

R I C E R C H E

S T O R I A

SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI  
DELL'ECONOMIA

# Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana

Atti del Convegno di studi  
Roma, 24 novembre 2000

a cura di  
SERGIO ZANINELLI e MARIO TACCOLINI

**V&P**  
U N I V E R S I T À

# Salari e condizioni di lavoro degli operai della Daimler-Motoren-Gesellschaft alla vigilia della prima guerra mondiale

## 1. Le origini della Daimler-Motoren-Gesellschaft AG

Accanto a Karl Benz<sup>1</sup>, Gottlieb Daimler<sup>2</sup> è ricordato come inventore e costruttore dell'automobile, nonché protagonista della storia dell'automobile. Dopo la laurea in ingegneria meccanica al politecnico di Stoccarda, e dopo aver lavorato come tecnico in diverse officine meccaniche altamente specializzate, in Germania e all'estero<sup>3</sup>, occupò la direzione della Gasmotorenfabrik Deutz<sup>4</sup>. La cospicua somma che ebbe come liquidazione alla fine della sua decennale attività a Deutz<sup>5</sup>, costituì la base finanziaria

---

<sup>1</sup> P. SIEBERTZ, *Karl Benz ein Pionier der Verkehrsmotorisierung*, Berlin 1943; F. SCHILDBERGER, *Daimler und Benz begründen das Weltreich des Kraftfahrzeugs*, Stuttgart 1962; A. MONDINI, *L'avvento del motore a scoppio*, in *Storia della Tecnica*, IV, *L'epoca contemporanea*, Torino 1980, pp. 33 e segg.

<sup>2</sup> Su Daimler si vedano i lavori di F. SCHILDBERGER, *Gottlieb Daimler und Karl Benz, Pioniere der Automobilindustrie*, Göttingen - Zürich - Frankfurt 1976; P. SIEBERTZ, *Gottlieb Daimler und Karl Benz, Die Anfänge der Motorisierung*, Berlin 1944; ID., *Gottlieb Daimler, Ein Revolutionär der Technik*, Stuttgart 1950; P. KIRCHBERG - E. WÄCHTLER, *Carl Benz, Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach*, Leipzig 1981 (Biographie hervorragender Naturwissenschaftler, Techniker und Mediziner, 52); F. NALLINGER, *Gottlieb Daimler, Karl Benz* Berlin 1957 (Die Grossen Deutschen, 5), pp. 380-389, nonché il recente lavoro di H. NIEMANN, *Gottlieb Daimler, Fabriken, Banken und Motoren*, Vaihingen Enz, 2000.

<sup>3</sup> Nel corso dell'Ottocento, era solito, per i tecnici ed artigiani tedeschi, trascorrere alcuni *Wanderjahre* in Francia ed Inghilterra per apprendere nuovi procedimenti e macchinari. (J. KOCKA, *Impresa e organizzazione manageriale nell'industrializzazione tedesca*, in A.D. CHANDLER - P.L. PAYNE - K. YAMAMURA, *Evoluzione della grande impresa e management*, Torino 1980, pp. 209-210).

<sup>4</sup> Nicolaus August Otto aveva costituito, nel 1864, assieme all'ingegnere Eugen Langen la "N.A. Otto & Cie" con sede a Deutz presso Colonia per la produzione in serie del motore a benzina a combustione interna. Nel 1872 la società si trasformò in società per azioni con la denominazione di "Gasmotorenfabrik Deutz". (G. HORRAS, *Die Entwicklung des deutschen Automobilmarktes bis 1914*, München 1982, pp. 25-35; G. SCHULZ-WITTHUHN, *Das Auto vom Traum zur Wirklichkeit. Die Geschichte des Kraftfahrzeugs bis 1900*, Frankfurt 1957, pp. 121-132).

<sup>5</sup> Il valore nominale delle azioni ricevute ammontava a 112.000 marchi. Si ricorda, inoltre,

ria necessaria per iniziare un'attività in proprio. Daimler aprì, con il collega Wilhem Maybach<sup>6</sup>, a Bad Cannstatt, nei pressi di Stoccarda, un'officina meccanica sperimentale per la realizzazione di «un motore maneggevole di ridotte dimensioni, veloce, universalmente utilizzabile, alimentato a benzina e tale da poter essere sistemato su qualsiasi mezzo di trasporto»<sup>7</sup>. Nello stesso anno realizzarono un motore a gas mentre l'anno successivo vide la luce quello alimentato a benzina. I brevetti per i due motori, che effettuavano 600 giri al minuto<sup>8</sup> furono registrati, rispettivamente, nel 1883 e 1885. Il motore a benzina fu montato dapprima su un motociclo, il cosiddetto *Reitwagen*, e più tardi su una carrozza. Nel 1886 arrivò anche il brevetto di un motore per le imbarcazioni.

L'obiettivo di Gottlieb Daimler era quello di costruire, a livello industriale, i motori progettati. Per quest'attività l'officina sperimentale non era adeguata. Acquistò pertanto un edificio sul Seelberg a Cannstatt, dove si trasferì insieme al fido Maybach e assunse 22 operai specializzati ed un contabile. L'ingegnere selezionò personalmente i suoi operai, i quali furono puntigliosamente addestrati all'interno della stessa fabbrica. Il salario pagato ai dipendenti poteva, all'epoca, considerarsi tra i più alti nell'industria meccanica. La paga giornaliera si attestava, nel 1888, ad esempio, intorno a 4,50 marchi. Il guadagno annuale raggiungeva talvolta i 1.760 marchi.

