

Der Saar-Bergknappe

Organ des Gewerkvereins christl. Bergarbeiter Deutschlands für das Saargebiet

Erscheint jeden Samstag für die Mitglieder gratis. — Preis für die Jahressubskribenten 5.— Fr. monatlich ohne Postlohn für die Postabonnenten 15.— Fr. vierteljährlich.

Für wirtschaftliche u. geistige Hebung des Bergarbeiterstandes

Geschäftsstelle des „Saar-Bergknappen“: Saarbrücken 2, St. Johanner Straße 40. — Fernsprech-Anschluß: Amt Saarbrücken, Nummer 1330, 1992, 2003, 3194.

Schädlinge in der Arbeiterschaft Einige Bemerkungen

Aus der „vorjorglichen“ Kündigung der Tarife durch den Arbeitgeberverband für die Saarindustrie, ist nunmehr die tatsächliche geworden. Die einzelnen Werke der Schwerindustrie und der weiterverarbeitenden Industrie haben zum 28. Februar sämtliche Stundenlöhne, Akkord- und Prämienvereinbarungen gekündigt. Damit ist die Lage völlig geklärt, denn der Schleier der „Vorjorglichkeit“ ist gefallen. Der Lohnkampf ist in diesem Teil der Saarwirtschaft in das „akute Stadium“ eingetreten.

Leider sind die Arbeiter der hier in Frage stehenden Industriezweige nicht in dem Maße organisiert, wie es in ihrem eigenen Interesse, und dem der ganzen Arbeiterschaft des Saargebietes geboten wäre. Nach Kriegsende gebärdeten sich diese Arbeiter zwar überrational, und waren gerade diese Industriezweige „Experimentierstätten“ der Kommunisten. Als Frucht reifte die

Verletzung des Gewerkschaftsgedankens.

So sieht nun die Arbeiterschaft dem Vorgehen der Industrietarifen wenig gerührt gegenüber. Daran ändern auch die blühigen Artikel der „Arbeiterzeitung“ nichts. Sie hat ihr redlich Teil zur Verletzung des Gewerkschaftsgedankens, somit also auch zur Festigung der Position der Unternehmer beigetragen. Allerdings ist sie von dieser Erkenntnis noch weit entfernt. Sie versucht, die Hauptschuld den Gewerkschaften zuzuschreiben. Täglich klagt sie diese an, sie tämen nicht den Parolen der „Arbeiterzeitung“ und der kommunistischen Partei nach. Was nützt aber das Proklamieren einer „Einheitsfront“, wenn die Mehrzahl der in Frage kommenden Industriearbeiterschaft unorganisiert ist! Für die in Frage kommende Arbeiterschaft gibt es nur eine Lösung: entweder organisiert sie sich in dem Maße, wie das bei den Bergleuten der Fall ist, oder sie bleibt weiterhin dem „eigenen Erweisen“ der Unternehmer ausgeliefert. Das tägliche Toben der „Arbeiterzeitung“ rührt die Unternehmer nicht im Geringsten, weil sie nur mit „realen“ Tatsachen rechnen. Stünde die Arbeiterschaft der Schwerindustrie und der weiterverarbeitenden Industrie stark organisiert heute dem Unternehmertum gegenüber, dann könnte sie ganz anders auftrumpfen als so. Ob sie endlich die richtigen Lehren zieht, und ob man auch anderen Orts erkennt, daß es gewiß nützlicher und verdienstlicher wäre, hier die Arbeiterschaft gewerkschaftlich mehr zu erfassen, als im Bergbau der Gruppenbildung Vorkurs zu leisten?!

In unserem Vaterlande führen die Gewerkschaften wieder einen scharfen Kampf für

die Ermäßigung der Arbeitszeit.

