisenmangel; ferner aber wehrte sich z. B. die französische Industrie auch gegen allzuviel Sachleistungen, weil daraus für sie selber eine Verminderung der Arbeitsgelegenheit entstehen könnte. Diese ganzen Schwierigkeiten löst der Dawes-Bericht nicht, sondern er überträgt diese ganzen Aufgaben auf einen Agenten für Reparationszahlungen. Dieser soll einmal die vorgeschriebenen Markbeträge einziehen und dafür so viel wie möglich Devisen oder auch deutsche Waren kaufen, unter Umständen auch deutsche Aktien und sonstige Sachwerte. Was er nicht ans Ausland übertragen (in der Sprache des Berichtes „transferieren“) kann, das soll er in Deutschland für Rechnung der Entente ansammeln und ausleihen, bis 5 Milliarden Goldmark erreicht sind. Erst dann hören eine Weile die inneren Zahlungen auf.

In dieser Hinsicht gibt man sich vielfach übertriebenen Hoffnungen hin. Die Hauptaufgabe des Agenten ist schließlich, dafür zu sorgen, daß die Entente möglichst große Zahlungen in Gold und Sachleistungen erhält. Deshalb muß er dafür sorgen, daß möglichst viel Devisen nicht nur nach Deutschland hineinkommen, sondern besonders auch verfügbar in der neuen Notenbank bereitgestellt werden. Das kann man erfahrungsgemäß so machen, daß man den Zinssatz hoch ansetzt. Hoher Zinssatz lockt nicht nur Inlandsgeld, sondern auch Auslandsgeld, also Devisen an. Auf diese Möglichkeit weist der Dawes-Bericht zwar vorsichtig, aber doch recht deutlich hin. Nun besagt ein volkswirtschaftliches Gesetz: Steigt der Zins, so sinkt der Lohn. Und das ist hier sehr leicht zu sehen. Auf dem Weltmarkt muß unser Preis dem der anderen Länder mindestens gleich, vielleicht noch etwas niedriger sein. Sind nun unsere Zinsen höher wie die der anderen Völker, so müssen auf die Dauer unsere anderen Selbstkosten, insbesondere unsere Lohnkosten, eben niedriger sein.*) Deshalb liegt in dieser ganzen Regelung die Gefahr einer Niedrighaltung des Lohnniveaus zugunsten der „Transferierung“. Auch deshalb hat das deutsche Volk im allgemeinen, die Arbeiterschaft im besonderen, ein starkes Interesse daran, daß diese Art der „Transferierung“ durch Aufnahme einer einfachen Auslandsschuld erledigt werde. Das ist aber wieder nur möglich bei endgültiger Abmachung über die ganze Schuld.

Zu 4. Darauf zu achten, haben die Lohn- und Gehaltsempfänger in Deutschland aber besonderen Anlaß. Nicht nur deshalb, weil sie schließlich in der ganzen Zeit der Inflation

*) Im gegenwärtigen Augenblick ist hoher Zins allerdings aus innerwirtschaftlichen Gründen notwendig; er hilft zur notwendigen neuen Kapitalbildung und zwingt augenblicklich zum Warenverkauf unter Herabsetzung der übersteigerten Warenpreise. Auf die Dauer aber tritt auch bei uns jenes volkswirtschaftliche Gesetz der „Konträrbewegung von Lohn und Rente“ wieder in Kraft und Wirksamkeit.

nächsten Frühjahr erneut über die Frage der Arbeitszeit zu verhandeln. Die Unternehmervertreter unterbreiteten darauf folgende Forderungen:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage wird hiermit die Leistung zuschlagsfreier Mehrarbeit über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus von wöchentlich 6 Stunden für 3 Monate im Jahre vereinbart. Demnach gelten folgende Arbeitszeiten während eines Jahres:

für 13 Wochen je 42 Stunden in der Woche,

für 13 Wochen je 48 Stunden in der Woche,

für 26 Wochen je 54 Stunden in der Woche.

Die Unterverbände der vertragsschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Baustellen in unmittelbarer Nähe solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Verpflichtung eine längere Arbeitszeit zu verlangen. Bei ausreichenden Lichtverhältnissen kann die kürzere Winterarbeitszeit auf die regelmäßige Arbeitszeit (Ziffer 1) ohne Lohnzuschlag verlängert werden.

Die Arbeitervertreter lehnten diese Vorschläge ab und antworteten mit folgenden Gegenvorschlägen:

1. Vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung soll die regelmäßige tägliche Arbeitszeit, ausschließlich der Pausen, die Dauer von 8 Stunden (wöchentlich 48 Stunden) nicht überschreiten. Die Unterverbände der vertragsschließenden Parteien haben Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festzusetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufzustellen.

2. Wenn und solange ein Mangel an Bauarbeitern, insbesondere Facharbeitern, nachgewiesen wird, oder wenn zwingende wirtschaftliche Gründe vorliegen, können die Unterverbände für ihren Bereich eine zeitweilige Überschreitung der 48-Stundenwoche vereinbaren. Solche Mehrarbeit darf sich aber höchstens auf 3 Monate erstrecken und wöchentlich nicht mehr als 3 Stunden betragen.

Hierbei wurden die Beratungen vertagt und am nächsten Tage wieder aufgenommen. Die Unternehmer erklärten, auf den Arbeitervorschlag nicht eingehen zu können und legten neue Vorschläge vor:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und zum Ausgleich der durch den Saisoncharakter des Baugewerbes ausfallenden Arbeitsstunden wird hiermit die Leistung zuschlagsfreier Mehrarbeit von jährlich 78 Stunden über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus vereinbart. Danach betragen die Arbeitszeiten in den einzelnen Monaten:

Vom 1. Dezember bis 28. Februar je 42 Stunden in der Woche,

vom 1. März bis 15. April je 48 Stunden in der Woche,

vom 16. April bis 15. Oktober je 54 Stunden in der Woche,

vom 16. Oktober bis 30. November je 48 Stunden in der Woche.

Die Unterverbände der vertragsschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vorstehend vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Baustellen im Bereiche solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Verpflichtung eine längere Arbeitszeit, jedoch nicht über 10 Stunden täglich, zu verlangen. Die Möglichkeit, auch im Winter je 48 Stunden wöchentlich zu arbeiten, soweit es die Lichtverhältnisse zulassen, soll durch vorstehende Regelung nicht ausgeschlossen sein, jedoch bedarf es hierzu der Zustimmung der Betriebsvertretung.

Die Gewerkschaftsvertreter erklärten auch diese für unannehmbar, waren aber bereit, einige Änderungen zu ihren Vorschlägen aufzunehmen. Die Arbeitgeber wollten aber den Arbeitervorschlag überhaupt nicht als Beratungsgrundlage annehmen und so waren die Verhandlungen als gescheitert anzusehen.

Vom Auslande.

Die Verschmelzungsfrage in den amerikanischen Gewerkschaften.

Seit vielen Jahren ist in Amerika die Frage der Verschmelzung der bestehenden Berufsverbände zu Industrieverbänden immer wieder diskutiert worden. Die Führer der A. F. of L. und der meisten einzelnen Verbände innerhalb und außerhalb der A. F. of L. haben sich jedoch, mit verhältnismäßig wenigen Ausnahmen, ablehnend zur Bildung umfassender Industrieverbände gestellt. In jüngster Zeit wurde für den Verschmelzungsgedanken besonders seitens der kommunistischen „Trade Union Educational League“ Propaganda gemacht. Deren Plan geht dahin, 14 große Industrieverbände zu schaffen, innerhalb welcher im allgemeinen die jetzt vorhandenen Organisationen als besondere Gruppen fortbestehen sollen. Um den Schwierigkeiten zu begegnen, die sich daraus ergeben, daß Angehörige eines und desselben Berufes in verschiedenen Industrien beschäftigt sind, wären gewisse Industrieverbände in Abteilungen zu gliedern, so z. B. der Verband der Metallindustrie in eine Abteilung der in Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Metallarbeiter und eine zweite Abteilung der übrigen Metallarbeiter. In Streikfragen und dergleichen hätte die erstgenannte Abteilung gemeinsam mit dem Gesamtverband der Eisenbahner vorzugehen. Es ist immerhin bemerkenswert, daß zwei große Verbände, nämlich die Eisenbahn- und Dampfschiffsangestellten und die Eisenbahnerbauarbeiter sich zugunsten dieses Verschmelzungsplanes ausgesprochen haben. Auf der letzten Jahreskonferenz der A. F. of L. (1923) wurden drei Anträge eingebracht, welche die Verschmelzung der Berufsgewerkschaften zu Industrieverbänden verlangten. Der Ausschuss, der die Anträge vorzubereiten hatte, befürwortete, daß die Grundsätze auch für die Zukunft gelten sollen, welche die Konferenz zu Scranton 1901 beschlossen hatte. Diese besagen, daß keine festen Regeln für die Abgrenzung der einzelnen Gewerkschaften aufgestellt werden können, daß es aber im Interesse der Gewerkschaftsbewegung liegt, wenn nahe verwandte Berufe den Zusammenschluß erwägen und wenn Bezirks- und Landesausschüsse gebildet werden, welchen Streikfragen zwischen verwandten Berufen zur Austragung zu überlassen sind. Der Bericht des Ausschusses wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Anfangs 1923 beschloß eine in Montreal (Kanada) stattgefundene Tagung von Vertretern der Eisenbahnwerkstättenarbeiter die Einsetzung eines Ausschusses zur Förderung der Verschmelzungsfrage und die Einberufung einer Konferenz aller beteiligten Arbeiter zur Verhandlung über diese Frage. Die Konferenz wurde aber nicht abgehalten. Der Umstand, daß für den Gedanken der Industrieverbände in Amerika vor allem die Anhänger der Roten Gewerkschaftsinternationale eintreten, bedeutet tatsächlich eher ein Hindernis als eine Förderung seiner Verwirklichung. Den Nachteilen, welche sich aus dem Bestand von Berufsverbänden ergeben, sucht man nach wie vor durch Bildung gemeinsamer Vertretungskörperschaften verwandter Berufe zu begegnen. Zu diesen Körperschaften gehören die „Departements“ der Eisenbahner, Metallarbeiter und Bauarbeiter, die innerhalb der A. F. of L. gebildet wurden, dann die verschiedenen „Trades Councils“ für einzelne Städte sowie für größere geographische Gebiete.

