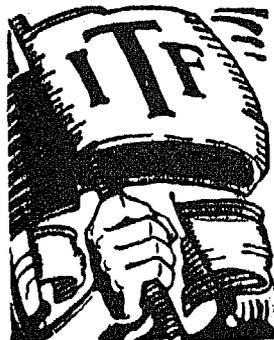


## PRESSEBERICHT



No. 9  
 TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM Amsterdam,  
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61 in 24. April  
 FERNSPRECHER 80186 1939

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,  
 ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE  
 SOWIE MONATLICH IN ESPERANTO

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

KONGRESSE

Dänischer Lokführerverband, 2., 3. und 4. Mai, Kopenhagen.  
 Polnischer Eisenbahnerverband, 14. und 15. Mai in Warschau.  
 Englischer Eisenbahnangestelltenverband (R.C.A.), 15. - 18. Mai,  
 Bournemouth.  
 Schweizerischer Eisenbahner-Verband, 24. bis 26. Mai, Zürich.  
 Schweizerischer Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittel-  
 arbeiter, 10. und 11. Juni in Neuchâtel.  
 Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals, 14. bis 17. Juni in  
 Stockholm.  
 Englischer Transportarbeiterverband (T.G.W.U.), Juli, Brindlington.  
 Englischer Eisenbahnerverband, 3. - 16. Juli, Clacton-on-Sea.

EISENBAHNER

Der Kampf der französischen  
 Eisenbahner für die Erhaltung  
 der 40-Stundenwoche.

(I.T.F.) Durch Erlass vom 8. März  
 hat der französische Minister für  
 öffentliche Arbeiten einen ständi-  
 gen gemischten Ausschuss eingesetzt

zu dem Zwecke, die Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, die sich  
 bei der Durchführung der Arbeitszeitregelung bei den Eisenbahnen her-  
 ausstellen dürften. Der Ausschuss setzt sich bekanntlich aus 4 Ver-  
 tretern der Regierung, 6 der Nationalen Eisenbahngesellschaft und  
 9 Personalvertretern zusammen. Am 17. März fand die erste Sitzung dieses  
 Ausschusses statt. Zur Prüfung der vom französischen Eisenbahnerverband  
 angeschnittenen Fragen folgte am 31. März direkte Fühlungnahme der  
 Arbeitnehmer-Mitglieder des Ausschusses mit der Nationalen Eisenbahn-  
 gesellschaft. Hauptsächlich handelte es sich um den Bereitschaftsdienst,  
 dessen Rechtfertigung und nähere Umschreibung, die Essenspausen und  
 Aufführung derselben in den Dienstplänen, um Dienstfahrten des Personals  
 im Verkehrsdienst und ihres Dienstwertes und schliesslich um den neuen  
 Dienst der Schrankenwärter.

Die Sitzung hat zu keinem positiven Resultat geführt. Der Minister  
 seinerseits hält bis zum Eingang eines Berichtes der Gesellschaft mit  
 seinen Massnahmen zurück. Letztere hat jedoch bereits von sich aus  
 Weisungen erlassen, wodurch für das Personal im Streckendienst ein  
 wöchentlicher Dienst von 45 Stunden--der längere Dienst stellt Gegen-  
 leistung für die ihm bereits gesetzlich zustehenden zusätzlichen  
 9 Ferientage dar--eingeführt. Was das Verkehrspersonal betrifft wurden  
 durch eine allgemeine Verordnung vom 15. März Vorschriften in Kraft  
 gesetzt, die für die Zeit vom 15. Mai bis 8. Oktober Arbeits"wochen"  
 von 75 Stunden, verteilt über 9 aufeinanderfolgende Tage, vorsehen.  
 Schliesslich ist am 3. April in den Hauptwerkstätten insofern eine  
 Aenderung der Arbeitsregelung eingetreten, als auf Grund einer Weisung  
 die Hauptwerkstätten zwischen dem 14. Juli und dem 15. September ge-  
 schlossen werden müssen.

Der Bundesvorstand des französischen Eisenbahnerverbandes, der am  
 21. und 22. April eine Sitzung abhält, wird sich mit diesen Verhält-  
 nissen, zu denen energisch Stellung genommen werden muss, befassen.  
 Reichskonferenzen des Strecken- und Betriebspersonals, zum 29. April  
 und 12. Mai einberufen, werden sich über die Möglichkeiten einer Aktion  
 beraten.

Die Forderungen der  
englischen Eisenbahner.

