



PRESSEBERICHT

16

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 4

Amsterdam, den 24. Februar 1927

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

Algemeines.

Die sozialen Verhältnisse in England während 1926. (ITF) Das das gesamte soziale Leben in England beherrschende Ereignis war der fast sieben Monate dauernde Streik der Bergarbeiter. Welche Erscheinung wir auch immer betrachten mögen, ob die Arbeitslosigkeit oder die Veränderungen in Löhnen, Arbeitszeit usw., stets stossen wir auf Zusammenhänge mit diesem grossen sozialen Kampf.

Die Arbeitslosigkeit. - Das Jahr 1926 begann zunächst mit einer kleinen, aber bis in den Monat April anhaltenden Verbesserung im Beschäftigungsgrad. Nach der Ministry of Labour Gazette (Januar-Ausgabe), auf die wir uns auch bei den folgenden Angaben stützen, belief sich die Zahl der registrierten Arbeitslosen im Januar 1926 auf 1 237 000 und ging bis April auf 1 034 000 zurück, um schon im Mai auf 1 675 000 zu springen. Auf dieser Höhe blieb sie dann bis in den Monat November (1 545 000), und sank im Dezember auf 1 357 000. Diese Zahlenbewegung bietet eine deutliche Illustration für die Wirkungen des Bergarbeiterstreiks auf andere Industrien. Besonders wurden hierdurch die Eisen- und Stahl-Industrie in Mitleidenschaft gezogen. Von 147 Hochöfen, die im April 1926 im Betrieb waren, blieben während der sieben Streikmonate nur 5 in Betrieb; die Monatsproduktion, die im April 1926 539 100 t betrug, erreichte beispielsweise im September nur 12 500 t. Der Prozentsatz der Arbeitslosigkeit war im Monat Oktober gegenüber dem Monat April: in der Stahlindustrie 53,0 gegen 20,4, in der Schwereisen-Industrie 63,1 gegen 13,3, in der Erzgewinnung 63,8 gegen 16,1 und in der Erzeugung von Koks und Beiprodukten 72,6 gegen 11,5.

Sehr stark macht sich der Streik auch in der Steingut-industrie bemerkbar; in dieser stieg der Prozentsatz der Arbeitslosen von 13,2 im April auf 46,8 im Mai und erreichte im Juni mit 58,6 den Höhepunkt. Andere Industrien, die in Mitleidenschaft gezogen wurden, sind der Maschinenbau, die Textilindustrie und die Gruppe "Fischerei, Schifffahrt und Docks". In letzterer bewegte sich der Prozentsatz der Arbeitslosigkeit wie folgt: 23,1 im April, 28 im Juni, 26,8 im August, 26,9 im Oktober und 25,2 im Dezember.

Die Bewegung der Löhne. - Die Wochenlohnsumme für die von der Statistik erfassten Industrien (die Statistik schliesst Landarbeiter, Staats- und Gemeindepersonal, Hausbedienstete, Laden- und Büropersonal aus) hat sich während 1926 für 417 000 Beschäftigte um 119 000 £ erhöht und für 739 000 um 81 500 £ vermindert, sodass die Gesamtwochenlohnsumme Ende Dezember 1926 um 37 500 £ über derjenigen von Ende 1925 lag oder liegen würde, wenn der Beschäftigungsgrad in den beiden Vergleichsmonaten derselbe wäre. Jedenfalls zeigen diese Ziffern, dass für die Gesamtheit der Arbeiter der Lohnstandard sich während 1926 eher zu Gunsten als zum Nachteil der Arbeiter bewegt hat. Für die Transportarbeiter weist die Statistik dagegen eine kleine Rückwärtsbewegung aus; die Wochenlohnsumme für diese Industrie allein ging im Laufe von 1926 für annähernd 200 000 Beschäftigte um £ 9 900 zurück.

