



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

60

No. 13

Amsterdam, den 2. Juli 1926

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

Eisenbahner.

Die Eisenbahner und das geplante Arbeitsgesetz in Deutschland.

(ITF) Gelegentlich der Achten Arbeitskonferenz in Genf ist von dem deutschen Regierungsvorsteher die Erklärung abgegeben worden, dass in Deutschland ein Arbeitsgesetz im Entwurf ausgearbeitet sei und mit den sich aus der in London erzielten Vereinbarung der Arbeitsminister ergebenden Änderungen dem Parlament vorgelegt werde. Nun stellt die Londoner Vereinbarung ausdrücklich fest, dass die Eisenbahner unter die Bestimmungen der Washingtoner Konvention fallen. Eine andere Deutung des Washingtoner Textes zum Nachteil der Eisenbahnerschaft ist auch gar nicht möglich. Merkwürdigerweise ist aber der nun abgeänderte deutsche Gesetzentwurf derart formuliert, dass die Washingtoner Bestimmungen praktisch auf die Eisenbahnerschaft keine Anwendung finden, da der Reichsbahngesellschaft das Recht zugesprochen wird, die Arbeitszeit ihres Personals selbstständig zu regeln und auch die Arbeitsaufsicht zu führen. Eventuell soll auch die in der Londoner Vereinbarung abgelehnte Unterscheidung von effektiver Arbeitszeit und Arbeitsbereitschaft auf dem Verordnungswege und zwar gemeinsam durch das Reichsarbeitsministerium und das Reichsverkehrsministerium aufrecht erhalten werden können.

Sollte dieser Entwurf nicht noch vor der endgültigen Vorlage an das Parlament entsprechend geändert werden, so läge darin der offensichtliche Versuch, sowohl die Washingtoner Konvention als die Londoner Vereinbarung in bezug auf die Eisenbahner zu umgehen. Gleichzeitig würde sich die Regierung auch in Widerspruch setzen mit dem kürzlich vom Reichsbahngericht gefällten Urteil, das der Reichsbahngesellschaft das Recht, vom dem allgemeinen geltenden Arbeitsrecht in Deutschland ausgenommen zu werden, dadurch verneint hat, dass es der Eisenbahngesellschaft die Durchführung verbindlich erklärter Schiedssprüche zur Pflicht machte.

Um das Schicksal der Eisenbahner in Belgien. (ITF) Die Bestrebungen des belgischen Finanzkapitals, unter dem Vorwand der Währungsstabilisierung die staatlichen Eisenbahnen unter ihren Einfluss zu bekommen, verdichten sich immer mehr. Innerhalb der Regierung, in die vor kurzem auch die Partei des belgischen Finanzkapitals aufgenommen worden ist, soll darüber bereits eine Übereinstimmung erreicht worden sein. Ueber den Plan selbst liegen Einzelheiten zur Zeit nicht vor. Ueber die Haltung des belgischen Eisenbahnverbandes unterrichtet ein am 24. Juni in "Le Ralliement" erschienener Artikel des Verbandsvorsitzenden Henri Renier. In diesem wird die Bereitschaft ausgesprochen, an der Lösung der finanziellen Schwierigkeiten mitzuwirken. Gleichzeitig wird aber auch angeführt, was der Verband zu verhindern bestrebt ist. Wir lassen diesen Teil des Artikels hier folgen:

"Wir werden nicht zulassen können, dass unter dem Vorwand, den Franken zu retten, ohne Garantie und ohne Gewissheit, da noch nichts bewiesen ist - eine Regierung, die nur einen "provisorischen Charakter" hat, unsere Eisenbahnen auf 60 Jahre oder für immer verpfänden kann.

Wir werden nicht zulassen können, dass auch dann, wenn der Franken nicht gerettet wird, dieses "Pfand" in den Händen der Bankiers und Finanzmänner bleibt als ein Instrument, das diese zu ihrem Vorteil und zum Schaden der Gemeinschaft gebrauchen und ausbeuten werden.

Wir werden nicht zulassen können, dass die Haifische des Kapitals von unserer finanziellen Notlage Gebrauch machen, um sich, ohne dafür etwas zu bieten, unseres nationalen Eigentums zu bemächtigen.

