

**PRESSEBERICHT**

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

102

No. 21

Amsterdam, den 28. Okt. 1938

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I. T. F.)

Allgemeines.

Praktische Solidarität. (ITF) Aus Besprechungen, die der Vorstand der I.T.F. gelegentlich des Pariser Kongresses mit den Vertretern der englischen Organisationen geführt hat, ging hervor, dass der englischen Transport and General Workers' Union im Augenblick mit einem Darlehen auf längere Frist sehr gedient wäre. Ein entsprechender Appell wurde von allen grösseren Organisationen der I.T.F. sofort befolgt, sodass durch Vermittlung der I.T.F. dem englischen Transportarbeiterverband schon jetzt rund 27 000 Pfund Sterling (etwa 540 000 RM.) als bedingungsloses Darlehen überwiesen werden konnten. An diesem Betrag sind folgende Organisationen beteiligt:

Transportarbeiter	Deutschland	5000	Pfund
"	Oesterreich	1000	"
"	Schweiz	200	"
"	Belgien	2000	"
"	Dänemark	1000	"
"	Schweden	5000	"
"	Holland	2000	"
Eisenbahner	Deutschland	3675	"
"	Oesterreich	1000	"
" (tschech.)	Tschechoslowakei	5000	"
" (deutsch.)	"	500	"
"	Schweiz	800	"

Verschiedene andere Organisationen in Polen und Skandinavien haben ebenfalls ihre Beteiligung an dem Darlehen zugesagt. Eine Entscheidung über die Höhe des Betrags steht indessen im Augenblick noch aus.

Der Erfolg der Unterstützungsaktion ist umso bemerkenswerter als so gut wie alle daran beteiligten Organisationen auch in einem hohen Masse zu der vom I.G.B. eingeleiteten Unterstützungsaktion beigetragen haben.

Eisenbahner.

Der "Einheitsverband" fordert ein einheitliches Beamtenrecht. (ITF) In einer Unterredung, die Mitte September Vertreter des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands gemeinsam mit Vertretern des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes, der Spitzenorganisation freigewerkschaftlicher Beamtenorganisationen, mit dem deutschen Reichsminister Dr. KULZ hatten, wurde von den Beamtenvertretern u.a. auch auf die völlig unhaltbar gewordene Rechtslage der Reichsbahnbeamten hingewiesen und die Schaffung eines einheitlichen Beamtenrechts gefordert. Bekanntlich vertritt der Verwaltungsrat der auf Grund des Dawosberichts errichteten Reichsbahngesellschaft die Auffassung, dass er die Beamtenpolitik wie überhaupt die gesamte Personalpolitik in völliger Selbständigkeit und ohne Rücksicht auf die allgemeine Sozialgesetzgebung des Reichs regeln könne. Praktisch hat dies zu einer grundsätzlichen Verschiedenheit der Rechtslage der Reichsbahnbeamten gegenüber der sonstigen Beamtschaft geführt. Ueber seine Auffassung hierzu gefragt, hat der deutsche Reichsminister folgende Erklärung abgegeben:

" Was die Rechtsverhältnisse der Beamten der Reichsbahn betrifft bin ich dafür nicht zuständig. Ich erblicke in der augenblicklichen Sonderstellung der Reichsbahn einen Notzustand, der nur vorübergehend sein kann. Ich werde deshalb stets dafür eintreten, dass sich die Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten nicht anders gestalten als die der übrigen Reichsbeamten. Ich persönlich würde mich immer dagegen sträuben, dass ein neuer Beamtentyp entsteht, weil dadurch ein Durcheinander geschaffen und ein Typ gegen den andern ausgespielt wird."

Zu diesen Ausführungen wurde seitens des Vertreters des Einheitsverbandes folgendes bemerkt:

" Die Erklärungen des Ministers sind geeignet, gewisse Befürchtungen bezüglich der Personalpolitik des Verwaltungsrats der Reichsbahn zu zerstreuen. Wenn aber der Minister darauf hingewiesen hat, dass er für die Reichsbahn nicht zuständig sei, dann müsse betont werden, dass die Reichsregierung noch immer das Aufsichtsrecht über die Reichsbahn ausübe. Der Reichsinnenminister habe aus diesem Grunde die Möglichkeit der Kontrolle. Deshalb kann er seinen Einfluss bei der Gestaltung der Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten geltend machen. Wenn der Minister weiter davon gesprochen habe, dass verhindert werden müsse, dass ein neuer Beamtentyp bei der Reichsbahn entsteht, dann weisen wir darauf hin, dass die Bestrebungen bei der Reichsbahn, eine neue Art von Berufsbeamtentum zu schaffen, nicht ganz neu sind. Die dauernde Ueberführung von Beamten in das Arbeiterverhältnis und die Versetzung auf niedrigere Posten verfolgt den ganz bestimmten Zweck, die Hoheitsbeamten personalpolitisch von den Betriebsbeamten zu trennen."