Unter dem Druck der Verhältnisse wurde in allen Industriezweigen die Arbeitszeit verlängert. Deutschland muß ja ganz gewaltige Leistungen nach dem Dawes-Abkommen für die ehemaligen Kriegsgegner aufbringen. Um der daraus erwachsenden Mehrbelastung gerecht zu werden, wurde eine Verlängerung der Arbeitszeit vorgenommen. Nunmehr ist die Lage aber wieder so, daß im Interesse der Arbeiterschaft eine Verkürzung der Arbeitszeit eintreten muß. Die technischen Verbesserungen der Betriebe haben eine Vermehrung der Produktion und eine Minderung der Herstellungskosten im Gefolge. Die sogenannte „Rationalisierung“ legt aber auch menschliche Arbeitskraft, wenn wir diese Bezeichnung mal wählen wollen, brach. So wächst die Zahl der Arbeitslosen in Deutschland. Am 15. Januar d. J. waren 1 833 967 Arbeitslose vorhanden, die Erwerbslosenunterstützung erhielten. Die Zahl der wirklich arbeitslosen Menschen dürfte somit zwei Millionen übersteigen.

Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß durch Kürzung der Arbeitszeit die Zahl der Arbeitslosen eine Minderung erfahren muß. Weiter ist einleuchtend, daß in einer Zeit, wo zwei Millionen Arbeiter ohne Beschäftigung sind, die sogenannte Ueberarbeit von großem Uebel ist. Wir geben zu, daß sie in einem gewissen Ausmaße sich nie vermeiden läßt. Aber so wie heute die Dinge liegen, kann man schon von einem „Ueberschichten-Umwesen“ sprechen. Durch das weitestgehende Ueberschichten-Umwesen wird das Arbeitslosen-Uebel vermehrt. So ist es schon zu verstehen, daß die Gewerkschaften auch einen scharfen Kampf gegen das Ueberschichten-Umwesen führen.

Natürlich suchen die Unternehmer den Gewerkschaften „Dreck unter den Lehm“ zu mischen. Sie lieben die lange Arbeitszeit und fördern die „Ueberarbeit“, wie sie sich auszudrücken belieben. So läßt beispielsweise die „Deutsche Bergwerkszeitung“, das „Handpferd“ der Unternehmerpresse, „Arbeiterstimmen“ paradien, wonach Arbeiter selbst gegen die Einstellung neuer Arbeitskräfte und für Ueberarbeit seien. Woher solche „Arbeiterstimmen“ kommen, ist dem Kenner der Verhältnisse klar: aus dem Lager der Weibsen und Unorganisierten, als deren Schutzpatronin

die genannte Zeitung sich betrachtet. Wie wir auch hieran erkennen, bilden Unorganisierte und Gelbe für die aufrechte Arbeiterschaft eine große Gefahr. Diese Gefahr muß durch Erfassung der Unorganisierten für die Gewerkschaftsbewegung, und durch Zurückdrängung der Gelben beseitigt werden.

Auf den Saargruben „blüht“ zur Zeit auch das Ueberschichten-Umwesen.

Es soll Leute geben, die im Monat bis zu vierzig Schichten (!!) verfahren. Wie schon im vorstehenden Abschnitt betont, läßt es sich nicht vermeiden, daß wegen der Betriebssicherheit und zur Vornahme wichtiger Reparaturen einige Ueberschichten verfahren werden müssen. Was aber zur Zeit in „Uebung“ ist, muß entschieden verurteilt werden. Wer über das normale Maß hinaus Schichten verfährt, schädigt doch seine Gesundheit und somit seine Familie; daneben gefährdet er aber auch die bestehende Arbeitszeit. Er widerlegt ja durch sein Verhalten die Gründe, die für die verkürzte Arbeitszeit ins Feld geführt werden. Wer sich und seinem Stande dienen will, muß das Ueberschichten-Umwesen bekämpfen.

Die Wlagen des Schleppers

Worte zur Aufrüttelung der Verantwortlichen

Jeder Stand schätze seine Jugend,
Denn sie ist ein heilig Gut!
Läß die Jugend nimmer dir verderben,
Sie ist deines Standes Blut!

