



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

Mr. 22

Amsterdam, den 22. November 1928.
MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I. T. F.)

Anschluss der britisch-indischen Seeleute bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Der britisch-indische Seemanns-Verband in Bombay hat den Beitritt zur I.T.F. beschlossen. Sein Gesamtmitgliederbestand beträgt 18 702, wovon

11 659	Bedienungspersonal,
3 810	Maschinenraumpersonal und
3 233	Deckpersonal.

Dies ist die sechste Organisation in Asien, welche den internationalen Anschluss an die I.T.F. vollzogen hat.

x

x

x

Eisenbahner.

Der Lohnkonflikt auf den Eisenbahnen des Westbezirks der Vereinigten Staaten. (ITF) Der vom Präsidenten Coolidge eingesetzte Schlichtungsausschuss hat seine Arbeiten beendet. In dem Bericht an den Präsidenten wird angeregt, die Bediensteten vor die Wahl folgender drei Lösungen des Konfliktes zu stellen:

1. $6\frac{1}{2}\%$ Lohnerhöhung ohne jegliche Änderung der Arbeitsvorschriften;
2. $7\frac{1}{2}\%$ Lohnerhöhung und Ausserkraftsetzung der Vorschriften über die Belastung der doppelt bespannten Züge;
3. $7\frac{1}{2}\%$ Lohnerhöhung und Tarifrevisionsverfahren, einschl. Schlichtung, in bezug auf die strittigen Vorschriften.

Bei Annahme eines dieser drei Vorschläge würde die Lohnerhöhung rückwirkend ab 1. Mai 1928 gewährt.

Alle drei Vorschläge sind haargenau das, was die Arbeitgeber den beiden Verbänden der Zugbegleiter und Zugführer schon vor Wochen in Verhandlungen angeboten haben. Diese Angebote waren bereits gemacht, ehe die Verbände die Urabstimmung über den Streik vorgenommen haben. Falls die Verbände ihre Streikdrohung wahr machen, dürfte Ende November mit der Proklamation des Streikes zu rechnen sein.

Ende eines Streiks in Britisch-Indien. (ITF) Der Streik auf der Nizam Guaranteed State Railway ist beendet. Die Verhandlungen zwischen der Regierung und einer Delegation der Streikenden unter Führung des Sekretärs der All-Indischen Eisenbahner-Föderation hatten als unmittelbares Resultat: die Anerkennung der Organisation und das Versprechen, jegliche Massregelung zu unterlassen.

Ferner werden der Londoner Direktion die Forderungen bezüglich der Löhne und des bezahlten Urlaubs unterbreitet, sowie auch die Forderung/des Lohnes während des vierwöchigen Streiks.
auf Gewährung

Die Eisenbahner Neu-Seelands fordern Lohnerhöhung. (ITF) Eine Delegation des Eisenbahnerverbandes Neu-Seelands hat der Generaldirektion und der Regierung eine Forderung auf Lohnerhöhung um 1 sh. pro Tag unterbreitet. Die erste Verhandlung über die Forderung ist ergebnislos verlaufen.

Die Eisenbahner, Staats- und Gemeindearbeiter der Tschechoslowakei fordern eine Teuerungszulage. (ITF) Die Lebensmittelteuerung in der Tschechoslowakei wird immer drückender. Zölle und Wucher verschlimmern das Ubel. Der tschechische Zucker, beispielsweise, wird im englischen Kleinhandel für 3 Kronen pro Kilo verkauft, während der tschechische Verbraucher 7 Kronen bezahlen muss. Überdies steht der Winter vor der Tür. Das veranlasste die tschechischen Verbände,

durch ihre Vertreter im Parlament einen Gesetzantrag auf Gewährung einer ausserordentlichen Teuerungszulage von 1200 Kronen vorzulegen. Diese einmalige Beihilfe soll den bedrängten Bediensteten über die grössten Schwierigkeiten hinweghelfen.

