

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

Nr. 20

Amsterdam, den 27. Oktober 1938.

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

Eisenbahner.

Die Löhne der irischen Eisenbahner. (ITF) Der Belfast & County Dawn-Eisenbahngesellschaft wurde im Oktober vergangenen Jahres durch Schiedsspruch eine 10% ige Lohnverminderung auf die Dauer von 12 Monaten zugestanden. Die Gesellschaft erneuerte dieses Jahr ihre Forderung, d.h. sie beantragte die Beibehaltung der Lohnkürzung.

Diesem Antrage hat die Schlichtungsbehörde für einen weiteren Zeitraum von vier Monaten entsprochen.

Der Personalabbau in den englischen Eisenbahnwerkstätten. (ITF) Die Anklagen gegen die Eisenbahngesellschaften, dass sie sich nicht an die bei der letzten Lohnherabsetzung von $2\frac{1}{2}$ % getroffenen Vereinbarungen über die volle und gekürzte Arbeitswoche und über die Entlassungen hielten, wollen nicht verstummen. Es ist daher eine nicht misszuverstehende Warnung an die englischen Eisenbahngesellschaften ergangen. Der Kollege Gore, Vorsitzender des englischen Eisenbahnerverbandes, vergleicht die jetzt herrschende Verstimmung unter den Eisenbahnern mit der Lage im Jahre 1908, wo eine Schikanenpolitik der Eisenbahngesellschaften 1911 zum Streik führte, einem "der siegreichsten Streike, welche die englischen Eisenbahner je ausfochten". Er wirft den Eisenbahngesellschaften vor, dass sie die Arbeitswoche in den Werkstätten willkürlich um einen Tag verkürzen und dabei ebensoviel Leute entlassen als bei voller Arbeitswoche. Er versichert, dass der Verband dem nicht müßig zusehen wird. Besonders scharf wendet er sich gegen die London, Midland & Scottish Railway und deren Leiter Josiah Stamp. Die schroffe Behandlung der 65 Jahre alten Arbeiter durch diese Gesellschaft, die Taktik der Verschmelzung aller Funktionen in die eine: "Eisenbahner", die Überbürdung des Personals, namentlich der Stellwerkswärter, stiftet unter dem Personal eine Gereiztheit und Unzufriedenheit, "die in einer Revolte gipfeln wird".

"Die Leiter der Eisenbahnen müssen wissen", so sagt Gore, dass der Abschluss einer Vereinbarung auf Lohnverminderung nicht gleichbedeutend ist mit Niedergeschlagenheit der Eisenbahner und besagt, dass keine Unruhen zu befürchten sind".

Die Eisenbahngesellschaften spielen die Bestürzten, bezeichnen die Rede Gores als unangebracht und den scharfen Ton als unge-rechtfertigt. Von einer weitverbreiteten Unzufriedenheit wissen sie nichts. Die Arbeitswoche werde gekürzt, um die Anzahl der Entlassungen zu vermindern. Die alten Arbeiter würden entlassen, um jüngeren Kräften Platz zu machen. Die Verkehrslage hätte sich noch nicht gebessert und die Gesellschaften müssten sich nach der Decke strecken. Wenn Klagen über die Verschmelzung der Funktionen auf dem ordentlichen Wege vorgebracht würden, soll denselben volles Gehör geschenkt werden, wie bisher.

Ob diese Beschwichtigung seitens der Gesellschaften der Unruhe Einhalt tun, bleibt abzuwarten. Inzwischen beraten die betroffenen und an der Vereinbarung beteiligten Gewerkschaften über Massnahmen, um so viel Leuten als möglich weiterhin Arbeit und Brot zu erhalten.

Die amerikanische Eisenbahnbeamtengewerkschaft wieder im Amerikanischen Gewerkschaftsbund. (ITF) Im Januar 1936 wurde die amerikanische Eisenbahnbeamtengewerkschaft aus dem Gewerkschaftsbund ausgeschlossen, weil sie sich dessen Schiedsspruch in einer Gewerkschaftsgrenzstreitigkeit nicht unterwarf.

Der Verband der Fuhrleute und Chauffeure erklärte sich für die Organisierung einer Anzahl Bediensteten von Rollfuhrunternehmen, die sich der Beamtengewerkschaft angeschlossen hatten, zuständig. Diese letztere weigerte sich, die Mitglieder abzutreten, da ihres Erachtens den Interessen der Betroffenen damit nicht gedient sei. Schliesslich hat der Verband der Fuhrleute und Chauffeure nachgegeben und die Beamtengewerkschaft wurde bedingungslos wieder in den Gewerkschaftsbund aufgenommen.