Daimler tecnico-imprenditore<sup>9</sup> aveva, però, capito che per ampliare l'attività della sua “Motoren- und Fahrzeugfabrik” e per tener fede al suo motto *Das Beste oder Nichts* (Il meglio o niente)<sup>10</sup> aveva bisogno di nuove

che i suoi guadagni, durante il periodo di lavoro, furono piuttosto elevati grazie anche al possesso di azioni della società. Basti pensare che la Deutz distribuì, nell'anno 1881-82, un dividendo del 75 per cento mentre nell'esercizio 1882-83 addirittura del 96 per cento: M. KRUK - G. LIGNAU, *100 Jahre Daimler-Benz. Das Unternehmen*, Mainz 1986, pp. 5 e 7; R. HANF, *Im Spannungsfeld zwischen Technik und Markt. Zielkonflikte bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft im ersten Dezennium ihres Bestehens*, Wiesbaden 1980, (*Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, Beiheft, 17) p. 7.

<sup>6</sup> Era stato capo dell'ufficio costruzioni presso la società di N.A. Otto a Deutz. La mano maestra di Maybach lasciò la sua impronta benefica in tutti i motori Daimler e Mercedes fino al 1912 (NIEMANN, *Gottlieb Daimler*, p. 31).

<sup>7</sup> “Daimler”, in *Daimler-Chrysler Konzernarchiv (DCHKA)*, *Biographisches*, c. 14.

<sup>8</sup> Si trattava di un notevole progresso visto che i motori fino ad allora realizzati non andavano oltre i 120 e 180 giri.

<sup>9</sup> Werner Sombart distingue tre tipi di imprenditore: tecnici, commercianti e finanziari. L'ingegnere Gottlieb Daimler andava certamente annoverato tra i primi dal momento che aggiungeva alla sua inventiva anche buone capacità imprenditoriali. Difatti, «la sua preoccupazione principale era rivolta a procurare al posto giusto la manodopera necessaria». (W. SOMBART, *Der moderne Kapitalismus*, III/1, München-Leipzig 1928, pp. 23 e segg.).

<sup>10</sup> La caratteristica fondamentale dei prodotti Daimler, mantenutasi nel tempo, era l'utilizzo

risorse, quindi di finanziatori<sup>11</sup>. Trovò questi ultimi nelle persone di Max von Duttenhofer<sup>12</sup> di Rottweil e di Wilhelm Lorenz di Karlsruhe<sup>13</sup>, i quali già da qualche anno vedevano con grande interesse l'attività dell'ingegnere, considerata all'avanguardia e soprattutto redditizia.

Dopo lunghe e complesse trattative e grazie al supporto della Württembergische Vereinsbank<sup>14</sup>, fu costituita, il 1 marzo del 1890, la Daimler-Motoren-Gesellschaft<sup>15</sup>, sotto forma di società per azioni<sup>16</sup>. Il capitale sociale, piuttosto modesto, ammontava a 600.000 marchi ed era suddiviso in 600 azioni di 1.000 marchi l'una<sup>17</sup>. L'attività produttiva, che aveva per oggetto principale la costruzione di motori ad installazione fissa, continuava ad essere svolta nei locali della vecchia fabbrica di Cannstatt.

Ben presto, tuttavia, iniziarono i primi contrasti tra Daimler e i due

di materia prima eccellente collegato a lavoro artigianale di ottima fattura, così come voleva il suo inventore. Anche da questa sua preoccupazione si evince la caratteristica di imprenditore-tecnico tendente alla cosiddetta concorrenza di rendimento (*Leistungskonkurrenz*) che secondo Sombart è fondata sulla diminuzione dei prezzi ed il miglioramento della qualità (W. SOMBART, *Der moderne Kapitalismus*, p. 23).

<sup>11</sup> F. SASS, *Geschichte des deutschen Verbrennungsmotorenbaues von 1860-1918*, Berlin 1962, pp. 168, 181 e segg.; H. MAUERSBERG, *Deutsche Industrien im Zeitgeschehen eines Jahrhunderts*, Stuttgart 1966, p. 122; SCHULZ-WITTHUHN, *Das Auto*, p. 162; J. ICKX, *Ainsi naquit l'automobile*, Lausanne 1961, p. 215.

<sup>12</sup> Max Wilhelm Heinrich Duttenhofer, di origine borghese, nacque ad Ulm nel Württemberg nel 1845. Dopo la laurea in ingegneria meccanica si trasferì, per alcuni anni, in Francia. Al rientro in Germania costituì la società di polvere da sparo "Flaz & Duttenhofer" trasformata, nel 1872, in società per azioni prendendo il nome di "Pulverfabrik Rottweil-Hamburg". Più tardi essa si fuse con la "Vereinigte Rheinisch-Westfälische Pulverfabrik" divenendo, così, il più grande produttore tedesco del settore ("Duttenhofer" in DChKA, *Werksangehörige, c. WA/1*).

<sup>13</sup> Heinrich Emil Wilhelm Lorenz, dopo aver conseguito la laurea in ingegneria alla Technische Hochschule di Stoccarda si trasferì a Karlsruhe dove fondò l'omonima società di munizioni ("Lorenz" in DChKA, *Werksangehörige, c. WA/1*).

<sup>14</sup> Costituita, nel 1869, con sede a Stoccarda svolse un ruolo determinante nell'industrializzazione dello stato del Württemberg. Fu tra i soci fondatori della Deutsche Bank di Berlino. Decisivo fu il sostegno diretto dell'allora presidente Kilian Steiner. (M. POHL, *Baden-Württembergische Bankgeschichte*, Stuttgart 1992, pp. 87- 89).

<sup>15</sup> Da qui in avanti DMG.