Wie wäre es mit einem Manne abgelaufen? (ITF) Am 12. Oktober erlitt in Mittelschweden der Lokomotivführer eines Güterzuges bei voller Fahrt einen Schlaganfall. Der Heizer versuchte vergeblich, dem bewusstlosen Mann zu helfen. Er führte daraufhin den Zug zur nächsten Station, wo der Lokomotivführer in ärztliche Behandlung gegeben und ein Reservelokführer herangeholt wurde. Dank der Anwesenheit eines zweiten Mannes ist es in diesem Falle noch gut abgelaufen und hat diese Gefährdung der Verkehrssicherheit keine schwereren Folgen nach sich gezogen. Wo so viel von der Einmannbesetzung die Rede ist, ist wohl auch die Frage angebracht: Wie wäre es mit einem Manne abgelaufen?

Pflichtgetreu bis in den Tod. (ITF) Vor der Station Duffield (England) wurde ein Zug in Richtung Manchester vor dem Einfahrtsignal Halt! zum Stehen gebracht. Der Heizer begab sich zum nahegelegenen Stellwerk, wo er den 61-jährigen Stellwerkswärter tot fand. Im Toteskampfe hatte der Mann noch alle Signale auf Halt! gestellt, somit jedem möglichen Unfall vorbeugend.

TRANSPORTARBEITER.

Lohnbewegungen der Kraftfahrer in Deutschland. (ITF) Ab 1. Oktober gilt für die bei der Hamburger Strassen- und Hochbahn beschäftigten Arbeitnehmer eine neue Lohnordnung, die für Autobus- und Kraftwagenführer folgende Löhne vorsieht:

Gruppe:	im 1. und 2. Dienstjahr		nach 11 und mehr Dienstjahren		Monatliche Fahrzulage
	Stundenlohn	Monatslohn	Stundenlohn	Monatslohn	
	Pf.	RM.	Pf.	RM.	RM.
Autobusführer	106	259	116	284	2.--
Kraftwagenführer	98	240	108	265	2.--
Autoführer der Oberleitung	104	254	110	269	--

Autobusführer, welche als Lehrführer bestimmt sind, erhalten eine Vergütung von 50 Pf. für den Lehrtag.

Die tägliche Arbeitszeit beträgt $8\frac{1}{2}$ Stunden.

x

Ferner wurde zwischen der Verkehrs-Aktiengesellschaft Altona und dem Deutschen Verkehrsbund, ebenfalls mit Wirkung ab 1. Oktober 1928, eine Lohnordnung u. a. auch für die Autobusführer und Schaffner getroffen. Erstere erhalten nunmehr einen Stundenlohn von RM. 1.37 und einen Monatslohn von RM. 285.--, letztere einen Stundenlohn von RM. 1.26 und einen Monatslohn von RM. 285.-- Die beiden Kategorien gewährte Fahrzulage beträgt RM. 2.-- monatlich. Ferner wird für jedes Kind im eigenen Haushalt bis zum vollendeten 16. Lebensjahre eine monatliche Kinderzulage von RM. 4.50 gewährt. Die Arbeitszeit beträgt 8 Stunden.

x

Für die Kölner Kraftfahrer wurde ein Schiedsspruch gefällt, der einen Wochenlohn von RM. 30 bis 33 plus 10 % der Bruttoeinnahme vorsieht. Die Arbeitszeit soll täglich 12 Stunden betragen. Die Tag- und Nachtschicht ist wöchentlich zu wechseln. Ferner wird künftig ein freier Tag in der Woche gewährt. Die Neuregelung bedeutet eine Lohnerhöhung von RM. 3 bis 4 pro Woche. Die Organisation hat Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches beantragt, da ihn die Unternehmer abgelehnt haben.

