

# Produktivitätsabfall und Arbeiterwechsel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **66 (1948)**

Heft 28

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-56758>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

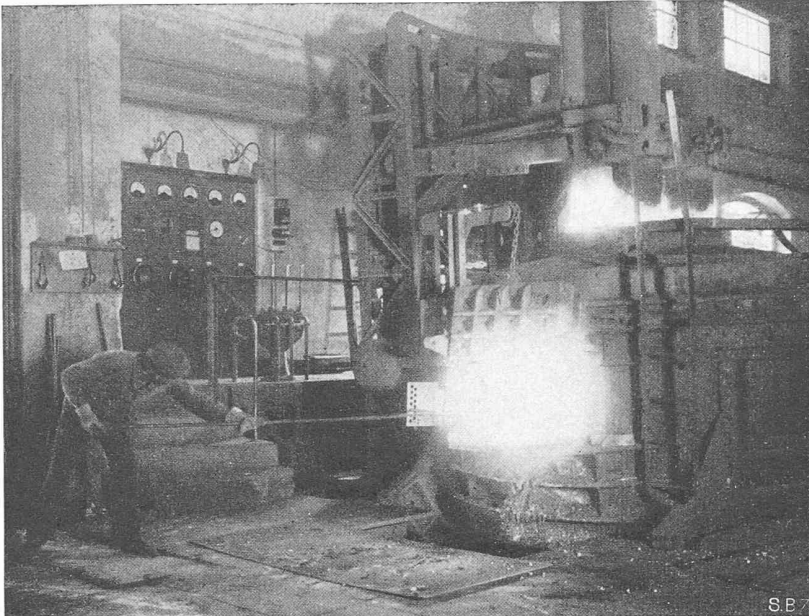


Bild 9. Der Ofen vom Jahre 1926 beim Abschlacken

Vollast den jeweiligen Erfordernissen rasch anzupassen und ermöglichen dadurch einen ruhigen Betrieb.

Die ursprüngliche Ofenkonstruktion aus den Jahren 1907 bis 1908 darf grundsätzlich als zweckmässig bezeichnet werden. Dies gilt namentlich von der Form und den Abmessungen der Ofenwanne, von der Kippvorrichtung, von der Elektroden-Aufhängung am kippbaren Ofenkörper, sowie von den mechanischen Reguliervorrichtungen. Die konstruktive Durchbildung aller dieser Bauelemente wurden von den späteren Konstrukteuren im wesentlichen übernommen. Die Wechselwanne und die Vorrichtung zur mechanischen Beschickung stellen Ergänzungen dar, die am Prinzip selber nichts ändern.

Der Energieverbrauch zum Schmelzen einer Tonne Stahl konnte seit 1908 auf ungefähr die Hälfte abgesenkt werden. Die Mehrverluste gegenüber heute verteilen sich zu ungefähr 20 % auf die Umformung der elektrischen Energie, für die damals noch eine rotierende Gruppe verwendet werden musste; zu 20 % auf den grossen Abbrand der feuerfesten Auskleidungen, den Verlust in den Elektroden infolge ihrer schlechten elektrischen Leitfähigkeit, den Wärmeverlusten durch die Undichtheiten namentlich bei den Elektrodeneinführungen sowie den grossen im Kühlwasser weggeführten Wärmemengen, die sich zum Schutz der Elektroden und der Ofen-