<sup>16</sup> Non si trattava certamente di una grande impresa. Da uno studio svolto da Jürgen Kocka e Hannes Siegrist risulta che per essere annoverati tra le 100 grandi imprese tedesche, la società doveva avere, nel 1887 almeno un capitale azionario di 3,8 milioni di marchi. Nel 1907 si richiedevano per lo meno 100 milioni: J. KOCKA - H. SIEGRIST, *Die hundert grössten deutschen Industrieunternehmen im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert*, in N. HORN - J. KOCKA (a cura), *Recht und Entwicklung der Grossunternehmen im 19. und frühen 20. Jahrhundert*, Göttingen 1979 (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, 40), p. 79.

<sup>17</sup> "Die Gründung, Die Gründungsaktionäre" in DChKA, *DMG 6 Archivdokumentation Stegert*.

soci<sup>18</sup>, i quali nei primi anni di vita bloccarono la crescita dell'impresa. Da un lato, Daimler intendeva continuare la sperimentazione dei suoi motori, perfezionandoli e rendendoli idonei all'autotrazione; Duttonhofer e Lorenz puntavano, dal canto loro, agli utili derivanti esclusivamente dalla produzione di motori ad installazione fissa<sup>19</sup>. Al mancato interesse da parte dei soci maggioritari, si aggiungevano gli scarsi mezzi tecnici ed economici per il lancio di nuovi prodotti<sup>20</sup>. Il problema derivava dal fatto che non esisteva ancora un mercato di automobili degno di tale nome.

Il persistente atteggiamento prevaricatore dei soci, nei confronti di Daimler, indusse quest'ultimo ad allontanarsi dalla società e a rassegnare le dimissioni<sup>21</sup>; dal maggio 1893, in segno di protesta, non partecipò neanche più ai consigli di sorveglianza, dove sedeva come vicepresidente<sup>22</sup>. Intanto, la strategia imprenditoriale adottata dalla direzione della DMG relativamente alla produzione, agli investimenti ed al settore del personale, mostrava i suoi limiti. Nei primi due esercizi furono effettuati diversi investimenti in impianti ed attrezzature, il che consentì di dare lavoro a 200 operai. La programmazione relativa alla produzione annua prevedeva la costruzione di circa 400 motori, da vendersi ad un prezzo relativamente alto, cioè da 1.200 a 1.500 marchi. Tale obiettivo, però, non fu raggiunto. Le capacità produttive furono sfruttate soltanto per un quarto, con notevoli ripercussioni negative sui bilanci aziendali. Il fallimento della società sembrava sempre più probabile<sup>23</sup>. Nell'ottobre del 1894, Daimler si dimise anche come azionista dalla DMG<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> Duttonhofer e Lorenz possedevano insieme la maggioranza del pacchetto azionario.

<sup>19</sup> I lauti risultati economici realizzati, in quegli anni dalla Gasmotorenfabrik Deutz e dalla stessa Benz & Cie Rheinische Gasmotorenfabrik di Mannheim con l'esclusiva fabbricazione di motori stazionari allettavano Duttonhofer e Lorenz. La letteratura prevalente considera questi due capitalisti miopi, incompetenti ed indifferenti all'attività imprenditoriale di Daimler (MAUERSBERG, *Deutsche Industrie*, p. 124, SIEBERTZ, *Gottlieb Daimler*, pp. 216-241). Sass e Icks, invece, non rivelano un concetto negativo dei due. (SASS, *Geschichte des deutschen*, p. 203; ICKS, *Ainsi naquit l'automobile*, pp. 215 e segg.).

<sup>20</sup> Maggiori dettagli circa i conflitti all'interno della società sono contenuti nei lavori di HANF, *Spannungsfeld*; B. BUSCHMANN, *Unternehmenspolitik in der Kriegswirtschaft und in der Inflation, Die Daimler-Motoren-Gesellschaft 1914-1923*, Stuttgart 1994, p. 20 segg.

<sup>21</sup> In quell'occasione si dimise anche Maybach, il quale costituì, assieme a Daimler, nell'autunno del 1892, un'officina sperimentale in un albergo in disuso a Cannstatt. Maybach, che dirigeva l'officina con 12 operai e 15 apprendisti, realizzò e brevettò proprio in quel periodo il famoso motore Phoenix precursore del moderno motore. (HANF, *Spannungsfeld*, p. 30; HORRAS, *Die Entwicklung*, pp. 90-91; SCHILDBERGER, *Daimler und Benz*, pp. 181-182).

<sup>22</sup> "Protokoll des Aufsichtsrates 4.5.1893", DChKA, DMG; HANF, *Spannungsfeld*, p. 22.

<sup>23</sup> HANF, *Spannungsfeld*, pp. 18, 20.

<sup>24</sup> "Die Gründung, Die Gründungsaktionäre" DChKA, DMG 6 *Archivdokumentation Stegert*; HANF, *Spannungsfeld*, p. 30.

La svolta si ebbe grazie all'intervento dell'inglese Frederik Simms<sup>25</sup>, il quale spinse Duttenhofer e Lorenz a rivedere la loro politica di produzione e quella relativa al personale. La sua proposta di acquistare per 350.000 marchi i brevetti inglesi della DMG, per conto di un gruppo di industriali oltremontani, al fine di costituire un'industria automobilistica nel suo paese, presupponeva un ritorno di Gottlieb Daimler in azienda. La difficile situazione finanziaria spinse i due azionisti ad accettare, sicché, nel novembre del 1895, Daimler riacquistò le sue azioni e fece sì che Maybach partecipasse al capitale con 30.000 marchi, oltre ad avere la carica di direttore tecnico. Allo stesso tempo, si decise di aumentare il capitale sociale di 300.000 marchi, per portarlo a 900.000 marchi.