Literatur.

- Dr. G. Borberg. Ratschläge für Nervenleidende. 62 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
 Prof. M. Wibrandt. Der Alkoholismus als Problem der Volkswirtschaft. 55 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
 Maurice William. Die soziale Geschichtsauffassung. 265 S. Frolovich u. Sohn, Berlin.
 H. Rost. Ingenieur und Arbeiter. 45 S. Verlag Quelle u. Meyer, Leipzig.
 — Der Endkampf an der Ruhr. Politische, wirtschaftliche und soziale Betrachtungen. 16 S. Verlag Frolovich u. Sohn, Berlin SW. 48.

Gewerkschafts-Zeitung

Organ des Allgemeinen Deutschen Gewerkschafts-Bundes

Redaktion und Expedition: Berlin S 14, Inselstraße 6, Telephon: Amt Morikplatz Nr. 14623/27
Das Blatt erscheint wöchentlich am Sonnabend * Bezugspreis monatlich 0.40 Goldmark

Dawes-Gutachten und Arbeitnehmer-Interesse.

Von Prof. Dr. Julius Hirsch.

III.

Zu 3. Die Führung unserer Wirtschaftspolitik ist künftig nicht mehr allein unsere Sache. Recht deutlich erklärt der Dawes-Bericht, daß die bisherigen Richtlinien unserer Frachtpolitik, nicht etwa nur diejenige der Inflationszeit, sondern schon die der Vorkriegszeit eine Art „Dumping“ gewesen sei, weil man nicht so sehr auf die Rentabilität der Bahnen, sondern auf die Produktivität der ganzen Volkswirtschaft hingearbeitet hat. Die Sachverständigen verweisen auf die rein privatwirtschaftlichen Grundsätze der Frachtpolitik in den Vereinigten Staaten und in England. Sie übersehen dabei, daß in Deutschland das Eisenbahnwesen eine ganz andere Bedeutung hat als in dem meerumsplüßten, von Kanälen durchzogenen englischen Königreich oder gar als in den Vereinigten Staaten, wo der Rohstoffreichtum des Landes der ganzen Volkswirtschaft ganz andere Kostenvorteile als der deutschen bietet. Die beiden praktischen Schlussfolgerungen sind aber die, daß wir für die nächste Zeit mit einem sehr entschiedenen Nachlassen der Eisenbahnaufträge für Neubauten und Ausbau des Bahnwesens und mit sehr beträchtlich höheren Frachten als vor dem Weltkriege zu rechnen haben. Die Sachverständigen können sich bei all ihren Ausführungen darüber auf deutsche Auslagen stützen. Aus Furcht vor einer Belastung ihrer eigenen Sachwerte haben die deutschen Industriellen immer wieder auf die große Belastungsfähigkeit unserer Eisenbahnen hingewiesen. Daraus kann sich auf die Dauer eine unerfreuliche Enttäuschung ergeben. Fürs erste sind aber hohe Eisenbahnfrachten und damit Verteuerung der Warenpreise gegenüber dem Ausland ziemlich wahrscheinlich, zumal die uns benachbarten Bahnssysteme fast durchweg nicht nur keine Goldmilliarde Gewinn, wie das jetzt von uns verlangt, sondern meistens ein ziemlich kräftiges Defizit aufweisen. Die deutsche Volkswirtschaft im ganzen, die deutschen Arbeitnehmer im besonderen haben aber ein sehr entschiedenes Interesse daran, daß die deutsche Eisenbahnpolitik, die Frachten- und damit die Preispolitik nach deutschen volkswirtschaftlichen Interessen und nicht nach einer hohen Rentabilität einer Eisenbahngesellschaft betrieben wird. Deshalb: Ablösung dieser Spezialschuld durch eine allgemeine.

Das selbe gilt von der Zinspolitik. Diese ist ausdrücklich mit in die Hände nicht nur der neuen Notenbank, sondern unter Umständen auch des „Agenten für Reparationszahlungen“ gelegt. Die Einsetzung dieses Agenten ist zunächst eine den deutschen Interessen günstige Maßnahme. Das Ausland hat uns immer wieder vorgerechnet, daß unsere innere Steuerkraft bei richtiger Anpassung sehr beträchtliche Summen für Reparationszahlungen aufbringen könne, zumal wir ja für die Kriegsanleihe infolge der Wertvernichtung der Mark überhaupt keine Zinsen aufzubringen hätten. Demgegenüber haben wir stets auf die Tatsache verwiesen, daß Geldaufbringung im Inlande noch lange nicht Zahlung aus Ausland sei. Versuche man für die aufgebrauchten Mark-Devisen zu kaufen, so würden, wenn nicht aus großem Ueberschuß der

Ausfuhr über die Einfuhr viele Devisen übrig seien, eben draußen immer mehr Marknoten zum Verkauf angeboten, der Preis der Mark müßte sinken, und so würde wieder eine neue Währungsatastrophe entstehen. Diese führe aber, wie die Vergangenheit gezeigt habe, bald zur Zahlungsunfähigkeit. Deshalb erstrebte Rathenau die Ersetzung dieser Goldleistungen durch Sachleistungen. Solche bedeuten aber für unsere Ausfuhr unter Umständen auch eine Wegnahme von Rohstoff und Arbeitskraft, folglich eine Verkleinerung der Deviseneinnahmen und damit einen Devisenmangel; ferner aber wehrte sich z. B. die französische Industrie auch gegen allzuviel Sachleistungen, weil daraus für sie selber eine Verminderung der Arbeitsgelegenheit entstehen könnte. Diese ganzen Schwierigkeiten löst der Dawes-Bericht nicht, sondern er überträgt diese ganzen Aufgaben auf einen Agenten für Reparationszahlungen. Dieser soll einmal die vorgeschriebenen Markbeträge einziehen und dafür so viel wie möglich Devisen oder auch deutsche Waren kaufen, unter Umständen auch deutsche Aktien und sonstige Sachwerte. Was er nicht ans Ausland übertragen (in der Sprache des Berichtes „transferieren“) kann, das soll er in Deutschland für Rechnung der Entente ansammeln und ausleihen, bis 5 Milliarden Goldmark erreicht sind. Erst dann hören eine Weile die inneren Zahlungen auf.

In dieser Hinsicht gibt man sich vielfach übertriebenen Hoffnungen hin. Die Hauptaufgabe des Agenten ist schließlich, dafür zu sorgen, daß die Entente möglichst große Zahlungen in Gold und Sachleistungen erhält. Deshalb muß er dafür sorgen, daß möglichst viel Devisen nicht nur nach Deutschland hineinkommen, sondern besonders auch verfügbar in der neuen Notenbank bereitgestellt werden. Das kann man erfahrungsgemäß so machen, daß man den Zinssatz hoch ansetzt. Hoher Zinssatz lockt nicht nur Inlandsgeld, sondern auch Auslandsgeld, also Devisen an. Auf diese Möglichkeit weist der Dawes-Bericht zwar vorsichtig, aber doch recht deutlich hin. Nun besagt ein volkswirtschaftliches Gesetz: Steigt der Zins, so sinkt der Lohn. Und das ist hier sehr leicht zu sehen. Auf dem Weltmarkt muß unser Preis dem der anderen Länder mindestens gleich, vielleicht noch etwas niedriger sein. Sind nun unsere Zinsen höher wie die der anderen Völker, so müssen auf die Dauer unsere anderen Selbstkosten, insbesondere unsere Lohnkosten, eben niedriger sein.*) Deshalb liegt in dieser ganzen Regelung die Gefahr einer Niedrighaltung des Lohnniveaus zugunsten der „Transferierung“. Auch deshalb hat das deutsche Volk im allgemeinen, die Arbeiterschaft im besonderen, ein starkes Interesse daran, daß diese Art der „Transferierung“ durch Aufnahme einer einfachen Auslandsschuld erledigt werde. Das ist aber wieder nur möglich bei endgültiger Abmachung über die ganze Schuld.

