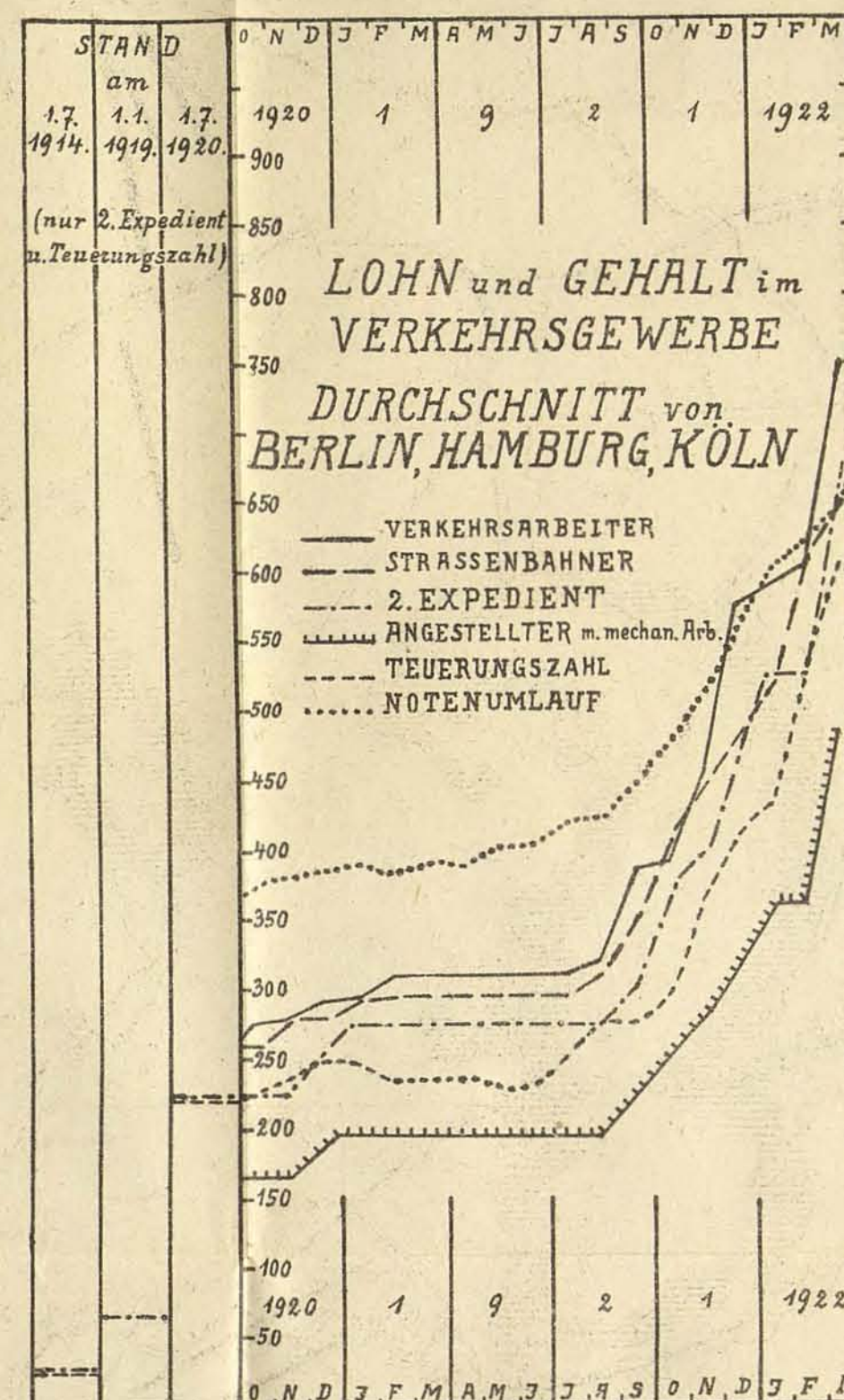
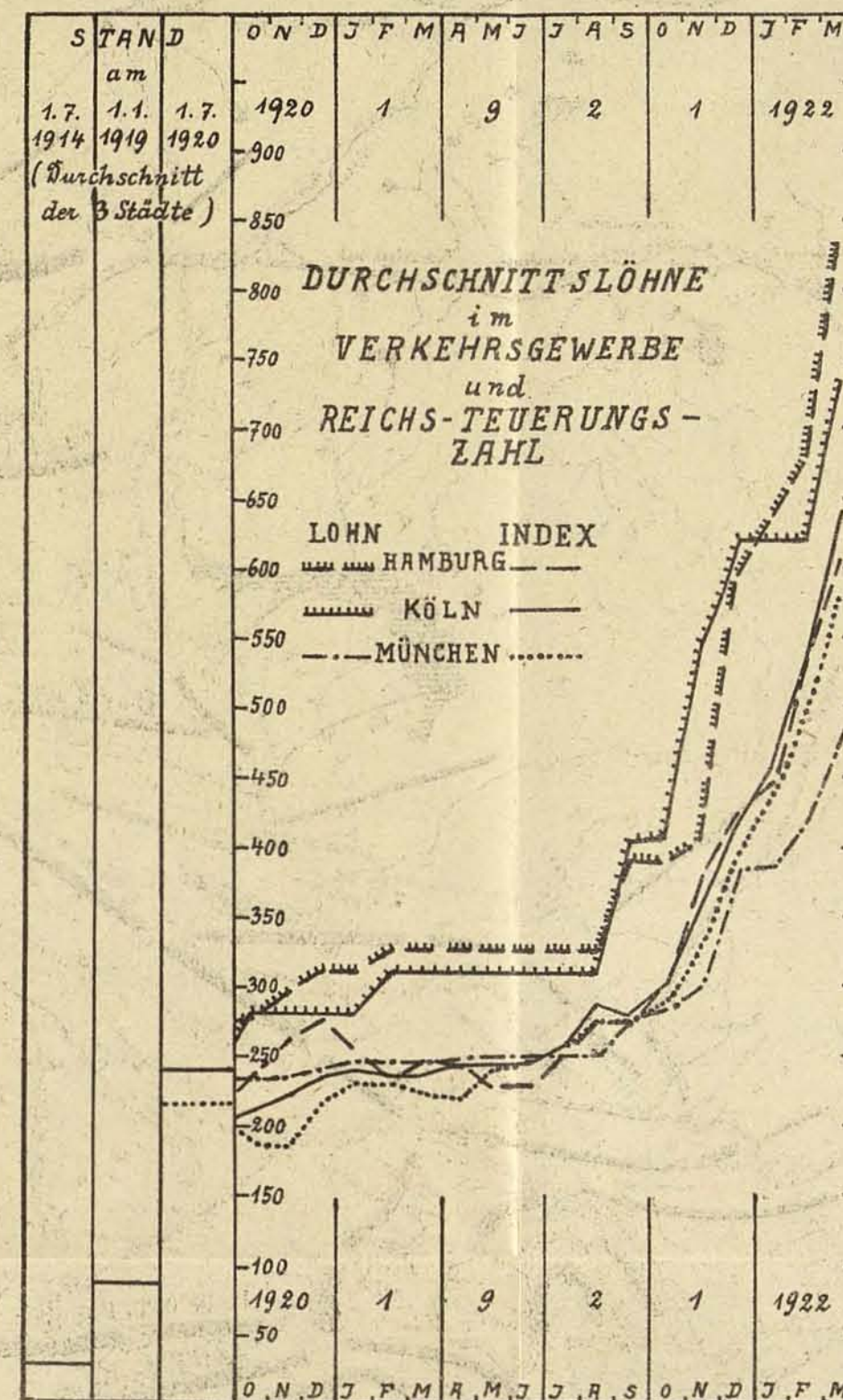
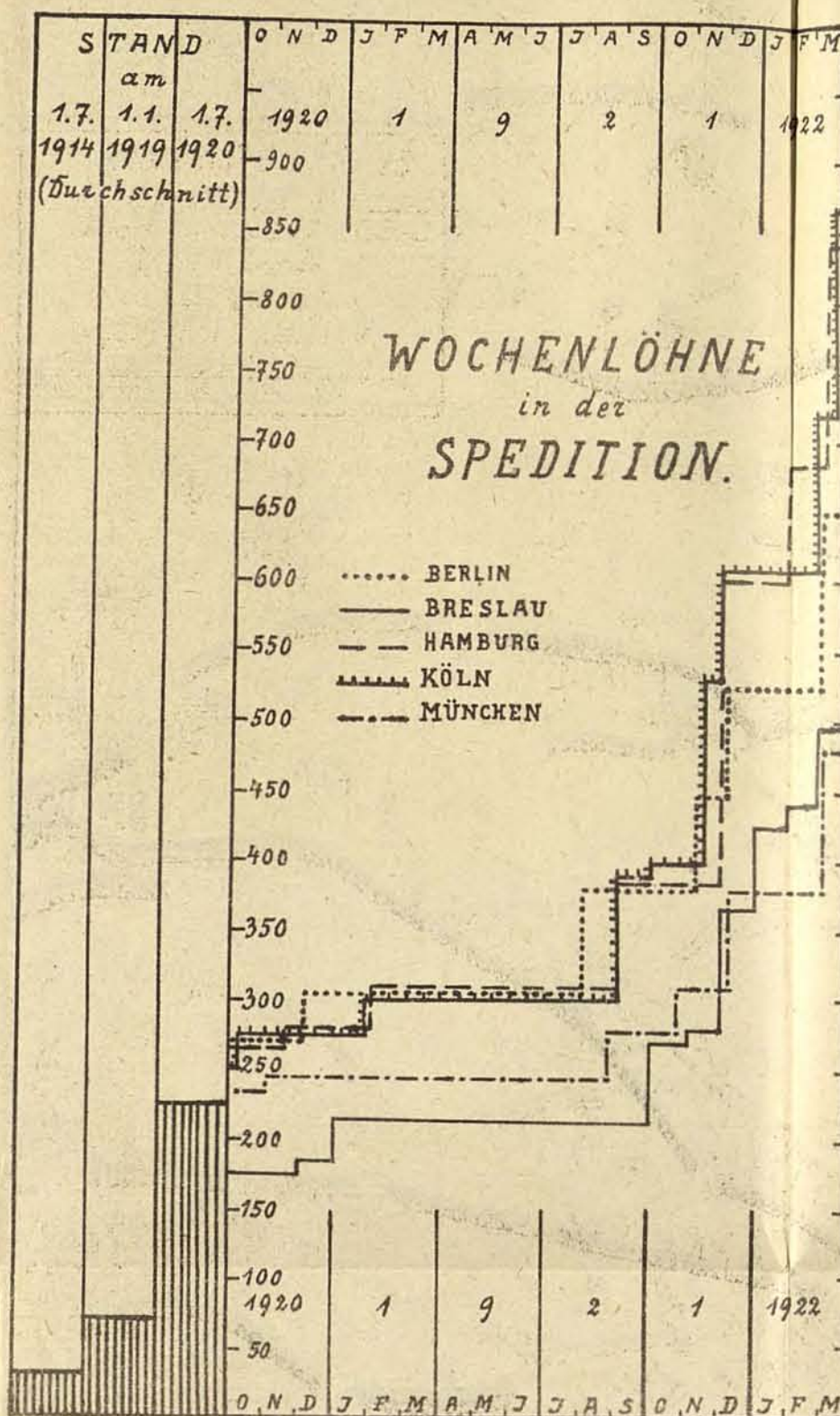