(I.T.F.) Eine Konferenz des englischen Eisenbahnerverbandes hatte zu dem vor kurzem vom englischen

Lohntribunal gefällten Schiedsspruch Stellung zu nehmen. Wie erinnerlich hat das Tribunal sozusagen sämtliche Forderungen des Personals abgelehnt. Der Konferenz lag nun ein Antrag vor, wonach die Einführung eines Mindestlohns von 50 s. wöchentlich gefordert und mit einer Streik-erklärung gedroht werden soll, wenn man innerhalb 4 Wochen dieser Forderung nicht gerecht würde. Nach Besprechung des Antrages beschloss die Konferenz, den Vorstand zu beauftragen, sich wegen des Mindestlohns von 50 s. mit den Eisenbahngesellschaften in Verbindung zu setzen. Die Streikforderung wurde zurückgezogen. In bezug auf die anderen Punkte wurde der Spruch des Tribunals nicht gutgeheissen.

Der Lokführer- und Heizerverband hat ebenfalls eine Konferenz abgehalten und beschlossen, die Beschlüsse des Tribunals abzulehnen.

Eisenbahnunfälle  
in Mexiko.

(I.T.F.) Am 14. April ereignete sich in Mexiko zwischen den Stationen La Llave und San-Nicolas ein schweres

Eisenbahnunglück. Durch einen Maschinenschaden musste der Laredo-Express anhalten. Bevor das Zuggesetz Personal Zeit hatte, die vorgeschriebenen Warnsignale aufzustellen, wurde der stillstehende Zug in voller Fahrt vom Guadalajara-Express von hinten angefahren. Die Katastrophe forderte 24 Menschenleben, 31 wurden mehr oder weniger schwer verletzt.

Tatsache ist, dass in Mexiko in letzter Zeit öfter schwere Unglücksfälle vorkommen. Eigentümlich daran ist, dass sie sich vielfach auf den Hauptlinien ereignen, die von Mexiko nach den Vereinigten Staaten führen und dass ausschliesslich Personen- und besondere Touristenzüge davon betroffen werden. Personen- und Güterzüge auf weniger wichtigen Strecken sind so gut wie keine Unfälle zugestossen.

Von gut unterrichteter Seite teilt man uns mit, dass diese Unfälle nicht auf unqualifiziertes Personal oder mangelhaftes Material zurückzuführen sind. In amtlichen Kreisen in Mexiko ist man zu der Annahme geneigt, dass Sabotage vorliegt und man auf diese Weise versucht, die Eisenbahnverwaltung, die bekanntlich in Händen des Eisenbahnerverbandes liegt, in Miskredit zu bringen.

Die Löhne des belgischen Speise-  
und Schlafwagenpersonals.

(I.T.F.) Für das Speise- und Schlafwagenpersonal in Belgien, das beim belgischen Eisenbahnerverband organi-

siert ist, wurde eine neue Lohnregelung getroffen. Sie wurde im sog. paritätischen Personalausschuss aufgestellt. Künftig gelten für die verschiedenen Gruppen folgende Löhne:

Oberkellner	Fr. 2 225.--	bis 1 475.--	pro Monat nach 20 Jahren
Kellner	" 27.--	" 34.--	" Tag " " "
Köche	" 35.--	" 42.50	" " " " "
Geschirrwäscher	" 27.--	" 32.--	" " " " "
Putzer	" 28.25	" 35.--	" " " " "
Depotarbeiter	" 29.25	" 36.--	" " " " "
Gepäckträger	" 31.--	" 36.--	" " " " "

Die Oberkellner erhalten ausserdem eine Dienstkleiderzulage von 75 Fr. monatlich, sowie eine Prämie von 2 % des Bruttoumsatzes. Oben aufgeführte Löhne sind Garantielöhne. Überschreiten die Einnahmen, an Trinkgeldern den Garantielohn und den Prämienbetrag, so wird der Überschuss am Jahresende unter den Oberkellnern und ihren Gehilfen verteilt, wobei erstere 70 %, letztere 30 % erhalten.

Die Kellner erhalten eine Dienstkleiderzulage von Fr. 1,50 täglich sowie eine Prämie von Fr. 2.-- für Dienst als Salonkellner in den Luxuszügen Nord-Express und Ostende-Wien-Orient-Express und als 1. Kellner in den Pullman-Zügen; für die 2. Kellner der Pullman-Züge beträgt die Prämie Fr. 1.--. Die Salonkellner in den Speisewagen Paris-Berlin des Nord-Express erhalten eine Sonderprämie von Fr. 4,50 täglich.

Die Köche haben Anspruch auf eine Streckenzulage von Fr. 16,50 täglich sowie auf eine Kleiderzulage von Fr. 1,50 im Tag. Eventuell wird ihnen auch eine besondere Umsatzprämie von 25 bis 50 Fr. monatlich gewährt.

Die Geschirrwäscher unter 21 Jahren verdienen Fr. 25.-- täglich. Beim Dienst in den Pullman-Zügen Ostende-Köln und Edelweiss, sowie im Nord-Express, haben sie Anspruch auf eine zusätzliche Prämie von 5 Fr. täglich.