Wir werden diese Geschäftskombinationen unter dem Vorwand, aber ohne Garantie, der Rettung des Frankens nicht annehmen können, weil wir in ihnen einen niederträchtigen Raub an dem Gut der Armen erblicken, die für das "Vaterland" ihr Blut vergossen haben.

Wir sagen: Niederträchtiger Raub, weil, wenn die freiwillige Mitwirkung der Banken tatsächlich die Rettung des Frankens des Arbeiters zum Ziele hätte, sie schon lange an unsere kolonialen Reichtümer hätten denken können, die man verpfänden kann und verpfänden müsste, ehe man das bedeutendste Instrument unserer Volkswirtschaft opfert.

Deswegen muss sich die ganze Arbeiterklasse, müssen sich vor allem die Eisenbahner usw., und zwar sofort, vorbereiten zum Widerstand gegen die Beschlagnahmung unserer Regiebetriebe durch die Bankiers.

Diesen Alarmruf erheben wir im ganzen Lande."

Die englischen Eisenbahngesellschaften sabotieren das Abkommen.

(ITF) Noch immer entziehen sich einzelne Eisenbahngesellschaften der loyalen Durchführung des mit den drei Eisenbahnergewerkschaften nach Beendigung des Sympathiestreiks getroffenen Abkommens. Freilich sind sie dabei darauf bedacht, nicht gegen den Wortlaut dieser Vereinbarung zu verstossen, aber dem Sinne nach tun sie es doch. So sind am Streik beteiligt gewesene Aufsichtsbeamte auf andere untergeordnetere Posten abgeschoben worden, ohne dass für sie eine Einbusse an Lohn oder Verlust ihres Dienstgrades damit verbunden wurde. C.T.Cramp, Sekretär des Allgemeinen Englischen Eisenbahnerverbandes, hat diese Handlungsweise der Gesellschaften heftig kritisiert und erklärt, dass wenn diese Massnahmen nicht rückgängig gemacht werden, sich daraus ernstliche Verwicklungen ergeben. Gleichzeitig sprach Cramp die Hoffnung aus, dass die Eisenbahngesellschaften seinem Protest Gehör geben und sich - entgegen ihren früheren Erklärungen - bereit finden werden, mit den Gewerkschaftsvertretern eine Zusammenkunft zwecks Interpretierung des getroffenen Abkommens zu arrangieren. Die Erklärung Dramps scheint auf die Gesellschaften Eindruck gemacht zu haben, wenigstens haben sie kurz darauf erkennen lassen, dass sie einer neuen Begegnung mit den Gewerkschaften keine Schwierigkeiten in den Weg legen.

Geplante Verschlechterung des Besoldungsgesetzes in der Schweiz.

(ITF) In der Schweiz sind seit einiger Zeit Verhandlungen über die Schaffung eines neuen Besoldungsgesetzes im Gange, die nunmehr ihrem entscheidenden Stadium nähern. Der Bundesrat verfolgt hierbei das deutliche Bestreben, in der Besoldungsskala Änderungen zum Nachteil des Personals anzubringen. Zunächst versuchte er dies unter Hinweis auf die Entwicklung der Indexziffern während der letzten drei Monate zu erreichen, doch hat er selbst die zuständige Parlamentskommission abgelehnt, den hieraus von dem Bundesrat gezogenen Schlussfolgerungen zu folgen. Nunmehr plant der Bundesrat einen Abbau der Teuerungszulagen für 1927. Wie weit diesem Bemühen Erfolg beschieden ist, wird sich in den nächsten Wochen ergeben. Die Eisenbahnerschaft lehnt jede wie immer geartete Verschlechterung der Besoldungsregelung ab und hat dies in einer einmütig angenommenen Entschliessung einer ausserordentlichen Delegiertenkonferenz zum Ausdruck gebracht. U.a. wird in dieser Entschliessung erklärt:

"Die Versammlung protestiert mit aller Schärfe gegen den neuesten Versuch des Bundesrats, auf einem nicht einwandfreien Umwege eine Verschlechterung der von der nationalrätlichen Kommission beschlossenen Besoldungsskala herbeizuführen. Sie erblickt in diesem Vorgehen die Fortsetzung der verhängnisvollen Politik der Beunruhigung, die der Bundesrat seit Jahren befolgt hat und die das Entstehen einer Atmosphäre des Vertrauens und der für das Gedeihen der eidgenössischen Betriebe unbedingt notwendigen Zusammenarbeit zwischen Bundesverwaltungen und Personal unmöglich macht.....