Der Streik der Taxameterhaupteure in Amsterdam. (ITF) Die seit dem 23. Juli streikenden ca. 100 Kraftdroschkenführer der Arbeitgeber-Vereinigung im Kraftdroschkengewerbe (S. Pressebericht No. 13/14 und No. 16) haben, nachdem die Arbeitgeber von dem Vorschlag, 59 Führer sofort und den Rest innerhalb 3 Monaten einzustellen, wieder abgekommen sind, die Fortführung des Streiks beschlossen. Bekanntlich kämpfen diese Arbeiter für einen wöchentlichen Garantielohn von ca. fl. 20.--.

Lohnerhöhung für die Kraftwagenführer im Speditionsgewerbe in Verviers - Belgien. (ITF) Diese Arbeiter verdienten bisher Fr. 240.-- wöchentlich, die sich aber angesichts der stetigen Verteuerung der Lebenshaltung für unzureichend erwiesen. Gemäss dem Beschluss der belgischen Gewerkschaftskommission, dass für gelernte Vollarbeiter 50 Franken täglich gefordert werden sollen, verlangten die fraglichen Speditionsarbeiter eine Erhöhung ihres Wochenlohnes von Fr. 240.-- auf Fr. 300.--. Auf Grund einer Vereinbarung sollte bei jeder Steigerung der Indexziffer um 25 Punkte eine Lohnerhöhung eintreten. Die Unternehmer boten nur eine Aufbesserung von Fr. 7.50, worauf die Arbeiter in den Streik traten. Das Resultat der nun folgenden Verhandlungen war eine Lohnerhöhung von Fr. 15.-- wöchentlich, die Wiederaufnahme der Arbeit und Fortsetzung der Verhandlungen. Diese führten nun zu einer günstigeren Regelung der sich dem Index für die Lebenshaltung anpassenden gleitenden Lohnskala, sodass diese Bewegung als Erfolg verbucht werden kann.

Ende des Strassenbahnerstreiks in Tunis. (ITF) Wie in der letzten Nummer mitgeteilt, haben die Strassenbahner von Tunis am 1. November einen Streik erklärt, um den Achtstundentag und die Anerkennung der Gewerkschaft durchzusetzen. Diese gehört der französischen Transportarbeiter-Föderation an; fast das ganze Personal ist bei ihr organisiert. Der Streik ist mit aller Entschlossenheit und Einmütigkeit geführt worden. Auf Eingreifen des Generalresidenten wurde eine Kommission zur Prüfung der Forderungen des Personals eingesetzt, die sich dazu in günstigem Sinne aussprach, sodass der Strassenbahndienst am 11. November wieder aufgenommen wurde. Am 5. November fand in Tunis eine grosse Versammlung der Gewerkschaften statt, wo Kollege Fimmen anlässlich seiner Propagandatour durch die Häfen von Tunis und Algerien sprach. Es gelangte eine Entschliessung zur Annahme, worin sich die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter von Tunis mit den Strassenbahnbediensteten solidarisch erklärten. Die I.T.F. hat den Streikenden finanzielle Unterstützung gewährt.

Der Streik auf den Strassenbahnen Nizzas. (ITF) Nach vierwöchentlichem Streik haben die bei der Strassenbahngesellschaft in Nizza beschäftigten Bediensteten sowie das Autobuspersonal die Arbeit wieder aufgenommen. Die Strassenbahner erhalten nun eine Aufbesserung von monatlich Fr. 35.--; damit steigt der Anfangsgehalt auf Fr. 875.-- im Monat.

Die Zusammenarbeit der öffentlichen Verkehrsunternehmen in London. (ITF) Der Londoner Stadtrat hat am Vormittag des 7. November, nachdem er 17 Stunden getagt hatte, beschlossen, den vom Verkehrsausschuss der städtischen Strassenbahn unterbreiteten Bericht anzunehmen. Dieser Bericht zielt, wie schon früher erwähnt, darauf ab, den Stadtrat zu ermächtigen, Gesetzesvorschläge einzubringen, welche einen Zusammenschluss der öffentlichen Verkehrsunternehmen von London und Umgebung herbeiführen und die, wie man befürchtet, zur Folge haben werden, dass die städtische Strassenbahn Londons auf die Privatindustrie übergeht. Die Arbeiterpartei hat beschlossen, auch weiterhin Opposition gegen diese Pläne zu machen. Am 21. November soll eine Konferenz der Stadträte der Arbeiterpartei mit den Parlamentsmitgliedern stattfinden zwecks Einleitung des Feldzuges innerhalb des Parlaments und durch Versammlungen, Verteilung von Flugblättern etc. Der Vorstand der Arbeiterpartei Londons wird einen Aufruf zur Sammlung von Geldmitteln für diese Propaganda erlassen.