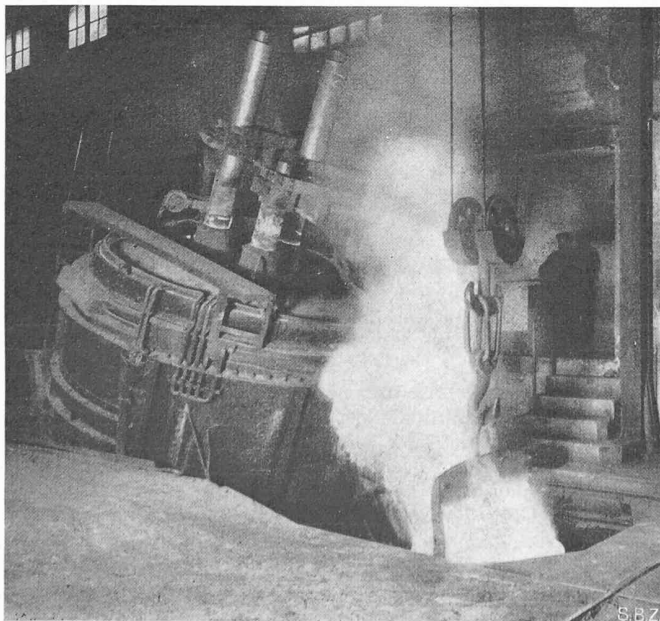


Bild 11. Der selbe Ofen wie Bild 10 beim Giessen

konstruktion als nötig erwiesen. Den grössten Verlust (rd. 50 %) bildete die Wärmeabstrahlung. Bei der nach heutigen Begriffen durchaus ungenügenden Generatorenleistung von nur 300 kW für einen Ofen von 1,5 bis 2 t Fassungsvermögen erforderte das Einschmelzen einer Charge 10 bis 12 Stunden. Mit den heutigen Einrichtungen können in der selben Zeit drei bis vier Chargen eingeschmolzen werden. Im gleichen Verhältnis verringern sich naturgemäss die Abstrahlverluste pro Charge.

Die Entwicklung des Lichtbogenofens dürfte heute als abgeschlossen betrachtet werden. Der wirtschaftlich denkende Ingenieur darf sich jedoch mit dem erreichten Wärme-Nutzeffekt von rd. 50 bis 60 % nicht begnügen. Die Hochfrequenz weist diesbezüglich neue Wege. Sie zu beschreiten und auszubauen ist die Aufgabe für die kommenden Jahre.

## Produktivitätsabfall und Arbeiterwechsel

DK 331.126

In der Zeitschrift «Industrielle Organisation», 1948, Nr. 3, vermittelt Dipl.-Ing. T. Traube, Zürich, bemerkenswerte Beobachtungen aus USA und zieht Schlüsse auf unsere Verhältnisse. Dar-

nach hat die individuelle Leistung der Industriearbeiter in den letzten Jahren sehr stark abgenommen; nach einem Beispiel aus der amerikanischen Automobilindustrie erreichte die Abnahme um 34 % (Montage von Kühlern) bis 43 % (Herstellen von Zylindern). Als Gründe für diese Erscheinung werden angeführt das Fehlen des Ansporns durch den Krieg, der hohe Leistungen zur nationalen Pflicht und Notwendigkeit werden liess; die zahlreichen neuen Arbeitskräfte mit nur ungenügender oder einseitiger Fachausbildung; zu wenig erfahrene Kräfte für administrative Arbeiten und für den Werkzeugbau, sowie Störungen im Materialfluss. Amerikanische Industrielle sehen den Hauptgrund des Leistungsrückganges in einem Nachlassen des Berufsstolzes und des Interesses an der Arbeit, hervorgerufen durch die Lohnnivellierungstendenzen, durch die die persönlichen Qualitäten des Arbeitnehmers nicht mehr die gebührende Würdigung erfahren; sowie durch die Befürchtung schärferer Rationalisierungsmassnahmen und eventueller Entlassungen als Folge der Lohnerhöhungen.

Der Arbeiterwechsel in USA war im Krieg sehr gross. Acht Firmen der Flugzeugindustrie stellten 1943 zusammen 150 000 neue Arbeiter und Arbeiterinnen ein. Davon waren ein Jahr später nur noch 20 000 in ihren Stellungen. Von den Ausgetretenen verliessen 42,7 % ihre Stelle aus persönlichen Gründen (Heirat, Rückkehr nach Hause, bessere Stellung), 18,1 % wegen unbefriedigender Arbeitsbedingungen, 17,9 % wegen Rekrutierung, 13,5 % aus Gesundheitsrücksichten, 3,6 % wegen unbefriedigenden Lebensbedingungen am Arbeitsort und 7,1 % infolge Entlassung seitens der Firma (hauptsächlich wegen Zuspätkommens). Dieser grosse Wechsel verursacht der Betriebsleitung grösste Erschwerungen; er wirkt sich u. a. auch in grösserem Materialverschleiss aus.

Es trifft ohne Zweifel zu, dass die innere Einstellung zur Arbeit und zum Betrieb die Produktivität entscheidend beeinflussen. Je höher die Produktivität, also das Verhältnis der Leistungen zu den Aufwendungen — zu denen auch die Löhne gehören — desto höher das zwischen allen Teilen aufzuspalte Ergebnis. Dieses Ergebnis kann nur bei guter Zusammenarbeit befriedigen.

