

Kalkulation über den Haufen. Ein Bauauftrag, der Gewinn zu versprechen schien, schließt darüber mit Millionenverlusten ab. Der vom Norddeutschen Lloyd der A. G. Weser in Auftrag gegebene Schnelldampfer „Bremen“ wird bei 41 Mill. Mark Kontraktpreis für die Baufirma mit einem Verlust von 4 bis 6 Mill. M. abschließen. Nicht wesentlich anders wird es bei der von Blohm u. Boff gebauten „Europa“ gehen. Der viele Monate währende Werftstreik im Herbst 1928 hat die Verluste der Werften riesig vergrößert, eine Reihe zur Strecke gebracht, andere, wie Schichau, Neptun, können bestenfalls mit Reichszuschüssen noch eine Zeitlang gehalten werden. Englische, holländische, skandinavische Werften sind voll beschäftigt. Bei uns sind Neubaufträge fast gar nicht hereinzubekommen. Erst recht kaum mehr Auslandsaufträge. Sachlieferungs- Reparationsbauten müssen zu so niedrigen Preisen übernommen werden, daß sie keinen Gewinn lassen. In England steht der Lohnindex der Werftarbeiter auf 143; seit Jahren haben keine Lohnerhöhungen mehr stattgefunden. Der Reallohn bleibt dort hinter dem der Vorkriegszeit weit zurück. Bei uns hat er ihn einschließlich der vom Arbeitgeber zu tragenden Soziallasten bei weitem überschritten. Trotz höchster technischer Leistungen, trotz fortgeschrittener bester Ausrüstung unserer Werften verlieren sie die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Ausland. Mutwillig ruiniert eine kurzsichtige egoistische Gewerkschaftspolitik einen der stolzesten Zweige deutschen Gewerbesfleißes. Dabei würde das schnelle Altern der Handelsschiffe infolge des stark verminderten Kohlenverbrauchs der neuesten Konstruktionen*) den Werften reichliche Neubaufträge zuführen, müßte zu vermehrter Arbeitereinstellung führen. Die Gewerkschaftspolitik schafft statt dessen rapid wachsende Arbeitslosigkeit.

Binnenschifffahrt.

Die Binnenschifffahrt hat infolge der abnormen Trockenheit des Sommers und Herbstes 1928 und der viel-

*) Ein vor zehn Jahren gebauter 8000—9000 t Schwergutsdampfer verbraucht je Tag 40 t Steinkohle, ein moderner nur 25 t. In wenigen Jahren hofft man den Kohlenverbrauch auf 15 t herabzudrücken.

monatigen Eisperre des letzten Winters schwere Verluste erlitten, die noch ungemein dadurch verschärft wurden, daß damit ungewöhnlich große Beschädigungen der Schiffskörper verbunden waren. Als spät im März die Schifffahrt wieder aufgenommen werden konnte und die zahlreichen unterwegs eingefrorenen Rähne zur Reparatur an die Werften kamen, nützten deren Arbeiter das dazu aus, unter Androhung sofortigen Streiks eine starke Lohnsteigerung zu erpressen. Da die Einzelschiffer — und sie bilden in der Binnenschifffahrt eine erdrückende Mehrheit — nach der langen Fahrperre die stark erhöhten Kosten natürlich nicht bar bezahlen konnten, kamen auch die Reparaturwerften, die lange Kredite gewähren mußten, in eine überaus schwierige Lage.

Hierbei sei gleich des vielmonatigen Streiks der Schiffer in der deutschen Rheinschifffahrt gedacht, in dem sie erreichten, daß die Jahreslohnkosten auf einem unter deutscher Flagge fahrenden 1200-t-Rahn 9550 RM. betragen, bei einem unter französischer Flagge fahrenden aber nur 7350 RM. Außerdem sind auf französischen und belgischen Schiffen die Soziallasten weit niedriger. Die daraus folgende völlige Unrentabilität der deutschen Rheinschifffahrt führt natürlich dazu, daß ein Fahrzeug nach dem andern in französischen Besitz übergeht bzw. unter fremder Flagge fährt; dabei sind 90 v. H. der Besatzung der französischen Rheinslotte Deutsche; sie beanspruchen in ihr nur 75 v. H. des Lohnes, den sie auf deutschen Fahrzeugen erhalten. Auf den französischen Rheinwerften stellen sich die Löhne verhältnismäßig noch niedriger als auf den deutschen.

Lokomotiv- und Waggonbau.

Trostlos ist die Lage der deutschen Lokomotivindustrie. Die Reichsbahn vergibt nur ein Minimum von Neuaufträgen und besorgt alle Reparaturen in eigenen Werkstätten. Auslandsaufträge sind in Ländern mit eigenem Lokomotivbau überhaupt nicht, in andern gegenüber dem billiger arbeitenden Ausland meist nur zu völlig unlohnenden Preisen