Der Reichsmanteltarifvertrag für kommunale Strassenbahnen. (ITF) Die Gewerkschaften haben diesen Vertrag zum 1. Oktober gekündigt, nachdem der letztjährige Abschluss eine Reihe berechtigter Forderungen des Personals unerfüllt liess. Die beiden Parteien haben daher Entwürfe zu einem neuen Vertrag ausgearbeitet. Der Reichsarbeitsgeberverband hat Vorschläge gemacht, welche für das Personal direkt aufreizend sind, denn sie bezwecken nicht nur Verschlechterungen in bezug auf die Arbeitszeit, sondern auch auf die Zahlung der Überstunden, auf den Urlaub, die Nachtzulagen etc. Die am 23. und 24. Oktober in Weimar gepflogenen Verhandlungen werden fortgesetzt.

Wahl der Personalvertretungen bei der Wiener Strassenbahn. (ITF)

Die am 16. November durchgeführten Wahlen der Vertrauensmänner und der Personalvertretung der Bediensteten bei der Wiener Strassenbahn haben den freien Gewerkschaften einen glänzenden Sieg gebracht. Von den insgesamt 169 zu besetzenden Vertrauensmännermandaten entfielen auf den der I.T.F. angeschlossenen Freien Gewerkschaftsverband (Transportarbeiter) 147 Mandate (bisher 134), während die Unpolitischen 20 (bisher 27) und die Christlichen 2 (bisher 4) erhielten. Ähnliche Ergebnisse hatte die Wahl der Beamten, Beamtinnen und Kanzleigehilfen. Die Gewerkschaft erhielt sämtliche Mandate, während die Christlichen die bisherigen vier verloren.

Ende des Hafenarbeiterstreiks in Bordeaux. (ITF) Der Hafenarbeiterstreik in Bordeaux dauerte in den letzten zwei Wochen fort. Nachdem die Unternehmer sahen, dass sich die öffentliche Meinung durch ihre Halsstarrigkeit gegen sie wandte, haben sie schliesslich etwas eingelenkt und vorgeschlagen, dass die Arbeit wieder aufgenommen werden solle, ferner dass darnach ein aus Vertretern der Unternehmer, Arbeiter und der Behörden bestehender Ausschuss zusammentreten und die Frage einer Lohnerhöhung in Erwägung ziehen solle. Der dritte Vorschlag sah vor, dass wenn eine Aufbesserung beschlossen werde, diese ab dem Tage der Wiederaufnahme der Arbeit rückwirkend sein würde. Diese Vorschläge wurden zurückgewiesen und der Kampf fortgesetzt. 4 000 Arbeiter waren zu dieser Zeit daran beteiligt und diesen wurde von ausserhalb ganz beträchtliche, sowohl finanzielle, als auch andere Unterstützung zuteil. Der Sympathiestreik der Lastkraftwagenführer, der am 7. November begann, dehnte sich auch auf andere Kategorien aus. Die ^{bis} zum 13. November für die Streikenden aufgebrauchte Summe belief sich auf 852 000 Franken.