Der Lohnkonflikt bei den Eisenbahnen des Westbezirks der Vereinigten Staaten. (ITF) Angesichts des drohenden Streiks hat Präsident Coolidge das Zwangsschlichtungsverfahren eingeleitet. Die Gewerkschaftspresse übt scharfe Kritik daran aus, dass kein einziger Lohnempfänger in den Schlichtungsausschuss ernannt worden ist.

Streiks in Britisch-Indien. (ITF) Gelegentlich des am 16. August in den Werkstätten von Lalguda (Nizam Guaranteed State Railway) ausgebrochenen Streiks hatte die Direktion versprochen, den Lohn für drei Streiktage auszubezahlen unter der Bedingung, dass die Arbeit am 20. August wieder aufgenommen würde.

Durch Vermittlung des Finanzministers der Regierung des Dominions Nizams wurde die Arbeit am 23. wieder aufgenommen. Die Streikenden waren in dem Glauben, dass das Versprechen der Direktion noch gültig sei. Es wurde aber amtlich bekanntgegeben, dass die Streikzeit als Abwesenheit betrachtet würde. Darauf entstanden Unruhen, die neuerdings zum Streik führten. Die Arbeiter beschwerten sich, dass die örtlichen Behörden ihren Forderungen nicht im Rahmen ihrer Befugnisse entgegenkommen.

V.V. Giri, Generalsekretär der All-Indischen Eisenbahner-Föderation führt Verhandlungen zur Beilegung des Konfliktes.

x x x

Trotz der Beendigung des Generalstreiks auf den Süd-Indischen Bahnen, liegen die Werkstätten in Golden Rock noch still. Die Regierung weigert sich, für Beilegung des Konfliktes einen Schlichtungsausschuss einzusetzen. Inzwischen fahren die Gerichtsbehörden mit ihren Fahndungen fort.

Der Abgeordnete Satyamarti warf der Regierung vor, mit den Arbeitgebern gemeinsame Sache zu machen. Die Eisenbahndirektion beschuldigte er, Rachsucht gegenüber dem Personal an den Tag zu legen.

x x x

Die Eisenbahnbehörden kommen allmählich zu der Einsicht, dass mit den indischen Eisenbahnern etwas vorgeht. Zwar behaupten sie, dass das Erwachen nicht spontan sei, sondern von ausser her bewerkstelligt werde. Es ist jedoch bezeichnend, dass auf einer Konferenz der Eisenbahndirektionen der Vorschlag gemacht wurde, besondere Beamte anzustellen, die sich frei unter den Arbeitern bewegen, deren Beschwerden entgegennehmen und "wohlwollend" prüfen können.

Die zivilrechtliche Verantwortung des Lokomotivpersonals. (ITF) In der Nacht vom 21. zum 22. Juni 1928 verursachte ein Lokomotivführer einen Zusammenstoss bei Bollnäs (Schweden), wobei 16 Menschen getötet wurden. Die schwedische Staatsbahndirektion hat den Lokomotivführer auf Schadenersatz verklagt; ihre Forderung beläuft sich auf 312 883 Kronen (nahezu 350 000 Mark). Sollte späterhin noch weiterer Schaden erwachsen, so behält die Direktion sich das Recht vor, eine Nachtragsklage einzureichen.

Zieht man allein in Betracht, dass die Zinsen dieses Betrages das Dreifache des Jahreseinkommens eines Lokomotivführers ausmachen, so könnte man glauben, dies sei bürokratischer Auswuchs. Es handelt sich dabei darum, ob ein Lokomotivführer zivilrechtlich für einen Eisenbahnunfall verantwortlich gemacht werden kann. Deshalb ist der Prozess von grossem Interesse und werden wir über den Ausgang ausführlich berichten.

TRANSPORTARBEITER.