Die Jugend des Bergmannsstandes bildet die Schlepplerklasse. Und diese Klasse ist eine der wichtigsten im Bergbau, und zwar in zweierlei Beziehung: einmal und zunächst leistet sie eine der bedeutendsten und meistens auch der körperlich schwersten Arbeiten,

die Förderarbeit,

von deren flottem und regelmäßigem Verlauf der Lohn der ganzen Kameradschaft abhängig ist; dann aber auch sind zweitens die Schlepplerjahre die Lehr- und Ausbildungsjahre des zukünftigen Vollbauers, des fertigen Bergmannes, in denen der junge Kamerad sich alle die körperlichen und geistigen Fertigkeiten und Fähigkeiten aneignet, die ihm später als Bergmann notwendig und nützlich sind.

Ueber diesen letzteren Punkt wollen wir heute nicht reden, wir behalten uns diesen für demnächst vor, und wollen heute den ersteren, die Förderarbeit betrachten und zwar nur insoweit, als diese ohnehin schwere Arbeit von einer Reihe von Beschwerden und Wlagen begleitet ist, die meistens auf Verständnislosigkeit, Gleichgültigkeit und Nachlässigkeit der Verwaltung, manchmal aber auch der älteren Kameraden zurückzuführen sind.

Der Förderwagen

ist das Hauptarbeitsgerät des Schleppers. Von der Beschaffenheit und dem Zustand der Förderwagen hängt mancher unnützer Kräfteverbrauch, mancher Kerner und Ueberdruß des Schleppers ab. Charakteristisch und bezeichnend sind ja die Aufschriften, die vielfach im Ingrimm oder Galgenhumor von Schlepplerhand mit Kreide geschrieben von den Förderwagenkasten wie herbede Stoffeuser schreiben: „Schleppertob“, „Mörder meiner Jugend“, „Keumörder“, „Loimacher“ und andere mehr oder weniger derbe Bezeichnungen.

Den Förderwagen hatten vielfach schon Konstruktionsmängel an, d. h. die Rücksichtnahme auf die Dauerhaftigkeit der Wagen und Schaffung eines möglichst großen und vorteilhaften (für die Verwaltung) Laderaumes, läßt häufig die Rücksicht auf die leichte Handhabung des Wagens übersehen.

Zum Bau von hölzernen Wagen sollten nur leichtere Holzarten verwendet werden, die nicht übermäßig durch Eisenbeschlag beschwert werden dürfen. Die Vorteile, die die Eisenblechwagen in man-

cher Hinsicht bieten, werden ebenfalls durch übermäßige Schwere des Materials meist wieder aufgehoben. Die Radsätze können bei gutem Material eine Gewichtserleichterung erfahren. Dieselben müssen mit guten Schmierstoffen versehen sein. Schrauben oder Klebenlöse an den Wagenaußenflächen sollen versenkt oder abgerundet sein. Die Wagenkopfen sollen mit versenkten Handgriffen versehen sein. Auf praktische und vorteilhafte Anbringung der Einhebevorrichtungen ist besonderer Wert zu legen.

Was nützt aber die beste Wagenkonstruktion, wenn die durch den Betrieb abgenutzten und beschädigten Wagen nicht aus dem Betrieb herausgezogen, repariert und in gutem Stand gehalten werden!

Einer der wichtigsten hierbei zu beachtenden Punkte ist

das Schmieren der Wagen.

Wenn schon ein altes Bauernsprichwort die einfache Weisheit verkündet: „Wer gut schmirt, der gut fährt“ (fährt), wo es sich um Fuhrwerk handelt, das von Zugtieren bewegt wird, wie viel mehr trifft dies auf die Grubenwagen, die von Menschenkräften bewältigt werden müssen, zu. Wie sieht's da aber meistens heute aus?! Vielfach geben die Wagenräder und Achsen bei der Bewegung einen quetschenden, knirschenden Laut von sich, weil sie oft tage- ja wochenlang jeglichen Schmiermaterials entbehren. Und der arme Schleppler leuchtet mit hervorquellenden Augen hinter diesen „Mördern“ her und sucht sie unter Anwendung seiner ganzen Körperkräfte fortzubewegen. Hier liegt

die Schuld an der Verwaltung.