Zu 4. Darauf zu achten, haben die Lohn- und Gehaltsempfänger in Deutschland aber besonderen Anlaß. Nicht nur deshalb, weil sie schließlich in der ganzen Zeit der Inflation

*) Im gegenwärtigen Augenblick ist hoher Zins allerdings aus innerwirtschaftlichen Gründen notwendig; er hilft zur notwendigen neuen Kapitalbildung und zwingt augenblicklich zum Warenverkauf unter Herabsetzung der übersteigerten Warenpreise. Auf die Dauer aber tritt auch bei uns jenes volkswirtschaftliche Gesetz der „Konträrbewegung von Lohn und Rente“ wieder in Kraft und Wirksamkeit.

nächsten Frühjahr erneut über die Frage der Arbeitszeit zu verhandeln. Die Unternehmervertreter unterbreiteten darauf folgende Forderungen:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage wird hiermit die Leistung zuschlagsfreier Mehrarbeit über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus von wöchentlich 6 Stunden für 3 Monate im Jahre vereinbart. Demnach gelten folgende Arbeitszeiten während eines Jahres:

für 13 Wochen je 42 Stunden in der Woche,

für 13 Wochen je 48 Stunden in der Woche,

für 26 Wochen je 54 Stunden in der Woche.

Die Unterverbände der vertragschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Baustellen in unmittelbarer Nähe solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Verpflichtung eine längere Arbeitszeit zu verlangen. Bei ausreichenden Lichtverhältnissen kann die kürzere Winterarbeitszeit auf die regelmäßige Arbeitszeit (Ziffer 1) ohne Lohnzuschlag verlängert werden.

Die Arbeitervertreter lehnten diese Vorschläge ab und antworteten mit folgenden Gegenvorschlägen:

1. Vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung soll die regelmäßige tägliche Arbeitszeit, ausschließlich der Pausen, die Dauer von 8 Stunden (wöchentlich 48 Stunden) nicht überschreiten. Die Unterverbände der vertragschließenden Parteien haben Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festzusetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufzustellen.

2. Wenn und solange ein Mangel an Bauarbeitern, insbesondere Facharbeitern, nachgewiesen wird, oder wenn zwingende wirtschaftliche Gründe vorliegen, können die Unterverbände für ihren Bereich eine zeitweilige Überschreitung der 48-Stundenwoche vereinbaren. Solche Mehrarbeit darf sich aber höchstens auf 3 Monate erstrecken und wöchentlich nicht mehr als 3 Stunden betragen.

Hierbei wurden die Beratungen vertagt und am nächsten Tage wieder aufgenommen. Die Unternehmer erklärten, auf den Arbeitervorschlag nicht eingehen zu können und legten neue Vorschläge vor:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und zum Ausgleich der durch den Saisoncharakter des Baugewerbes ausfallenden Arbeitsstunden wird hiermit die Leistung zuschlagsfreier Mehrarbeit von jährlich 78 Stunden über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus vereinbart. Danach betragen die Arbeitszeiten in den einzelnen Monaten:

Vom 1. Dezember bis 28. Februar je 42 Stunden in der Woche,

vom 1. März bis 15. April je 48 Stunden in der Woche,

vom 16. April bis 15. Oktober je 54 Stunden in der Woche,

vom 16. Oktober bis 30. November je 48 Stunden in der Woche,

Die Unterverbände der vertragschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vorstehend vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Baustellen im Bereiche solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Verpflichtung eine längere Arbeitszeit, jedoch nicht über 10 Stunden täglich, zu verlangen. Die Möglichkeit, auch im Winter je 48 Stunden wöchentlich zu arbeiten, soweit es die Lichtverhältnisse zulassen, soll durch vorstehende Regelung nicht ausgeschlossen sein, jedoch bedarf es hierzu der Zustimmung der Betriebsvertretung.

Die Gewerkschaftsvertreter erklärten auch diese für unannehmbar, waren aber bereit, einige Abänderungen zu ihren Vorschlägen aufzunehmen. Die Arbeitgeber wollten aber den Arbeitervorschlag überhaupt nicht als Beratungsgrundlage annehmen und so waren die Verhandlungen als gescheitert anzusehen.

Vom Auslande.

Die Verschmelzungsfrage in den amerikanischen Gewerkschaften.

Seit vielen Jahren ist in Amerika die Frage der Verschmelzung der bestehenden Berufsverbände zu Industrieverbänden immer wieder diskutiert worden. Die Führer der A. F. of L. und der meisten einzelnen Verbände innerhalb und außerhalb der A. F. of L. haben sich jedoch, mit verhältnismäßig wenigen Ausnahmen, ablehnend zur Bildung umfassender Industrieverbände gestellt. In jüngster Zeit wurde für den Verschmelzungsgedanken besonders seitens der kommunistischen „Trade Union Educational League“ Propaganda gemacht. Deren Plan geht dahin, 14 große Industrieverbände zu schaffen, innerhalb welcher im allgemeinen die jetzt vorhandenen Organisationen als besondere Gruppen fortbestehen sollen. Um den Schwierigkeiten zu begegnen, die sich daraus ergeben, daß Angehörige eines und desselben Berufes in verschiedenen Industrien beschäftigt sind, wären gewisse Industrieverbände in Abteilungen zu gliedern, so z. B. der Verband der Metallindustrie in eine Abteilung der in Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Metallarbeiter und eine zweite Abteilung der übrigen Metallarbeiter. In Streitfragen und dergleichen hätte die erstgenannte Abteilung gemeinsam mit dem Gesamtverband der Eisenbahner vorzugehen. Es ist immerhin bemerkenswert, daß zwei große Verbände, nämlich die Eisenbahn- und Dampfschiffsangestellten und die Eisenbahnarbeiter sich zugunsten dieses Verschmelzungsplanes ausgesprochen haben. Auf der letzten Jahreskonferenz der A. F. of L. (1923) wurden drei Anträge eingebracht, welche die Verschmelzung der Berufsgewerkschaften zu Industrieverbänden verlangten. Der Ausschuß, der die Anträge vorzubereiten hatte, befürwortete, daß die Grundsätze auch für die Zukunft gelten sollen, welche die Konferenz zu Scranton 1901 beschlossen hatte. Diese besagen, daß keine festen Regeln für die Abgrenzung der einzelnen Gewerkschaften aufgestellt werden können, daß es aber im Interesse der Gewerkschaftsbewegung liegt, wenn nahe verwandte Berufe den Zusammenschluß erwägen und wenn Bezirks- und Landesausschüsse gebildet werden, welchen Streitfragen zwischen verwandten Berufen zur Austragung zu überlassen sind. Der Bericht des Ausschusses wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Anfangs 1923 beschloß eine in Montreal (Kanada) stattgefundene Tagung von Vertretern der Eisenbahnwerkstättenarbeiter die Einsetzung eines Ausschusses zur Förderung der Verschmelzungsfrage und die Einberufung einer Konferenz aller beteiligten Arbeiter zur Verhandlung über diese Frage. Die Konferenz wurde aber nicht abgehalten. Der Umstand, daß für den Gedanken der Industrieverbände in Amerika vor allem die Anhänger der Roten Gewerkschaftsinternationale eintreten, bedeutet tatsächlich eher ein Hindernis als eine Förderung seiner Verwirklichung. Den Nachteilen, welche sich aus dem Bestand von Berufsverbänden ergeben, sucht man nach wie vor durch Bildung gemeinsamer Vertretungskörperschaften verwandter Berufe zu begegnen. Zu diesen Körperschaften gehören die „Departements“ der Eisenbahner, Metallarbeiter und Bauarbeiter, die innerhalb der A. F. of L. gebildet wurden, dann die verschiedenen „Trades Councils“ für einzelne Städte sowie für größere geographische Gebiete.

F.

Literatur.

- Dr. G. Vorberg. Ratschläge für Nervenleidende. 62 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
 Prof. M. Witbrandt. Der Alkoholismus als Problem der Volkswirtschaft. 55 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
 Maurice William. Die soziale Geschichtsauffassung. 265 S. Trovitsch u. Sohn, Berlin.
 H. Wobst. Ingenieur und Arbeiter. 45 S. Verlag Quelle u. Meyer, Leipzig.
 — Der Endkampf an der Ruhr. Politische, wirtschaftliche und soziale Betrachtungen. 16 S. Verlag Trovitsch u. Sohn, Berlin SW. 48.

Gewerkschafts-Zeitung

Organ des Allgemeinen Deutschen Gewerkschafts-Bundes

Redaktion und Expedition: Berlin S 14, Inselstraße 6, Telephon: Amt Morikplatz Nr. 14623/27
Das Blatt erscheint wöchentlich am Sonnabend * Bezugspreis monatlich 0.40 Goldmark

Dawes-Gutachten und Arbeitnehmer-Interesse.

Von Prof. Dr. Julius Hirsch.

III.