Kurzer Streik bei der London General Omnibus Co. - "Arbeit nach Vorschritt" in London b. London beschlossen. (ITF) Die L.G.O.C. hat nach Inkrafttreten der neuen Verordnung des Verkehrsministers, durch welche die gesetzliche Geschwindigkeitsgrenze von schweren Kraftwagen mit Luftbereifung von 12 auf 20 Meilen heraufgesetzt wurde, einen neuen Fahrplan eingeführt, was zu einer Reihe

von Beschwerden und in der Romford Garage der Gesellschaft sogar ²⁵ einem eintägigem wilden Streik führte. Ferner hat das Omnibuspersonal in Merton aus dem selben Grunde beschlossen, genau nach Vorschrift zu arbeiten, u. zw. nach den Vorschriften der Gesellschaften und der Polizei. Dies würde bedeutende Verkehrsstörungen verursachen, da die neuen Fahrpläne auf gewissen Wegestrecken eine Fahrgeschwindigkeit von über 20 Meilen in der Stunde erfordern. Nach einer Erklärung des Transportarbeiter-Verbandes bilden eine Reihe anderer Versuche zur Beschleunigung des Dienstes Grund der unter dem Personal herrschenden Erregung. Während durch den zunehmenden Verkehr die Anforderungen stets grösser werden, wird die Fahrzeit auf verschiedene Weise verkürzt, die Arbeit noch anstrengender und die damit verbundenen Gefahren vermehrt. Der Generalsekretär des Verbandes, Kollege Bevin, erklärte, er habe persönlich festgestellt, dass durch das Antreibersystem (speeding-up process - "Beschleunigungsverfahren") Krankheiten von kurzer Dauer, besonders aber Magenbeschwerden unter dem Omnibuspersonal stets häufiger werden; er schreibt dies dem Umstand zu, dass nicht genügend Zeit zur Einnahme von Mahlzeiten und Freizeit gewährt wird. Der Verband befasst sich im Hinblick auf die Interessen der Beschäftigten und der Sicherheit des Publikums im allgemeinen ernstlich mit dieser Sache.

Streik der Kraftfahrer und Fuhrleute in Carcassonne - Frankreich.

(ITF) Eine Lohnbewegung der Kraftfahrer und Fuhrleute in Carcassonne hatte vollen Erfolg. Die gestellten Forderungen sind nach viertägigem Streik restlos erfüllt worden. Bei den in Frage kommenden Firmen wurden die Wochenlöhne der Fuhrleute und Chauffeure von Fr. 120, Fr. 140, Fr. 145 und Fr. 150 auf durchweg Fr. 170, diejenigen der Hilfs-Chauffeure von Fr. 120, Fr. 130 und Fr. 140 auf durchweg Fr. 150 erhöht. Ferner wird künftig an Sonntagen vollständige Arbeitsruhe herrschen, was bisher nicht der Fall war. Mit Genugtuung kann festgestellt werden, dass die Streikenden einmütig erklärten, die Arbeit erst dann aufzunehmen, wenn alle Unternehmen die Forderungen bewilligt haben und sämtlichen Streikteilnehmern den selben, ihrer Kategorie entsprechenden Lohn zahlen.

Verhandlungen mit Omnibusunternehmern in Monmouthshire-England.

(ITF) Die bei den verschiedenen Omnibusgesellschaften in Monmouthshire beschäftigten Führer und Schaffner haben sich über die Löhne und lange Arbeitszeit beklagt. In einem Falle arbeitet ein Schaffner 104 Stunden wöchentlich gegen einen Lohn von 37 sh. In Verhandlungen mit den Unternehmern wiesen die Verbandsvertreter besonders auf die Gefahr hin, denen die Fahrgäste infolge der langen Arbeitszeit ausgesetzt sind. Bis jetzt haben die Verhandlungen noch kein Resultat gezeitigt. In einem Betrieb wurde bereits mit Streik gedroht.

Ein neuer Autobustyp -- der "Charabath". (ITF) Am 10. Oktober hat der Autobus-Verkehr auf den britischen Landstrassen eine weitere Vervollkommnung durch den "Charabath", einen "Baderraum-Autobus" erfahren. Es handelt sich um ein von aussen einem Pullman-Eisenbahnwagen gleichendes Luxusfahrzeug, das mit Lehnssesseln, kleinen Tischen, Zentralheizung, Zigarettenmaschinen, einer kleinen Bibliothek und -- einem modern eingerichteten Baderraum ausgerüstet ist. Es werden auch Erfrischungen serviert. Dieser Verkehr wird demnächst eine Ausdehnung erfahren. Bisher laufen nur 3 solcher Fahrzeuge auf der Chaussee zwischen Cardiff und London. Der Verkehr ist 15 % billiger als die zweite Klasse der Eisenbahn.

Gültigkeit von Flugkarten auf tschechoslovakischen Staatsbahnen.