"Die Versammlung erklärt, dass ein Versuch eines Lohnabbaues, wie er vom Bundesrat auf 1. Januar 1927 angedroht worden ist,

Eisenbahner.

Gegen die Einmannbedienung auf elektrischen Lokomotiven. (ITF)
Die sozialdemokratische Reichstagsfraktion hat im deutschen Reichstag folgenden Antrag eingebracht:

"Der Reichstag wolle beschliessen:

den Herrn Reichsverkehrsminister zu ersuchen, die Reichsbahn-Gesellschaft unter Hinweis auf verschiedene Unglücksfälle der letzten Zeit zu veranlassen, dass den Lokomotivführern auf elektrisch betriebenen Bahnen unter allen Umständen ein zweiter Mann beigegeben wird, der mit der Bedienung elektrischer Lokomotiven vertraut ist."

Wie der "Voraus", das Organ der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer berichtet, sollen in der letzten Zeit schon Anordnungen lokaler Natur hinsichtlich der Besetzung von elektrischen Lokomotiven ergangen sein. Zunächst sollen elektrische Lokomotive mit nur einem Mann keine Bahnhöfe mehr passieren dürfen. Im Bezirk Magdeburg soll veranlasst worden sein, dass elektrische Lokomotiven allgemein mit zwei Mann zu besetzen sind.

Kein Kartell der Eisenbahnerverbände in Deutschland. (ITF) Die Verhandlungen zwischen den verschiedenen Eisenbahnerverbänden, die die Herbeiführung eines Kartells zum Ziele hatten und über die seinerzeit im Pressedienst der I.T.F. berichtet wurde, haben sich inzwischen zerschlagen. Der Hauptvorstand des Zentralgewerkschaftsbundes Deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter hat auf seiner im Mai stattgefundenen Tagung beschlossen, den anderen Organisationen mitzuteilen, dass er die Gründung des geplanten Kartells gegenwärtig nicht für möglich halte. Dagegen wurde die Bereitschaft ausgesprochen, mit den übrigen Gewerkschaften von Fall zu Fall zu verhandeln und die Einsetzung eines Geschäftsausschusses angeregt, dem Vertreter aller Eisenbahnerorganisationen angehören sollen.

Wie dem "Vorwärts" von freigewerkschaftlicher Seite mitgeteilt wurde, soll es insbesondere zwischen den Vertretern der christlichen Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und den Vertretern des Zentralgewerkschaftsbundes zu heftigen Auseinandersetzungen gekommen sein und zwar aus Anlass von Pressemitteilungen, die der Zentralgewerkschaftsbund gegen die andern Eisenbahnerverbände lanciert hatte.

Einspruch der deutschen Eisenbahnerverbände gegen die Neuregelung der unkündbaren Anstellung durch die Reichsbahn. (ITF) Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands hat zusammen mit vier andern Eisenbahnerverbänden ein Schreiben an die Reichsbahn-Gesellschaft gerichtet, in dem mitgeteilt wird, dass sich die Personalorganisationen mit der Neufassung der Personalordnung nicht einverstanden erklären können. U.a. heisst es in dem Schreiben:

" Die Organisationen erblicken in den neuen Bestimmungen eine erneute Verschlechterung der Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten trotz der gegenüber dem früheren Vorschlage der Verwaltung in einzelnen Punkten erfolgten Verbesserungen. Sie sind nach wie vor der Auffassung, dass durch das immer weitere Abdrängen des Reichsbahnbeamtenrechts vom Reichsbeamtenrecht bestehende Gesetze verletzt werden, die die Rechtsgrundlage auch für die Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten zu bilden haben.

Die Reichsbahn-Gesellschaft ist nach den gesetzlichen Bestimmungen berechtigt, eine Rechtsordnung für die Reichsbahnbeamten aufzustellen, sie ist aber gehalten diese Rechtsordnung den Rechtsnormen des Reiches anzupassen, soweit nicht die Reichsbahn-gesetze etwas anderes ausdrücklich bestimmen. Die von der Reichsbahn-Gesellschaft getroffene Regelung der unkündbaren Anstellung schafft aber

1. für die Mehrheit der Reichsbahnbeamten gegenüber dem geltenden Reichsbeamtenrecht erhebliche Verschlechterungen und
2. - wiederum im Gegensatz zum Reichsrecht - für die unter die Personalordnung fallenden Besoldungsgruppen starke Rechtsunterschiede.