Zweifellos unter dem Eindruck der Entschlossenheit der Streikenden, der Möglichkeit eines Generalstreiks und der Einheitsfront der freigewerkschaftlichen und kommunistischen Führer regten die Unternehmer eine schiedsgerichtliche Beilegung des Konfliktes an. Siegesgewiss lehnten die Verbände, sich in irgend einer Weise zu verpflichten, waren aber damit einverstanden, am 16. November in Paris unter Leitung des Premierministers Poincaré mit einer Arbeitgeberdelegation zu verhandeln. Die Presse teilt nun mit, dass eine Vereinbarung getroffen worden ist, die, weil sie einen Taglohn von Fr. 35.-- (eine Aufbesserung von Fr. 3.--, ein Frank weniger als ursprünglich gefordert) vorsieht, als ein glänzender Sieg betrachtet werden kann.

Der finnische Hafenarbeiterkonflikt dauert fort. (ITF) Der finnische Hafenarbeiterstreik wird nun seit fast sechs Monaten durchgekämpft. Die "Hansa" lässt sich wiederum über die Wirksamkeit des Streiks aus, indem sie folgende interessante Angaben macht: "Die allgemeine Lage wird von dem Schiedsmanne als ernst bezeichnet. Wenn der Streik auch nicht als effektiv bezeichnet werden könne, so habe derselbe doch merkliche Nebenwirkungen und der Export kann nicht mehr in normalen Massen durchgeführt werden. Von etwa 12 000 Streikenden haben rund 5 000 anderweitig Arbeit gefunden. In Arbeiterkreisen rechnet man mit Fortsetzung des Streiks auch während des ganzen Winters und befürchtet gleichzeitig Stilllegung einer grösseren Zahl Sägewerke, die infolge des Streikes mit Sägewaren vollgepfropft sind."

Die Skandinavische Transportarbeiterföderation hat vom 8. bis 11. November in Stockholm eine weitere Sitzung abgehalten und beschlossen, der Streik solle, wie früher beabsichtigt, den ganzen Winter hindurch fortgesetzt werden, die finanzielle Unterstützung müsse weiter gewährt, die Blockade aufrechterhalten und Änderungen irgend welcher Art nur im Einvernehmen mit dem finnischen Verband beschlossen werden; ferner wären vor allem beim finnischen Transportarbeiter-Verband und Gewerkschaftsbund Schritte zu unternehmen, um die Beschäftigung von Arbeitswilligen zu verhindern und eine wirksame Solidaritätsaktion seitens der finnischen Arbeiter in anderen Industrien zu sichern und schliesslich solle die Internationale Vorbereitungen treffen zur Durchführung einer möglichst ausgedehnten Solidaritätsbewegung in der nächsten Saison. Später wird nochmals eine Sitzung abgehalten werden, um genauere Beschlüsse über die weitere Durchführung der Bewegung zu fassen. Eine von einem schwedischen

konservativen Blatt gemachte Anspielung darauf, dass die finnischen Verbände mit den Unterstützungssummen ein einträgliches Geschäft machten, wurde kategorisch in Abrede gestellt.

Folgende Angaben über die Leistungsfähigkeit der Streikbrecher zeigen ebenfalls, was man von der Behauptung der Unternehmer, die Arbeit wickle sich wieder in normaler Weise ab, zu halten hat:

Der Dampfer "Margonier" (auf dem 43 Stunden Überarbeit geleistet wurden) beschäftigte zur Einnahme einer Ladung von 1 200 Standard Sägespäne in Trångsund 23 Tage lang 40 Streikbrecher; 36 gewöhnliche Docker hätten die Arbeit in 12 normalen Tagen bewältigen können. Zwei Leichter einer Firma brauchten zum Löschen 7 bzw. 5 Wochen, während dazu normalerweise höchstens eine Woche nötig ist. Der Dampfer "Albionig", der in Räfsö eine Ladung von 700 Standard Holz einnahm, wurde in 12 Tagen von Streikbrechern beladen, die täglich 2 bis 4 Überstunden machten; diese Arbeit hätte unter normalen Umständen ohne Leistung von Überarbeit 6 Tage in Anspruch genommen. Der Dampfer "Neptun" brauchte zum Löschen von 1 250 Tonnen Koks in Uleåborg bei Beschäftigung von Streikbrechern während 11 bis 21 Stunden im Tag insgesamt 119 Stunden im Vergleich zu höchstens 40 normalerweise, Das Segelschiff "Neptun", das eine Ladung von 200 Standard Sägespäne aufzunehmen hat, ist nach 33 Tagen noch nicht klar gekommen; gewöhnlich wird ein solches Arbeitspensum in 10 Tagen erledigt. Es könnten noch viel Beispiele solcher Art angeführt werden.