Die hier skizzierten, an sich ohne Zweifel zutreffenden Feststellungen des Autors bedürfen einer Ergänzung: Nicht die Produktivität in oben angeführtem Sinn ist Endzweck eines industriellen Unternehmens, sondern dass es als Glied eines grösseren Wirtschaftsorganismus den Menschen in Wahrheit diene. Dazu gehört nicht nur das wirtschaftliche Lösen technischer Aufgaben, z. B. eine rationelle Güterproduktion, sondern ebenso sehr, dass die dabei beteiligten Menschen aller Stufen eine ihrer Berufung gemässe Tätigkeit entfalten können und für ihren Einsatz die Wertschätzung ihrer Vorgesetzten empfangen. Solange wir nur mit einem Faktor Mensch rechnen, den wir gleichrangig mit andern das Betriebsergebnis beeinflussenden Grössen in die wirtschaftliche

Kalkulation einführen, mögen wir als mehr oder weniger kluge Wirtschaftler scheinbare Erfolge erzielen, aber wir lösen damit nicht unsere primäre Aufgabe, die uns als Menschen und Vorgesetzte unseren Mitmenschen gegenüber aufgetragen ist, und wir werden so mitverantwortlich für das Ueberhandnehmen wirtschaftsfeindlicher Tendenzen.

## Das Schicksal der Reschen-Scheideck-Bahn

DK 625.1(436)

Im ersten Weltkriege wurden zur Versorgung der österreichischen Südfrent mehrere Bahnlinien gebaut, bei denen es sich allerdings bloss um Stichbahnen handelte<sup>1)</sup>. Erst die zu Ende 1917 begonnene Reschen-Scheideck-Bahn hätte auch eine Rolle im europäischen Verkehr gespielt, da sie eine neue Ueberschienenung des Alpenwalles in der Lücke zwischen Brenner und Gotthard gebildet hätte. Damit wäre Südtirol nicht allein eine zweite Verbindung mit Nordtirol gegeben, sondern seinen weltbekannteren Kurorten auch ein näherer Weg nach dem Westen Europas geöffnet worden. Darüber hinaus bestanden auch Pläne einer Fortsetzung über den Fernpass nach Norden (Garmisch-München) und mittels einer Durchbrechung des Ortlermassivs nach Süden, um dergestalt eine neue Verbindung von Süddeutschland nach Genua zu schaffen<sup>2)</sup>. Gleichzeitig sollte durch eine Abzweigung inntalaufwärts der Anschluss an das Rhätische Bahnnetz erreicht werden.

In der kurzen Zeit bis zum Zusammenbruch der Mittelmächte war es aber nicht mehr möglich, die technisch ausserordentlich schwierige Linie fertig zu stellen. Nach dem Kriege war infolge der Abtretung des Südtirols auf österreichischer Seite das Interesse an diesem Bahnbau erloschen, so dass das begonnene Werk unvollendet blieb. Der zweite Weltkrieg liess Tirol zunächst abseits von allen strategischen Interessen liegen; erst die Landung der Alliierten in Italien und der Austritt Badoglios aus dem Achsenbündnis schuf eine ähnliche Lage wie 1915 und liess den schleunigen Ausbau dieses Verkehrsweges als Nachschub- und Rochadelinie innerhalb der «Alpenfestung» geboten erscheinen. Hatte sich Oesterreich 1917 immerhin noch zugetraut, eine Vollbahn auf Grund älterer, sorgfältiger Planungen zu beginnen, so konnte es sich 1944 nur mehr um ein Provisorium handeln; bloss von Landeck bis Pfunds sollte eine Vollspurbahn — teilweise auch mehr feldmässiger Bauart — unter tunlichster Benützung der alten Trasse erstellt werden. Der überaus schwierige Anstieg durch die Finsternmünzschlucht auf die Passhöhe hingegen sollte durch eine leistungsfähige, vierspurige Luftseilbahn und ausserdem durch einen Trolleybusbetrieb auf der hiefür an sich durchaus geeigneten, ausgezeichneten Kunststrasse ersetzt werden. Auf der langgestreckten Passhöhe und am Südabstieg nach Mals waren 1918 Bauarbeiten noch kaum begonnen worden; zwecks leichteren Anschmiegens an das Gelände sollte daher auch hier auf die Vollspur verzichtet werden.

Der Mangel an Bau- und Hilfsstoffen und die Kürze der Zeit bis zu dem sich schon abzeichnenden Zusammenbruch hatten diesmal noch weniger als 1918 Leistungen erlaubt, die für den endgültigen Ausbau einen Fortschritt bedeutet hätten. Das Bauziel wurde nicht mehr erreicht, und wieder stellt sich die Frage, was mit dem Torso zu geschehen habe. Seit 1918 haben sich Wirtschaft und Fremdenverkehr des tirolischen Oberinntals wesentlich entwickelt, so dass heute auch der Bau einer Stichbahn von Landeck bis etwa Pfunds schon sinnvoll erschiene. Das Abkommen zwischen Italien und Oesterreich lässt aber auch eine Verdichtung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Nord- und Südtirol erhoffen, die durch einen Ausbau der Reschenbahn gefördert würden.