Arbeitszeit. - Ein grosses Opfer ist dagegen der englischen Arbeiterschaft in der Frage der Arbeitszeit abgerungen oder besser abgezwungen worden. Die Zahl der normalen Arbeitsstunden hat sich für 932 600 Beschäftigte um 3 973 000 pro Woche erhöht. Es ist

dies die Arbeitszeitverlängerung, die abzuwehren die Bergarbeiter sieben Monate unverzagt im Kampf gestanden haben und der - wie wir oben gesehen haben - auch keine entsprechende Erhöhung der Lohnsumme gegenübersteht. Andere Industriegruppen sind von der Arbeitszeitverlängerung nicht betroffen, aber sicher wird es in dem laufenden Jahre seitens der Unternehmerschaft nicht an Versuchen fehlen, auch für diese Verschlechterungen in der wöchentlichen Arbeitszeit durchzusetzen.

Die Unterhaltskosten.- Der von der Ministry of Labour Gazette festgestellte Index der Kosten des Lebensunterhaltes stand im Januar 1926 um 75 Punkte über dem Niveau vom Juli 1914. In den ersten Monaten 1926 läuft der Index zunächst langsam zurück und erreicht am 1. Mai mit 67 Punkten (über dem Niveau von 1914) den tiefsten Stand seit Anfang 1917. Von da an tritt wieder eine Erhöhung auf 70 Punkte am 1. und 31. Juli und auf 79 Punkte am 1. November und 1. Dezember ein. Am 1. Januar 1927 ist der Stand wieder derselbe wie am 1. Januar 1926, nämlich 75 Punkte über dem Niveau von Juli 1914..

Streiks und Aussperrungen.- Die Gesamtzahl der während 1926 stattgefundenen Streiks und Aussperrungen ist 313 und ist geringer als zu irgend einer früheren Zeit, für die statistische Unterlagen bestehen. Gleichzeitig war aber sowohl die Zahl der an diesen Konflikten beteiligt gewesenen Personen (2 747 500) wie die Zahl der hierdurch verlorenen Arbeitstage (162 784 000) grösser als je zuvor. Fast zur Gänze sind diese Ziffern auf den allgemeinen Bergarbeiterstreik (1 050 000 Beteiligte und rund 146 000 000 Arbeitstage), sowie auf den im Mai geführten Generalstreik (1 580 000 Beteiligte und 15 000 000 Arbeitstage) zurückzuführen. Und auch von den noch verbleibenden rund 118 000 Beteiligten und rund 2 000 000 Arbeitstagen entfällt annähernd die Hälfte ebenfalls noch auf Konflikte im Kohlenbergbau. Nimmt man also den Kohlenbergbau und den Generalstreik aus, so reduziert sich die Bedeutung der in 1926 stattgefundenen Streiks auf ein Minimum. (Für die Transportindustrie verzeichnet die Statistik für 1926 41 Konflikte mit 23 300 Beteiligten und 169 000 verlorenen Arbeitstagen).

Die Phantasien eines Statistikers. (ITF) In der Deutschen Nautischen Zeitschrift "Hansa" veröffentlicht von Zeit zu Zeit ein Herr Heinrich Göhring eine Uebersicht über im Handels- und Verkehrsgewerbe stattgefundene Streikbewegungen auf Grund eigener Ermittlungen. Herr Göhring verfolgt hierbei zwei Tendenzen: einmal bemüht er sich, den Streiks andere als wirtschaftliche Motive zu unterschieben und zum andern will er dartun, dass die hierbei von den Arbeitern errungenen Vorteile in keinem Verhältnis zu den gebrachten Opfern stehen. So erklärt er beispielsweise von dem Streik der Hafendarbeiter in Dünkirchen, dieser sei lediglich darauf zurückzuführen gewesen, dass die organisierten Hafendarbeiter sich weigerten, mit Unorganisierten zusammen zu arbeiten. Dieses Moment spielte wohl in den Streik hinein, aber der eigentliche Ausgangspunkt des Kampfes war die Ablehnung einer seitens der Hafendarbeiterorganisation geforderten Lohnerhöhung in Uebereinstimmung mit der Bewegung des Preisindex. Doch diese Ungenauigkeiten des Herrn Göhring wären noch zu ertragen, wenn er sich wenigstens die Mühe gäbe, ein einigermaßen richtiges Bild von dem Umfang der stattgefundenen Streiks zu zeichnen. Die von ihm veröffentlichten Zahlen sind aber dermassen von der Wirklichkeit abweichend, dass sie einer Fälschung sehr nahekommen. Einige Beispiele mögen dies beleuchten:

Nach den Ermittlungen des Herrn Göhring sollen im zweiten Halbjahr 1926 in Frankreich 30 000 Hafendarbeiter im Streik gestanden und hierdurch einen Verlust von 800 000 Arbeitstagen verursacht haben. In Wirklichkeit fand nur ein grosser Streik der Hafendarbeiter in Dünkirchen statt, an dem insgesamt 5000 Personen beteiligt waren. Hochgemessen gingen hierbei im zweiten Halbjahr 1926 (der Streik begann bereits im Juni) 400 000 Arbeitstage verloren. Die Streikbewegungen in andern französischen Häfen waren derart minimal, dass sie für die Statistik kaum ins Gewicht fallen. Unrichtig ist auch die Behauptung, der Streik von Dünkirchen habe sich "bald auf alle Hafenstädte Nordfrankreichs erstreckt"

Die Arbeiter in den andern Häfen haben lediglich geweigert, von Dunkirchen umgeleitete Schiffe zu behandeln.

In Belgien lässt Herr Göhring (ebenfalls im 2. Halbjahr 1926) 5000 Hafentarbeiter streiken und beziffert den hierdurch verursachten Verlust an Arbeitstagen auf nicht weniger als 200.000. Wie Herr Göhring zu diesen Effern kommt, ist uns unerfindlich. Der einzige grössere Hafentarbeiterstreik fand im Juli 1926 in Antwerpen statt. Er begann zunächst bei den Kohlenarbeitern, wurde erst vom 5. Juli an allgemein, doch kam es bereits am 9. Juli wieder zur allgemeinen Arbeitsaufnahme, nachdem die Unternehmer die Forderungen bewilligt hatten. Nimmt man an, dass hierbei 50 000 und bei anderen kleineren Konflikten noch 25 000 Arbeitstage verloren gegangen sind, so kommt man zu einer Ziffer, die eher über die Wahrheit hinausgeht als hinter ihr zurückbleibt. Für die Gesinnung des Streikstatistikers "Hansa" ist in diesem Zusammenhang noch folgender Satz bezeichnend: "Anlässlich des Antwerpener Hafentarbeiterstreiks wurde von den Streikenden privates und öffentliches Eigentum von enormem Werte zerstört". Das ist natürlich ebenso erlogen wie sein ganzes statistisches Material, mit dem er in der "Hansa" aufwartet.

Nimmt man hierzu noch, dass Herr Göhring von einer Arbeitsniederlegung in der niederländischen Binnenschifffahrt und von einem Streik der Eisenbahner in Kanada spricht - von diesen Feststellungen ist die eine so unwahr wie die andere, da weder die holländischen Binnenschiffer; noch die Eisenbahner von Kanada im 2. Halbjahr 1926 in den Streik getreten sind - so weiss man, was von solcher Berichterstattung zu halten ist.

E i s e n b a h n e r .

Wiedereinführung der garantierten Arbeitswoche auf den englischen Eisenbahnen. (ITF) In einer am 16. Februar stattgefundenen Sitzung zwischen Vertretern der drei Eisenbahnerorganisationen und Vertretern der Eisenbahnverwaltungen wurde in der Frage der Wiedereinführung der garantierten Arbeitswoche eine Übereinstimmung auf folgender Grundlage erreicht:

ab 21. Februar darf der garantierte Wochenlohn für die in Frage kommenden Bediensteten nicht weniger als vier Tagelöhne, ab 14. März nicht weniger als 5 Tagelöhne betragen, während ab 11. April wieder alle Bestimmungen in Kraft treten, die in dem nationalen Kollektivvertrag die garantierte Arbeitswoche regeln.