Den Putzern wird eine Teuerungszulage von Fr. 7,75 sowie eine Wohnungszulage von Fr. 3.-- täglich gewährt. Für die Depotarbeiter wurden diese Prämien um einen Franc erhöht; in Ostende wurde die Wohnungszulage auf 1,50 Fr. vermindert. Die mit Schreibarbeiten beschäftigten Depotarbeiter erhalten eine Zulage von 2 Fr. täglich. Diese beiden Kategorien werden an ihren freien Tagen nicht entlohnt.

Die Dienstkleiderzulage beträgt für Gepäckträger 2,50 Fr. pro Tag.

Sämtliches Fahrpersonal erhält in den Wagen der Gesellschaft kostenlos Essen und Trinken. Wird ausserhalb des Dienstes gereist, so wird ihm Essen und Getränke zum Selbstkostenpreis verabreicht.

Dem Personal wird während des jährlichen Urlaubs ein Verpflegungsgeld von Fr. 6.-- bezahlt.

#### Automatisches Signal gibt fälschlicherweise sichere Fahrt an.

(I.T.F.) Bei den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten bedient man sich in weitgehendem Masse automatischer Signale. Die Apparate sind

mit drei Relais versehen, die auf verschiedene Frequenzen reagieren. Jedes Relais wirkt auf ein Signalbild ein. Je nach der eingeschalteten Frequenz ändert sich das Signalbild; im allgemeinen bedient man sich dreier Signalstellungen: Freie Fahrt; Langsam und Halt.

Am 11. September 1938 stiessen nun 2 Personenzüge der "St. Paul Minneapolis and Ohama Railway" in der Nähe von Valley Junction (Winconsin) zusammen. Glücklicherweise hatten die Züge keine grosse Geschwindigkeit. Ursache des Zusammenstosses war, dass der Semaphor freie Fahrt anzeigte, während die Strecke blockiert war. Die falsche Signalstellung entstand, indem zwei Leitungsdrähte miteinander in Berührung kamen und dadurch zwei Relais, eines für freie und eines für Verlangsamung der Fahrt, gleichzeitig in Funktion traten.

### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

#### Sieg für die freien Gewerkschaften bei den Wahlen in den Verwaltungsrat der autonomen Pensionskasse der französischen Klein- und Nebenbahnen.

(I.T.F.) Bei den jüngsten Wahlen der Arbeitnehmervereiner im Verwaltungsrat der autonomen Pensionskasse der französischen Klein- und Nebenbahnen trug der Verband der Klein- und Nebenbahner (Abteilung

des französischen Eisenbahnerverbandes) mit der von ihm aufgestellten Liste einen glänzenden Sieg davon. Nach den vorläufigen Wahlergebnissen entfielen auf die freigewerkschaftliche Liste 13 700 (gegen 1 150 und 600 von gegnerischer Seite abgegebene) Stimmen.

#### Die Forderungen der französischen Kleinbahner.

(I.T.F.) Seit Monaten unternimmt die französische Gewerkschaft der Klein- und Nebenbahner, dabei vom

französischen Eisenbahnerverband unterstützt, Schritte zur Interessenwahrung der Kleinbahner, die gegenüber ihren Kollegen bei den grossen Bahnbetrieben in mancherlei Hinsicht stark benachteiligt wurden. Auf eine am 7. März erfolgte neue Intervention erhielt sie vom Minister für Öffentliche Arbeiten eine Antwort. Der ministerielle Brief sieht die Einführung einer gleitenden Lohnskala vor, die sich in den einzelnen Departementen nach der Indexziffer richten soll. Die Gewerkschaften müssen sich nun an ihre verschiedenen Gesellschaften mit Forderungen auf Lohnerhöhung wenden und bei abschlägigem Bescheid die (in den Dekreten vom 4. März und 20. April 1938) vorgesehene Schlichtungs- und Schiedsgerichtskommission zur Beilegung des Konfliktes einberufen.

Bezüglich der für die Kleinbahner geforderten Fahrtvergünstigungen erklärt der Minister, diese Frage werde nun auf seine Veranlassung bei der Nationalen Eisenbahngesellschaft eingehend untersucht, sodass man auf ein baldiges günstiges Resultat hoffen darf.

Die Frage der Aufnahme des bei den Strassenverkehrsbetrieben in die Pensionskasse scheint weiter auf die lange Bank geschoben zu werden. Der Minister will nämlich zu einer weiteren Untersuchung dieser "delikatsten und komplizierten" Angelegenheit schreiten.

Lohnforderungen streikender Lastkraftwagenführer in den Vereinigten Staaten.