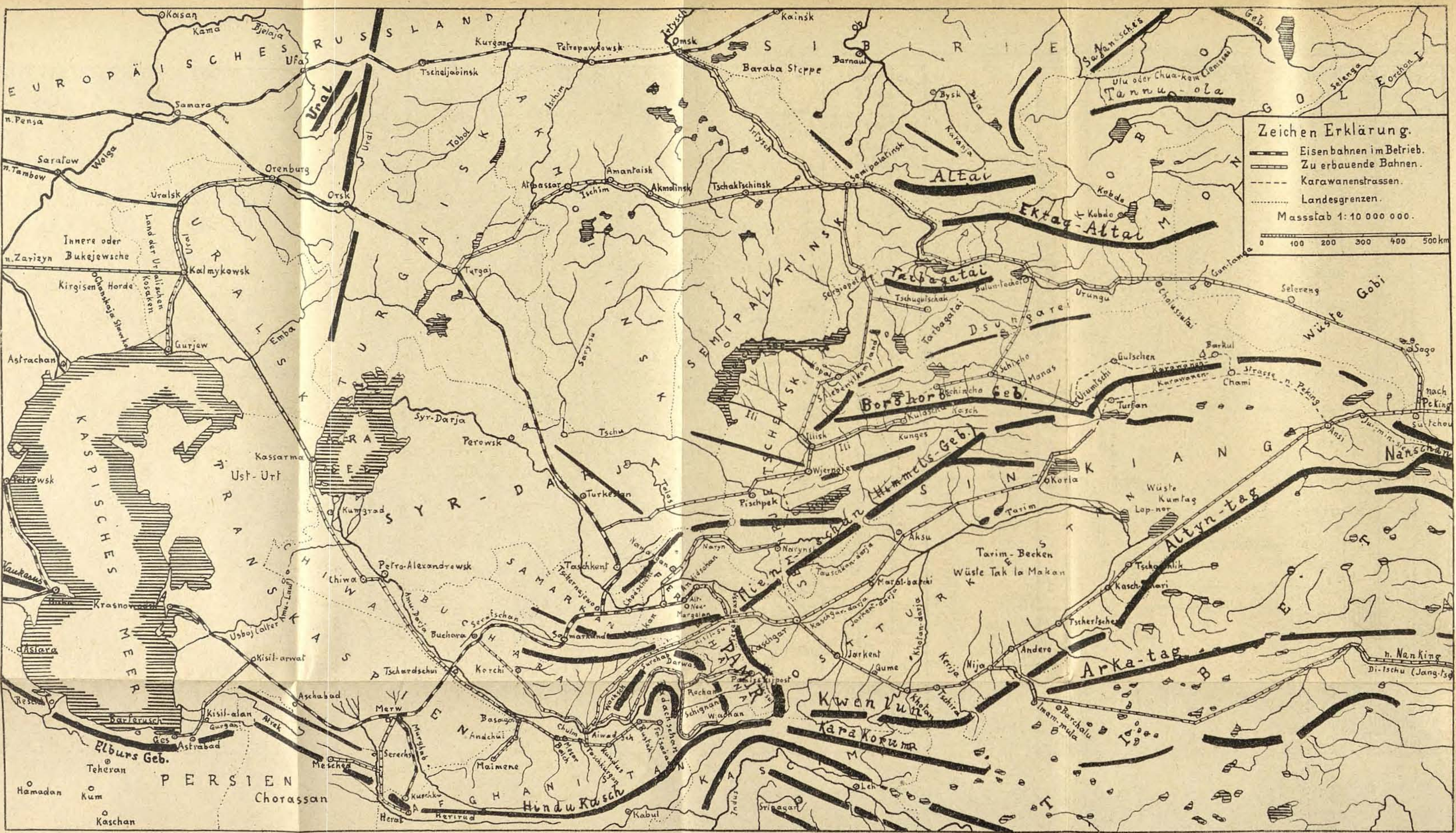
wird sich deutschen Eisenbahnfirmen ein dankbares Feld für jahrelange nutzbringende Tätigkeit bieten. Ferner könnten deutsche Walzwerke, Maschinenfabriken und Industrien aller Art bei der Lieferung des Oberbaumaterials, der Lokomotiven und Wagen, der Einrichtung der Werkstätten, Lokomotivschuppen, Bahnhöfe und aller Nebenanlagen mit reichlichen, jahrelange Beschäftigung sichernden Aufträgen bedacht werden. Fast noch wichtiger als der Bau der Bahnen ist ihre Wirkung für Deutschland nach der Fertigstellung. Die zu erschließenden Länder bieten Siedlungsmöglichkeit für unzählige Millionen von Menschen. Das Land ist anbaufähig für alle europäischen Getreidearten, ebenso Mais, Reis und Baumwolle. Die Erzeugung dieser Güter könnte so gesteigert werden, daß Deutschland von der gesamten überseeischen Einfuhr unabhängig würde. Zwar soll nicht einer Massenauswanderung das Wort geredet werden, denn Deutschland kann alle seine Kinder im Lande ernähren, wenn man ihm nur die Möglichkeit läßt, zu arbeiten wie vor dem Kriege. Aber deutsche Kräfte könnten doch in hervorragendem Maße bei der Hebung der landwirtschaftlichen Erzeugung sich betätigen, z. B. durch Lieferung landwirtschaftlicher Maschinen, Anlage und Leitung von Musterkulturen, wie Baumwollpflanzungen u. dergl. Schließlich würde eine Auswanderung, soweit sie doch etwa stattfinden müßte, besser in diese zukunftsreichen Länder gelenkt, wo die Deutschen doch nicht so fern der Heimat sind als in Südamerika oder andern überseeischen Auswanderergebieten. Endlich die Bodenschätze. Es gibt kein wichtiges Mineral, das hier nicht in Fülle vorhanden ist. Ungeahnte Aussichten bieten sich der deutschen Industrie, diese Bodenschätze zu heben und zu verwerten. Es können die alten einheimischen Betriebe entwickelt und neu gegründet werden als Filialen deutscher Werke, andererseits Rohstoffe von dort für die deutsche Industrie bezogen werden, um sie auch hierin unabhängig von anderen Ländern zu machen. Dazu kommt der schon gewürdigte Wert der Bahnen für Deutschland als Weltverkehrslinien. Man kann hier in Wahrheit sagen: Deutschlands Zukunft liegt auf dem Lande, das heißt im Osten, nachdem die Zukunft auf dem Wasser durch den unseligen Frieden von Versailles auf absehbare Zeit vernichtet ist.