Nach dem Streik im Mai hatten sich die Eisenbahnerverbände mit einer zeitweiligen Ausserkraftsetzung dieses Teils des Kollektivvertrages einverstanden erklären müssen.

Kündigung des Tarifvertrages bei der Reichsbahn zum 1. April. (ITF) Zeitungsberichten zufolge sollen die Eisenbahnergewerkschaften Deutschlands beschlossen haben, den laufenden Tarifvertrag zum 1. April zu kündigen.

Geplante Herabsetzung der Eisenbahnerlöhne in Dänemark. (ITF) Seit einiger Zeit ist das Finanzministerium im Auftrag der dänischen Regierung mit der Ausarbeitung eines Planes zwecks Herabsetzung der Eisenbahnerlöhne beschäftigt. Nach dem Vorschlag des Finanzministers sollte diese Herabsetzung in der Weise erfolgen, dass der gültige Teuerungszuschlag im Jahresbetrag von 24 Millionen Kronen und der sogenannte Konjunkturzuschlag im Jahresbetrag von 21 Millionen Kronen abgeschafft werden. Die übrigen Minister haben sich indessen mit diesem Vorschlag nicht vereinigen können, worauf ein neuer Plan ausgearbeitet wurde, der unter anderem folgendes vorsieht: Herabsetzung des jährlichen Familienzuschlags für Verheiratete ohne Kinder auf 360 Kr., für Verheiratete mit 1 bis 3 Kindern auf 510 Kr. und für Verheiratete mit mehr als 3 Kindern auf 630 Kr.; Beseitigung des Ortszuschlages in der Provinz und Herabsetzung desselben in den Städten. Nach diesem Plan sollen etwa 25 Millionen Kronen von der jetzigen Jahreslohnsomme eingespart werden. Die Durchführung dieses Vorschlages würde für die meisten Eisenbahner eine empfindliche

Verminderung ihres Einkommens bedeuten, die in einzelnen Fällen bis ein Drittel der jetzigen Bezüge ausmacht. Vorläufig wird in dänischen Eisenbahnerkreisen angenommen, dass der Vorschlag der Regierung nur einen demonstrativen Charakter hat.

Lohnherabsetzungen bei norwegischen Privatbahnen. (ITF) Dem Personal der Holmestrand-Vittingfoss, Nesttun-Os und Urskogs-Hölands-Eisenbahnen ist (wie schon früher berichtet) zum 1. März dieses Jahres gekündigt worden unter dem Vorwand, dass die Gesellschaften den Betrieb stilllegen werden. In Wirklichkeit handelte es sich jedoch hauptsächlich darum, Lohnvermindierungen durchzusetzen. Verhandlungen über die Schaffung eines neuen Tarifvertrages fanden am 7. Februar unter dem Vorsitz des Schiedsrichters statt. Die Eisenbahndirektionen beantragten eine Herabsetzung der Löhne um 10%, während die Vertreter der Eisenbahnerorganisation anregten, die Lohnfrage solange ruhen zu lassen bis die Neuregelung der Löhne des Personals der Staatseisenbahnen erfolgt ist. Demgemäss beantragten sie, dass die Löhne des alten Vertrags zunächst bis zum 30. Juni in Kraft bleiben. Da eine Verständigung nicht zu erzielen war, legte der Schiedsrichter einen eigenen Vorschlag vor, über dessen Annahme oder Ablehnung nunmehr eine Abstimmung unter dem Personal vorgenommen wird.

Eisenbahn und Autobus in Schweden. (ITF) Den Berechnungen der Schwedischen Staatsbahnen zufolge sollen diese infolge der Autobuskonkurrenz einen Einnahme-Entgang im Betrag von $1\frac{1}{2}$ Millionen Kronen im Jahr erlitten haben. Die Direktion weist darauf hin, dass dieser Betrag mit der wachsenden Ausbreitung des Autobusverkehrs noch weiter steigen wird. Um dies abzuwehren und den verlorenen Verkehr möglichst wieder zurückzugewinnen, sind Massnahmen erwogen, die wahrscheinlich in einer Herabsetzung der Frachttarife bestehen dürfen.