denn entweder sind die Radsätze und Blöcken nicht so konstruiert, daß sie das Schmiermaterial genügend aufnehmen und halten, oder was noch öfter der Fall ist, daß das Schmiermaterial verfliehet oder vernachlässigt wird. Wie wir hören, wird auf manchen Gruben das Wagen schmieren äußerst mangelhaft betrieben und vernachlässigt. Dies zeugt von einer Kurzsichtigkeit und Verständnislosigkeit der Verwaltung, die doch wissen müßte, daß die Untertassung dieser, beim ersten Blick untergeordnet scheinenden Arbeit keine Ersparnis ist, sondern

auf Kosten der Förderleistung

und unnötigen Verschleiß der jungen Arbeitskräfte geht. Dasselbe gilt von den Wagenreparaturen, soweit die Radsätze (Räder und Achsen) in Frage kommen.

Häufig werden im Betrieb die Räder in der Weise beschädigt, daß Teile des Spurringes abspringen; naturgemäß neigen solche Wagen beim

Transport ständig zum Entgleisen, und oftmals muß der Schlepper den Wagen wieder einheben und sich daran „verstruppen“, bis er ihn der Hauptförderung übergibt, wo er ebenfalls manche Störungen hervorruft. Solche Wagenräder müssen über Tage sofort durch neue ersetzt werden. Nur so ist der Zustand zu vermeiden, der vorgehend geschildert ist.

Die Achsen werden häufig durch Auflaufen der Wagen nach oben gebogen, namentlich wenn sie aus schlechtem Material hergestellt sind. Dadurch schleifen die Räder am Höchststand ihres Umfangs am Wagengestänge, was scharf drehend wirkt, während sie am Tiefland eine zu große Spurweite haben, was

dauernde Entgleisungen zur Folge

hat. Der Transport eines einzigen solchen Wagens nützt die Schlepperkraft oft mehr ab, als eine halbe normale Schichtleistung. Auch diese Wagen, die bei einiger Aufmerksamkeit leicht herauszufinden sind, und die meistens auch schon von den Schleppern gekennzeichnet werden, müssen sofort der Reparatur zugeführt werden. An manchen Förderwagen klebt eine Menge unnötigen Schlepperschweißes.

Die Förderstrecke

ist der Hauptarbeitsraum des Schleppers, und ihr Zustand kann in mancherlei Beziehung dem Schlepper sein junges Bergmannsleben unnötig verkürzen. Was den Ausbau der Förderstrecken betrifft, so soll derselbe dauernd in gutem Zustand gehalten werden, damit der Schlepper, der die Strecke hinter seinem Wagen mit gefentem Blick und in lebhaftem Tempo passiert, nicht Gefahr läuft, durch brechende Hölzer und nachstürzende Gesteinmassen verletzt zu werden. Namentlich dürfen auch Förderwagen nicht an dem Ausbau streifen oder anstoßen, denn gerade diese Hemmnisse bereiten dem Schlepper eine unnütze Qual.

Die Verwaltung muß

auf guten Ausbau der Förderstrecke

und auf gute Unterhaltung größten Wert legen. Aber gerade in der Hinsicht liegt so manches noch im Argen. Die Förderstrecken werden oft recht stiefmütterlich behandelt und befinden sich oft in einem geradezu erschreckenden Zustande. Aber auch die Hauer müssen den Streckenausbau ständig im Auge behalten und bei Mängeln die Verwaltung immer wieder darauf hinweisen.

Die Verlagerung des Gestänges

In den Förderstrecken und eine dauernd gute Instandhaltung ist auch ein wichtiger Punkt, dem Schlepper sein schweres Los zu erleichtern. Beim Verlagern des Gestänges spielt zunächst das Auffahren der Strecke in der horizontalen (söhligen) oder wenig ansteigenden, aber gleichmäßigen Richtung eine große Rolle. Es dürfen nicht unnötige Senkungen oder Steigungen entstehen. Die Auflageschwellen des Gestänges muß genügend breit ausgefahren werden, daß Raum für stabile Unterlagschwellen frei wird. Hier ist es Sache der Verwaltung, nicht durch zu knappe Gebindestellung eine ordnungsgemäße Streckenherstellung, unmöglich zu machen.