L'ingegnere riuscì finalmente ad imporre la sua politica produttiva, che consisteva nella «fabbricazione completa di veicoli stradali alimentati a benzina»<sup>26</sup>. Nel decimo esercizio arrivò la svolta. Non solo il fatturato del 1899/1900 crebbe del 94 per cento rispetto all'anno precedente, ma anche l'utile raggiunse i 156.000 marchi. Un notevole contributo fu dato dall'ulteriore perfezionamento del motore Phoenix.

Al volgere del secolo, il personaggio che maggiormente influenzò la politica produttiva della DMG fu il commerciante Emil Jellinek. Appassionato di automobili da corsa, assunse il ruolo intermedio tra le richieste dei clienti e il reparto tecnico, data la sua competenza sulla sicurezza, la velocità e l'eleganza delle vetture. Allo stesso tempo, si ebbe il trionfo delle Mercedes (dal nome della figlia di Jellinek) alla settimana automobilistica di Nizza del 1902. Si trattò di un successo enorme per la casa produttrice di Stoccarda.

La gamma di produzione della DMG comprendeva, all'epoca, non solo automobili civili e da corsa ma anche autocarri, vetture speciali, autobus, motori per imbarcazioni e, più tardi, anche motori per aerei. L'espansione societaria coincise con l'inizio del nuovo secolo. Il fatturato passò da 2,1 milioni di marchi (nell'esercizio 1900/01) a 20,3 milioni (nel 1910), per raggiungere i 55,3 milioni nell'anno in cui scoppiò la Grande Guerra. Gli utili registrati in quest'arco di tempo furono eccezionali. Nel 1900/01 l'utile netto fu di circa 300 mila marchi, dieci anni più tardi raggiungeva già

<sup>25</sup> Nato ad Amburgo, nel 1863, da genitori inglesi visse in Germania ed Inghilterra. Sulla sua persona e sulla sua importanza nel campo della costruzione di motori (accensione magnetoelettrica, collaborazione con Robert Bosch) si veda S.J. NIXON, *The Simms Story from 1891*, London 1955, ed in particolare T. HEUB, *Robert Bosch, Leben und Leistung*, München 1975, pp. 8 e segg.

<sup>26</sup> "Zukünftige Aufgaben", DChKA, *DMG 12*, 21. Emil Jellinek era il rappresentante delle autovetture Mercedes per l'Austria-Ungheria, per la Francia, per il Belgio e per gli Stati Uniti, cioè per i più importanti mercati stranieri.

1,6 milioni e nel 1914 arrivò a 4,6 milioni di marchi. Il numero dei dipendenti crebbe, nello stesso periodo, da poco meno di 350 a 5.985.

Tabella 1 - *L'evoluzione della DMG 1890-1899*

Anno	Fatturato in Milioni di marchi	Produzione di Veicoli	Risultato d'esercizio in Migliaia di marchi	Occupati
1890-91	0,224	*	+ 26,0	123
1891-92	0,418	*	+ 15,0	163
1892-93	0,328	*	- 45,6	92
1893-94	0,370	*	- 94,5	121
1894-95	0,461	1	- 44,6	125
1895-96	0,527	8	- 56,9	139
1896-97	0,638	24	+ 38,2	206
1897-98	0,666	26	+ 26,8	184
1899-99	0,816	57	+ 35,4	261
1899-00	1,584	108	+ 156,5	327

\* Dal 1886 al 1893 furono prodotti 9 veicoli.

Fonte: "Geschäftsberichte 1890-91 – 1899-00" DChKA, DMG; M. KRUK - G. LIGNAU, *Das Unternehmen*, p. 327.

Il cammino della DMG non fu, però, accompagnato da una «potente e incontrastata crescita»<sup>27</sup>. La crisi congiunturale del 1900-1902, che partì dagli Stati Uniti e coinvolse anche l'Europa, colpì solo minimamente la società di Stoccarda<sup>28</sup>. Completamente diversa fu la situazione con la recessione del 1907/08 che investì quasi tutti i settori industriali, compreso quello automobilistico. La DMG, che si rivolgeva essenzialmente ad una clientela benestante e quindi quantitativamente ristretta, subì gravi conseguenze. La reazione fu la riduzione del numero dei dipendenti e la riorganizzazione della rete di distribuzione, con l'eliminazione degli intermediari e l'organizzazione, sotto la propria regia, delle vendite dei suoi prodotti<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> Di cui parla l'opera celebrativa dei 25 anni dalla nascita della società: Daimler - Motoren - Gesellschaft (a cura di), *Zum 25-jährigen Bestehen der Daimler-Motoren-Gesellschaft*, Stuttgart 1915, p. 35.

<sup>28</sup> "Geschäftsbericht 1900-01" DChKA, DMG.

<sup>29</sup> "Geschäftsbericht 1907-08" DChKA, DMG.

Tabella 2 - *L'evoluzione economica della DMG 1900/01-1914*

Esercizio	Fatturato in Milioni di Marchi	Produzione di vetture	Produzione di veicoli speciali	Produzione di motori ad installazione fissa	Risultato d'esercizio	Numero dei dipendenti (operai più impiegati)
1900/01	2,1	96	**	*	0,29	344
1901/02	2,5	144	**	*	0,29	424
1902/03	*	197	**	*	0,59	503
1903/04	*	232	**	**	0,45	821
1904/05	*	698	**	**	0,76	3510
1905/06	*	863	**	*	0,82	3300
1906/07	*	546	**	*	1,02	*
1907/08	*	149	**	*	0,48	*
1908***	9,8	109	122	158	0,32	2860
1909	12,5	671	158	258	0,81	2810
1910	20,3	1106	199	313	1,6	3230
1911	26,2	1490	291	389	2,3	*
1912	29,9	1866	317	464	2,9	*
1913	31,8	1567	358	664	3,2	5050
1914	55,3	1404	568	1276	4,6	5985

\* Non vi sono dati.