Ein Eisenbahnerstreik in Indien. (ITF) Am 7. Februar sind etwa 20 000 Eisenbahner der Bengal-Nagpur-Eisenbahn in den Streik getreten. Einem der I.T.F. von der betreffenden Eisenbahnergewerkschaft zugegangenen Bericht zufolge sind an der Bewegung fast alle Kategorien des Personals beteiligt. Die Polizei ist sofort mit den Waffen gegen die Streikenden vorgegangen, wobei mehrere Eisenbahner verwundet wurden. Die Streikenden wurden mit Gewalt gezwungen, an die Arbeit zurückzukehren. Elf Eisenbahner wurden verhaftet. Zunächst sind sieben wichtige Eisenbahnzentren in die Bewegung einbezogen.

Soweit der Inhalt eines am 16. Februar bei der I.T.F. eingegangenen Telegramms. Die inzwischen aus Indien eingetroffenen Zeitungsmeldungen lauten widersprechend. Den einen zufolge soll der Zugverkehr wieder regelmässig in Gang gehalten werden, während andere Berichte eine Ausbreitung der Streikbewegung auf andere Stationen feststellen.

Die Ursachen des Streiks sind in den erschreckend niedrigen Löhnen, den überaus langen Arbeitszeiten, den schlechten Wohnungsverhältnissen und der masslos brutalen Behandlung des einheimischen Personals durch die Vorgesetzten zu suchen. Wiederholt ist deswegen die Gewerkschaft bei der Eisenbahnverwaltung vorstellig geworden, aber diese zeigte sich nicht im entferntesten bereit, den vorgebrachten Beschwerden Rechnung zu tragen. Diese allgemeine Erbitterung des Personals wurde noch gesteigert durch willkürliche und in grossem Umfang vollzogene Entlassungen.

Die I.T.F. hat sofort eine Unterstützungsaktion für die Streikenden eingeleitet und der Eisenbahnergewerkschaft der Bengal-Nagpur-Bahn zunächst telegraphisch einen Betrag von 1000 RM übermittelt. Gleichzeitig wurde ein Telegramm an den Vizekönig von Indien gerichtet, in dem Protest dagegen erhoben wurde, dass die Polizei mit bewaffneter Gewalt gegen die Streikenden vorgeht.

Die Bengal-Nagpur-Eisenbahn ist eine Privatgesellschaft mit einem Netz von etwa 5000 km. Schon im Dezember 1925 hatte bei der gleichen Gesellschaft eine grosse Bewegung der Werkstättenarbeiter stattgefunden, um eine Verminderung der monatlichen Arbeitszeit auf 16 Tage mit Entsprechender Verminderung der Löhne abzuwehren. Die Bewegung endete damals mit einem Erfolg der Arbeiter, ohne dass es zum Streik kam.

T r a n s p o r t a r b e i t e r .

Erhöhung der Löhne im Hafen von Antwerpen. (ITF) Da der Teuerungsindex für Antwerpen am 15. Januar auf 793 Punkte gestiegen war, trat ab 1. Februar eine Erhöhung der Löhne ein. Die Tagelöhne der Hafnarbeiter betragen nunmehr Minimum 49 Franken und Maximum 58 Franken. Die Tarife für Erze wurden um 0,05 pro t und die Tarife für alle andern Güter um 5 % erhöht.

Ein Beschluss des Berufsrates für Seefahrende setzte die Tagelöhne für Landseeleute um 1 Franken in die Höhe. Zimmerleute, Bootsleute und Donkeyleute erhalten nunmehr einen Taglohn von Frs. 50,50, während der Taglohn für Quartermeister 49,25 Frs., für Vollmatrosen 48 Frs., für Leichtmatrosen 36 Frs. und für Chef-Stewards und Köche 50,50 Frs beträgt. Gleichzeitig wurden die Ueberstundensätze für Ueberarbeit an Wochentagen von Frs. 7 auf Frs. 9,40 und die Stundenlöhne für Arbeit an Sonntagen von Frs. 10 auf Frs. 12 erhöht.