Das zu verlagernde Schienenmaterial

soll in gutem Zustande und nicht von zu schwachem Profil sein. Wenn auch das Schienenmaterial keineswegs neu sein muß, so dürfen aber andererseits zuviel abgefahrene, oder durch Rost geschwächte Schienen und namentlich solche, die an den „Stößen“ nicht einwandfrei sind, nicht zur Verwendung kommen. Das Gestänge muß auf guten Unterlagschwellen (Grundsohlen, Steg) und nicht auf Rundhölzern (Pfeilerholz, Verzugspfähle) aufgenagelt werden. Die Verwaltung muß das geeignete Material zu diesem Zwecke an die Hand geben. (Dies gilt auch von den Schlenkern, die nicht durch Wiederverwendung ungeeignet, krumm und verbraucht sein dürfen.)

Unnötige Krümmungen des Gestänges, sowie winkeliges Aneinanderstoßen der Schienenstöße (sogenannte Knicken), müssen vermieden werden. In letzterem Falle müssen die Schienen regelmäßig gebogen werden. Das Gestängeverlagern muß durch die Hauer mit der nötigen Sorgfalt vorgenommen werden; denn von dem guten Zustand des Gestänges ist die gute Förderleistung unter gleichzeitiger Schonung des Schleppers abhängig. Jedoch gilt auch hier das schon vorhin Gesagte, der Hauer darf nicht

durch zu knappe Gebinde

gezwungen sein, das Gestänge nach dem sogenannten „Hoppla-Hopp-System“ hinzuwerfen.

Beschädigungen des Gestänges in der Förderstrecke, z. B. durch „Sohlwerfen“ oder Zusammenbrüchen der „Stöße“ müssen möglichst gleich in Ordnung gebracht werden, damit der Schlepper sich nicht erst Tage oder gar Wochen lang dort abradern muß. Es muß noch betont werden, daß die Ausführung derartiger Reparaturen Sache der Grubenverwaltung ist und nicht mit der gefäuligen Redensart abgetan werden darf: „Das liegt alles im Gebinde!“ Daselbe gilt von sogenannten „Wasserläden“ (Bildung von Wasserlächen und Tümpeln) in der Förderstrecke. Durch das ständige Hin- und Herlaufen durch diese Pfützen wird

die Gesundheit des Schleppers

in der empfindlichsten Weise gefährdet, weshalb auf

die schnellste Beseitigung der Pfützen hingearbeitet werden muß.

Die Bewetterung in den Förderstrecken

läßt auch in sehr vielen Fällen zu wünschen übrig. So daß besonders in längeren Strecken eine geradezu fast unerträgliche Temperatur und eine äußerst matte Luft brüht. Da der Hauptweiterstrom an den Arbeitsstößen hochgeleitet wird, stagniert derselbe in den langen Förderstrecken (namentlich im Strebbau). Es muß hier durch Zuleitung genügender Weitermengen und geeignete Drosselungen auch für die Bewetterung der Förderstrecken gesorgt werden. (Eine Besserung in dieser Beziehung hat das Stoßbaufsystem gebracht.) Daß eine

unpraktische Anordnung der Wetterlüren

in den Förderstrecken ebenfalls für den Schlepper zur Plage werden kann, wurde vor einiger Zeit im Saarbergknappen eingehend beleuchtet. Auch wurde auf

eine genügende Sicherung der gefährlichen Ladeeide hingewiesen, an der schon mancher Schlepper zu Schaden kam.

Es soll noch darauf hingewiesen werden, daß da, wo das Kohlen- oder Bergematerial nicht mit der Kutsche, sondern mit der Schaufel geladen wird, durch geeignete Unterlagen, Böhlen, Platten (sogenannte Friische) viel zur Erleichterung der Schlepperarbeit, unter gleichzeitiger Leistungsverbesserung getan werden kann.