Redner schloss mit dem Hinweis, dass der Reichsinnenminister von diesen Vorgängen ernsteste Beachtung schenken müsse, was dem Minister Veranlassung gab, seine frühere Erklärung, dass er Gegner der Schaffung eines doppelten Beamtentums sei, nochmals ausdrücklich zu unterstreichen.

Wie weit die prinzipiell bedeutsamen Ausführungen des deutschen Reichsinnenministers eine Einflussnahme auf die Haltung des Verwaltungsrates der deutschen Reichsbahngesellschaft zur Folge haben bzw. wie weit sie bedeuten, dass die Reichsregierung selbst auf eine Aenderung des in Ausführung des Dawesplans geschaffenen Reichsbahngesetzes im Sinne der Personalforderungen hinwirken wird, muss noch abgewartet werden.

Das vorläufige Ergebnis der Beamtenrätewahlen bei der deutschen Reichsbahn. (ITF) Nach den bisher vorliegenden Meldungen haben bei den letzten Wahlen für den Hauptbeamtenrat der Deutschen Reichsbahngesellschaft die verschiedenen Beamtenorganisationen folgende Stimmziffern auf sich vereinigt:

Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (freigewerkschaftlich)	66 796 Stimmen
Gewerkschaft deutscher Eisenbahner (christlich-national)	82 941 "
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (neutral)	51 860 "
Zentralgewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten (neutral)	94 468

"Der Deutsche Eisenbahner", das Organ des Einheitsverbandes sieht in diesem Ergebnis einen starken Erfolg der freigewerkschaftlichen Bewegung unter der Beamtenschaft der deutschen Reichsbahn, der umso höher zu bewerten sei, als die <sup>außer</sup>Liste des Einheitsverbandes abgegebenen Stimmen unter den denkbar grössten Schwierigkeiten errungen werden mussten. "Der Erfolg des Einheitsverbandes", so erklärt das Organ, "ist erkämpft worden in einer Zeit, wo die Beamtenschaft der Reichsbahn unter dem stärksten Druck des Verwaltungsapparates stand. Furcht vor Abbau und Angst vor dienstlicher Benachteiligung hielten grosse Teile der Kollegenschaft von den Wahlversammlungen fern; der Verwaltungsapparat stellte sich vielerorts unverhohlen in den Dienst der Propaganda gegen die freigewerkschaftliche Liste und zu Gunsten bestimmter verwaltungsfreundlicher Organisationen." Gleichzeitig weist der Deutsche Eisenbahner auch darauf hin, dass das Ergebnis der Beamtenrätewahlen zeige, welche gewaltige Arbeit noch geleistet werden muss, um das Gros der Beamtenschaft wieder der freigewerkschaftlichen Beamtenbewegung zuzuführen.