Damit soll nicht gesagt sein, daß Deutschland sich ausschließlich nach Osten orientieren soll. Nein, die deutsche Flotte muß wieder erstehen und in allen Ländern der Erde soll deutsche Arbeit sich betätigen können. Aber man soll mit allen Kräften das wichtigste und sicherste dort suchen, wo es zu finden ist: im Osten.

★
DR. NAPP-ZINN, KÖLN: Aus der Lohnentwicklung im deutschen Verkehrsgewerbe 1914—1922.
 Mit 3 graphischen Darstellungen.

Die Erfassung der Entwicklung einiger typischer Löhne des Verkehrsgewerbes in dem Zeitraum 1. 7. 1914 — 1. 4. 1922 verfolgt zweierlei Zweck. Erstens einen formalen, äußerlichen: Es soll die Anpassung der Entlohnung in einem Gewerbegebiet an die durch die Währungskatastrophe herbeigeführten Geldverhältnisse gezeigt werden. Der zweite, tiefer liegende Zweck ist die Erfassung der Veränderung des Realeinkommens verschiedener Kategorien im Verkehr Beschäftigter, wie sie die wirtschaftlichen Umwälzungen durch die Kriegsfolgen, die teilweise auch die Zerrüttung der Währung veranlaßten, zur Folge hatten. — Zeit und Raum geboten es, die Untersuchung auf wenige Typen





und ein leicht erfaßbares, gleichwohl möglichst ausgedehntes Gebiet zu beschränken. Letzteres geschah durch Aufzeichnung der Entwicklung in einer Reihe größter Städte (über 500 000 Einw.). Durch deren verhältnismäßig gleichmäßige Verteilung über das Reich sind die verschiedensten Landesteile berücksichtigt. Die Resultate aus den Städten Berlin, Breslau, Essen, Hamburg, Köln und München*) bedeuten die Erfassung etwa des siebten Teiles Deutschlands.