Zu 3. Die Führung unserer Wirtschaftspolitik ist künftig nicht mehr allein unsere Sache. Recht deutlich erklärt der Dawes-Bericht, daß die bisherigen Richtlinien unserer Frachtpolitik, nicht etwa nur diejenige der Inflationszeit, sondern schon die der Vorkriegszeit eine Art „Dumping“ gewesen sei, weil man nicht so sehr auf die Rentabilität der Bahnen, sondern auf die Produktivität der ganzen Volkswirtschaft hingearbeitet hat. Die Sachverständigen verweisen auf die rein privatwirtschaftlichen Grundsätze der Frachtpolitik in den Vereinigten Staaten und in England. Sie übersehen dabei, daß in Deutschland das Eisenbahnwesen eine ganz andere Bedeutung hat als in dem meerumsplüßten, von Kanälen durchzogenen englischen Königreich oder gar als in den Vereinigten Staaten, wo der Rohstoffreichtum des Landes der ganzen Volkswirtschaft ganz andere Kostenvorteile als der deutschen bietet. Die beiden praktischen Schlussfolgerungen sind aber die, daß wir für die nächste Zeit mit einem sehr unterschiedenen Nachlassen der Eisenbahnaufträge für Neubauten und Ausbau des Bahnwesens und mit sehr beträchtlich höheren Frachten als vor dem Weltkriege zu rechnen haben. Die Sachverständigen können sich bei all ihren Ausführungen darüber auf deutsche Aussagen stützen. Aus Furcht vor einer Belastung ihrer eigenen Sachwerte haben die deutschen Industriellen immer wieder auf die große Belastungsfähigkeit unserer Eisenbahnen hingewiesen. Daraus kann sich auf die Dauer eine unerfreuliche Enttäuschung ergeben. Fürs erste sind aber hohe Eisenbahnfrachten und damit Verteuerung der Warenpreise gegenüber dem Auslande ziemlich wahrscheinlich, zumal die uns benachbarten Bahnssysteme fast durchweg nicht nur keine Goldmilliarde Gewinn, wie das jetzt von uns verlangt, sondern meistens ein ziemlich kräftiges Defizit aufweisen. Die deutsche Volkswirtschaft im ganzen, die deutschen Arbeitnehmer im besonderen haben aber ein sehr entschiedenes Interesse daran, daß die deutsche Eisenbahnpolitik, die Frachten- und damit die Preispolitik nach deutschen volkswirtschaftlichen Interessen und nicht nach einer hohen Rentabilität einer Eisenbahngesellschaft betrieben wird. Deshalb: Ablösung dieser Spezialschuld durch eine allgemeine.

Dasselbe gilt von der Zinspolitik. Diese ist ausdrücklich mit in die Hände nicht nur der neuen Notenbank, sondern unter Umständen auch des „Agenten für Reparationszahlungen“ gelegt. Die Einsetzung dieses Agenten ist zunächst eine den deutschen Interessen günstige Maßnahme. Das Ausland hat uns immer wieder vorgerechnet, daß unsere innere Steuerkraft bei richtiger Anpassung sehr beträchtliche Summen für Reparationszahlungen aufbringen könne, zumal wir ja für die Kriegsanleihe infolge der Wertvernichtung der Mark überhaupt keine Zinsen aufzubringen hätten. Demgegenüber haben wir stets auf die Tatsache verwiesen, daß Geldaufbringung im Inlande noch lange nicht Zahlung aus Ausland sei. Versuche man für die aufgebrachten Mark Devisen zu kaufen, so würden, wenn nicht aus großem Ueberschuß der

Ausfuhr über die Einfuhr viele Devisen übrig seien, eben draußen immer mehr Marknoten zum Verkauf angeboten, der Preis der Mark müßte sinken, und so würde wieder eine neue Währungsstastrophe entstehen. Diese führe aber, wie die Vergangenheit gezeigt habe, bald zur Zahlungsunfähigkeit. Deshalb erstrebte Rathenau die Ersetzung dieser Goldleistungen durch Sachleistungen. Solche bedeuten aber für unsere Ausfuhr unter Umständen auch eine Wegnahme von Rohstoff und Arbeitskraft, folglich eine Verkleinerung der Deviseneinnahmen und damit einen Devisenmangel; ferner aber wehrte sich z. B. die französische Industrie auch gegen allzuviel Sachleistungen, weil daraus für sie selber eine Verminderung der Arbeitsgelegenheit entstehen könnte. Diese ganzen Schwierigkeiten löst der Dawes-Bericht nicht, sondern er überträgt diese ganzen Aufgaben auf einen Agenten für Reparationszahlungen. Dieser soll einmal die vorgeschriebenen Markbeträge einziehen und dafür so viel wie möglich Devisen oder auch deutsche Waren kaufen, unter Umständen auch deutsche Aktien und sonstige Sachwerte. Was er nicht ans Ausland übertragen (in der Sprache des Berichtes „transferieren“) kann, das soll er in Deutschland für Rechnung der Entente ansammeln und ausleihen, bis 5 Milliarden Goldmark erreicht sind. Erst dann hören eine Weile die inneren Zahlungen auf.

In dieser Hinsicht gibt man sich vielfach übertriebenen Hoffnungen hin. Die Hauptaufgabe des Agenten ist schließlich, dafür zu sorgen, daß die Entente möglichst große Zahlungen in Gold und Sachleistungen erhält. Deshalb muß er dafür sorgen, daß möglichst viel Devisen nicht nur nach Deutschland hineinkommen, sondern besonders auch verfügbar in der neuen Notenbank bereitgestellt werden. Das kann man erfahrungsgemäß so machen, daß man den Zinssatz hoch ansetzt. Hoher Zinssatz lockt nicht nur Inlandsgeld, sondern auch Auslandsgeld, also Devisen an. Auf diese Möglichkeit weist der Dawes-Bericht zwar vorsichtig, aber doch recht deutlich hin. Nun besagt ein volkswirtschaftliches Gesetz: Steigt der Zins, so sinkt der Lohn. Und das ist hier leicht zu sehen. Auf dem Weltmarkt muß unser Preis dem der anderen Länder mindestens gleich, vielleicht noch etwas niedriger sein. Sind nun unsere Zinsen höher wie die der anderen Völker, so müssen auf die Dauer unsere anderen Selbstkosten, insbesondere unsere Lohnkosten, eben niedriger sein.*) Deshalb liegt in dieser ganzen Regelung die Gefahr einer Niedrighaltung des Lohnniveaus zugunsten der „Transferierung“. Auch deshalb hat das deutsche Volk im allgemeinen, die Arbeiterchaft im besonderen, ein starkes Interesse daran, daß diese Art der „Transferierung“ durch Aufnahme einer einfachen Auslandschuld erledigt werde. Das ist aber wieder nur möglich bei endgültiger Abmachung über die ganze Schuld.

Zu 4. Darauf zu achten, haben die Lohn- und Gehaltsempfänger in Deutschland aber besonderen Anlaß. Nicht nur deshalb, weil sie schließlich in der ganzen Zeit der Inflation

*) Im gegenwärtigen Augenblick ist hoher Zins allerdings aus innerwirtschaftlichen Gründen notwendig; er hilft zur notwendigen neuen Kapitalbildung und zwingt augenblicklich zum Warenverkauf unter Herabsetzung der übersteigerten Warenpreise. Auf die Dauer aber tritt auch bei uns jenes volkswirtschaftliche Gesetz der „Konträrbewegung von Lohn und Rente“ wieder in Kraft und Wirksamkeit.

nächsten Frühjahr erneut über die Frage der Arbeitszeit zu verhandeln. Die Unternehmervertreter unterbreiteten darauf folgende Forderungen:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage wird hiermit die Leistung zuschlagsfreier Mehrarbeit über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus von wöchentlich 6 Stunden für 3 Monate im Jahre vereinbart. Demnach gelten folgende Arbeitszeiten während eines Jahres:

für 13 Wochen je 42 Stunden in der Woche,
für 13 Wochen je 48 Stunden in der Woche,
für 26 Wochen je 54 Stunden in der Woche.

Die Unterverbände der vertragschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Pausenstellen in unmittelbarer Nähe solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Verlegung eine längere Arbeitszeit zu verlangen. Bei ausserordentlichen Lichtverhältnissen kann die kürzere Winterarbeitszeit auf die regelmäßige Arbeitszeit (Ziffer 1) ohne Lohnzuschlag verlängert werden.

Die Arbeitervertreter lehnten diese Vorschläge ab und antworteten mit folgenden Gegenvorschlägen:

1. Vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung soll die regelmäßige tägliche Arbeitszeit, ausschließlich der Pausen, die Dauer von 8 Stunden (wöchentlich 48 Stunden) nicht überschreiten. Die Unterverbände der vertragschließenden Parteien haben Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festzusetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufzustellen.

2. Wenn und solange ein Mangel an Bauarbeitern, insbesondere Facharbeitern, nachgewiesen wird, oder wenn zwingende wirtschaftliche Gründe vorliegen, können die Unterverbände für ihren Bereich eine zeitweilige Überschreitung der 48-Stundenwoche vereinbaren. Solche Mehrarbeit darf sich aber höchstens auf 3 Monate erstrecken und wöchentlich nicht mehr als 3 Stunden betragen.

Hierbei wurden die Beratungen vertagt und am nächsten Tage wieder aufgenommen. Die Unternehmer erklärten, auf den Arbeitervorschlag nicht eingehen zu können und legten neue Vorschläge vor:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und zum Ausgleich der durch den Saisoncharakter des Bauwesens ausfallenden Arbeitsstunden wird hiermit die Leistung zuschlagsfreier Mehrarbeit von jährlich 78 Stunden über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus vereinbart. Danach betragen die Arbeitszeiten in den einzelnen Monaten:

Vom 1. Dezember bis 28. Februar je 42 Stunden in der Woche,
vom 1. März bis 15. April je 48 Stunden in der Woche,
vom 16. April bis 15. Oktober je 54 Stunden in der Woche,
vom 16. Oktober bis 30. November je 48 Stunden in der Woche.