\*\* Non sono separate le automobili dai veicoli speciali.

\*\*\* L'esercizio commerciale 1.4. - 31.12.1908.

Fonte: "Geschäftsberichte 1900-1914" in DChKA, *DMG*; M. KRUK - G. LIGNAU, *Das Unternehmen*, p. 324; B. BUSCHMANN, *Unternehmenspolitik*, tabella 1, p. 410.

La recessione ebbe anche effetti contrastanti. A partire dal 1902, nonostante una notevole espansione della domanda, l'impresa aveva effettuato solo pochi investimenti diretti alla razionalizzazione del lavoro. Alla crisi del 1907-08 seguì, invece, una restrizione ed una standardizzazione dei modelli di auto prodotti. Sotto altro aspetto, furono stabilite norme uniformi per la costruzione e la produzione in tutti gli stabilimenti della società e si introdussero vere e proprie misure di *controlling*.

La DMG non mirava, però, solo alla crescita interna attuò anche l'integrazione orizzontale. Nel 1902 si fuse, infatti, con la "Motorfahrzeug- und Motorfabrik Berlin" (MMB) che produceva automobili, veicoli elettrici e vetture speciali in generale. La produzione delle autovetture e, più tardi, dei motori aerei fu eseguita negli stabilimenti di Untertürkheim mentre le altre attività venivano svolte dalla filiale di Berlino.

La società si finanziò grazie all'autofinanziamento e alla formazione di riserve. Tale politica di tesaurizzazione permise alla DMG di crescere, nonostante l'irrisoria base azionaria. Dopo la fusione con la MMB, la DMG possedeva un capitale sociale di 3,166 milioni di marchi, portato a 4,889 milioni nel 1907. Nel 1911 fu aumentato a 8 milioni il che consentì

la quotazione in borsa prima sulla piazza locale di Stoccarda e poi su quelle di Berlino e Francoforte.

## 2. Le condizioni degli operai della DMG

Nel periodo antecedente la Prima Guerra Mondiale, la storia degli operai della Daimler-Motoren-Gesellschaft si ricostruisce con difficoltà. Il materiale archivistico pervenuto ai nostri giorni risulta quantitativamente scarso e, per di più, disperso in differenti fondi. Al riguardo, un'importantissima fonte si rivela il lavoro effettuato, nel 1909, da Fritz Schumann<sup>30</sup> – allievo di Max Weber – il quale svolse un'accurata indagine conoscitiva all'interno dell'industria automobilistica di Stoccarda.

Si ricorda, innanzitutto, che le vetture e i tricicli utilizzati in Europa e negli Stati Uniti, alla fine dell'Ottocento, erano prodotti artigianali. Gli imprenditori dediti a questa nuova attività provenivano da due settori diversi. Un gruppo era costituito da coloro, che sin dall'inizio, producevano motori e si fornivano delle carrozzerie da altri artigiani. L'altra categoria di imprese aveva iniziato la propria attività costruendo prodotti meccanici di massa, in particolare biciclette, macchine per scrivere e macchine per cucire. Queste imprese costruivano telai e compravano, invece, i motori. I principi sui quali si fondava il loro lavoro erano completamente diversi. Mentre il primo gruppo si dedicava alla costruzione di veicoli di lusso e da corsa con competenza e precisione, l'altro gruppo, avendo conosciuto i vantaggi della fabbricazione di massa, si limitò alla lavorazione di veicoli dello stesso tipo, cioè alla produzione in serie. La Daimler-Motoren-Gesellschaft, così come la Benz & Cie Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG<sup>31</sup>, facevano capo ai pionieri dell'automobile ed appartenevano al primo gruppo. La società Adler, la Opel, la Dürkopp, la Stoewer, che si erano prima dedicate alla costruzione di biciclette, facevano invece parte delle imprese del secondo gruppo<sup>32</sup>.

Si capisce, dunque, l'esigenza che la DMG aveva di assumere soprat-

---

<sup>30</sup> F. SCHUMANN, *Die Arbeiter der Daimler-Motoren-Gesellschaft Stuttgart-Untertürkheim*, Leipzig 1911.

<sup>31</sup> Le due società si fusero, nel 1926, dando vita alla Daimler-Benz AG. Nel novembre del 1998 è avvenuta, invece, la fusione con l'americana Chrysler da cui è nata la Daimler-Chrysler.

<sup>32</sup> Tra quest'ultimo gruppo si annoverano, inoltre, la "Stoewer" - Stettiner Eisenwerke che fabbricava macchine per cucire e la "Polyphon-Musikwerke" che produceva, invece, strumenti musicali. Per maggiori dettagli si vedano i lavori di H. FRUENDT, *Das Automobil und die Automobilindustrie*, Erlangen 1911, pp. 112-113, 117, 124-125; H.C. SEHERR-THOSS, *Die Deutsche Automobilindustrie*, Stuttgart 1974.

tutto personale con particolari capacità e abilità. Sotto questo aspetto, il reclutamento avveniva fino al 1908 – anno in cui fu istituito un ufficio centrale del lavoro (*Arbeitermeldebüro*) – attraverso la decisione dei ‘mastri’. Costoro determinavano più o meno insindacabilmente l’assunzione o il licenziamento dei dipendenti, secondo personali criteri d’opportunità piuttosto che di funzionalità<sup>33</sup>.