Zum Schluß sei noch betont, daß der Hauer im Schlepper den jungen Kameraden

sehen muß, den er in kameradschaftlichem Geiste erziehen und unterstützen muß, dem er körperlich und geistig ein Förderer sein soll, wie andererseits der junge Kamerad sich durch Höflichkeit, Fleiß und ordentliches Betragen dieses Vertrauens würdig erzeigen soll. R r.

Werksgemeinschaft

Dieses Wort begegnet uns heute sehr oft. Besonders viel ist es in der deutschen Unternehmer- und Gewerkschaftspresse zu finden. Die Unternehmerpresse steht allerdings zu diesem Worte in ganz anderem Verhältnis wie die Gewerkschaftspresse. Das ist verständlich, wenn man weiß, daß die Unternehmer mit Hilfe von Werksgemeinschaften die Gewerkschaftsbewegung zurückdrängen und schließlich erledigen wollen. Damit auch wir uns klar werden über das, was mit der Werksgemeinschaftsbewegung zusammenhängt, bringen wir nachstehend einen grundsätzlichen Artikel unseres Zentralblattes, der sich eingehend mit der Frage der Werksgemeinschaft befaßt. Ihr Wesen und ihr Ziel zeigt und die Stellungnahme der christlichen Gewerkschaften zu ihr klar abgrenzt. Diesen Artikel empfehlen wir dem besonderen Studium unserer Vorstandsmitglieder und Vertrauensmänner, damit sie sich ein klares Bild über die Bestrebungen machen können, die im deutschen Unternehmerlager herrschen.

In den letzten Jahren ist über Volksgemeinschaft und Arbeitsgemeinschaft sehr viel geredet und geschrieben worden. Jetzt ist die Werksgemeinschaft in manchen Kreisen das sozialpolitische A und O.

Die Beziehungen der Menschen untereinander sind ungleichmäßiger und weniger gegenseitlich, wenn Gemeinschaftsgefehlungen vorhanden sind. Ohne Gemeinschaftsgefehlungen lehnen sich Endes rein formale Einrichtungen auch nicht zum Ziel. Gewiß können auch äußere Einrichtungen der Ausdruck wahrer Gemeinschaftsgefehlungen sein oder eine solche Gemeinschaftsgefehlungen fördern. Die christlich-nationale Gewerkschaftsbewegung hat z. B. an dem Gedanken der Arbeitsgemeinschaft unermüdet festgehalten und hat bedauert, daß die Zentralarbeitsgemeinschaft, als die soziale Reaktion sich verfiel, der Auflösung verfiel. Letzten Endes ist aber auch der Arbeitsgemeinschaftsgedanke zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern — hoffentlich nicht für immer — daran gescheitert, daß die gefinnungsmäßige Untermauerung fehlte.

Wie stehen wir nun zur Werksgemeinschaft?

Die christliche Gewerkschaftsbewegung hat den Werksgemeinschaftsgedanken, wie er von denen, die am meisten darüber schreiben und reden, im Sinne gefaßt wird, immer entschieden bekämpft. Dieser Kampf ist um die wohlverstandenen Interessen der Arbeiterschaft eine zwingende Notwendigkeit. Damit ist aber nicht gesagt, daß unsere Bewegung von vornherein jede Gemeinschaft zwischen den Werkgebern und den Arbeitern eines Werkes verwerft. So etwas wäre widersinnig. Entscheidend für unsere Haltung ist, daß das, was heute an Werksgemeinschaft gepriesen und propagiert wird, alles andere zum Ziele hat, als eine wirkliche Werksgemeinschaft, die wir vom Standpunkt unserer grundsätzlichen Einstellung aus bejahen müssen.