Bei der Sammlung der Unterlagen der Statistik ließ ich mich von dem Gedanken leiten, daß die tatsächlich gezahlten Arbeiterlöhne durchweg mit den tarifarisch festgelegten übereinstimmen, daß durch die Gleichheit der Arbeitsleistung Verschiebungen in den Maßen von Leistung und Entgelt nicht zu gewärtigen seien. Andererseits ist bei der Angestelltenentlohnung auch im Verkehrswesen die Tatsache als gegeben zu betrachten, daß die Tariflöhne in vielen Fällen nur Mindestlöhne darstellen, die mehr oder minder überschritten werden. Auch sind bestimmte Arten Arbeitsleistung in den verschiedenen Tarifen verschieden eingestuft. Die Zahl der in den Tarifen festgelegten, zu meist zwischen 3-5 schwankenden „Gruppen“ macht sich bemerkbar. Eine besondere Schwierigkeit tritt ein, wenn eine Tätigkeitskategorie eines Tarifs in einem anderen nicht als solche enthalten ist. — Diese Gründe bewogen dazu, bei der Feststellung der Arbeiterlöhne sich der sozialpolitischen Organisation zu bedienen, die am ehesten im Stand war, die statistischen Unterlagen zur Verfügung zu stellen, d. h. des Deutschen Transport-Arbeiter-Verbandes, der in seinen seit Ende 1920 herausgegebenen Quartals-Statistiken schon wertvolle Angaben bot. Durch ihn bezw. bei den einzelnen Verwaltungsstellen direkt erfolgten dann die weiteren Feststellungen. Bei der Sammlung der Angestelltenlöhne dagegen hatte ich in Verbindung mit den einzelnen Vertragskontrahenten zu treten, d. h. ich ermittelte Durchschnittswerte aus mir von zahlreichen größeren Häusern zur Verfügung gestellten Angaben.

Auf die wie bei jeder Lohnstatistik auch hier zu Tage tretenden Schwierigkeiten, besser: Ungenauigkeiten (neben denen in den Zahlen selbst oder durch deren Fehlen) sei kurz hingewiesen. Eine erste ist in den „ehemaligen“ Leistungen („Zulagen, Wirtschaftsbeihilfen“) an den Arbeitnehmer zu erblicken. Teils tragen sie tatsächlich den Charakter einer einmaligen Beschaffungsbeihilfe, teils sind sie nichts anderes als verspätete Lohnaufbesserungen. Insbesondere in Zeiten aufspringender Teuerung, da die Tarifverhandlungen kaum Schritt halten können, ergibt sich Anlaß zu „Ausgleichszulagen“. Solche einmaligen Zahlungen finden sich bei den Arbeitern nur selten, bei den Angestellten häufiger, wo eine schleppendere Tarifpolitik mitzuwirken scheint. Die Zulagen wurden teils auf tarifarischer Grundlage, teils durch die einzelnen Häuser geleistet. Sie sind angesichts zu großer Unterschiede, wegen der Störung der Vergleichsmöglichkeit und mangels Vollständigkeit der Angaben in den Zusammenstellungen unberücksichtigt geblieben. — Ein zweites erschwerendes Moment liegt in der teilweisen Anwendung von „Soziallöhnen“. Allerdings halten sich die Familien-Zulagen zumeist in recht engen Grenzen. Auffallend ist die unterschiedliche Anwendung: in den einzelnen Städten sind es bald die Arbeiter, bald die Angestellten, die in ihre Verträge entsprechende Klauseln einfügten. Grundsätzlich suchte in die Entlohnung „Nicht-Jugendlicher“, Unverheirateter zu erfassen. — Ein weiteres Problem liegt in der Vergütungsart der Ueberstunden. Sie sind teilweise nur nach außen hin solche, da sie in der Tat Regelleistungen sind. Trotzdem blieben sie außer Anrechnung, um den Vergleichsmaßstab aufrecht zu erhalten. Eine Außerachtlassung dessen liegt

*) Für Leipzig kam ich nicht in den Besitz hinreichender Unterlagen.

darin vor, daß von dem Uebergang zur achtstündigen Arbeitszeit nicht Vermerk genommen wurde. Dies erschien indessen nicht wünschenswert, da einmal die Lohnhöhe an sich zu erfassen, andererseits die Vergleichsmöglichkeit nicht behindert ist. —

In den Tabellen 1—7 gebe ich die Entwicklung der Wochenlöhne der vier hauptsächlichsten Arbeiterkategorien des Transport-Gewerbes an Land (Spedition-, Lagerei-, Hafen-Arbeiter, Kraftwagenführer), denen ich zum Vergleich das Wocheneinkommen (gleich $\frac{3}{13}$ Monatslohn) eines Straßenbahners beifüge. Für die sechs Städte schwankt die Rubrikenzahl zwischen 3 und 5, je nach dem Vorhandensein der Arbeiterkategorien, von Tarifverträgen und hinlänglich begründetem Zahlenmaterial.

1. Berlin.

Spedition	Lagerei	Kraftwagenführer	Straßenbahn
Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:
1. 7. 14: 32,50 M.	1. 7. 14: 26.— M.	1. 7. 14: 28.— M.	1. 7. 14: 30.— M.
1. 1. 19: 86.— „	1. 1. 19: 137,50 „	1. 1. 19: 80.— „	1. 1. 19: 100.— „
1. 7. 20: 270.— „	1. 7. 20: 197.— „	1. 7. 20: 250.— „	1. 7. 20: 200.— „
1. 10. 20: 270.— „	1. 10. 20: 255.— „	1. 10. 30: 270.— „	1. 10. 20: 288.— „
Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:
3. 12. 20: 302,50 M.	15. 1. 21: 293.— M.	12. 1. 21: 283.— M.	1. 11. 20: 317.— M.
1. 8. 21: 380.— „	22. 4. 21: 300.— „	1. 9. 21: 410.— „	1. 9. 21: 358.— „
9. 11. 21: 445.— „	16. 9. 21: 355.— „	15. 12. 21: 528.— „	1. 10. 21: 491.— „
3. 12. 21: 525.— „	11. 11. 21: 390.— „	1. 3. 22: 700.— „	1. 12. 21: 520.— „
4. 8. 22: 650.— „	2. 12. 21: 510.— „		1. 2. 22: 610.— „
	17. 2. 22: 660.— „		

2. Hamburg.

Spedition	Lagerei	Hafen
Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:
1. 7. 14: 34.— M.	1. 7. 14: 29.— M.	1. 7. 14: 32,40 M.
1. 1. 19: 134,50 „	1. 1. 19: 130.— „	1. 1. 19: 86,40 „
1. 7. 20: 240.— „	1. 7. 20: 247,50 „	1. 7. 20: 288.— „
1. 10. 20: 265.— „	1. 10. 20: 300.— „	1. 10. 20: 306.— „
Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:
15. 11. 20: 280.— M.	8. 12. 20: 330.— M.	8. 12. 20: 336.— M.
1. 2. 21: 310.— „	1. 9. 21: 384.— „	1. 9. 21: 390.— „
1. 9. 21: 385.— „	1. 11. 21: 420.— „	1. 11. 21: 426.— „
1. 12. 21: 600.— „	1. 12. 21: 564.— „	1. 12. 21: 570.— „
1. 2. 22: 684.— „	5. 1. 22: 648.— „	5. 1. 22: 654.— „
16. 3. 22: 840.— „	15. 3. 22: 804.— „	15. 3. 22: 810.— „

3. Hamburg.

Köln.