In questo modo, anche la selezione degli apprendisti<sup>34</sup> era subordinata alla «impressione personale, ai rapporti di conoscenza e alle pagelle scolastiche». Cosicché i parenti degli operai specializzati si trovavano ad essere assunti molto facilmente, considerato che la principale credenziale era infatti il preesistente legame con la società.

Una volta assunto, l’allievo veniva affidato ad un operaio qualificato, laddove si instaurava un vero e proprio rapporto patriarcale: la quotidianità degli allievi era segnata da lunghe ore di addestramento manuale oltre alle lezioni teoriche serali<sup>35</sup>. In questo senso, il regolamento sulla retribuzione degli apprendisti creava un’ulteriore forma di dipendenza.

La paga oraria accordata veniva versata in una cassa di risparmio della fabbrica e solo dopo la fine del tirocinio, che durava quattro anni, veniva liquidata ai giovani. Se l’apprendista lasciava la DMG prima del termine della formazione (per esempio in caso di violazione del regolamento di fabbrica) l’importo accumulato andava ad accrescere la *Arbeiterunterstützungskasse*, ovvero la cassa per il sostegno ai lavoratori<sup>36</sup>.

Dal 1908, l’organizzazione relativa alla selezione, all’assunzione ed al licenziamento degli operai fu affidata all’*Arbeitermeldebüro*. Presso tale ufficio si lasciavano le domande di lavoro e tutti i dati indicati venivano registrati in apposite cartelle. In periodi di forte ascesa economica, le domande presentate aumentavano considerevolmente, anche da parte di operai già impegnati in altre officine o fabbriche. Spesso erano gli stessi parenti, per lo più padri o fratelli, che presentavano la candidatura di un congiunto<sup>37</sup>. Se era la società a cercare particolari figure professionali, e non vi erano delle domande registrate, la stessa si rivolgeva agli uffici di collocamento, alla stampa locale, oppure annunciava la vacanza dei posti

<sup>33</sup> Tale sistema, permetteva, tuttavia ad un operaio eventualmente licenziato da un reparto di essere assunto in un altro settore dell’impresa.

<sup>34</sup> Immediatamente dopo la prima guerra mondiale, la DMG creò delle vere e proprie officine per la formazione giovanile (*Lehrwerkstätte*).

<sup>35</sup> W. SIEBOLD, *Ausbildung 2, Unser Nachwuchs*, p. 3.

<sup>36</sup> “Dokumente aus der Bildungsarbeit der Daimler-Benz 1882-1982” in DChKA, *DMG 83 Personalangelegenheiten*.

<sup>37</sup> Schumann ha dimostrato che un gran numero di domande proveniva sia da ex dipendenti, che da operai della stessa Daimler ma impegnati in altri reparti o da parte di militari in servizio che si preoccupavano del dopo congedo. (SCHUMANN, *Die Arbeiter*, p. 27).

nella bacheca del portiere dello stabile. Era il mastro, poi, a stabilire con l'operaio assunto la paga oraria base, che veniva corrisposta senza eccezioni tranne i casi in cui il dipendente si dimostrava del tutto incapace o quando il salario a cottimo risultava inferiore alla paga. Al contrario, l'operaio riceveva ovviamente anche il surplus se il cottimo raggiunto fosse stato più elevato.

I requisiti richiesti al momento dell'assunzione rispondevano, in teoria, ad esigenze strettamente professionali, anche se spesso il mastro riteneva più adatti gli operai coniugati, specialmente se si trattava di eseguire lavori pesanti<sup>38</sup>. La destinazione ad un determinato compito, pertanto, dipendeva, in larga misura, dal parere del mastro, che teneva conto della capacità e dell'abilità del singolo. L'*Arbeitermeldebüro*, invece, aveva il compito di raccogliere referenze ed informazioni sugli operai da assumere, oltre a controllare le liste degli scioperanti tenute dalla lega degli industriali metallurgici tedeschi (*Verband Deutscher Metallindustrieller*), allo scopo di verificare eventuali precedenti del lavoratore.

Prima della Grande Guerra gli operai della DMG erano suddivisi in tre categorie, a seconda delle loro peculiarità: la prima era costituita dai cosiddetti professionisti (fabbri, attrezzisti, meccanici, tornitori, carpentieri, verniciatori); al gruppo degli *Angelernten* (meglio addestrati) appartenevano, invece, i fresatori, gli arrotini i fonditori. Del terzo gruppo, infine, facevano parte gli operai non specializzati, cioè i manovali che occupavano l'ultimo posto della gerarchia del personale<sup>39</sup>.

I fabbri ed i meccanici godevano di grande prestigio – anche sociale – poiché era richiesta loro l'abilità manuale necessaria per l'esecuzione di processi di lavorazione piuttosto complessi. Essi operavano di solito in gruppo: ogni 'colonna', composta da un numero di operai che variava tra le 5 e 10 unità oltre ad un paio di apprendisti, era guidata da un caposquadra. Il mastro, a sua volta, seguiva una schiera di 80 operai circa<sup>40</sup>.

Per ciò che concerne la retribuzione, si ricorda che tra i professionisti erano gli operai metallurgici e quelli della falegnameria (come ad esempio i modellatori) che ricevevano il salario più elevato. Seguivano i tornitori, i montatori, i fabbri ed i meccanici. Tra gli *Angelernten* erano i verniciatori coloro che guadagnavano di meno<sup>41</sup>.

<sup>38</sup> SCHUMANN, *Die Arbeiter*, p. 32.