Die Unterverbände der vertragschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vorstehend vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Pausenstellen im Bereiche solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Verlegung eine längere Arbeitszeit, jedoch nicht über 10 Stunden täglich, zu verlangen. Die Möglichkeit, auch im Winter je 48 Stunden wöchentlich zu arbeiten, soweit es die Lichtverhältnisse zulassen, soll durch vorstehende Regelung nicht ausgeschlossen sein, jedoch bedarf es hierzu der Zustimmung der Betriebsvertretung.

Die Gewerkschaftsvertreter erklärten auch diese für unannehmbar, waren aber bereit, einige Minderungen zu ihren Vorschlägen aufzunehmen. Die Arbeitgeber wollten aber den Arbeitervorschlag überhaupt nicht als Beratungsgrundlage annehmen und so waren die Verhandlungen als gescheitert anzusehen.

Vom Auslande.

Die Verschmelzungsfrage in den amerikanischen Gewerkschaften.

Seit vielen Jahren ist in Amerika die Frage der Verschmelzung der bestehenden Berufsverbände zu Industrieverbänden immer wieder diskutiert worden. Die Führer der A. F. of L. und der meisten einzelnen Verbände innerhalb und außerhalb der A. F. of L. haben sich jedoch, mit verhältnismäßig wenigen Ausnahmen, ablehnend zur Bildung umfassender Industrieverbände gestellt. In jüngster Zeit wurde für den Verschmelzungsgedanken besonders seitens der kommunistischen „Trade Union Educational League“ Propaganda gemacht. Deren Plan geht dahin, 14 große Industrieverbände zu schaffen, innerhalb welcher im allgemeinen die jetzt vorhandenen Organisationen als besondere Gruppen fortbestehen sollen. Um den Schwierigkeiten zu begegnen, die sich daraus ergeben, daß Angehörige eines und desselben Berufes in verschiedenen Industrien beschäftigt sind, wären gewisse Industrieverbände in Abteilungen zu gliedern, so z. B. der Verband der Metallindustrie in eine Abteilung der in Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Metallarbeiter und eine zweite Abteilung der übrigen Metallarbeiter. In Streikfragen und dergleichen hätte die erstgenannte Abteilung gemeinsam mit dem Gesamtverband der Eisenbahner vorzugehen. Es ist immerhin bemerkenswert, daß zwei große Verbände, nämlich die Eisenbahn- und Dampfschiffsangestellten und die Eisenbahnoberbauarbeiter sich zugunsten dieses Verschmelzungsplanes ausgesprochen haben. Auf der letzten Jahreskonferenz der A. F. of L. (1923) wurden drei Anträge eingebracht, welche die Verschmelzung der Berufsgewerkschaften zu Industrieverbänden verlangten. Der Ausschuss, der die Anträge vorzubereiten hatte, befürwortete, daß die Grundzüge auch für die Zukunft gelten sollen, welche die Konferenz zu Scranton 1901 beschlossen hatte. Diese besagen, daß keine festen Regeln für die Abgrenzung der einzelnen Gewerkschaften aufgestellt werden können, daß es aber im Interesse der Gewerkschaftsbewegung liegt, wenn nahe verwandte Berufe den Zusammenschluß erwägen und wenn Bezirks- und Landesauschüsse gebildet werden, welchen Streikfragen zwischen verwandten Berufen zur Austragung zu überlassen sind. Der Bericht des Ausschusses wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Anfangs 1923 beschloß eine in Montreal (Kanada) stattgefundene Tagung von Vertretern der Eisenbahnwerkstättenarbeiter die Einsetzung eines Ausschusses zur Förderung der Verschmelzungsfrage und die Einberufung einer Konferenz aller beteiligten Arbeiter zur Verhandlung über diese Frage. Die Konferenz wurde aber nicht abgehalten. Der Umstand, daß für den Gedanken der Industrieverbände in Amerika vor allem die Anhänger der Roten Gewerkschaftsinternationale eintreten, bedeutet tatsächlich eher ein Hindernis als eine Förderung seiner Verwirklichung. Den Nachteilen, welche sich aus dem Bestand von Berufsverbänden ergeben, sucht man nach wie vor durch Bildung gemeinsamer Vertretungskörperschaften verwandter Berufe zu begegnen. Zu diesen Körperschaften gehören die „Departements“ der Eisenbahner, Metallarbeiter und Bauarbeiter, die innerhalb der A. F. of L. gebildet wurden, dann die verschiedenen „Trades Councils“ für einzelne Städte sowie für größere geographische Gebiete.

Literatur.

- Dr. G. Vorberg. Vorschläge für Nervenseidenbe.
62 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
Prof. M. Wilschandt. Der Alkoholismus als Problem der Volkswirtschaft. 55 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
Maurice William. Die soziale Geschichtsauffassung.
265 S. Trovitsch u. Sohn, Berlin.
H. Welsch. Ingenieur und Arbeiter. 45 S. Verlag Quelle u. Meier, Leipzig.
— Der Endkampf an der Ruhr. Politische, wirtschaftliche und soziale Betrachtungen. 16 S. Verlag Trovitsch u. Sohn, Berlin SW. 48.

Gewerkschafts-Zeitung

Organ des Allgemeinen Deutschen Gewerkschafts-Bundes

Redaktion und Expedition: Berlin S 14, Inselfraße 6, Telephon: Amt Morikplatz Nr. 14623/27
Das Blatt erscheint wöchentlich am Sonnabend * Bezugspreis monatlich 0.40 Goldmark

Dawes-Gutachten und Arbeitnehmer-Interesse.

Von Prof. Dr. Julius Hirsch.

III.

Zu 3. Die Führung unserer Wirtschaftspolitik ist künftig nicht mehr allein unsere Sache. Recht deutlich erklärt der Dawes-Bericht, daß die bisherigen Richtlinien unserer Frachtenpolitik, nicht etwa nur diejenige der Inflationszeit, sondern schon die der Vorkriegszeit eine Art „Dumping“ gewesen sei, weil man nicht so sehr auf die Rentabilität der Bahnen, sondern auf die Produktivität der ganzen Volkswirtschaft hingearbeitet hat. Die Sachverständigen verweisen auf die rein privatwirtschaftlichen Grundsätze der Frachtenpolitik in den Vereinigten Staaten und in England. Sie übersehen dabei, daß in Deutschland das Eisenbahnwesen eine ganz andere Bedeutung hat als in dem meerumspülten, von Kanälen durchzogenen englischen Königreich oder gar als in den Vereinigten Staaten, wo der Rohstoffreichtum des Landes der ganzen Volkswirtschaft ganz andere Kostenvorteile als der deutschen bietet. Die beiden praktischen Schlußfolgerungen sind aber die, daß wir für die nächste Zeit mit einem sehr entschiedenen Nachlassen der Eisenbahnaufträge für Neubauten und Ausbau des Bahnwesens und mit sehr beträchtlich höheren Frachten als vor dem Weltkriege zu rechnen haben. Die Sachverständigen können sich bei all ihren Ausführungen darüber auf deutsche Aussagen stützen. Aus Furcht vor einer Belastung ihrer eigenen Sachwerte haben die deutschen Industriellen immer wieder auf die große Belastungsfähigkeit unserer Eisenbahnen hingewiesen. Daraus kann sich auf die Dauer eine unerfreuliche Enttäuschung ergeben. Fürs erste sind aber hohe Eisenbahnfrachten und damit Verteuerung der Warenpreise gegenüber dem Ausland ziemlich wahrscheinlich, zumal die uns benachbarten Bahnssysteme fast durchweg nicht nur keine Goldmilliarde Gewinn, wie das jetzt von uns verlangt, sondern meistens ein ziemlich kräftiges Defizit aufweisen. Die deutsche Volkswirtschaft im ganzen, die deutschen Arbeitnehmer im besonderen haben aber ein sehr entschiedenes Interesse daran, daß die deutsche Eisenbahnpolitik, die Frachten- und damit die Preispolitik nach deutschen volkswirtschaftlichen Interessen und nicht nach einer hohen Rentabilität einer Eisenbahngesellschaft betrieben wird. Deshalb: Ablösung dieser Spezialschuld durch eine allgemeine.