Die unterzeichneten Organisationen legen daher Wert auf die ausdrückliche Feststellung, dass sie sich mit den in der

"Reichsbahn" Nr. 15 veröffentlichten Änderungen der Personalordnung einverstanden erklären können. Die Organisationen glauben zum Schluss nicht unerwähnt lassen zu können, dass nach einem Urteil des höchsten deutschen Gerichts vom 19. März d. J. die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft als Reichsbehörden und das Dienstverhältnis der Reichsbahnbeamten als das von mittelbaren Reichsbeamten im staatsrechtlichen Sinne bezeichnet werden."

Technische Nothilfe oder faschistische Freikorps? (ITF) Unter dieser Überschrift veröffentlicht "Der Deutsche Eisenbahner", das Organ des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands, einen längeren Artikel, der sich mit der Tätigkeit der Technischen Nothilfe befasst. Die Technische Nothilfe ist 1919 unter Zustimmung bzw. mit Unterstützung der deutschen freien Gewerkschaftsbewegung entstanden und hatte ursprünglich die Abwehr gefürchteter kommunistischer Sabotage-Akte zum Ziel. Im Laufe der Jahre hat diese Institution aber ihren Charakter völlig geändert und ist planmäßig zu einer mit öffentlichen Geldern unterstützten Streikbrechergarde ausgebildet worden. Die Gewerkschaften haben daher in der letzten Zeit wiederholt den Abbau der Technischen Nothilfe gefordert und der deutsche Reichstag ist dieser Forderung insofern beigetreten, als er der Technischen Nothilfe für 1926 nur einen Betrag von 2 850 000 bereitstellte, während das Innenministerium 3 627 000 Mark für diese Zwecke gefordert hatte. Es ist nun auffällig, dass trotz dieser Verminderung der Staatsgelder die Technische Nothilfe eine womöglich noch gesteigerte Tätigkeit gegenüber früher entfaltet und ganz offensichtlich bestrebt ist, die Organisation noch weiter auszubauen. Nicht nur wird sehr eifrig um neue Mitglieder geworben, sondern es werden auch fortgesetzt Übungen veranstaltet und zwar auch in Eisenbahnbetrieben, obwohl amtlich fortwährend bestritten wird, dass die Technische Nothilfe zum Einsatz im Eisenbahndienst in Frage komme. Dass aber die Technische Nothilfe sich auch für den Einsatz im Eisenbahndienst vorbereitet, zeigen ausser den erwähnten Übungen die in Berlin verbreiteten Aufrufe dieser Organisation, in denen u. a. Rangierer, Lokomotivführer, Triebwagenführer, Zugführer, Stationspersonal, Stellwerker usw. gesucht werden. "Der Deutsche Eisenbahner" kommt zu der Schlussfolgerung, dass die Technische Nothilfe als gefährliche "arbeiter- und republikfeindliche Organisation" anzusehen ist und meint in dem Verhalten und der Propaganda der Technischen Nothilfe auch die Erklärung dafür suchen zu müssen, dass die Reichsbahn-Verwaltung den Gewerkschaften gegenüber in den letzten Monaten ein provozierendes Verhalten einschlug. Der Artikel schliesst: "Für diese, durch die Entwicklung der letzten Jahre völlig gegenstandslos gewordene sogenannte Nothilfe dürfen öffentliche Mittel in Zukunft nicht mehr bereitgestellt werden. Die nahezu 3 Millionen Mark Reichsmittel sind für soziale Aufwendungen dringender nötig als zur Bildung faschistischer Organisationen. Die Auflösung der Technischen Nothilfe ist deshalb zu einer staatspolitischen Notwendigkeit geworden."