(ITF) Den staatlichen tschechoslovakischen Fluglinien ist ein besonderer Vorteil eingeräumt worden insofern, als das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Arbeitsministerium die Anerkennung der Flugkarten auf den Staatsbahnen im Falle von Störungen des Flugverkehrs ausgesprochen hat. Beim Versand von Zeitungspaketen wird bereits ähnlich verfahren. Fremde Fluglinien stehen bisher nicht im Genuss dieser Vorteile.

Lohnbewegung bei der Hamburger Hochbahn. (ITF) Nachdem das Lohnabkommen für die Hamburger Hochbahn Ende September abgelaufen war, hat der Deutsche Verkehrsbund bei der Gesellschaft eine Lohnerhöhung von 12 % gefordert. Die Streikbewegung ist durch den Druck der Gewerkschaften und der Öffentlichkeit auf die Gesellschaften entstanden.

von 12 Pfennig pro Stunde gefordert. Die darauf eingeleiteten Verhandlungen verliefen ergebnislos, sodass der Schlichtungsausschuss angerufen werden ^{musste}. Der von diesem gefällte Schiedsspruch wurde jedoch von den Bediensteten abgelehnt. Am 29. September fand auf Grund des Streikreglements eine Urabstimmung statt mit dem Ergebnis, dass man sich mit überwältigender Mehrheit für den Streik erklärte. Am selben Tage fanden nochmals Unterhandlungen statt, wobei die Parteien vereinbarten, dass der Schlichter einen für sie verbindlichen Schiedsspruch fällen soll. Dieser Spruch sieht vor, dass die im Tarifvertrag vorgesehene regelmässige Überarbeitszeit von $\frac{3}{4}$ Stunden auf $\frac{1}{2}$ Stunde herabzusetzen ist, ohne dass das Arbeitseinkommen vermindert wird. Ausserdem wird für jede wirklich geleistete Arbeitsstunde bis zu $8\frac{1}{2}$ Stunden täglich ein Zuschlag von 4 Pfennig gewährt. Die neue Lohnregelung gilt vom 1. Oktober 1928 bis 30. September 1929.

Den Strassenbahnbediensteten von Boston wird ein jährlicher Urlaub gewährt. (ITF) Der Verband der Strassenbahner und Bediensteten bei elektrischen Bahnen Amerikas hat vor kurzem mit der öffentlichen Transportgesellschaft der Stadt Boston (Mass.) einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der bis 1. Juli 1929 Gültigkeit hat und jeweils auf ein weiteres Jahr läuft, falls ihn keine der Parteien aufkündigt. Der neue Vertrag weicht vom alten insbesondere darin ab -- und dies ist auch der grosse Erfolg --, dass durch ihn allen Bediensteten, die bei der Gesellschaft mindestens ein Dienstjahr zurückgelegt haben und Mitglieder der Gewerkschaft sind, eine Woche bezahlte Ferien gewährt wird.

In den neuen Vertrag sind die Gehaltssätze des vorigjährigen aufgenommen worden. Die Führer und Schaffner erhalten nach einjähriger Dienstzeit einen Stundenlohn von \$ 0.75, während die Führer von Einmannwagen \$ 0.85 pro Stunde nach einem Dienstjahr erhalten.

Streik der Strassenbahner in Graz - Osterreich. (ITF) Vor einiger Zeit haben die Grazer Strassenbahner eine Forderung auf eine zur Hälfte am 1. Oktober und zur andern Hälfte an Weihnachten zahlbare Sonderzulage eingereicht. Nachdem die Direktion der Strassenbahngesellschaft versucht hatte, zunächst durch Stillschweigen und darnach durch ausweichende Antworten die Sache hinauszuschieben, wurde ihr ein Ultimatum bis 29. September gestellt. Selbst dann noch probierte sie, das Personal unter allerlei Ausflüchten bis zur Achthundertjahrfeier der Stadt Graz und bis zur Grazer Messe hinzuhalten. In einer am 29. September abgehaltenen Versammlung beschloss das Personal, am nächsten Tage zu streiken. In dieser Versammlung erklärten die in der christlichen Gewerkschaft organisierten Kollegen, sich bei einem Streikbeschluss ebenfalls an der Aktion zu beteiligen. Sie begaben sich aber am Sonntag morgen an die Arbeit, als ob nichts geschehen wäre. Die Christlichen hatten nämlich am späten Abend noch Verhandlungen mit der Direktion und der Vorsitzende der Organisation hatte seine Mitglieder aufgefordert, Dienst zu tun! Die Streikbrecher hat man aus der "Heimwehr" und aus dem Stab ehemaliger, entlassener Bediensteten rekrutiert. Die Direktion versuchte mit allen Mitteln, die Streikenden einzuschüchtern, diese haben aber mehrere Wochen lang standgehalten. Die Strassenbahner von Wien und Linz erklärten sich mit ihren Grazer Kameraden solidarisch, indem sie eine Hilfsaktion für sie einleiteten. Der Streik hat letzte Woche durch ein Kompromiss sein Ende erreicht. Die Direktion weigert sich, ca. 100 Bedienstete wieder einzustellen, doch die Gewerkschaft bemüht sich eifrig, dies durchzusetzen.