Dasselbe gilt von der Zinspolitik. Diese ist ausdrücklich mit in die Hände nicht nur der neuen Notenbank, sondern unter Umständen auch des „Agenten für Reparationszahlungen“ gelegt. Die Einsetzung dieses Agenten ist zunächst eine den deutschen Interessen günstige Maßnahme. Das Ausland hat uns immer wieder vorgerechnet, daß unsere innere Steuerkraft bei richtiger Anpassung sehr beträchtliche Summen für Reparationszahlungen aufbringen könne, zumal wir ja für die Kriegasanleihe infolge der Wertverrichtung der Mark überhaupt keine Zinsen aufzubringen hätten. Demgegenüber haben wir stets auf die Tatsache verwiesen, daß Geldaufbringung im Inlande noch lange nicht Zahlung ans Ausland sei. Versuche man für die aufgebrauchten Mark Devisen zu kaufen, so würden, wenn nicht aus großem Ueberschuß der

Ausfuhr über die Einfuhr viele Devisen übrig seien, eben draußen immer mehr Marknoten zum Verkauf angeboten, der Preis der Mark müßte sinken, und so würde wieder eine neue Währungskatastrophe entstehen. Diese führe aber, wie die Vergangenheit gezeigt habe, bald zur Zahlungsunfähigkeit. Deshalb erstrebte Rathenau die Ersetzung dieser Goldleistungen durch Sachleistungen. Solche bedeuten aber für unsere Ausfuhr unter Umständen auch eine Wegnahme von Rohstoff und Arbeitskraft, folglich eine Verkleinerung der Deviseneinnahmen und damit einen Devisenmangel; ferner aber wehrte sich z. B. die französische Industrie auch gegen allzuviel Sachleistungen, weil daraus für sie selber eine Verminderung der Arbeitsgelegenheit entstehen könnte. Diese ganzen Schwierigkeiten löst der Dawes-Bericht nicht, sondern er überträgt diese ganzen Aufgaben auf einen Agenten für Reparationszahlungen. Dieser soll einmal die vorgeschriebenen Markbeträge einziehen und dafür so viel wie möglich Devisen oder auch deutsche Waren kaufen, unter Umständen auch deutsche Aktien und sonstige Sachwerte. Was er nicht ans Ausland übertragen (in der Sprache des Berichtes „transferieren“) kann, das soll er in Deutschland für Rechnung der Entente ansammeln und ausleihen, bis 5 Milliarden Goldmark erreicht sind. Erst dann hören eine Weile die inneren Zahlungen auf.

In dieser Hinsicht gibt man sich vielfach übertriebenen Hoffnungen hin. Die Hauptaufgabe des Agenten ist schließlich, dafür zu sorgen, daß die Entente möglichst große Zahlungen in Gold und Sachleistungen erhält. Deshalb muß er dafür sorgen, daß möglichst viel Devisen nicht nur nach Deutschland hineinkommen, sondern besonders auch verfügbar in der neuen Notenbank bereitgestellt werden. Das kann man erfahrungsgemäß so machen, daß man den Zinssatz hoch ansetzt. Hoher Zinssatz lockt nicht nur Inlandsgeld, sondern auch Auslandsgeld, also Devisen an. Auf diese Möglichkeit weist der Dawes-Bericht zwar vorsichtig, aber doch recht deutlich hin. Nun besagt ein volkswirtschaftliches Gesetz: Steigt der Zins, so sinkt der Lohn. Und das ist hier sehr leicht zu sehen. Auf dem Weltmarkt muß unser Preis dem der anderen Länder mindestens gleich, vielleicht noch etwas niedriger sein. Sind nun unsere Zinsen höher wie die der anderen Völker, so müssen auf die Dauer unsere anderen Selbstkosten, insbesondere unsere Lohnkosten, eben niedriger sein.*) Deshalb liegt in dieser ganzen Regelung die Gefahr einer Niedrighaltung des Lohnniveaus zugunsten der „Transferierung“. Auch deshalb hat das deutsche Volk im allgemeinen, die Arbeiterschaft im besonderen, ein starkes Interesse daran, daß diese Art der „Transferierung“ durch Aufnahme einer einfachen Auslandsschuld erledigt werde. Das ist aber wieder nur möglich bei endgültiger Abmachung über die ganze Schuld.

Zu 4. Darauf zu achten, haben die Lohn- und Gehaltsempfänger in Deutschland aber besonderen Anlaß. Nicht nur deshalb, weil sie schließlich in der ganzen Zeit der Inflation

*) Im gegenwärtigen Augenblick ist hoher Zins allerdings aus innerwirtschaftlichen Gründen notwendig; er hilft zur notwendigen neuen Kapitalbildung und zwingt augenblicklich zum Warenverkauf unter Herabsetzung der übersteigerten Warenpreise. Auf die Dauer aber tritt auch bei uns jenes volkswirtschaftliche Gesetz der „Konträrbewegung von Lohn und Rente“ wieder in Kraft und Wirksamkeit.

nächsten Frühjahr erneut über die Frage der Arbeitszeit zu verhandeln. Die Unternehmervertreter unterbreiteten darauf folgende Forderungen:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage wird hiermit die Leistung zuzuschlagsfreier Mehrarbeit über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus von wöchentlich 6 Stunden für 3 Monate im Jahre vereinbart. Demnach gelten folgende Arbeitszeiten während eines Jahres:

für 13 Wochen je 42 Stunden in der Woche,

für 13 Wochen je 48 Stunden in der Woche,

für 26 Wochen je 54 Stunden in der Woche.

Die Unterverbände der vertragsschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Baustellen in unmittelbarer Nähe solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Belegschaft eine längere Arbeitszeit zu verlangen. Bei ausreichenden Lichtverhältnissen kann die kürzere Winterarbeitszeit auf die regelmäßige Arbeitszeit (Ziffer 1) ohne Lohnzuschlag verlängert werden.

Die Arbeitervertreter lehnten diese Vorschläge ab und antworteten mit folgenden Gegenvorschlägen:

1. Vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung soll die regelmäßige tägliche Arbeitszeit, ausschließlich der Pausen, die Dauer von 8 Stunden (wöchentlich 48 Stunden) nicht überschreiten. Die Unterverbände der vertragsschließenden Parteien haben Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festzusetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitstarifen aufzustellen.

2. Wenn und solange ein Mangel an Bauarbeitern, insbesondere Facharbeitern, nachgewiesen wird, oder wenn zwingende wirtschaftliche Gründe vorliegen, können die Unterverbände für ihren Bereich eine zeitweilige Überschreitung der 48-Stundenwoche vereinbaren. Solche Mehrarbeit darf sich aber höchstens auf 3 Monate erstrecken und wöchentlich nicht mehr als 3 Stunden betragen.

Hierbei wurden die Beratungen vertagt und am nächsten Tage wieder aufgenommen. Die Unternehmer erklärten, auf den Arbeitervorschlag nicht eingehen zu können und legten neue Vorschläge vor:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und zum Ausgleich der durch den Saisoncharakter des Baugewerbes ausfallenden Arbeitsstunden wird hiermit die Leistung zuzuschlagsfreier Mehrarbeit von jährlich 78 Stunden über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus vereinbart. Danach betragen die Arbeitszeiten in den einzelnen Monaten:

Vom 1. Dezember bis 28. Februar je 42 Stunden in der Woche,

vom 1. März bis 15. April je 48 Stunden in der Woche,

vom 16. April bis 15. Oktober je 54 Stunden in der Woche,

vom 16. Oktober bis 30. November je 48 Stunden in der Woche.

Die Unterverbände der vertragsschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vorstehend vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Baustellen im Bereiche solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Belegschaft eine längere Arbeitszeit, jedoch nicht über 10 Stunden täglich, zu verlangen. Die Möglichkeit, auch im Winter je 48 Stunden wöchentlich zu arbeiten, soweit es die Lichtverhältnisse zulassen, soll durch vorstehende Regelung nicht ausgeschlossen sein, jedoch bedarf es hierzu der Zustimmung der Betriebsvertretung.

Die Gewerkschaftsvertreter erklärten auch diese für unannehmbar, waren aber bereit, einige Änderungen zu ihren Vorschlägen aufzunehmen. Die Arbeitgeber wollten aber den Arbeitervorschlag überhaupt nicht als Beratungsgrundlage annehmen und so waren die Verhandlungen als gescheitert anzusehen.

Vom Auslande.

Die Verschmelzungsfrage in den amerikanischen Gewerkschaften.

Seit vielen Jahren ist in Amerika die Frage der Verschmelzung der bestehenden Berufsverbände zu Industrieverbänden immer wieder diskutiert worden. Die Führer der A. F. of L. und der meisten einzelnen Verbände innerhalb und außerhalb der A. F. of L. haben sich jedoch, mit verhältnismäßig wenigen Ausnahmen, ablehnend zur Bildung umfassender Industrieverbände gestellt. In jüngster Zeit wurde für den Verschmelzungsgedanken besonders seitens der kommunistischen „Trade Union Educational League“ Propaganda gemacht. Deren Plan geht dahin, 14 große Industrieverbände zu schaffen, innerhalb welcher im allgemeinen die jetzt vorhandenen Organisationen als besondere Gruppen fortbestehen sollen. Um den Schwierigkeiten zu begegnen, die sich daraus ergeben, daß Angehörige eines und desselben Berufes in verschiedenen Industrien beschäftigt sind, wären gewisse Industrieverbände in Abteilungen zu gliedern, so z. B. der Verband der Metallindustrie in eine Abteilung der in Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Metallarbeiter und eine zweite Abteilung der übrigen Metallarbeiter. In Streitfragen und dergleichen hätte die erstgenannte Abteilung gemeinsam mit dem Gesamtverband der Eisenbahner vorzugehen. Es ist immerhin bemerkenswert, daß zwei große Verbände, nämlich die Eisenbahn- und Dampfschiffsangestellten und die Eisenbahnbauarbeiter sich zugunsten dieses Verschmelzungsplanes ausgesprochen haben. Auf der letzten Jahreskonferenz der A. F. of L. (1923) wurden drei Anträge eingebracht, welche die Verschmelzung der Berufsgewerkschaften zu Industrieverbänden verlangten. Der Ausschuß, der die Anträge vorzubereiten hatte, befürwortete, daß die Grundsätze auch für die Zukunft gelten sollen, welche die Konferenz zu Scranton 1901 beschlossen hatte. Diese besagen, daß keine festen Regeln für die Abgrenzung der einzelnen Gewerkschaften aufgestellt werden können, daß es aber im Interesse der Gewerkschaftsbewegung liegt, wenn nahe verwandte Berufe den Zusammenschluß erwägen und wenn Bezirks- und Landesauschüsse gebildet werden, welchen Streitfragen zwischen verwandten Berufen zur Austragung zu überlassen sind. Der Bericht des Ausschusses wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Anfangs 1923 beschloß eine in Montreal (Kanada) stattgefundene Tagung von Vertretern der Eisenbahnwerkstättenarbeiter die Einsetzung eines Ausschusses zur Förderung der Verschmelzungsfrage und die Einberufung einer Konferenz aller beteiligten Arbeiter zur Verhandlung über diese Frage. Die Konferenz wurde aber nicht abgehalten. Der Umstand, daß für den Gedanken der Industrieverbände in Amerika vor allem die Anhänger der Roten Gewerkschaftsinternationale eintreten, bedeutet tatsächlich eher ein Hindernis als eine Förderung seiner Verwirklichung. Den Nachteilen, welche sich aus dem Bestand von Berufsverbänden ergeben, sucht man nach wie vor durch Bildung gemeinsamer Vertretungskörperschaften verwandter Berufe zu begegnen. Zu diesen Körperschaften gehören die „Departements“ der Eisenbahner, Metallarbeiter und Bauarbeiter, die innerhalb der A. F. of L. gebildet wurden, dann die verschiedenen „Trades Councils“ für einzelne Städte sowie für größere geographische Gebiete.