Ein neues Beamtengesetz für die Schweiz. (ITF) In einer ausserordentlichen Session, zu der die Bundesversammlung der Schweiz am 27. September zusammentrat, wurde nach mehrtägigen Beratungen der Entwurf eines neuen Beamtengesetzes für die Schweiz angenommen, unter das auch das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen fällt. Den Kern des Entwurfes bildete die neue Besoldungsskala, über deren Gestaltung schon seit langem ausführliche Diskussionen stattgefunden hatten. Seitens des Bundesrats war schon vor Jahren ein Vorschlag ausgearbeitet gewesen, der teilweise grosse Verschlechterungen für das Personal vorsah. Im weiteren Verlauf der Verhandlungen ist dann dieser Vorschlag fallen gelassen und ein Gegenentwurf des Schweizerischen Eisenbahnverbandes zum Ausgangspunkt genommen worden. Freilich gelang es dem Verband nicht, die Annahme seiner vorgeschlagenen Besoldungsskala durchzusetzen, aber wie Robert Bratschi, der Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, feststellen kam, sind die Begehren des Personals entweder ganz oder doch mehr oder weniger befriedigend erfüllt worden. Sein allgemeines Urteil über den zur Annahme gelangten Entwurf fasst Bratschi in folgende Worte zusammen: "Der Entwurf ist weit davon entfernt, allen Anforderungen, die eine gerechte, neuzeitliche Regelung des Arbeitsverhältnisses stellt, gerecht zu werden. Gegenüber den Beschlüssen des Ständerats und insbesondere den ursprünglichen Anträgen des Bundesrats, enthält er aber doch ansehnliche Verbesserungen." Um zum Gesetz erhoben zu werden, bedarf der Entwurf nunmehr noch der Zustimmung des Ständerats. Bratschi spricht die Hoffnung aus, dass diese Zustimmung nicht ausbleibt. "Wir hoffen es", so schliesst er einen seiner Artikel im Organ des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, "im Interesse des Personals und unserer grossen Bundesbetriebe. Denn man veresse nie: Der Beschluss des Nationalrates ist der Mittelweg und bedeutet Verständigung und Frieden. Verständigung und Frieden zwischen Verwaltung und Personal sind die ersten und wichtigsten Voraussetzungen für das Gedeihen der Betriebe. Wer sie stört oder unmöglich macht, trägt die grösste und schwerste Verantwortung."

Eine merkwürdige Anweisung des franz. Ministers für öffentliche Arbeiten. (ITF) Durch die französische Presse geht eine Notiz, derzufolge der französische Minister für öffentliche Arbeiten die Eisenbahnen des Landes angewiesen haben soll, im Jahre 1927 aus Sparsamkeitsgründen Versuche mit technischen Betriebsneuerungen zu unterlassen. Der Minister soll vornehmlich die Versuche mit der automatischen Kuppelung und mit dem durchgehenden Bremssystem im Auge haben. Eine derartige Anweisung ist umso befremdlicher, als die allermeisten französischen Eisenbahngesellschaften sich sowieso schon allen betriebstechnischen Verbesserungen, soweit diese nicht zu unmittelbaren Ersparnissen leiten, abgeneigt zeigen und sich der grösste Teil der Notze in einem Zustand befindet, der die Verkehrssicherheit mehr als in Frage stellt. Wird die Richtigkeit der angeführten Notiz bestätigt, so würde das bedeuten, dass der Minister für öffentliche Arbeiten die Versäumnisse der französischen Eisenbahnen in der Frage der Verkehrssicherheit nicht nur deckt, sondern sie geradezu noch begünstigt, während gerade eine gegenteilige Einwirkung am Platze wäre.

Ein Protest gegen die Entrechtung der jugoslawischen Eisenbahner. (ITF) Das Zentralsekretariat der Arbeitskammern Jugoslawiens hat, wie die Informations Sociales des Glas Sobode vom 26. August entnehmen, ein Protestschreiben an die Minister für soziale Angelegenheiten sowie für das Transportwesen gerichtet, in dem auf verschiedene ungesetzliche Misstände bei den Eisenbahnen hingewiesen wird. Zunächst wird festgestellt, dass entgegen den ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmungen, <sup>wonach</sup> bei allen industriellen Unternehmungen alljährlich Personalvertretungen zu wählen sind, solche Wahlen bei den Eisenbahnen nicht zugelassen werden. Das Zentralsekretariat der Arbeitskammern schliesst sich deswegen den Protesten der Eisenbahnorganisationen an und verlangt von den Ministern die Ergreifung entsprechender Massnahmen.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass entgegen dem ausgesprochenen Willen des Personals von dessen Löhnen und Gehältern Abzüge gemacht werden, die als Mitgliederbeitrag für eine bestimmte Personalorganisation verwendet werden. Das Zentralsekretariat der Arbeitskammern erklärt, dass dies einen Einbruch in die verfassungsmässig verbürgte Koalitionsfreiheit der Arbeitnehmerschaft ist und fordert, dass die Abzüge unterbleiben.

Schliesslich protestiert das Sekretariat gegen die willkürlichen Entlassungen und Gehaltsverminderungen und verlangt die Einberufung einer Konferenz, die gemeinsam mit den Eisenbahnerorganisationen eine genaue Regelung der Arbeitsbedingungen bei den Staatseisenbahnen vorbereiten soll.