Vor einem neuen Strassenbahnerkonflikt in Lille. (ITF) In Lille droht ein neuer Streik der Strassenbahner auszubrechen. Der auf Grund des im Juni vorigen Jahres geführten Streiks zustande gekommene Tarifvertrag sah ausdrücklich vor, dass die beteiligten Parteien jeweils am 1. Dezember und 1. Juni die Tarife nachprüfen. Auf Grund dieser Bestimmung beantragte der Strassenbahnerverband die Nachprüfung der Lohnsätze, doch ging die Gesellschaft nicht darauf ein. Hierauf hat die Gewerkschaft das Schiedsgericht angerufen, aber die Gesellschaft lehnte einen gleichen Schritt ab. Das Personal hat bereits einen Streikbeschluss gefasst.

Die Lage des Personals der Budapester Vorortbahnen. (ITF) Einem uns aus Ungarn zugegangenen Bericht sind folgende Mitteilungen entnommen:

Seitdem nach Friedensschluss die Vorortbahnen von Budapest von den Strassenbahnen dieser Stadt abgetrennt und unter eine besondere Verwaltung gestellt worden sind, haben sich die Arbeitsbedingungen des Personals der Vorortbahnen, die früher mit denen der Strassenbahnerschaft übereinstimmend geregelt waren, gegenüber der letzteren erheblich verschlechtert.

Ungehalten über ihre schlechte wirtschaftliche Lage drangen die (unorganisierten) Angestellten im August 1923 in das Verwaltungsgebäude ein und forderten stürmisch eine Verbesserung. Ein Teil der erhobenen Forderungen wurde auch erfüllt, aber die Löhne blieben trotzdem sehr niedrig. So erhalten Bedienstete, die höhere Schulbildung genossen haben, wichtige Posten bekleiden und auf vier bis fünf Dienstjahre zurückblicken, ein Monatsgehalt von 1 200 000 bis 1 300 000 Kronen, neu angestellte Schaffner einen Tageslohn von 27 bis 28 Tausend Kronen und Facharbeiter einen Stundenlohn von 3500 und 4000 Krohen. Was solche Löhne bedeuten, ist daraus zu ersehen, dass die Erhaltungskosten für eine Familie bei bescheidensten Ansprüchen 3 000 000 Kronen im Monat betragen.

So ungemein niedrig die Löhne sind, so ungemein lang sind die Arbeitszeiten. So beträgt beispielsweise die normale Arbeitszeit für Schaffner auf einer Linie 257 bis 266 Stunden im Monat. Ein freier Tag steht dem Fahrpersonal nur alle 14 Tage, in einzelnen Fällen sogar nur alle 18 Tage zu. In der Regel verlängert sich die an sich schon hohe Arbeitszeit noch durch mehrstündige Fahrzeiten zwecks Erreichung der Wohnung nach beendeter Dienst bzw. Erreichung der Dienststelle bei Arbeitsbeginn. Schalterbeamte machen an vier Stationen einer Strecke einen ununterbrochenen Dienst von 48 Stunden. Dabei handelt es sich um eine Linie mit starkem Zugverkehr. (Alle 5 bis 10 Minuten ein Zug, wobei der letzte Zug nach Mitternacht und der erste Morgenzug bereits vor fünf Uhr abgeht.)

Aufenthaltsräume für das Personal gibt es so gut wie nicht. Man begreift, dass angesichts solcher Arbeitsverhältnisse eine starke Verbitterung des Personals nicht ausbleiben kann. Wiederholt entsandte dieses Deputationen zur Direktion, aber diese ging auf die vorgebrachten Beschwerden nicht im geringsten ein.

und erliess obendrein an das Personal ein Verbot, anders als im Dienstwege ihre Anliegen der Direktion vorzubringen. Gleichzeitig wurden drei Angestellte, die der Deputation angehört hatten, aus "dienstlichen Interessen" entlassen.