Literatur.

- Dr. G. Vorberg. Ratsschlüsse für Nervenleidende. 62 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
 Prof. M. Wilsbrandt. Der Alkoholismus als Problem der Volkswirtschaft. 55 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
 Maurice William. Die soziale Geschichtsauffassung. 265 S. Trovitsch u. Sohn, Berlin.
 H. Bolst. Ingenieur und Arbeiter. 45 S. Verlag Quelle u. Meyer, Leipzig.
 — Der Endkampf an der Ruhr. Politische, wirtschaftliche und soziale Betrachtungen. 16 S. Verlag Trovitsch u. Sohn, Berlin SW. 48.

Gewerkschafts-Zeitung

Organ des Allgemeinen Deutschen Gewerkschafts-Bundes

Redaktion und Expedition: Berlin S 14, Inselstraße 6, Telephon: Amt Moritzplatz Nr. 14623/27
Das Blatt erscheint wöchentlich am Sonnabend * Bezugspreis monatlich 0.40 Goldmark

Dawes-Gutachten und Arbeitnehmer-Interesse.

Von Prof. Dr. Julius Hirsch.

III.

Zu 3. Die Führung unserer Wirtschaftspolitik ist künftig nicht mehr allein unsere Sache. Recht deutlich erklärt der Dawes-Bericht, daß die bisherigen Richtlinien unserer Frachtenpolitik, nicht etwa nur diejenige der Inflationszeit, sondern schon die der Vorkriegszeit eine Art „Dumping“ gewesen sei, weil man nicht so sehr auf die Rentabilität der Bahnen, sondern auf die Produktivität der ganzen Volkswirtschaft hingearbeitet hat. Die Sachverständigen verweisen auf die rein privatwirtschaftlichen Grundzüge der Frachtenpolitik in den Vereinigten Staaten und in England. Sie übersehen dabei, daß in Deutschland das Eisenbahnwesen eine ganz andere Bedeutung hat als in dem meeresumspülten, von Kanälen durchzogenen englischen Königreich oder gar als in den Vereinigten Staaten, wo der Rohstoffreichtum des Landes der ganzen Volkswirtschaft ganz andere Kostenvorteile als der deutschen bietet. Die beiden praktischen Schlussfolgerungen sind aber die, daß wir für die nächste Zeit mit einem sehr entschiedenen Nachlassen der Eisenbahnaufträge für Neubauten und Ausbau des Bahnwesens und mit sehr beträchtlich höheren Frachten als vor dem Weltkriege zu rechnen haben. Die Sachverständigen können sich bei all ihren Ausführungen darüber auf deutsche Aussagen stützen. Aus Furcht vor einer Belastung ihrer eigenen Sachwerte haben die deutschen Industriellen immer wieder auf die große Belastungsfähigkeit unserer Eisenbahnen hingewiesen. Daraus kann sich auf die Dauer eine unerfreuliche Enttäuschung ergeben. Fürs erste sind aber hohe Eisenbahnfrachten und damit Verteuerung der Warenpreise gegenüber dem Ausland ziemlich wahrscheinlich, zumal die uns benachbarten Bahnssysteme fast durchweg nicht nur keine Goldmilliarde Gewinn, wie das jetzt von uns verlangt, sondern meistens ein ziemlich kräftiges Defizit aufweisen. Die deutsche Volkswirtschaft im ganzen, die deutschen Arbeitnehmer im besonderen haben aber ein sehr entschiedenes Interesse daran, daß die deutsche Eisenbahnpolitik, die Frachten- und damit die Preispolitik nach deutschen volkswirtschaftlichen Interessen und nicht nach einer hohen Rentabilität einer Eisenbahngesellschaft betrieben wird. Deshalb: Ablösung dieser Spezialschuld durch eine allgemeine.

Daselbe gilt von der Zinspolitik. Diese ist ausdrücklich mit in die Hände nicht nur der neuen Notenbank, sondern unter Umständen auch des „Agenten für Reparationszahlungen“ gelegt. Die Einsetzung dieses Agenten ist zunächst eine den deutschen Interessen günstige Maßnahme. Das Ausland hat uns immer wieder vorgerechnet, daß unsere innere Steuerkraft bei richtiger Anpassung sehr beträchtliche Summen für Reparationszahlungen aufbringen könne, zumal wir ja für die Kriegausleihe infolge der Wertvernichtung der Mark überhaupt keine Zinsen aufzubringen hätten. Demgegenüber haben wir stets auf die Tatsache verwiesen, daß Geldausbringung im Inlande noch lange nicht Zahlung ans Ausland sei. Versuche man für die aufgebrauchten Mark Devisen zu kaufen, so würden, wenn nicht aus großem Ueberschuß der

Ausfuhr über die Einfuhr viele Devisen übrig seien, eben draußen immer mehr Marknoten zum Verkauf angeboten, der Preis der Mark müßte sinken, und so würde wieder eine neue Währungskatastrophe entstehen. Diese führe aber, wie die Vergangenheit gezeigt habe, bald zur Zahlungsunfähigkeit. Deshalb erstrebte Rathenau die Ersetzung dieser Goldleistungen durch Sachleistungen. Solche bedeuten aber für unsere Ausfuhr unter Umständen auch eine Wegnahme von Rohstoff und Arbeitskraft, folglich eine Verkleinerung der Deviseneinnahmen und damit einen Devisenmangel; ferner aber wehrte sich z. B. die französische Industrie auch gegen allzuviel Sachleistungen, weil daraus für sie selber eine Verminderung der Arbeitsgelegenheit entstehen könnte. Diese ganzen Schwierigkeiten löst der Dawes-Bericht nicht, sondern er überträgt diese ganzen Aufgaben auf einen Agenten für Reparationszahlungen. Dieser soll einmal die vorgeschriebenen Markbeträge einziehen und dafür so viel wie möglich Devisen oder auch deutsche Waren kaufen, unter Umständen auch deutsche Aktien und sonstige Sachwerte. Was er nicht ans Ausland übertragen (in der Sprache des Berichtes „transferieren“) kann, das soll er in Deutschland für Rechnung der Entente ansammeln und ausleihen, bis 5 Milliarden Goldmark erreicht sind. Erst dann hören eine Weile die inneren Zahlungen auf.

In dieser Hinsicht gibt man sich vielfach übertriebenen Hoffnungen hin. Die Hauptaufgabe des Agenten ist schließlich, dafür zu sorgen, daß die Entente möglichst große Zahlungen in Gold und Sachleistungen erhält. Deshalb muß er dafür sorgen, daß möglichst viel Devisen nicht nur nach Deutschland hineinkommen, sondern besonders auch verfügbar in der neuen Notenbank bereitgestellt werden. Das kann man erfahrungsgemäß so machen, daß man den Zinssatz hoch ansetzt. Hoher Zinssatz lockt nicht nur Inlandsgeld, sondern auch Auslandsgeld, also Devisen an. Auf diese Möglichkeit weist der Dawes-Bericht zwar vorsichtig, aber doch recht deutlich hin. Nun besagt ein volkswirtschaftliches Gesetz: Steigt der Zins, so sinkt der Lohn. Und das ist hier sehr leicht zu sehen. Auf dem Weltmarkt muß unser Preis dem der anderen Länder zwar mindestens gleich, vielleicht noch etwas niedriger sein. Sind nun unsere Zinsen höher wie die der anderen Völker, so müssen auf die Dauer unsere anderen Selbstkosten, insbesondere unsere Lohnkosten, eben niedriger sein.*) Deshalb liegt in dieser ganzen Regelung die Gefahr einer Niedrighaltung des Lohnniveaus zugunsten der „Transferierung“. Auch deshalb hat das deutsche Volk im allgemeinen, die Arbeiterschaft im besonderen, ein starkes Interesse daran, daß diese Art der „Transferierung“ durch Aufnahme einer einfachen Auslandsschuld erledigt werde. Das ist aber wieder nur möglich bei endgültiger Abmachung über die ganze Schuld.