Seit 1918 ist in der Schweiz durch Vollendung der Furka-Oberalp-Bahn ein durchgehender Schmalspurstrang vom Wallis bis ins Unterengadin entstanden, der jedoch dort blind endigt. Eine Fortsetzung zu den Fremdenverkehrsgebieten des Ar-



Ferrara, Palazzo dei Diamanti (Inneres schwer beschädigt)

bergs, der Oetztaler Alpen und nach Innsbruck könnte beiden Teilen Vorteile bringen. Darüber hinaus besteht aber auch ein «Eckverkehr» Südtirol-Schweiz, dem man seinerzeit z. B. durch das Projekt einer Ofenpassbahn entsprechen wollte; die Reschenbahn mit einer Abzweigung nach Schuls vermöchte ihm aber ebensogut oder noch besser zu dienen.

Die Ostalpen werden von zwei grossen Längstalfurchen je im Norden und im Süden des Hauptkammes durchzogen; die nördliche Walensee-Arlberg-Inntal-Salzachtal wird von der Hauptlinie Zürich-Wien benützt; die den südlichen Längstalg Drau-Rienz-Eisacktal-Vinschgau durchziehende Bahnlinie endigt jedoch derzeit genau so stumpf im Westen (bei Mals), wie die schweizerische Alpenlängsbahn im Osten (in Schuls). Die Reschenbahn mit der Abzweigung nach Schuls würde beide miteinander verknüpfen. Anstatt einen neuen Weg für den Verkehr quer über die Alpen zu bilden, für welche Rolle der Reschenbahn aber doch manche Voraussetzungen fehlen, bestünde dann ihre Bedeutung in ihrer Funktion als Mittelglied einer inneralpiner Ost-West-Linie, die fast alle grossen Fremdenverkehrsgebiete der Alpen geradezu der Reihe nach auffädelt: Wien-Semmering-Kärntner Seengebiet-Dolomiten-Meran-Unter- und Oberengadin-Gotthardgebiet-Wallis.

Dipl. Ing. Otto Lanser, Imst (Tirol)

## Kriegsschäden am italienischen Kunstgut

Von Dr. ALBERT SAUTIER, La Forcla d'Evolène

DK 7(45)

Ferrara

(Schluss von Seite 339)

Man wundert sich, wo Italien all das Papier zu seiner Wahlpropaganda hernimmt. Kein alter schöner Bau wurde verschont, und die Plakate kletterten bis auf die Turmspitzen. Um meine Aufgabe gewissenhaft zu erfüllen, hätte ich erst die Denkmäler aus ihren Papierhüllen herauschälen müssen. Immerhin sah man leider genug, um festzustellen, dass Ferrara, die Stadt von Borso, Ercole und Alfonso d'Este, Ariosti und Tasso, neben Florenz und Venedig das bedeutendste Kulturzentrum der italienischen Renaissance, durch den Krieg kaum weniger gelitten hatte als etwa Vicenza oder Ravenna. Auch hier gestattete das flache Alluvialgebiet des Podelta nicht die Anlage von bombensicheren Unterständen. Der einzige zuverlässige Zufluchtsort war das Burgverliess, in dem, der Legende nach, Ugo d'Este und Parisina Malatesta, Sohn und zweite Gemahlin des Markgrafen Niccolò III., ihre Hinrichtung erwarteten. Die Legende ist insofern unrichtig, als der Sohn des Markgrafen und seine junge Stiefmutter getrennt in zwei verschiedenen Türmen eingekerkert wurden. (Man vergleiche die zeitgenössischen Chronisten und die 44. Novelle Bandellos.)

Die Stadthälfte südlich der Diagonale Viale Cavour-Corso della Giovecca hat weniger gelitten als die Nordhälfte. Das

<sup>1)</sup> Vgl. L. Öriey, Die neuen Südtiroler Schmalspurbahnen, SBZ Bd. 83, S. 95\* ff. (März 1924)

<sup>2)</sup> Vgl. F. Tajani, Die Stilfserjochbahn, SBZ Bd. 98, S. 74\* (8. Aug. 1931).