<sup>39</sup> Lo studio di Schumann mette in evidenza che, nel 1909, il 70 per cento degli operai era specializzato; l'11 per cento era addestrato ed il 19 per cento era costituito da manovali. (SCHUMANN, *Die Arbeiter*, p. 34).

<sup>40</sup> "Bericht der technischen Direktion an den Aufsichtsrat der DMG 21.3.1911", DChKA, *DMG PD10*.

<sup>41</sup> Il salario percepito si attestava al di sotto della media pagata nell'ambito dello stabilimento di Untertürkheim.

Se si confrontano i salari lordi reali nell'Impero Tedesco, rilevati da Kuczynski<sup>42</sup>, per il periodo che va dal 1900 al 1914, con quelli corrisposti agli operai della DMG, nello stesso arco di tempo, si nota come i primi subirono una lenta ma continua caduta mentre i secondi crebbero in misura consistente<sup>43</sup>.

Tabella 3 - *Numero degli operai e salario medio presso la DMG dal 1904-1914*

Anno	Media del numero degli operai	Media del Salario orario in Pfennig	Aumento %
1904	1870	40,8	—
1905	2200	43,3	6,12
1906	2808	46,9	8,31
1907	2600	47,9	2,13
1908	1670	49,5	2,34
1909	1720	51,0	3,03
1910	2219	54,4	6,66
1911	2473	59,4	9,19
1912	2799	64,6	8,75
1913	2968	68,9	6,66
1914	3214	69,6	1,01

Fonte: "Löhne" in DChKA, *DMG 83 Personalangelegenheiten*.

Se nel 1904 la media della paga oraria percepita da un operaio della DMG era di 40,8 Pfennig, nel 1914 arrivò a 69,6 Pfennig. Il salario giornaliero variava, dunque, tra i 3,77 ed i 5,68 marchi; conseguentemente, quello annuale si aggirava intorno ai 1.240 marchi<sup>44</sup>. Fino al raggiungimento dei 25 anni di età, gli operai specializzati della Daimler ricevevano un salario inferiore alla media pagata dall'azienda, mentre il massimo veniva rag-

<sup>42</sup> J. KUCZYNSKI, *Die Geschichte der Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus*, IV, Berlin 1969.

<sup>43</sup> KUCZYNSKI, *Die Geschichte*; M. SCHECK, *Zwischen Weltkrieg und Revolution. Zur Geschichte der Arbeiterbewegung in Württemberg 1914-1920*, Köln-Wien 1981. Il salario corrisposto da altre aziende metallurgiche e meccaniche del circondario di Stoccarda raggiungeva, nello stesso 1914, i 3,50 marchi al giorno. (SCHECK, *Zwischen Weltkrieg und Revolution*).

<sup>44</sup> Il raffronto con alcuni prezzi, nel 1908, può essere significativo. Ad esempio mezzo chilo di pane costava nella zona di Stoccarda 15 Pfennig, mezzo chilo di carne di maiale 80 Pfennig, il fitto di un appartamento ammontava a circa 38 marchi mensili contro un salario di 115 nello stesso periodo. Una Mercedes modello base costava 11.632 marchi. Mentre un dirigente della DMG percepiva tra gli 8.000 e i 12.000 marchi annui.

giunto intorno ai 35 anni. Va evidenziato, tuttavia, che i dati sulla retribuzione più alta riguardavano gli operai più giovani, giacché questi venivano impiegati largamente a cottimo, laddove le prestazioni lavorative dei più anziani erano rese in misura minore in ragione della pesantezza delle attività svolte.

Per ciò che concerne il lavoro straordinario si ricorda ad esempio che, nel 1910, in alcuni reparti della fabbrica si svolgevano in media tre ore di lavoro extra. Questo veniva, spesso, svolto durante la pausa pranzo, che, all'epoca, era piuttosto lunga. La giornata lavorativa era di 10 ore  $\frac{1}{2}$  fino al 1906, allorché fu adottato anche presso la DMG il regime di 9 ore  $\frac{1}{2}$  per sei giorni la settimana<sup>45</sup>. A partire dal 1911 fu introdotto il cosiddetto «sabato inglese», che comportò la distribuzione delle 57 ore nelle rimanenti giornate di lavoro settimanali. Sicché non furono rare le prestazioni anche di domenica e durante i giorni festivi<sup>46</sup>, che riguardavano soprattutto le pulizie e la manutenzione dei macchinari, retribuite con il 50 per cento in più della paga oraria. Durante il periodo estivo (maggio-settembre) la giornata iniziava alle 6.25 per terminare alle 17.50, mentre d'inverno l'attività incominciava poco prima delle sette del mattino<sup>47</sup>. Le interruzioni di lavoro erano di un quarto d'ora sia durante la mattina che nel pomeriggio, mentre la pausa pranzo era di 1 ora e 45 minuti.

Quanto alla retribuzione delle ferie, fino alla Grande Guerra, gli operai tedeschi, in genere, non godevano di alcun beneficio, mentre (al solito) quelli della DMG costituirono l'eccezione: difatti, a partire dal 1905, ai dipendenti con almeno dieci anni di lavoro venivano concessi sei mentre con 15 e più anni di servizio dieci giorni di ferie pagate<sup>48</sup>.

Tali condizioni furono il frutto delle lotte sindacali attuate in maniera compatta dagli operai Daimler, per lo più iscritti al *Deutscher Metallarbeiter Verein*<sup>49</sup>. Nei primi mesi del 1906, 1.500 dei 2.200 operai

<sup>45</sup> La riduzione della giornata lavorativa, che entrò in vigore il 2 aprile del 1906, non prevedeva alcuna modifica alla paga erogata. Da questo momento in poi si introdussero anche i turni di lavoro presso lo stabilimento di Untertürkheim. Questi iniziavano, rispettivamente alle 6.45 e alle 14.25 con rotazione settimanale («Metallarbeiter-Zeitung», 17 marzo 1906, p. 84).