Zu 4. Darauf zu achten, haben die Lohn- und Gehaltsempfänger in Deutschland aber besonderen Anlaß. Nicht nur deshalb, weil sie schließlich in der ganzen Zeit der Inflation

*) Im gegenwärtigen Augenblick ist hoher Zins allerdings aus innerwirtschaftlichen Gründen notwendig; er hilft zur notwendigen neuen Kapitalbildung und zwingt augenblicklich zum Warenverkauf unter Herabsetzung der überhöhten Warenpreise. Auf die Dauer aber tritt auch bei uns jenes volkswirtschaftliche Gesetz der „Konträrbewegung von Lohn und Rente“ wieder in Kraft und Wirksamkeit.

nächsten Frühjahr erneut über die Frage der Arbeitszeit zu verhandeln. Die Unternehmervertreter unterbreiteten darauf folgende Forderungen:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage wird hiermit die Leistung zuzuschlagsfreier Mehrarbeit über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus von wöchentlich 6 Stunden für 3 Monate im Jahre vereinbart. Demnach gelten folgende Arbeitszeiten während eines Jahres:

für 13 Wochen je 42 Stunden in der Woche,

für 13 Wochen je 48 Stunden in der Woche,

für 26 Wochen je 54 Stunden in der Woche.

Die Unterverbände der vertragschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Pausenstellen in unmittelbarer Nähe solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Belegschaft eine längere Arbeitszeit zu verlangen. Bei ausreichenden Lichtverhältnissen kann die kürzere Winterarbeitszeit auf die regelmäßige Arbeitszeit (Ziffer 1) ohne Lohnzuschlag verlängert werden.

Die Arbeitervertreter lehnten diese Vorschläge ab und antworteten mit folgenden Gegenvorschlägen:

1. Vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung soll die regelmäßige tägliche Arbeitszeit, ausschließlich der Pausen, die Dauer von 8 Stunden (wöchentlich 48 Stunden) nicht überschreiten. Die Unterverbände der vertragschließenden Parteien haben Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festzusetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufzustellen.

2. Wenn und solange ein Mangel an Bauarbeitern, insbesondere Facharbeitern, nachgewiesen wird, oder wenn zwingende wirtschaftliche Gründe vorliegen, können die Unterverbände für ihren Bereich eine zeitweilige Überschreitung der 48-Stundenwoche vereinbaren. Solche Mehrarbeit darf sich aber höchstens auf 3 Monate erstrecken und wöchentlich nicht mehr als 3 Stunden betragen.

Hierbei wurden die Beratungen vertagt und am nächsten Tage wieder aufgenommen. Die Unternehmer erklärten, auf den Arbeitervorschlag nicht eingehen zu können und legten neue Vorschläge vor:

1. Die 48-Stundenwoche wird vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung grundsätzlich anerkannt.

2. Mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und zum Ausgleich der durch den Saisoncharakter des Baugewerbes ausfallenden Arbeitsstunden wird hiermit die Leistung zuzuschlagsfreier Mehrarbeit von jährlich 78 Stunden über die durchschnittliche 48-Stundenwoche hinaus vereinbart. Danach betragen die Arbeitszeiten in den einzelnen Monaten:

Vom 1. Dezember bis 28. Februar je 42 Stunden in der Woche,

vom 1. März bis 15. April je 48 Stunden in der Woche,

vom 16. April bis 15. Oktober je 54 Stunden in der Woche,

vom 16. Oktober bis 30. November je 48 Stunden in der Woche,

Die Unterverbände der vertragschließenden Parteien sollen hiernach Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie die Pausen festsetzen und darüber eine Tabelle in den Lohn- und Arbeitsstarifen aufstellen.

3. Wo zwingende wirtschaftliche Gründe hierfür vorliegen, insbesondere wo in anderen Zweigen der Wirtschaft über die vorstehend vereinbarte Arbeitszeit hinaus gearbeitet wird und die Pausenstellen im Bereiche solcher Betriebe liegen, die eine längere Arbeitszeit haben, ist der Arbeitgeber berechtigt, von seiner Belegschaft eine längere Arbeitszeit, jedoch nicht über 10 Stunden täglich, zu verlangen. Die Möglichkeit, auch im Winter je 48 Stunden wöchentlich zu arbeiten, soweit es die Lichtverhältnisse zulassen, soll durch vorstehende Regelung nicht ausgeschlossen sein, jedoch bedarf es hierzu der Zustimmung der Betriebsvertretung.

Die Gewerkschaftsvertreter erklärten auch diese für unannehmbar, waren aber bereit, einige Änderungen zu ihren Vorschlägen aufzunehmen. Die Arbeitgeber wollten aber den Arbeitervorschlag überhaupt nicht als Beratungsgrundlage annehmen und so waren die Verhandlungen als gescheitert anzusehen.

Vom Auslande.

Die Verschmelzungsfrage in den amerikanischen Gewerkschaften.

Seit vielen Jahren ist in Amerika die Frage der Verschmelzung der bestehenden Berufsverbände zu Industrieverbänden immer wieder diskutiert worden. Die Führer der A. F. of L. und der meisten einzelnen Verbände innerhalb und außerhalb der A. F. of L. haben sich jedoch, mit verhältnismäßig wenigen Ausnahmen, ablehnend zur Bildung umfassender Industrieverbände gestellt. In jüngster Zeit wurde für den Verschmelzungsgedanken besonders seitens der kommunistischen „Trade Union Educational League“ Propaganda gemacht. Deren Plan geht dahin, 14 große Industrieverbände zu schaffen, innerhalb welcher im allgemeinen die jetzt vorhandenen Organisationen als besondere Gruppen fortbestehen sollen. Um den Schwierigkeiten zu begegnen, die sich daraus ergeben, daß Angehörige eines und desselben Berufes in verschiedenen Industrien beschäftigt sind, wären gewisse Industrieverbände in Abteilungen zu gliedern, so z. B. der Verband der Metallindustrie in eine Abteilung der in Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Metallarbeiter und eine zweite Abteilung der übrigen Metallarbeiter. In Streitfragen und dergleichen hätte die erstgenannte Abteilung gemeinsam mit dem Gesamtverband der Eisenbahner vorzugehen. Es ist immerhin bemerkenswert, daß zwei große Verbände, nämlich die Eisenbahn- und Dampfschiffsangestellten und die Eisenbahnoberbauarbeiter sich zugunsten dieses Verschmelzungsplanes ausgesprochen haben. Auf der letzten Jahreskonferenz der A. F. of L. (1923) wurden drei Anträge eingebracht, welche die Verschmelzung der Berufsgewerkschaften zu Industrieverbänden verlangten. Der Ausschuß, der die Anträge vorzubereiten hatte, befürwortete, daß die Grundsätze auch für die Zukunft gelten sollen, welche die Konferenz zu Scranton 1901 beschlossen hatte. Diese besagen, daß keine festen Regeln für die Abgrenzung der einzelnen Gewerkschaften aufgestellt werden können, daß es aber im Interesse der Gewerkschaftsbewegung liegt, wenn nahe verwandte Berufe den Zusammenschluß erwägen und wenn Bezirks- und Landesausschüsse gebildet werden, welchen Streitfragen zwischen verwandten Berufen zur Austragung zu überlassen sind. Der Bericht des Ausschusses wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Anfangs 1923 beschloß eine in Montreal (Kanada) stattgefundene Tagung von Vertretern der Eisenbahnwerkstättenarbeiter die Einsetzung eines Ausschusses zur Förderung der Verschmelzungsfrage und die Einberufung einer Konferenz aller beteiligten Arbeiter zur Verhandlung über diese Frage. Die Konferenz wurde aber nicht abgehalten. Der Umstand, daß für den Gedanken der Industrieverbände in Amerika vor allem die Anhänger der Roten Gewerkschaftsinternationale eintreten, bedeutet tatsächlich eher ein Hindernis als eine Förderung seiner Verwirklichung. Den Nachteilen, welche sich aus dem Bestand von Berufsverbänden ergeben, sucht man nach wie vor durch Bildung gemeinsamer Vertretungskörperschaften verwandter Berufe zu begegnen. Zu diesen Körperschaften gehören die „Departements“ der Eisenbahner, Metallarbeiter und Bauarbeiter, die innerhalb der A. F. of L. gebildet wurden, dann die verschiedenen „Trades Councils“ für einzelne Städte sowie für größere geographische Gebiete.

Literatur.

- Dr. G. Vorberg. Ratschläge für Nervenleidende. 62 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
 Prof. H. Witschandt. Der Alkoholismus als Problem der Volkswirtschaft. 55 S. Ernst Heinrich Moritz, Stuttgart.
 Maurice William. Die soziale Geschichtsauffassung. 265 S. E. Trovitsch u. Sohn, Berlin.
 H. Wobst. Ingenieur und Arbeiter. 45 S. Verlag Quelle u. Meyer, Leipzig.
 — Der Endkampf an der Ruhr. Politische, wirtschaftliche und soziale Betrachtungen. 16 S. Verlag E. Trovitsch u. Sohn, Berlin SW. 48.