Die Streikverluste der englischen Eisenbahngesellschaften. (ITF) Die Verluste, die die englischen Eisenbahngesellschaften durch den Sympathiestreik und den Konflikt im Kohlenbergbau erlitten haben, werden von der Railway Gazette auf insgesamt £ 6 490 000 beziffert. Hiervon entfallen auf die Great Western Railway £ 1 015 000, auf die London Midland Railway £ 2 760 000, auf die North Eastern Railway £ 2 122 000 und auf die Southern Railway £ 593 000.

Bei obigen Zahlen handelt es sich um Brutto-Verluste, von denen der Ausfall an Lohnkosten usw. nicht in Abzug gebracht ist.

Ein Ausspruch des irländischen Eisenbahner-Lohnamts. (ITF) Die irländischen Eisenbahngesellschaften planen seit längerer Zeit eine Herabsetzung des Eisenbahnpersonals. Das Eisenbahner-Lohnamt für Irland, das sich vor kurzem mit den Forderungen der Eisenbahngesellschaften beschäftigt hat, fällte einen Ausspruch, der eine Herabsetzung der Wochenlöhne im Freistaat sowie in Nord-Irland um 4 sh bis 5 sh 9d befürwortet. Insgesamt wären hiervon rund 17 000 Eisenbahner betroffen. Eine vom Allg. Engl. Eisenbahnerverband nach Dublin einberufene Konferenz hat gegen den Ausspruch des Lohnamts protestiert und beschlossen, der geplanten Lohnkürzung schärfsten Widerstand entgegenzustellen. Zunächst findet eine neue Konferenz mit den

Transportarbeiter.

Die Lage im englischen Transportgewerbe nach dem Sympathiestreik. (ITF) Wie im Eisenbahnbetrieb ist auch im englischen Transportgewerbe die Wiederaufnahme der Arbeit nicht glatt von statten gegangen und zittert in einer Reihe lokaler Konflikte nach. Auch hier scheinen die Unternehmer entschlossen zu sein, die Gelegenheit zur Durchsetzung von Verschlechterungen zu gebrauchen. So verlangten die Hafenschiffe in Glasgow die Leistung von Ueberstunden in der Zeit von 4 bis 8 Uhr nachmittags. Die Transportarbeiter lehnten dieses Verlangen ab und traten nach anfänglicher Wiederaufnahme der Arbeit erneut in einen zweitägigen Streik, worauf die Unternehmer mit der Aussperrung drohten. Nach wiederholten Besprechungen haben sich die Hafentarbeiter schliesslich bereit erklärt, die verlangten Ueberstunden zwecks Beseitigung der während der Streiktage aufgestapelten Güter zu leisten.

Auch in Bristol und einigen anderen Häfen ergaben sich Schwierigkeiten und wurde die Arbeit erst nach längeren Verhandlungen wieder aufgenommen. Wie im Eisenbahnbetrieb werden die Schwierigkeiten, mit denen die Transportarbeiter zu kämpfen haben, durch die Fortdauer der Aussperrung im Bergbau gesteigert. Teilweise lehnen es die englischen Hafentarbeiter ab, Kohlen zu behandeln.

Eine Boykottaktion des Deutschen Verkehrsbundes. (ITF) Wie der Sozialdemokratische Pressedienst berichtet, hat der Deutsche Verkehrsbund eine Boykottaktion gegen die Transport- und Lagerhaus-Gesellschaft angekündigt. Der Verkehrsbund steht mit der erwähnten Firma, die als Expeditur einer grossen Anzahl deutscher Margarinewerke fungiert, seit Wochen im Tarifstreit. Zunächst hat der Verkehrsbund diesen Margarinefabriken mitgeteilt, dass für den Fall, dass die Transport- und Lagerhaus-Gesellschaft auf dem eingenommenen Standpunkt beharre, der Boykott über alle von dieser Firma exportierten Waren verhängt werde. Da bisher Einigung nicht erzielt wurde, ist die Boykotterklärung bald zu erwarten.

Abschluss eines neuen Lohntarifes bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. (ITF) Eine sich seit langem hinschleppende Lohnverhandlung bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft konnte kürzlich mit Erfolg für die Arbeiter abgeschlossen werden. Die neue Regelung sieht eine Erhöhung der Löhne in zwei Etappen vor, von denen die eine ab 1. April in Geltung gekommen ist, während die andere am 1. Juli 1926 in Kraft tritt. Das Mass der Erhöhungen ist nach Land, Verwendungsgruppe und Dienstalter verschieden. Allgemein kann gesagt werden, dass die Erhöhung der Bezüge für Bayern durchschnittlich 10 Prozent, für Oesterreich durchschnittlich 12 Prozent, und für Rumänien durchschnittlich 6 Prozent beträgt.