Die Haltung der Regierung war Gegenstand heftiger Szenen im finnischen Parlament und mit knapper Not ist ein Misstrauensvotum -- bei 93 gegen 73 Stimmen -- abgelehnt worden.

S e e l e u t e .

Die Organisationsverhältnisse bei den englischen Seeleuten. (ITF)
Wie früher mitgeteilt, hat der diesjährige, in Swansea abgehaltene englische Gewerkschaftskongress beschlossen, den Seeleuteverband, an dessen Spitze Havelock Wilson steht, auszuschliessen. Durch diesen Ausschluss hat der englische Transportarbeiterverband freie Hand bekommen, weshalb er alsbald zur Gründung einer Seeleuteabteilung schritt. Sekretär Bevin hat an die Seeleute ein ausführliches Rundschreiben gerichtet, in dem er sie zum Beitritt auffordert und sie auf die Vorteile aufmerksam macht, in deren Genuss sie durch die Unterstützung aller der I.T.F. angeschlossenen Organisationen auf dem Kontinent kommen. Havelock Wilson hat seinerseits ein Rundschreiben an die Seeleute gerichtet, worin er seine Haltung zu verteidigen sucht. Der Ton, in dem dieses Zirkular gehalten ist, ist mehr persönlich, während Bevins Organisation, die sich auf die Feststellung der Tatsachen beschränkt hat, die Sympathien der Seeleute zu gewinnen vermochte.

Wie gewöhnlich hat Havelock Wilson in seinem Rundschreiben die Gelegenheit benutzt, um zu versuchen, die Seeleute von seinem Wert zu überzeugen. Ob ihm das glücken wird, ist zweifelhaft. Er ist von seinem eigenen Wert felsenfest überzeugt und nachstehende Übersicht, die wir dem "New Leader" entlehnen, zeigt deutlich, dass auch noch andere, nämlich die Reeder, seinen Wert richtig einzuschätzen wissen:

"Bekanntlich ist ein, "Havelock Wilson Testimonial Fund" genannter Fonds gegründet worden zu dem Zwecke, einen Geldbetrag zusammenzubringen, der Havelock Wilson bei seinem Ausscheiden aus der Organisation ausgehändigt werden soll. Von Reederseite sind dem Fonds folgende Beträge zugeführt worden:

P. and O. S. N. Co., einschl. ihrer 4 Tochtergesellschaften,	£ 1000.0.0
Orient Steam N. Co.	" 200.0.0
Furness Withy and Co.	" 200.0.0
Elder Dempster.	" 105.0.0
Anglo Mexican Petroleum Co.,	" 105.0.0
Houlder Bros.	" 105.0.0
Anglo-American Oil Co.	" 105.0.0
Lawther Latta and Co.	" 105.0.0
Union Castle Mails S. S. Co.	" 105.0.0
MacLay and McIntyre.	" 105.0.0
Hogarth and Sons.	" 105.0.0
Gow Harrison and Co.	" 105.0.0
J. and J. Denholm, Ltd.	" 100.0.0
A. Holt and Co.	" 100.0.0
Shaw Savill and Albion Co.	" 100.0.0

Proletarisierung der Fahrzeugführer. (ITF) Die schwedische Reederei Malaren-Hjälmarén A.G. hat allen Kapitänen, sowie allen Bordoffizieren gekündigt, weil diese sich eine von der Gesellschaft vorgeschlagene Gehaltsherabsetzung von 30% nicht gefallen lassen wollten. Die schwedische Vereinigung von Schiffskapitänen hat sich nun dieser Sache angenommen und führt bereits Unterhandlungen mit der Reederfirma.