Eine skandinavische Eisenbahner-Delegation nach Russland? (ITF)  
 "Der Allrussische Eisenbahnerverband hat", so schreibt die "Packförerungsvereinigungen", das offizielle Organ des schwedischen Gewerkschaftsbundes, an die Nordische Eisenbahnerunion und an die ihr angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen in Schweden, Norwegen und Dänemark eine Einladung gerichtet und diese aufgefordert, eine Studienreise nach Russland zu veranstalten, um die Eisenbahnverhältnisse, sowie die Organisationsverhältnisse der russischen Eisenbahner kennen zu lernen. Die Delegation soll aus 12 bis 15 Personen bestehen. Das Sekretariat der Eisenbahnerunion hat in einer Zusammenkunft beschlossen - unter Voraussetzung eines gleichlautenden Beschlusses der betreffenden Verbände - die Einladung anzunehmen. Sämtliche Organisationen innerhalb der Union würden je 3 Vertreter für diesen Zweck bestimmen. Die Angelegenheit ist nun an die Verbände weitergegeben. Einer der Verbände hat vorgeschlagen, die Reise bis zum Frühjahr 1927 aufzuschieben, weil zu diesem Zeitpunkt eine deutsche Eisenbahnerdelegation eine Reise nach Sovjet-Russland unternehmen will."

#### Transportarbeiter.

Lohnbewegung in der deutschen Rheinschiffahrt. (ITF) Der Deutsche Verkehrsbund hat gemeinsam mit dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer den Gehalts- und Lohntarif der Rheinschiffahrt gekündigt und eine zehnprozentige Erhöhung aller Bezüge gefordert. Die Unternehmer verhalten sich dieser Forderung gegenüber bisher streng ablehnend und erklären im Gegenteil, dass die Zustimmung zur Verlängerung des gegenwärtigen Tarifs ein grosses Entgegenkommen ihrerseits darstelle. Demgegenüber verweisen die Gewerkschaften auf die Tatsache, dass der von ihnen gekündigte Tarif nur mit Rücksicht auf den früheren schlechten Geschäftsgang in der Rheinschiffahrt angenommen worden sei und dass diese Voraussetzung heute nicht mehr bestehe. Tatsächlich hat der Rheinschiffahrtsverkehr in der letzten Zeit einen ungeheuren Aufschwung genommen. Schon die Verkehrsziffern für das erste Halbjahr 1926 haben die des gleichen Zeitabschnitts für 1913 - ein aussergewöhnlich günstiges Jahr für die Rheinschiffahrt - um rund zwei Prozent übertroffen. Diese Steigerung hielt im weiteren Verlauf des Jahres nicht nur an, sondern spitzte sich noch weiter zu. So konnte das Berliner Tageblatt vom 2. Oktober berichten, dass am 27. September das hunderttausendste Rheinschiff in diesem Jahr den niederländischen Grenzhafen passiert habe, eine Ziffer, die bisher in der ganzen Geschichte der Rheinschiffahrt in keinem Jahre erreicht worden ist.

Ein erfolgreicher Streik der Wiener Speditionsarbeiter. (ITF)  
 Nachdem wiederholt geforderte Lohnerhöhungen seitens der Unternehmer abgewiesen worden waren und auch eine erneut gestellte Forderung in brutskierender Weise abgeschlagen worden war, beschlossen die restlos organisierten Speditionsarbeiter Wiens - etwa 600 an der Zahl - ohne die vorgeschriebene Vertragskündigung am 1. Oktober in den Streik zu treten. Der Konflikt konnte schon am 8. Streiktag auf dem Verhandlungswege beendet werden, indem die Unternehmer einem neuen Lohntarif zustimmten, der die Wochenlöhne um 3,00 bis 3,20 ö. Schilling erhöhte. Die nunmehrigen Wochenlohnsätze sind:

für Magazinmeister, Chauffeure	S. 60,00
" Speditionskutscher und Arbeiter	" 59,50
" Portiers, Tag- und Nachtwächter, Stallpersonal	" 57,30

Eine weitere Bedingung der Uebereinkunft ist, dass das Arbeitsverhältnis durch den Streik nicht als unterbrochen gilt und Masseregulungen nicht stattfinden dürfen.