Von den gesamten Bezugserhöhungen werden in allen drei Ländern 80 Prozent ab 1. April, die restlichen 20 Prozent ab 1. Juli 1926 gezahlt.

Sonderbehandlung russischer Seeleute in Belgien.

(ITF) Der Besatzung der Sowjetschiffe, so lesen wir im Bulletin des Belgischen Transportarbeiterverbandes, beim Anlaufen in belgischen Häfen werden

grosse Schwierigkeiten in den Weg gelegt, wenn ihre Mitglieder die Schiffe verlassen wollen. Warum geschieht dies? Sind sie Verbrecher oder werden sie als staatsgefährlich angesehen? Jedenfalls müssen die russischen Seeleute, während alle anderen Seeleute die Schiffe nach den Bestimmungen des Anmusterungsvertrages verlassen und sich als freie Menschen in der Stadt bewegen können, an Bord bleiben und wird ihnen der Kontakt mit andern Menschen verboten. Welcher Missetat haben sich die russischen Seeleute schuldig gemacht? Oder was befürchtet man von ihnen?

Der Vorstand des Belgischen Transportarbeiterverbandes hat seinem Vertreter im Parlament aufgetragen, den Aussenminister auf diese Ausnahmebehandlung russischer Seeleute hinzuweisen.

S e e l e u t e .

Die französischen Seeleute fordern Verbesserung der Pensionsansprüche: (ITF) In fast allen französischen Häfen wurde im Verlaufe der letzten Woche eine Resolution angenommen, die u.a. besagt:

Wir stellen erneut und mit grösstem Bedauern fest, dass die gegenwärtig den Seeleuten zuerkannten Pensionen weit davon entfernt sind, der Teuerung zu entsprechen und dass sie in einem schreienden Missverhältnis zu den sonstigen Pensionen stehen.

Die teilweisen Verbesserungen, die während der letzten Jahre an dem Pensionsstatut angebracht worden sind, sind vollkommen ungenügend, da sie die Ungerechtigkeiten der Vergangenheit nicht beseitigen. Nur ein neues Statut, das auf die Zahl der vollbrachten Dienstjahre und der im Laufe dieser entrichteten Beiträge begründet ist, kann den Ansprüchen jedes Einzelnen genügen.

Wird diesem Appell nicht entsprochen, dann werden sich die Seeleute vorbehaltlos jeder Protestbewegung anschliessen, die die Seeleute-Föderation Frankreichs beschliesst. Sie schliessen hierbei auch eine allgemeine Niederlegung der Arbeit nicht aus.

Gemeinsames Vorgehen des schwedischen Schiffspersonals in der Frage der Pensionierung. (ITF) Auf Antrag des Verbandes der Schiffsmaschinisten fand in Gothenburg eine gemeinsame Sitzung von Vertretern der Verbände der Schiffsmaschinisten, der Kapitäne, Matrosen, Heizer, Stewards sowie der Schiffstelegraphisten statt. Es wurde beschlossen, bei der Regierung vorstellig zu werden, damit die Frage der Pensionierung der Seeleute demnächst in Behandlung genommen wird.

Eine neue Uebereinkunft für die Küstenschifffahrt bei Stockholm. (ITF) Vor kurzem hat der Schwedische Heizerverband einen neuen Tarifvertrag für die auf den Seen und in der Küstenschifffahrt in der Nähe von Stockholm beschäftigten Mitglieder abgeschlossen. Die Löhne für Decksleute und Heizer betragen während der ersten 12 Monate 107 Kronen (früher 95 Kr.). Nach 12 Monaten Kr.135.- Die Arbeitszeit beträgt 63 Stunden pro Woche. Ueberarbeit wird für alle Kategorien mit 75 Öre pro Stunde bezahlt. Für Beköstigung hat der Reeder zu sorgen, soweit sich eine Restauration an Bord befindet; falls diese nicht vorhanden, wird Verpflegungsgeld gezahlt.