Die lauteste Ausrufe nach Werksgemeinschaft ist die gelbe, wirtschaftsrechtliche Bewegung. Da die Gelder abhängige und unfreie Gebilde sind, kompromittieren sie von vornherein jede Gemeinschaftsarbeit in Werken. Die Wirtschaftsrechtlichen lehnen es ab, überhaupt Werksgemeinschaften zu sein, und folgern den Werksgemeinschaftsgedanken aus einem falschen Gemeinschaftsbegriff heraus. Es gibt gewiß sehr wichtige gemeinsame Interessen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Es wäre aber töricht, den natürlichen Gegensatz, der insbesondere in der

Festmessung des Anteils an dem Produktionsergebnis

zum Ausdruck kommt, zu verneinen. Aufgabe der Gewerkschaften — deren Name schon die Zusammenhänge mit dem Werk und dem Gewerke erkennen läßt — ist nicht allein die Vertretung der Arbeiterinteressen bei diesem Gegensatzlichen, sondern die Wahrung der in Werk und Wirtschaft gegebenen Arbeiterinteressen überhaupt. Weil das, was heute an Werksgemeinschaft gefordert wird, meist aus einer falschen, die realen Verhältnisse entweder verkennenden oder bewußt zum Nachteil der schwächeren Arbeitnehmer benutzenden Einstellung heraus geschieht, kommt die Erörterung über den Werksgemeinschaftsgedanken aus dem Negativen nicht heraus.

Es wurde bereits betont, daß die christlichen Gewerkschaften eine Gemeinschaftsarbeit im Betrieb nicht grundsätzlich ablehnen. Auch Betrieb und Werk leben in gewissem Sinne ein Eigenes. Je größer die Werke sind, um so mehr tritt das in die Erscheinung. Trotz Zusammenhänge, Parteilichkeit und Vertuschung suchen die einzelnen Werke durch besondere Einrichtungen eine gewisse Abgeschlossenheit und Unabhängigkeit in dieser oder jener Form zu erreichen. Auch muß zugegeben werden, daß es in der Arbeiterschaft einen gewissen Werkstolz gibt. Man braucht nur an die früheren Kruppischen Werke u. a. zu erinnern. Die ganze Tätigkeit der Betriebsräte wurzelt im Werk. Das könnte noch viel stärker der Fall sein, wenn nicht so

zahlreiche Arbeitgeber den Betriebsräten die Ausübung ihres Amtes so schwer machen würden.

Es läge auch im Interesse der Arbeitgeber, wenn sie den Betriebsräten die Möglichkeit gäben, den im Betriebsratgesetz umschriebenen wirtschaftlichen Aufgaben besser gerecht werden zu können. Durch die Schuld der Arbeitgeber bleibt die Tätigkeit der Betriebsräte vielfach nur allein auf die sozialen Aufgaben beschränkt. Ein des Betriebsratwesens soll aber sein, daß die Betriebsräte den Arbeitgeber in der Erfüllung der Betriebszwecke unterstützen. Sie sollen, wie es im Gesetz heißt, für einen möglichst hohen Stand und für möglichste Wirtschaftlichkeit der Betriebsleistungen sorgen, bei neuen Betriebsmethoden fördernd mitwirken usw. Es liegen also im Betriebsratgesetz außerordentlich starke Ansprüche für eine fruchtbare Gemeinschaftsarbeit im Betriebe. Daß diese Gemeinschaftsarbeit nicht zum Ausdruck kommt, liegt wohl im wesentlichen mit an der Einstellung der Arbeitgeber gegenüber den Betriebsräten.

Auch gegen andere Formen der Gemeinschaftsarbeit im Werk sträuben sich die christlichen Gewerkschaften nicht grundsätzlich Voraussetzung für die Förderung solcher Bestrebungen ist aber, daß solche Gemeinschaftsformen

die persönliche Freiheit des einzelnen Arbeiters

nicht beeinträchtigen und daß sie den Blick der Arbeiter für notwendige weitere Aufgaben nicht zu trüben versuchen. Der Arbeiter ist nicht nur Werksangehöriger, sondern auch Gemeinschaftsmitglied in Staat und Staat. Die Freiheit der Arbeiter zur gewerkschaftlichen Koalition darf nicht unterbunden werden. Es muß im Gegenteil die Mitwirkung der Gewerkschaften bei einer Reihe von Werksangelegenheiten (z. B. bei den Lehrwerkstätten, psychotechnischen Prüfungen usw.) verlangt werden.