Kraftwagenführer	Straßenbahn	Kraftwagenführer	Straßenbahn
Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:
1. 7. 14: 30.— M.	1. 7. 14: 30,50 M.	1. 7. 14: 28.— M.	1. 7. 14: 30.— M.
1. 1. 19: 90.— „	1. 1. 19: 60.— „	1. 1. 19: 102.— „	1. 1. 19: 30.— „
1. 7. 20: 240.— „	1. 7. 20: 210.— „	1. 7. 20: 268.— „	1. 7. 20: 265.— „
1. 10. 20: 240.— „	1. 10. 20: 231.— „	1. 10. 20: 268.— „	1. 10. 20: 265.— „
Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:
1. 11. 20: 300.— M.	15. 11. 20: 239.— M.	9. 10. 20: 293.— M.	1. 11. 20: 277.— M.
1. 2. 21: 330.— „	16. 1. 21: 281.— „	29. 1. 21: 318.— „	1. 2. 21: 292.— „
1. 9. 21: 405.— „	1. 9. 21: 355.— „	1. 9. 21: 412,50 „	1. 8. 21: 340.— „
1. 12. 21: 620.— „	1. 12. 21: 451.— „	15. 9. 21: 422,50 „	1. 10. 21: 388.— „
1. 2. 22: 704.— „	15. 2. 22: 651.— „	16. 11. 21: 552,50 „	15. 11. 21: 484.— „
15. 3. 22: 860.— „		1. 12. 21: 632,50 „	1. 1. 22: 576.— „
		1. 3. 22: 745.— „	1. 3. 22: 672.— „
		25. 3. 22: 890.— „	

4. Köln.

Spedition	Lagerei	Hafen
Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:	Stand des Wochenlohn:
1. 7. 14: 28.— M.	1. 7. 14: 29.— M.	1. 7. 14: 29.— M.
1. 1. 19: 64.— „	1. 1. 19: 64.— „	1. 1. 19: 67.— „
1. 7. 20: 250.— „	1. 7. 20: 250.— „	1. 7. 20: 257,50 „
1. 10. 20: 250.— „	1. 10. 20: 250.— „	1. 10. 20: 257,50 „
Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:	Erhöhung des Wochenlohn:
9. 10. 20: 275.— M.	9. 10. 20: 275.— M.	9. 10. 20: 283.— M.
29. 1. 21: 300.— „	29. 1. 21: 300.— „	29. 1. 21: 320.— „
1. 9. 21: 390.— „	1. 9. 21: 390.— „	18. 8. 21: 420.— „
1. 10. 21: 400.— „	1. 10. 21: 400.— „	16. 11. 21: 550.— „
16. 11. 21: 530.— „	16. 11. 21: 530.— „	1. 12. 21: 630.— „
1. 12. 21: 610.— „	1. 12. 21: 610.— „	1. 3. 22: 740.— „
1. 3. 22: 720.— „	1. 3. 22: 720.— „	25. 3. 22: 883.— „
25. 3. 22: 864.— „	25. 3. 22: 864.— „	

5. Essen.			
Spedition	Lagerei	Straßenbahn	
Stand des Wochenlohns:	Stand des Wochenlohns:	Stand des Wochenlohns:	
1. 7. 14: 29.— M.	1. 7. 14: 29.— M.	1. 7. 14: 28.50 M.	
1. 1. 19: 55.— "	1. 1. 19: 50.— "	1. 1. 19: 72.50 "	
1. 7. 20: 235.— "	1. 7. 20: 235.— "	1. 7. 20: 231.— "	
1. 10. 20: 285.— "	1. 10. 20: 235.— "	1. 10. 20: 231.— "	
Erhöhung des Wochenlohns:	Erhöhung des Wochenlohns:	Erhöhung des Wochenlohns:	
12. 11. 20: 260.— M.	28. 10. 20: 275.— M.	15. 11. 20: 248.50 M.	
1. 3. 21: 300.— "	1. 2. 21: 300.— "	1. 1. 21: 288.50 "	
15. 9. 21: 350.— "	1. 9. 21: 360.— "	10. 9. 21: 352.— "	
15. 11. 21: 475.— "	3. 11. 21: 500.— "	12. 11. 21: 483.— "	
22. 12. 21: 610.— "	5. 1. 22: 585.— "	1. 12. 21: 510.— "	
1. 3. 22: 750.— "	1. 3. 22: 720.— "	12. 12. 21: 558.— "	
		1. 3. 22: 642.— "	

6. München.			
Spedition	Lagerei	Kraftwagenführer	Straßenbahn
Stand des Wochenlohns:	Stand des Wochenlohns:	Stand des Wochenlohns:	Stand des Wochenlohns:
1. 7. 14: 32.— M.	1. 7. 14: 26.— M.	1. 7. 14: 35.— M.	1. 7. 14: 38.10 M.
1. 1. 19: 65.— "	1. 1. 19: 58.— "	1. 1. 19: 90.— "	1. 1. 19: 114.— "
1. 7. 20: 214.— "	1. 7. 20: 202.— "	1. 7. 20: 200.— "	1. 7. 20: 254.— "
1. 10. 20: 233.— "	1. 10. 20: 226.— "	1. 10. 20: 240.— "	1. 10. 20: 254.— "
Erhöhung des Wochenlohns:	Erhöhung des Wochenlohns:	Erhöhung des Wochenlohns:	Erhöhung des Wochenlohns:
1. 11. 20: 245.— M.	1. 1. 21: 242.— M.	13. 12. 20: 250.— M.	1. 1. 21: 288.— M.
27. 8. 21: 282.— "	27. 8. 21: 276.— "	24. 3. 21: 260.— "	1. 8. 21: 327.— "
27. 10. 21: 310.— "	1. 12. 21: 384.— "	24. 9. 21: 310.— "	1. 10. 21: 422.— "
3. 12. 21: 380.— "	3. 3. 22: 468.— "	17. 11. 21: 395.— "	1. 1. 21: 462.— "
4. 3. 22: 480.— "		2. 2. 22: 480.— "	