Als Endtermin des neuen Vertrags wurde der 30. September 1927 festgesetzt.

Geplante Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen der norwegischen Hafendarbeiter. (ITF) Seitens der Organisation der norwegischen Hafendarbetriebsunternehmer ist das gegenwärtig geltende Abkommen mit dem norwegischen Transportarbeiterverband zum 31. Oktober gekündigt worden. Schon vor einem Jahr hatten die Unternehmer einen dazwischenliegenden Schritt unternommen und eine Reihe von Verschlechterungen in Vorschlag gebracht, die von dem Transportarbeiterverband rundweg abgelehnt wurden. Auch der Schiedsrichter, der damals in den Konflikt eingriff und diesen durch einen Ausspruch beendigte, machte sich keine der von den Unternehmern erhobenen Forderungen zu eigen und schlug die unveränderte Beibehaltung der alten Lohnsätze vor. Dagegen entschied die von ihm vorgeschlagene und schliesslich von beiden Parteien angenommene Formel eine Klausel, die die Anwendung einer gleitenden Lohnskala vorsah für den Fall, dass bis zum 10. Juni 1926 eine Verminderung des Lebenshaltungsindex um 5 % und mehr eintritt. In Anwendung dieser Klausel sind ab 10. Juni ds. Js. die Lohnsätze um 9,8% herabgesetzt worden und da inzwischen eine weitere Senkung des Teuerungsindex eingetreten ist, würde hierdurch eine neue Herabsetzung der Lohnsätze um 1% bewirkt werden. Den Unternehmern scheint diese Regelung nicht zu behagen. Sie wollen vielmehr eine allgemeine Herabsetzung der Lohnsätze unabhängig von der Bewegung der Kosten des Lebensunterhalts. So fordern sie, dass zunächst alle Lohnsätze ohne Ausnahme um 10 Prozent vermindert werden. Ferner schlagen sie die Abschaffung aller Zulagen vor, die für grosse Schiffe zwischen 10 und 60 Prozent des Grundlohnes liegen. Da nun etwa 3/4 der gesamten Hafendarbeit gegenwärtig auf grosse Schiffe entfallen, würde die beantragte Abschaffung der Zulagen zu einer Benachteiligung fast aller Hafendarbeiter führen. Darüber hinaus bedingen sich die Unternehmer das Recht aus, im Rahmen des Tarifabkommens die Arbeit nach ihrem eigenen Ermessen selbständig zu regeln, was eine weitere Benachteiligung der Hafendarbeiterschaft bedeuten würde. Sollten die Hafendarbeiter sich diesen Forderungen nicht fügen, so drohen die Unternehmer, diesen Verschlechterungsplänen noch neue Forderungen folgen zu lassen, die sich u.a. auf die Vergütung der effektiven Arbeitszeit, die kontinuierliche Arbeit, Ferien- und Wartezeitbestimmungen sowie die Frage der Boykottierung von Schiffen in Ausübung nationaler und internationaler Solidarität beziehen.

Der Norwegische Transportarbeiterverband hat diese Zumutungen des Unternehmertums, die nach seiner Schätzung eine Verminderung der Hafendarbeiterbezüge um 30-40 % bedeuten würden, rundweg abgelehnt und darüber hinaus die Aufhebung der Indexklausel in dem neuen Tarifvertrag gefordert. Verhandlungen, die zwecks Erreichung einer Verständigung am 16., 21. und 22. Oktober stattfanden, verliefen ergebnislos. Unter diesen Umständen ist zu erwarten, dass nunmehr der Schlichter eingreifen und eine Lösung des Konflikts versuchen wird.

### S e e l e u t e .

Die Lage der finnischen Seeleute. (ITF) Die trostlosen Bedingungen, unter denen die finnischen Seeleute zu arbeiten gezwungen sind, bilden nunmehr auch Gegenstand eines bewegten Protestes, den die finnischen Hafengeistlichen des Auslandes in der bürgerlichen Presse veröffentlicht haben. Der Protest weist nach, dass der Lebensstandard der finnischen Seeleute unter dem chinesischer Seeleute liegt und brandmarkt die elenden Löhne, die den finnischen Seeleuten zugemutet werden und die dazu führen, dass die Seeleute die finnischen Schiffe bei Anlaufen ausländischer Häfen entweder verlassen oder sich Nebenverdienste durch Schmuggelgeschäfte mit Spiritus verschaffen.