So sehr also unsere Bewegung einer auf wirklicher Gemeinschaftsgefehlung beruhenden, dem Gedanken der Standes- und Volksgemeinschaft nicht abträglichen Gemeinschaftsarbeit im Betrieb fördernd gegenübersteht, muß sie doch jeder Ueberspannung des Werks- und Betriebsgedankens entgegenzutreten. Die den Werksgemeinschaftsgedanken einseitig zuspitzen, reden einer Ueberwindung des Wort, die dem Volksgemeinschaftsgedanken wie auch einer sinnvollen Wirtschaftspolitik abträglich ist. Der überspannte Werksgemeinschaftsgedanke behandelt das Werk als das Uebergeordnete und das Höchste im Arbeitsleben, als etwas, das eine vom Gesamtgewerbe und Gesamtwirtschaftsleben losgelöste Existenz führt. Wir leben in diesem Zusammenhang davon ab, daß auch der dann unvermeidliche Werksegoismus und Werkspartikularismus einen Schnitt durch die allgemein-solidaristische Grundlage, auf der letzten Endes die Wirtschaft — und auch die Gewerkschaftsbewegung — beruht, macht.

Der Gemeinschaftsgedanke in seiner Gesamtheit

ist für uns leitend. Die Solidarität im Werk ist daraus nur ein Abschnitt. Unendlich höher wie der Werksgedanke steht die christliche Berufsauffassung. In diesem Sinne ist der Berufsgedanke das Primäre. Der Beruf steht auch dem einzelnen Arbeiter näher wie das Werk; er wechselt seltener wie der Betrieb und begleitet den Menschen normalerweise von der Wiege bis zum Grabe. Im Berufsgedanken kann die Idee der wichtigen Funktionen, die jeder in Dienste der Gesamtheit ausübt, erfährt werden. Der Beruf ist nach unserer grundsätzlichen Einstellung eine von Gott gegebene Aufgabe. Es kommt darauf an, die richtige Synthese zwischen Werk und Beruf, wobei der Beruf das Primäre bleibt, zu finden.

Eine Ueberspannung des Werksgedankens hat große Gefahren. Es soll hier in diesem Zusammenhang auf die Bestrebungen der Arbeitshilfen Lehrwerkstätten nicht eingegangen werden. Stimmgemäß gilt von ihnen dasselbe. Verstärkt wird unsere Ablehnung ihnen gegenüber nicht allein aus berufspolitischen Erwägungen, sondern auch aus dem Gesichtspunkt heraus, daß in diesen Lehrwerkstätten die Lehrlinge höchstens dem Einfluß der Familie und anderer Gemeinschaftsorgane entzogen werden und auch die kulturelle und weltanschauliche Erziehung in das Werk hineinverlegt wird. Wir bekennen uns zum Gemeinschaftsgedanken, der organisches Leben befaßt und der jedem Gemeinschaftsorgan seine besondere Aufgabe zuweist. Eine Ueberspannung der Aufgaben des Werkes muß zu einer Zerstückelung wirklichen Gemeinschaftslebens führen. Die Gemeinschaft im Werk darf dem Arbeiter keine Fesseln anlegen, die ihm unmöglich machen, auch anderen Gemeinschaftsaufgaben nach dem Maße seiner Persönlichkeitsentwicklung gerecht zu werden. Eine sittliche Gemeinschaft im Werk wird den Arbeiter und seine wirtschaftliche Standesvertretung als gleichberechtigt betrachten und in seiner Gesamtheit wirken, die allen Gliedern der Wirtschaft und des Volkes positiv dienen will.

Von solchen Gedankengängen sind leider die geschäftigen Propagandisten des einseitigen Werksgedankens unendlich weit entfernt.