7. Breslau.		
Spedition	Lagerei	Straßenbahn
Stand des Wochenlohns:	Stand des Wochenlohns:	Stand des Wochenlohns:
1. 7. 14: 27.50 M.	1. 7. 14: 25.50 M.	1. 7. 14: 26.50 M.
1. 1. 19: 58.50 "	1. 1. 19: 58.50 "	1. 1. 19: 60.— "
1. 7. 20: 145.— "	1. 7. 20: 141.— "	1. 7. 20: 195.— "
1. 10. 20: 177.— "	1. 10. 20: 154.— "	1. 10. 20: 225.— "
Erhöhung des Wochenlohns:	Erhöhung des Wochenlohns:	Erhöhung des Wochenlohns:
1. 12. 20: 184.— M.	1. 12. 20: 164.— M.	1. 12. 20: 242.— M.
1. 1. 21: 217.— "	1. 5. 21: 175.— "	1. 1. 21: 247.— "
1. 10. 21: 272.— "	1. 9. 21: 203.— "	1. 9. 21: 275.— "
1. 11. 21: 282.— "	1. 11. 21: 253.50 "	15. 11. 21: 352.— "
1. 12. 21: 367.— "	1. 12. 21: 311.— "	15. 12. 21: 400.— "
1. 1. 22: 424.— "	1. 1. 22: 347.50 "	1. 2. 22: 425.— "
1. 2. 22: 441.— "	1. 2. 22: 366.50 "	1. 3. 22: 485.— "
1. 3. 22: 494.— "	1. 3. 22: 418.— "	

Für den Zeitraum von 1914 bis zum 1. 10. 1920 habe ich lediglich Stichtage herausgegriffen: erstens den 1. 7. 1914 für die Vorkriegszeit, zweitens den 1. 1. 1919 als Zeitpunkt nach Kriegsende und Revolution, drittens den 1. 7. 1920 als Ruhepunkt nach dem wirtschaftlichen Wellenberg des Winters 1919/20. Vom 1. 10. 1920 ab war ich bemüht die sämtlichen eingetretenen Erhöhungen wiederzugeben. Ein Vergleich der Lohnhöhe in den Speditionsbetrieben der 6 Städte — für 5 ist eine graphische Darstellung in einer ersten Tafel erfolgt — ergibt für 1914 einen Durchschnitts-Wochenlohn von 30,5 Mk. Bis Kriegsende ist mit einer knappen Verzweieinhalbfachung zu rechnen. Durch die Höhe des in Hamburg gezahlten Lohnes gestaltet sich der Durchschnitt der 6 Städte für den 1. 1. 1919 etwas zu hoch. Am 1. 7. 1920 erreicht der Lohn die Höhe von 226 Mark (das $7\frac{1}{2}$ -fache von 1914), im Sommer 1921, in der Zeit einer merklichen Stabilisierung der Wirtschaftsverhältnisse, von fast 280 Mark. Wie bereits im Sommer 1920 drücken die „agrarischen“ Städte München und Breslau den Durchschnitt, der sonst durchweg beim 10-fachen des Friedenslohns liegt, herab. Diese Tatsache verstärkt sich in dem gewaltigen Lohnaufstieg des Winters 1921/22, in dem für die 6 Städte um die Jahreswende ein Wochenlohn von Mk. 525.— und zu Ende März von Mk. 680.— (über das 22-fache des Friedenslohns) erreicht wird. Ohne München und Breslau beträgt die Wochenlohnhöhe Mk. 776.—, d. h. das $25\frac{1}{2}$ -fache von 1914.

Im Vergleich zu den im Speditionsbetrieb gezahlten Löhnen weisen die der Lagerbetriebe an den einzelnen Orten auffallende Verschiedenheiten auf: In Berlin bleiben die Lagerarbeiterlöhne hinter denen der Speditionsarbeiter zurück, desgleichen in München und Breslau. In den ersteren Städten nimmt die relative Differenz stark ab, in Breslau bleibt sie erhalten. In Köln herrscht vollständige Gleichheit, in Essen ging sie in den letzten eineinhalb Jahren zu Gunsten der Spedition verloren. Hamburg zeigt fortdauernde Schwankungen. — Die

Löhne der Kraftwagenführer stehen z. T. in einem festen Verhältnis zu denen der Speditionsarbeiter, so in Hamburg, Köln und Essen. Auch hier zeigt sich die nicht zu begründende relative Abnahme der Differenz, die in diesem Fall zu Gunsten der Kraftwagenführer besteht. Nur Breslau, das sich im übrigen auch durch sozialen Ausbau des Tarifs und Anwendung der gleitenden Lohnskala auszeichnet — in der Tabelle sind nur die größeren Monatsunterschiede angegeben —, weist eine der Lohnerhöhung entsprechende Vergrößerung der Differenz auf (am 1. 4. 1922 M. 160.—). Die Durchschnitte der Straßenbahnerlöhne ergeben zu den gleichen Zeitpunkten wie für die Spedition angegeben, folgende Zahlen: 29,8 — 61,1 — 226 — 285 — 495 — 587. Diese Zahlen bedeuten, daß (abgesehen von dem letzten Ergebnis) das Einkommen der Straßenbahnbediensteten in den sechs beobachteten Städten die gleiche Erhöhung erfahren hat wie das der Arbeiter im Verkehrsgewerbe.