Lohnbewegung in der Seefischerei von IJmuiden-Holland. (ITF) Der holländische Transportarbeiterverband hat für die Seefischer IJmuidens eine Lohnbewegung eingeleitet. Es wurden folgende Forderungen gestellt: Allgemeine Verbesserung der Lage der Mannschaften durch eine Heueraufbesserung; Auszahlung von 1/4% des Teils des Verkaufspreises, auch wenn derselbe 4 000 Gulden übersteigt; ein fünfter Mann auf dem Deck beim Fischfang mit grossen Netzen; ein vierter Mann als Trimmer im Maschinenraum; Regelung der freien Tage, welche den Besatzungen, die an Feiertagen in See waren, extra zu geben sind.

Die neuen Heuersätze für deutsche Seeschiffe. (ITF) In der letzten Nummer teilten wir mit, dass die deutschen Seeleute bei den kürzlich stattgefundenen Verhandlungen eine Heueraufbesserung erhalten haben. Nachstehend die genauen Sätze:

<u>Deckpersonal:</u>			
1. Bootsmann, 1. Zimmermann	RM. 149.--	Segelmacher	RM. 133.--
2. Bootsmann, 2. Zimmermann	" 133.--	Steurer (Quartermeister)	133.--
Allein-Bootsleute, Allein-		Vollmatrosen	" 125.--
Zimmerleute	" 149.--	Leichtmatrosen	" 60.--
Vergütung für Zimmerleute		Jungmänner	" 40.--
mit eig. Geschirr	" 6.--	Jungen	" 29.--

<u>Maschinenpersonal:</u>			
Maschinen- und Elektriker-Assistenten mit mindestens einem Jahr		Fahrzeit als Assistent	RM. 144.--
Assistenten mit weniger als 1 Jahr Fahrzeit als solcher			" 116.--
Maschinenunteroffiziere, Lagerhalter, Oberheizer, Schmierer		und Hilfskesselwärter	" 144.--
Heizer.....	RM. 135.--	Trimmer.....	" 116.--

<u>Köche und Stewards:</u>			
Köche.....			RM. 149.--
1. Stewards 1.-4. Jahr	RM. 117.--	5.-8. Jahr	RM. 128.--
		9. Jahr	und weiter RM. 149.--
Stewards auf Passagierdampfern in der Nord- und Ostseefahrt			" 117.--
Kajütstewards auf Frachtdampfern.....			" 113.--
Alleinstewards.....			" 113.--
Gelernte Schlachter und Bäcker, die als solche oder als		Kochsmaatn fahren.....	" 107.--
Kochsmaatn, befahren	RM. 90.--	Kochsmaatn, unbefahren	" 68.--
Messraumsteward	RM. 60.--	Messraumjungen.....	" 29.--

Bei Überarbeit sind der Deck- und Maschinenmannschaft zu zahlen:

RM. 0.90	pro Stunde für Vollgrade,
" 0.45	" " " Junggrade ausser Jungen,
" 0.28	" " " Jungen.

<u>Verpflegungs- und Bedienungspersonal:</u>			
Stewards (nicht Junggrade) auf Frachtdampfern, auf	Schiffen bis zu 15 Mann Besatzung		RM. 10.--
dito	auf " mit über 15 Mann	"	" 12.--
Kochsmaatn befahren, einschl. Schlachter und Bäcker, die	als solche fahren, auf Frachtdampfern,		
dito	auf Schiffen bis zu 15 Mann Besatzung	"	14.50
dito	" " mit über 15 Mann	"	" 20.--
Köche (nicht Junggrade) auf Frachtdampfern, auf Schiffen	bis zu 15 Mann Besatzung	"	25.--
dito	mit über 15 " "	"	" 33.--

In Urlaubsfällen und falls nicht an Bord gekocht wird, gelangt ein Verpflegungsgeld von RM. 3.25 pro Mann und Tag zur Auszahlung.