Hafenarbeiterkonflikte in Frankreich. (ITF) In den letzten Wochen kam es in verschiedenen französischen Häfen zu Arbeitskonflikten. Die Hafenarbeiter von Bordeaux kämpfen seit einem Monat um eine Lohnaufbesserung. Trotz der unversöhnlichen Haltung der Unternehmer, welche sogar Verhandlungen ablehnen, stehen die Arbeiter entschlossen und voll Hoffnung auf ihren Sieg da. In Marseille haben sich 3.000 Docker mit den Seeleuten solidarisch erklärt. Schliesslich haben die Arbeitgeber im Dünkirchener Hafen einen Konflikt dadurch heraufbeschworen, dass sie einen unorganisierten Kranbediensteten einstellten, trotzdem seit 1900 organisierte Arbeiter bei der Zuweisung von Hafenarbeit den Vorzug erhalten. Die Hafenarbeiter haben dieses

Vorgehen der Unternehmer übel aufgenommen und deshalb abgelehnt, mit dem Unorganisierten zu arbeiten. Dies beantworteten die Unternehmer mit einer allgemeinen Aussperrung am 20. und 21. Oktober. Die Arbeiter liessen sich dadurch nicht aus der Fassung bringen und hielten bei den darauf folgenden Verhandlungen ihren Standpunkt in bezug auf Unorganisierte aufrecht.

Lohnbewegung der Hafnarbeiter von Korsika. (ITF) Die Hafnarbeiter von Bastia (Korsika) haben zur Erlangung einer Lohnerhöhung von Fr. 2.-- täglich den Streik erklärt. Ihr jetziger Tageslohn beträgt bei achtstündiger Arbeitszeit Fr. 36.--.

Der finnische Konflikt. (ITF) An eine Beilegung des Arbeitskonfliktes, der schon seit einigen Monaten in den finnischen Häfen andauert, ist noch stets nicht zu denken. Die Vermittlungsversuche des amtlichen Schlichters sind infolge der Haltung der Unternehmer, welche jegliches Zugeständnis, ja sogar die Anbahnung von Verhandlungen ablehnen, gescheitert. Aus einer vor kurzem in der "Hansa", der bedeutendsten Zeitschrift für das deutsche Schifffahrtsgewerbe erschienenen Notiz geht hervor, dass durch die jetzige Lage auch in der ausländischen Fahrt und in ausländischen Schifffahrtskreisen Schwierigkeiten entstehen. Es heisst darin: "Seitens der finnischen Behörden und an der Schifffahrt interessierten Organisationen wird immer wieder die Behauptung verbreitet, dass die Arbeitsverhältnisse an den finnischen Hafenplätzen als normal bezeichnet werden können und dass eine Auswirkung des Streiks nicht bemerkbar sei. Auf Grund dieser Angaben werden vielfach die Reeder veranlasst, Ladungen von Finnland zu schliessen, ohne sich eine normale Abfertigung des Schiffes garantieren zu lassen. Wenn es auch zutreffen mag, dass an einzelnen Plätzen die Abfertigung des Schiffes keinen Anlass zu Beschwerden gibt, so sind an anderen Plätzen noch nicht die alten Verhältnisse wiederhergestellt."

Bemerkenswert ist noch die Tatsache, dass vor kurzem in Stockholm eine weitere Konferenz der schwedischen, norwegischen, dänischen und finnischen Transportarbeiterverbände stattfand, wo in einer einmütig angenommenen Entschliessung beschlossen wurde, die bereits von den skandinavischen Organisationen durchgeführte Blockade fortzusetzen und zu verschärfen.

S e e l e u t e .