<sup>46</sup> A proposito dei giorni festivi si ricorda che chi si assentava durante la giornata del primo maggio veniva licenziato senza esitazioni dalla direzione.

<sup>47</sup> Lo spostamento dell'inizio del lavoro era dovuto all'adeguamento dell'orario ferroviario della vicina stazione di Untertürkheim distante dieci minuti dall'entrata principale dello stabilimento.

<sup>48</sup> «Soziale Leistungen», DChKA, *DMG 151, 152*. Dal 1917 in poi, grazie alla contrattazione collettiva, le vacanze spettarono a tutti indipendentemente dagli anni di appartenenza all'impresa.

<sup>49</sup> Si trattava del più potente sindacato della Germania Guglielmina. Costituito a Stoccarda nel 1891, organizzò un grande numero di operai dell'industria metalmeccanica della regione.

Daimler, pari al 68 per cento del totale, erano iscritti al DMV<sup>50</sup>. Nell'ordinamento industriale adottato nel 1869, ed in vigore fino al 1918, si stabilì che «gli accordi per la richiesta di migliori condizioni di lavoro e salariali non fossero più punibili», anche se in verità nessuna innovazione di rilievo veniva riportata riguardo le rappresentanze sindacali, a parte il cd. *Arbeiterausschuß* (comitato degli operai)<sup>51</sup>.

Accanto all'assicurazione obbligatoria per malattia e invalidità<sup>52</sup> erano previste, sin dal 1900, alcune istituzioni assistenziali come la cassa per il sostegno ai lavoratori (*Arbeiterunterstützungskasse*), che provvedeva in favore dei dipendenti assenti per prolungata malattia, mentre nel caso di morte corrispondeva le prestazioni convenute a beneficio delle vedove e degli orfani<sup>53</sup>. Analogamente, la cassa per gli impiegati (*Beamtenunterstützungskasse*) perseguiva lo scopo di assistenza alle categorie iscritte.

Va in ogni caso rilevato che, sin dall'inizio della sua attività, la DMG ha sempre assicurato ottime condizioni di lavoro al suo interno, e non soltanto dal punto di vista retributivo. Il che, verosimilmente, deriva dal fatto che l'azienda ha sempre trovato difficoltà a reperire gli operai e gli altri impiegati che reputasse idonei alle sue aspettative. Ciò spiega perché il rapporto lavorativo (specialmente nei confronti della mano d'opera qualificata) prevedeva un trattamento tale da costituire un legame fino all'età della pensione. Si ricorda ad esempio che i locali dello stabilimento di Untertürkheim comprendevano la mensa (dove venivano forniti i pasti al prezzo di costo), gli impianti igienici, le docce, i lavabi e tutto ciò che poteva essere di conforto nel corso della giornata di lavoro, secondo i principi di tutela e di rispetto verso i dipendenti<sup>54</sup>.

---

<sup>50</sup> Jahr- und Handbuch für Verbandsmitglieder, *Der Deutsche Metallarbeiterverband im Jahre 1906*, Stuttgart s.d., pp. 72 e 244.

<sup>51</sup> L'organismo così contemplato aveva principalmente compiti di ordine nelle officine e di disciplina e nei confronti degli operai.

<sup>52</sup> L'assicurazione era pagata, in parte, dalla società ed in parte dagli stessi dipendenti. La quota settimanale per l'assicurazione malattia era di 90 Pfennig, pagata per 2/3 dagli operai e 1/3 dall'azienda. Mentre l'importo di 36 Pfennig per l'assicurazione invalidità veniva ripartito equamente tra le due parti. ("Soziale Leistungen" in DChKA, *DMG 151*).

<sup>53</sup> Tale cassa trovava i suoi fondi, oltre che dai contributi versati dall'amministrazione aziendale, dalle ammende pagate dagli operai in caso di disattenzione del regolamento di fabbrica, dalle entrate relative all'uso delle docce nonché dalla vendita di bevande prodotte all'interno della stessa azienda. Quest'ultima iniziativa era stata posta in essere per evitare l'uso di alcool, specie il mosto, durante il lavoro. (S. GRUBE - F. FORSTMEIER, *Werk Untertürkheim. Stammwerk der Daimler-Benz, Ein historischer Überblick*, Stuttgart 1983, p. 30).

<sup>54</sup> Non accadeva certamente la stessa cosa presso la società Adam Opel ove un'indagine dal DMV nel 1911 metteva in evidenza le cattive condizioni igienico-sanitarie degli operai. (Deutscher Metallarbeiter-Verband (a cura di), *Lohn-und Arbeitsverhältnisse der maßgebenden Automobil-Fabriken in Deutschland*, zusammengestellt von der Bezirksleitung des 9. Bezirks des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes, p. 30).

*FONTI ARCHIVISTICHE*

Daimler-Chrysler Konzernarchiv (DChKA), Stoccarda:

*Biographisches;*

*DMG, Geschäftsberichte 1890/1914;*

*DMG 151, Soziale Leistungen;*

*DMG 152;*

*DMG PD10;*

*Werksangehörige;*

*DMG 6, Archivadokumentation Stegert;*

*Dokumente aus der Bildungsarbeit der Daimler-Benz 1882-1982;*

*DMG 82 Produktionsstatistiken 1890-1926*

*DMG 83 Personalangelegenheiten*