S e e l e u t e .

Die neuen Heuern in Schweden. (ITF) Zwischen den Seeleuteorganisationen und der Reedervereinigung Schwedens ist ein neuer Tarifvertrag zustande gekommen, der die Heuern wie folgt regelt. (Gruppe I betrifft Schiffe mit Laderaum unter 900 t, Gruppe II-IV solche mit 900 bis 3000, und Gruppe V bis VII solche mit über 3000 t Laderaum - in allen Gruppen einschl. Bunkerraum).

<u>Beruf</u>	<u>Gruppe 1</u>	<u>Gruppe 2-4</u>	<u>Gruppe 5-7</u>
Zimmermann mit mindestens 48 Monaten Praxis, wovon mindestens 24 Monate als solcher, Bootsmann, Donkeymann, 1. Motormann.....	160 (155)	160 (155)	170
Zimmermann mit weniger Praxis	148 (143)	148 (143)	158
Schmierer			
Heizer mit mindestens 12 Monaten Praxis, 2. Motormann, Matrosen.....	140 (135)	140 (135)	154 (149)
Heizer mit weniger Praxis..	99	112	123
Kohlenzieher über 18 Jahre	--	94	103
" unter 18 Jahren	--	64	73
Leichtmatrose mit mindestens 36 Monaten Praxis.....	104	112	123
Leichtmatrose mit weniger Praxis.....	80	93	103
Jungmann mit mindestens 12 Monaten Praxis.....	43	55	64
Jungmann mit weniger Praxis	33	45	55

Die eingeklammerten Zahlen geben die bisherigen Sätze wieder. In den übrigen Fällen sind die Heuern unverändert geblieben. Das Personal der Tankschiffe erhält auf obige Heuersätze einen Zuschlag im Ausmass von 10%. - Ausserdem wurden einige Bestimmungen hinsichtlich der Vergütung durch Schiffbruch erlittener Verluste zu Gunsten des Personals verbessert.

Ein Separat-Tarifvertrag mit der norwegischen Reederei Wilhelm Wilhelmsen. (ITF) Mit der grössten Reederei Norwegens, der Firma Wilhelm Wilhelmsen, wurde ein Separat-Tarifvertrag auf folgender Grundlage abgeschlossen: Die Heuern betragen für:

<u>Beruf</u>	Heuern	<u>Beruf</u>	Heuern
Zimmermann	180 Kr.	Kessroom- & Sa.	
Bootsmann	175 "	lonjunge	35 Kr.
Matrose	150 "	Motor- & Don-	
Leichtmatrose	70 "	keymann	170 "
Jungmann	40 "	Kohlenzieher	75 "
Deckjunge	35 "	Maschinenjunge	35 "
		Heizer	160 "

Nach Ablauf der Anmusterungsperiode erhalten jüngere Grade im Monat 10 Kr. und ältere Grade im Monat 25 Kr. zu den obigen Sätzen.

Die obigen Heuersätze liegen um durchschnittlich 6 % unter dem seitens der Reedervereinigung gekündigten Tarif und decken sich mit einem Ausspruch des Schiedsrichters für die fernere Regelung der Heuern in der norwegischen Schifffahrt, über den zurzeit eine Abstimmung unter dem Personal vorgenommen wird. (Die Reedervereinigung hatte eine Herabsetzung der Heuern um 15% verlangt).

Weitere Ausgestaltung des Schifffahrtsgesetzes in Finnland. (ITF) Auf Antrag des Sozialministeriums hat die Regierung eine Kommission ernannt, die zur Aufgabe hat, das geltende Schifffahrtsgesetz weiter auszugestalten und darin auch Bestimmungen zum Schutze gegen Berufsgefahren aufzunehmen. Die Kommission besteht aus drei Mitgliedern. Unter diesen befindet sich Kaarlo Ahoonen, der Vorsitzende des der ITF angeschlossenen Seeleute- und Heizerverbandes.