Die Gewinne aus solchen Schmuggelleien sollen bei gewissen Seeleuten sogar zur Haupteinnahmequelle geworden sein. Soll es doch vorkommen, dass Leute noch eine Zahlung leisten, um auf besonders zum Spiritus-Schmuggel geeigneten Schiffen angeheuert zu werden.

Unter diesen Umständen begreift man, dass die gewerkschaftliche Organisierung der finnischen Seeleute keine leichte Aufgabe ist. Die Seeluteabteilung des der I.T.F. angeschlossenen finnischen Transportarbeiterbundes hat sich von diesen Schwierigkeiten nicht zurückschrecken lassen und eine zähe Organisationspropaganda unter den finnischen Seeleuten geführt, die nicht ohne Erfolg geblieben ist. Allein während der letzten Sommermonate konnte sie dem Verband 500 neue Mitglieder zuführen. Bei einer der größten Reedereien Finnlands sind jetzt etwa 70 % der Seeleute organisiert. Da der Verband auch schon verschiedentlich mit Erfolg die Seeleute-Interessen gegenüber dem Unternehmertum wahrnehmen konnte, gewinnt er unter der Seeleuten immer mehr an Vertrauen. Dank dieser erfreulichen inneren Entwicklung konnte die Seelutesektion des finnischen Transportarbeiterverbandes jetzt auch dazu übergehen, bei den Reedern auf Unterhandlungen zwecks Abschluss von Tarifverträgen anzudringen und eine allgemeine Lohnerhöhung um 50 Prozent zu fordern. Es ist voraus zusehen, dass die Reeder sich zu einem solchen Schritte nicht leicht bequemen werden, aber auf der anderen Seite wird die Notwendigkeit einer endlichen Ordnung und Besserung der Arbeitsverhältnisse in der finnischen Seeschifffahrt so stark gefühlt, dass eine ablehnende Haltung des Unternehmertums gegenüber den Forderungen der organisierten Seelute ernste Arbeitskonflikte unausweichlich macht.

#### Verschiedenes.

Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit in Deutschland. (ITF) Die Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit in Deutschland zeigt nach den Feststellungen der Gewerkschaften während der letzten Monate folgenden Verlauf:  
Von 100 Mitgliedern waren am Ende des jeweiligen Monats

	Arbeitslos				Kurzarbeiter			
	März	April	Juni	Aug.	März	April	Juni	Aug.
		1 9 2 6.				1 9 2 6.		
Metallarbeiter	22.6	18.9	21.5	20.9	34.3	25.2	27.1	24.0
Bauarbeiter	34.5	26.8	21.4	17.8	0.4	0.4	0.0	0.0
Textilarbeiter	17.8	18.8	19.4	16.5	52.7	53.4	45.9	36.9
Chemiearbeiter	18.7	16.5	11.9	15.1	14.7	14.6	12.0	9.7
x/ Verkehrsarbeiter	10.6	8.0	8.7	8.5	4.9	4.9	3.6	4.0
Nahrungsmittelarb.	19.8	26.1	15.7	15.2	18.5	16.3	8.5	12.2
Lederarbeiter	33.5	30.0	23.3	20.1	37.8	33.8	23.7	20.7
Arb.i. "Steine u. Erden"	15.5	14.2	7.5	9.3	17.7	17.6	7.7	3.4
Bekleidungsarbeiter	26.0	22.9	30.1	28.1	30.7	21.4	8.0	28.7
Schuharbeiter	35.8	32.3	30.4	28.2	39.3	36.7	26.9	19.8
x/Holzarbeiter	29.9	28.7	28.5	27.2	21.5	20.0	17.2	16.3

Seit März 1926 ist somit ein leichter Rückgang der Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit festzustellen. Am stärksten ist der Rückgang in der Bauindustrie, was auf ein Aufleben der Bautätigkeit hinweist. Dagegen zeigen die Ziffern für die Chemieindustrie nach einem anfänglichen Rückgang seit Juli ein erneutes Ansteigen, was als eine Auswirkung des Rationalisierungsprozesses in dieser Industrie zu betrachten ist. Im Verkehrsgewerbe, in dem Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit niemals die Ausmasse anderer grosser Industrien erreicht hat, ist die Beschäftigungsgelegenheit seit April so gut wie stabil geblieben.