Die Seeleuteabteilung des Deutschen Verkehrsbundes kündigt die Heuerverträge. (ITF) Die Reichsabteilung Seeleute des Deutschen Verkehrsbundes hat die Tarifverträge für die Grossschifffahrt, die Seeschlepper und -leichter gekündigt. Über die von den Seeleuten gestellte Forderung auf eine 30%ige Erhöhung der Heuern ist bereits verhandelt worden. (Die jetzigen Sätze belaufen sich auf M. 115.-- monatlich für einen Matrosen und M. 125.-- für einen Heizer.) Die Reeder erklärten, dass es nicht möglich sei, über diese Forderung weiter zu verhandeln und richteten an den Verband das Ersuchen, die jetzt bestehenden Heuersätze weiterlaufen zu lassen. Angesichts dieser Haltung der Arbeitgeber haben die gewerkschaftlichen Organisationen das Arbeitsministerium um Vermittlung angegangen. Die Verträge laufen am 31. Oktober ab. Die Seeleuteabteilung hat beim Hauptvorstand des Verkehrsbundes beantragt, den Streik zu beschliessen, falls bis zum Schluss dieses Monats die Angelegenheit auf dem Verhandlungswege nicht erledigt ist.

Die Ursachen des Seeleutestreiks in Marseille. (ITF) In dem zwischen den Seeleutegewerkschaften von Marseille und Bordeaux einerseits und den staatlich subventionierten Schifffahrtsgesellschaften andererseits entstandenen Konflikt ist vor kurzer Zeit, nachdem Vermittlungsversuche des ständigen Schlichtungsausschusses gescheitert waren, ein Schiedsspruch gefällt worden. In der Begründung des Schiedsspruches heisst es, dass die Seemannsheuer von Fr. 91.-- im Jahre 1914 auf Fr. 540.-- gestiegen sei.

Unter Hinweis auf die erhöhten Kosten der Lebenshaltung forderten die Seeleutegewerkschaften eine Aufbesserung von monatlich Fr. 150.--, d. s. 28% auf die jetzigen Sätze, wobei sie darauf hinwiesen, dass ~~den~~ belgischen Seeleuten^{benötigt wurde} unlängst eine Erhöhung von 15% und die Dockler und Trimmer im Hafen von Marseille seit dem 3. September 1928 einen Taglohn von Fr. 38.-- erhalten. Im Schiedsspruch wird erklärt, dass zur Unterstützung der Forderung der Seeleute kein stichhaltiges, sich auf die wirtschaftlichen Verhältnisse stützendes Argument vorgebracht werden könne, da die amtliche Indexziffer für die Lebenshaltung seit 1926 (553 i. J. 1926 auf 548 im dritten Quartal 1928) gefallen und seitens der Organisationen kein einziger Beweis dafür erbracht worden sei, dass die wirkliche Lebenshaltung diesem Index nicht entspreche. Eine weitere Forderung der Seeleute auf Berücksichtigung des Verpflegungsgeldes bei der ~~Berechnung~~ ^{Bestimmung} der Überstundenvergütung ist ähnlich beschieden worden.

Die Seeleute waren mit diesem Spruch nicht einverstanden und erklärten daraufhin in Marseille einen 24stündigen Proteststreik, den die Reeder mit dem Auflegen der Schiffe beantworteten. Dadurch konnten sich mehr als 7 000 Fahrgäste nicht einschiffen. In Verhandlungen mit den Reedern erklärten sich die Seeleute indes bereit, solange gegen die alten Heuern zu arbeiten, bis diese Fahrgäste eingeschifft sind. Die Reeder verlangten jedoch, dass sich die Seeleute verpflichten sollen, in Zukunft jegliche Agitation zu unterlassen, was abgelehnt wurde. Mit Hilfe von Mannschaften aus der Kriegsflotte, welche die Regierung den Reedern zur Verfügung stellte, war es möglich, drei Passagierschiffe, denen einige andere mit zufällig aufgetriebenen Mannschaften folgten, ausfahren zu lassen.

In diesem Stadium des Konfliktes sandten die Seeleute eine Abordnung zum Arbeitsminister, der alsbald vermittelte. Nachdem die Reeder erklärt hatten, dass sie den Seeleuten das Recht auf Lohnforderungen nicht streitig machen wollen und dass Verhandlungen jederzeit möglich seien, für solche aber im jetzigen Moment kein Grund vorliege, haben die Seeleute beschlossen, die Arbeit am 29. Oktober wieder aufzunehmen.

Den Seeleuten wurde jedoch, falls an Bord nicht gekocht wird, eine Erhöhung des Verpflegungsgeldes von Fr. 11.50 auf Fr. 15.-- zuerkannt.