

## Die Straßenbahnschaffnerinnen.

Zur Ermittlung der Dienstverhältnisse der Straßenbahnschaffnerinnen in Deutschland hat der Deutsche Transportarbeiterverband eine Erhebung veranstaltet, deren Ergebnis soeben im Verbandsorgan veröffentlicht wird. Die Statistik erstreckt sich auf 70 Straßenbahnbetriebe, die im Oktober vorigen Jahres weibliches Personal in ihren Diensten hatten. Unter diesen Betrieben befinden sich die namhaftesten und bedeutendsten. Es sind 26 städtische oder kommunale und 44 privatkapitalistische Betriebe, die insgesamt 13.954 weibliche Personen, unter ihnen 2799 Ehefrauen der zum Kriegsdienst eingezogenen Straßenbahnbediensteten, beschäftigen. Von den insgesamt beschäftigten weiblichen Personen sind 12.546 Schaffnerinnen, 9 Wagenführerinnen und 1399 sonstige Hilfsarbeiterinnen.

Die Entlohnung der Schaffnerinnen zeigt sehr große Unterschiede, die sich nur zum geringsten Teil aus den örtlichen Verhältnissen ergeben. Im Durchschnitt bewegen sich die Stundenvergütungen zwischen 30 und 35 Pfennig. Es kommen aber auch Stundenlöhne von 25 Pfennig und solche von  $47\frac{1}{2}$  Pfennig vor. In den meisten Fällen ist die Bezahlung ganz ungenügend.

Die tägliche Arbeitszeit ist ebenfalls sehr verschieden. Von durchschnittlich fünf Stunden bis elfeinhalb Stunden oder, wenn man die längste und kürzeste Arbeitszeit in Betracht zieht, von vier Stunden bis zu fünfzehn Stunden werden die Schaffnerinnen in Anspruch genommen. Die durchschnittliche tägliche Dienstzeit beträgt in zehn Betrieben weniger als acht Stunden, in zwölf Betrieben acht Stunden, in elf Betrieben mehr als acht bis neun Stunden, in achtundzwanzig Betrieben mehr als neun bis zehn Stunden und in sieben Betrieben mehr als zehn bis elfeinhalb Stunden. Für zwei Betriebe fehlen die Angaben bezüglich der Arbeitszeit. Ueber die freien Tage sind für 65 Betriebe Angaben gemacht worden. Es werden zwei, drei, vier, fünf und sechs freie Tage im Monat gewährt, in einem Falle acht Tage. In den überaus zahlreichsten Fällen werden drei bis vier freie Tage monatlich gewährt. Fünfundzwanzig Betriebe bezahlen auch die freien Tage entweder voll oder zum Teil. Die städtische Straßenbahn in Köln am Rhein bezahlt zwar keine freien Tage, vergütet aber, wenn die Schaffnerin an einem ihr zustehenden freien Tage zum Dienste herangezogen wird, den Lohn mit 33 Prozent und an Sonntagen mit 50 Prozent Aufschlag.

Einige Straßenbahnen gewähren ihren weiblichen Bediensteten und auch den männlichen eine Teuerungszulage, so daß sich das vorher genannte Dienst Einkommen um etwas erhöht.

Die Ausbildungszeit einer Straßenbahnschaffnerin ist von einer sehr unterschiedlichen Dauer, die vielleicht vier Tage oder auch vier Wochen betragen kann. Eine Ausbildung ist sicher nötig, aber die Straßenbahnverwaltungen legen dabei eine sehr unangebrachte Engherzigkeit an den Tag. Bei der Berliner städtischen Straßenbahn dauert die Ausbildungszeit sieben Tage. Die Auszubildenden erhalten während dieser Zeit für den Tag 1.80 Mark Lohn. Wie ungemein schwer wird es einer Person gemacht, sich diesem Beruf zu widmen, denn wie soll sie mit dem geringen Lohne bei dem anstrengenden Dienste eine Woche leben? In Kassel dauert die Ausbildungszeit sechs Tage. Eine Entschädigung für diese Zeit wird den Ausgebildeten im Betrag von zehn Mark erst nach einem Vierteljahr, wenn sie so lange im Dienste verbleiben, ausbezahlt. In Dresden und in Halle an der Saale wird für die sechs Tage dauernde Ausbildungszeit der volle Lohn gezahlt, jedoch erst nach vier Wochen. Wer vor der Zeit der Dienst wieder verläßt, erhält für die sechs Tage nichts. Wer also den schweren Dienst nicht aushalten kann, wird dafür noch besonders durch Vorenthaltung eines vollen Wochenlohnes bestraft. In Hannover zahlt man den Schaffnerinnen während einer vierzehntägigen Ausbildungszeit täglich eine Mark Lohn, die Bergische Kleinbahn in Elberfeld zahlt für dieselbe Ausbildungszeit gar nur zwölf Mark und in Posen, wo die Ausbildungszeit zehn bis vierzehn Tage beträgt, wird für diese Zeit überhaupt kein Lohn gezahlt.

Ob sich Frauen und Mädchen für den Straßenbahnschaffnerdienst im allgemeinen ebenfugut eignen wie Männer, das dürfte sich wohl erst nach einem längeren Zeitraum mit Sicherheit feststellen lassen. Jedenfalls wird aber überall von den Schaffnerinnen dieselbe Dienstleistung verlangt wie von den Schaffnern. Gerechterweise müßten ihnen also auch dieselbe Entlohnung und alle sonstigen aus dem Dienstverhältnis sich ergebenden Vorteile zuteil werden. Diese Konsequenz ziehen aber die Straßenbahnverwaltungen in der Regel nicht. Den Grundsatz, für gleiche Arbeit auch gleicher Lohn, haben sich nur ganz wenige zu eigen gemacht. Zu diesen Ausnahmen zählt die städtische Straßenbahn in Mannheim; Dienst und Bezahlung sind für die Schaffnerinnen die gleichen wie für ihre männlichen Kollegen. Für Extratouren erhalten die Schaffnerinnen in Leipzig 35 Pfennig, dagegen die Schaffner 75 Pfennig. Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn zahlt den Schaffnerinnen einen Lohn von 42.25 bis 72.25 Mark monatlich. Schaffner dagegen erhalten einen Anfangsgehalt von monatlich 84.50 Mark. Ähnliche Beispiele könnten mehr an-

geführt werden. Es mag hier noch genügen, darauf hinzuweisen, daß solche ungleiche Bezahlung für die gleiche Arbeit den ungünstigsten Einfluß ausüben muß auf die Gestaltung der Lohnverhältnisse der Straßenbahnbediensteten nach dem Kriege, sofern die Weiterbeschäftigung weiblicher Personen nicht aus anderen Gründen dann wieder erheblich eingeschränkt werden muß.