Die vorstehenden Zahlenangaben bedürfen, um über einen rein formalen Wert hinauszukommen, eines realen Vergleichsmaßstabes. Als solcher kommen in erster Linie die Indexziffern in Betracht. Ueber ihren Wert und Unwert ist bereits hinlänglich gestritten worden. Ihre Anwendung im vorliegenden Fall ist zu bejahen, da in ihnen die Kaufkraft des Geldes, das Einkommen in Waren, die zum mindesten in bedeutenden Bruchteilen der eingesetzten Quantitäten begehrt werden, zum Ausdruck gebracht ist. Zur Hilfe gezogen wurden die im Reichs-Arbeits-Blatt veröffentlichten amtlichen Teuerungszahlen, die den Vorzug haben, die Teuerung allerorts nach gleicher, der Calwer'schen vorzuziehenden Methode zu erfassen. Um zu einem anschaulichen Vergleich zu gelangen, habe ich in einer zweiten graphischen Darstellung den Durchschnittslohn aus den vier bzw. drei Kategorien der privaten Transportarbeiter Hamburgs, Kölns und Münchens wiedergegeben und den Wochenindex der drei Städte als Vergleichsmaßstab beigelegt. Für Köln und Hamburg (ebenso Essen) ergibt sich mit Deutlichkeit ein stärkeres (für Berlin geringeres) Zurückbleiben der Indexziffer hinter den gezahlten Löhnen, während für München (ebenso Breslau) in den letzten Monaten eine gegenteilige Entwicklung festzustellen ist. Hierbei ist nun zu berücksichtigen, daß die Reichsteuerungszahl wohl die Auslagen für die Wohnung, deren Preis durch behördliches Eingreifen dauernd stark gedrückt blieb, enthält, nicht dagegen die Beträge für alle Arten Gebrauchsgegenstände (insbesondere Kleidung), sodaß die Teuerungszahl einen geringeren Teuerungsquotienten angibt, als er tatsächlich zu verzeichnen ist. Diese Differenz verstärkte sich dadurch, daß das verhältnismäßige Festhalten des Wohnungspreises sich bei rapid steigender Teuerung allen andern Bedarfs immer mehr bemerkbar machen mußte. Als Ergebnis ist festzuhalten, daß die durchschnittliche Teuerungszahl sich fast genau so vervielfältigte wie die Lohnhöhe, daß also die tatsächliche Teuerung um einen Bruchteil größer zu erachten ist, als das Wachstum des Einkommens des Transportarbeiters. Für weitere Schlüsse sind zwei Tatsachen von überragender Bedeutung: einerseits die Steuerlast, die durch den „Lohnabzug“ heute auf dem Arbeiter liegt, andererseits die Verringerung der Arbeitsleistung durch den Acht-Stundentag.

Zur Kennzeichnung der Entwicklung der Angestelltenentlohnung wurde die der Gehälter eines vornehmlich mit mechanischen Arbeiten beschäftigten Angestellten sowie eines 2. Expediten verfolgt. Die Tabellen 8 und 9 geben ein Bild der Entwicklung in den 3 größten Städten des Reichs. Gegenüber den Arbeiterlöhnen fällt die in längeren Etappen aufsteigende Bewegung auf. Materiell ist die Höhe des Gehalts des Angestellten in Berlin befremdlich; sie ist indessen auf Grund nur minimal differenzierender Angaben eingesetzt. In Wochenein-

kommen ausgedrückt weisen die 2 Angestelltenkategorien im Durchschnitt der 3 Städte in Mark folgende Gehaltshöhen auf:

1. 7. 14:	1. 1. 19:	1. 7. 20:	Mai 21:	1. 1. 22	15. 3. 22:
2. Expedit: 30.—	66.—	223.—	275.—	495.—	669.— M
Angest. mit					
mechan. Arb. 23.—	48.—	163.—	196.—	337.—	478.— „

Bei den Entwicklungsstufen des 2. Expediten fällt die Parallelität zu der Entwicklung des Arbeitereinkommens in der Spedition der 6 Städte auf. Indessen ist beim Vergleich gegenüber dem Durchschnitt des durchschnittlichen Transportarbeitereinkommens der 3 Städte ein geringes Zurückbleiben festzustellen. (Am 15. 3. 1922 das 22-fache des Friedenssatzes gegenüber dem fast 25-fachen). Das Gleiche gilt von der Kurve des Angestellten mit mechanischen Arbeiten.

8. Angestellter mit vornehmlich mechanischen Arbeiten.

Berlin	Hamburg	Köln
Stand des Monatsgehalts:	Stand des Monatsgehalts:	Stand des Monatsgehalts:
1. 7. 14: 105.— M.	1. 7. 14: 90.— M.	1. 7. 14: 100.— M.
1. 1. 19: 190.— „	1. 1. 19: 210.— „	1. 1. 19: 220.— „
1. 7. 20: 950.— „	1. 7. 20: 575.— „	1. 7. 20: 600.— „
Erhöhung des Monatsgehalts:	Erhöhung des Monatsgehalts:	Erhöhung des Monatsgehalts:
1. 12. 20: 1100.— M.	1. 12. 20: 750.— M.	1. 1. 21: 700.— M.
1. 9. 21: 1400.— „	1. 10. 21: 1050.— „	1. 10. 21: 875.— „
1. 11. 21: 1740.— „	1. 1. 22: 1400.— „	1. 12. 21: 1312.— „
1. 1. 22: 1950.— „	1. 3. 22: 1820.— „	1. 3. 22: 1800.— „
1. 3. 22: 2600.— „		
9.	2. Expedit.	

Berlin	Hamburg	Köln
Stand des Monatsgehalts:	Stand des Monatsgehalts:	Stand des Monatsgehalts:
1. 7. 14: 120.— M.	1. 7. 14: 140.— M.	1. 7. 14: 130.— M.
1. 1. 19: 230.— „	1. 1. 19: 330.— „	1. 1. 19: 300.— „
1. 7. 20: 1050.— „	1. 7. 20: 800.— „	1. 7. 20: 1050.— „
Erhöhung des Monatsgehalts:	Erhöhung des Monatsgehalts:	Erhöhung des Monatsgehalts:
1. 12. 20: 1200.— M.	1. 12. 20: 1020.— M.	1. 1. 21: 1350.— M.
1. 9. 21: 1500.— „	1. 10. 21: 1525.— „	1. 10. 21: 1700.— „
1. 11. 21: 1940.— „	1. 1. 22: 2050.— „	1. 12. 21: 2550.— „
1. 1. 22: 2240.— „	1. 3. 22: 2665.— „	1. 3. 22: 3100.— „
1. 3. 22: 2930.— „		

Um zu einer zusammenfassenden Darstellung der Entlohnungsverhältnisse in einem bedeutenden Teil des Verkehrsgewerbes zu gelangen, vereinigte ich in einer 3. Tafel die Durchschnittssätze von Berlin, Hamburg und Köln. In ihr sind verzeichnet das Wocheneinkommen eines 2. Expediten, eines mit

mechanischen Arbeiten beschäftigten Angestellten, eines Straßenbauers, sowie der Durchschnittswochenlohn der 4 bzw. 3 Transportarbeiterkategorien (unge- wogen), über den im Einzelnen die Tabelle 10 unterrichtet. Hierzu tritt als Ver- gleichsmaßstab der Wochenindex sowie die Menge der umlaufenden Noten (Reichsbanknoten und Darlehenskassenscheine; 1 Milliarde = 1 mm). Es ergibt sich hieraus, daß nicht eine in gleichem Maßstab gesteigerte Notenausgabe die Ursache von Teuerung und Lohnerhöhung im Winterhalbjahr 1921/22 ist. Viel- mehr scheint durch eine größere Notenausgabe im Spätsommer-Herbst 1921 das gesamte Notenmaterial, das für bessere Zeiten der Mark im Ausland zurückge- halten worden war, auf den deutschen Markt geströmt zu sein. Des Weiteren geht aus der Tafel hervor, daß die Lohnerhöhungen der Teuerung etwa um 1 Monat nachfolgen. Besonders hinzuweisen ist darauf, daß im Januar 1921 noch durchweg Lohnerhöhungen eintraten, während ein geringer Preisabbau schon begann. Trotz dessen allerdings geringfügiger Fortsetzung hat eine Lohn- reduzierung (abgesehen von einer durch die gleitende Lohnskala in Breslau bedingten) in den folgenden Monaten nicht stattgefunden. — In der Gesamtheit bleibt festzuhalten: die Einkommen in den angeführten Kategorien von Verkehrs- arbeiter haben zwischen dem Juli 1914 und der 2. Märzhälfte 1922 eine Er- höhung um das 20-25-fache gefunden. Grundlegend ist an der Entlohnungs- Struktur nichts geändert. Relativ um ein Geringes herabgesunken sind die beiden Angestellten-Gruppen. Im Ganzen hat sich das Einkommen im Verkehrs- gewerbe nicht vollständig der Teuerung angepaßt.

10. Entwicklung des Durchschnittslohnes der Speditions- Hafen- und Lagerei-Arbeiter sowie der Kraftwagenfüh- rer in Berlin, Hamburg und Köln (Wochenlohn in Mark):

Zeitpunkt	Berlin	Hamburg	Köln	Durchschnitt
1. 7. 14	29.—	31.—	29.—	30.—
1. 1. 19	101.—	110.—	74.—	95.—
1. 7. 20	239.—	229.—	256.—	241.—
1. 10. 20	265.—	278.—	266.—	266.—
15. 10. 20	265.—	278.—	282.—	275.—
15. 11. 20	265.—	297.—	282.—	281.—
15. 12. 20	276.—	312.—	282.—	290.—
15. 1. 21	293.—	312.—	282.—	295.—
15. 2. 21	293.—	327.—	310.—	310.—
15. 3. 21	293.—	327.—	310.—	310.—
15. 4. 21	293.—	327.—	310.—	310.—
15. 5. 21	295.—	327.—	310.—	310.—
15. 6. 21	295.—	327.—	310.—	310.—
15. 7. 21	295.—	327.—	310.—	310.—
15. 8. 21	321.—	327.—	310.—	319.—
15. 9. 21	363.—	391.—	406.—	387.—
15. 10. 21	382.—	391.—	411.—	395.—
15. 11. 21	415.—	409.—	541.—	455.—
15. 12. 21	521.—	589.—	621.—	577.—
15. 1. 22	521.—	631.—	621.—	591.—
15. 2. 22	521.—	673.—	621.—	605.—
15. 3. 22	670.—	829.—	781.—	748.—

DR. KAEGBEIN, HAMBURG: Der Konferenzgedanke in der amerikanischen Schifffahrt.

In der ablehnenden Haltung, die die Regierung der Vereinigten Staaten früher gegenüber Abreden in der Schifffahrt einnahm — man erinnere sich an die in den letzten Jahren vor dem Kriege vom amerikanischen Supreme Court gegen die Hamburg - Amerika Linie und andere nordatlantische Schifffahrts- gesellschaften eingeleiteten langwierigen Untersuchungen und Verhandlungen — hat sich in dem Maße ein Umschwung vollzogen, indem die Regierung selbst Schiffsbesitzer und Reeder geworden ist. Sie hat mit der wachsenden Kenntnis der Verhältnisse und Grundbedingungen des Ueberseeverkehrs mehr und mehr die Ueberzeugung gewonnen, daß Konferenzabkommen zwischen den Schiff- fahrtsgesellschaften nicht zum Nachteil des Landes, sondern im Interesse eines geregelten, zuverlässigen Ueberseeverkehrs geschlossen wurden, der schließ- lich allen Teilen zum Nutzen gereichen muß. In der 1916 erlassenen Marine Act wurden bereits „reasonable conference agreements“ anerkannt. Verlangt wurde nur, daß alle derartigen Abreden dem Schifffahrtsamt bekanntgegeben und von ihm genehmigt würden. Ist diese Genehmigung erteilt, so kann gegen die an dem Agreement beteiligten Schifffahrtsgesellschaften nicht mehr der Vorwurf einer Verletzung des Antitrustgesetzes erhoben werden. Schifffahrtsge- sellschaften jedoch, die an einem nicht genehmigten Agreement beteiligt sind, sollen für jeden Tag des Bestehens einer solchen Abrede eine Strafe von 1000 Dollar zahlen.

Der Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg unterbrach für einige Zeit die Wirksamkeit dieser neuen Bestimmungen, denn es bedeutete das Aufhören aller bestehenden Abreden. Als sich dann nach Friedensschluß Amerika vor die Aufgabe gestellt sah, seine große, während des Krieges durch Beschlagnahme und forzierten Umbau geschaffene Flotte im Wettbewerb mit anderen Flaggen in der Ueberseefahrt zu beschäftigen, tat die Regierung den weiteren Schritt von der theoretischen Anerkennung zur praktischen Verwirklichung des Kon- ferenzgedankens: Das Schifffahrtsamt übernahm nicht nur die ihm durch das Ge- setz zugewiesene Kontrolle über die bestehenden und sich neu bildenden Konfe- renzen, es veranlaßte auch die Reederfunktionäre, denen es seine Schiffe in Regie gab, den Konferenzen als Mitglieder beizutreten. Damit ist das Amt ge- wissermaßen Garant der verschiedenen unter den von amerikanischen Häfen fahrenden Linien bestehenden Abkommen geworden, und es hat bereits des öfte- ren Gelegenheit gehabt, sich für die Aufrechterhaltung dieser oder jener Kon- ferenz mit allen Mitteln einzusetzen. So ist, als im August 1920 die Compagnie Générale Transatlantique aus der transatlantischen Konferenz austrat und zusam- men mit dem Lloyd Royale Belge für geringere als die vereinbarten Raten zu fahren begann, von keiner Seite mehr für das Wiederzustandekommen der Kon- ferenz getan worden als von Seiten des Schifffahrtsamtes. Alle Fracht- sätze nach den atlantischen Häfen Frankreichs wurden auf Veranlassung des Amtes damals für „offen“ erklärt, und erst nach einem scharfen, mehrmonatlichen Ratenkampf gelang es im April 1921, die beiden abtrünnigen Linien wieder zum Anschluß an die Konferenz zu bewegen.

Während dieses Ratenkampfes waren die britischen Linien neutral geblie- ben, nach seiner Beendigung aber begannen auf gewissen Verkehrsgebieten sich britisch-amerikanische Gegensätze bemerkbar zu machen. Sie traten zuerst in die Erscheinung, als der Kongreß das neue Einwanderungsgesetz erließ,