Vertretern von 10 000 Lastkraftwagenführern und 1 200 Arbeitgebern in drei Staaten der USA: Rhode Island, Connecticut und Massachusetts einen Streik erklärt, sodass der Lastkraftwagenverkehr in diesen Staaten stark beeinträchtigt wurde. Die Kraftwagenführer forderten einen Arbeitsvertrag auf 3 Jahre mit Lohnaufbesserungen für alle Kategorien. Für verderbliche Waren und Brennstoffe forderten die Streikführer freien Verkehr. Nach Aussagen von führenden Personen des Verbandes bei Beginn der Bewegung waren allein in Rhode Island 600 Lastkraftwagen und 1 000 bis 1 200 Leute am Kampfe beteiligt.

Es sollen in Worcester (Mass.) laut einer Mitteilung der Verbandsfunktionäre von 80 Unternehmern 12 die Verträge unterzeichnet haben. Wagenführer in Massachusetts und Connecticut haben sich geweigert, von aus Rhode Island verschickte Güter zu behandeln.

Bei den schweizerischen "Seeleuten" und Hafnarbeitern.

Transport- und Lebensmittelarbeiter organisiert, haben beschlossen, den ablaufenden Mantelvertrag nicht zu kündigen. In einer Versammlung wurde der Wunsch ausgesprochen, dass der Kollektivvertrag, besonders in bezug auf die Stückarbeit, einer Neuregelung unterzogen werde. Die Arbeiter fordern eine bessere Krankenversicherungsregelung und behördliche Kontrolle über die Einhaltung des Vertrages. In bezug auf die Stückarbeit fordert die Organisation, dass in dem Vertrag eindeutig festgelegt werde, dass bei derartiger Arbeit auf einen garantierten Mindeststundenlohn von Fr. 1,50 Anspruch erhoben wird.

Ende der Glasgower Hafnarbeiterbewegung.

Presseberichtes gesprochen wurde, wurde nach einigen Tagen wieder aufgehoben. Es fehlen uns aber nähere Nachrichten über die getroffene Regelung.

Lohnerhöhung in den algerischen Häfen.

Lohnerhöhung gefordert; im Verlauf dieser Bewegung kam es auch zur Fällung eines Schiedsspruches, auf Grund dessen allen Kategorien eine Lohnerhöhung von 4 Fr. täglich gewährt wurde. Die Erhöhung tritt am 29. März 1939 in Kraft; bis zu diesem Tage wurde den Arbeitern rückwirkend ab 5. Januar eine Lohnerhöhung von 2,25 Fr. im Tag und eine solche von 1,15 Fr. pro Schicht zugesprochen.

(I.T.F.) Der Internationale Verband der Fuhrleute, Chauffeure, Stalleute und Gehilfen Amerikas hat nach gescheiterten Verhandlungen zwischen

(I.T.F.) Die schweizerischen Arbeitnehmer der Rheinhäfen, im Schweizerischen Verband der Handels-,

(I.T.F.) Die Aussperrung von über 3 000 Glasgower Hafnarbeitern, worüber in der letzten Nummer des

(I.T.F.) Im Hinblick auf die gestiegenen Kosten der Lebenshaltung hatten die Hafnarbeiter Algeriens

-----

# P R E S S E B E R I C H T

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

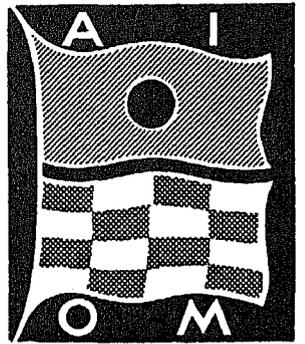
INTERNATIONALEN  
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

AMSTERDAM, VONDELSTRAAT 61

UND DEM

INTERNATIONALEN BUND DER SCHIFFSOFFIZIERE

ANTWERPEN, COURTE RUE NEUVE 34



Erscheint zweiwöchentlich in deutscher, englischer, französischer, dänischer und spanischer Sprache, sowie monatlich in Esperanto.

Amsterdam, den 24. April 1939.

## Seelutestreik in Amerika.

(I.T.F.) Nach Zeitungsmeldungen hat der amerikanische Nationale Seeleute-Verband auf den Tankschiffen einen

Streik proklamiert, weil die Reeder von den Werbestellen dieses Verbandes keinen Gebrauch machen wollen.

Soweit wir aus den amerikanischen Gewerkschaftszeitungen haben feststellen können, fordern die Reeder für die Kapitäne das Recht, eine Besatzung auszusuchen, die ihnen behagt, ohne Rücksicht darauf, wo und ob sie organisiert ist. Sobald wir Genaueres in den amerikanischen Blättern ermitteln können, kommen wir auf die Sache zurück.

## Fischlösser und dergleichen im norwegischen Transport- arbeiterverband.

(I.T.F.) Ab 1. April werden die beim Trocknen und Transportieren von Fisch beschäftigten Arbeitnehmer vom norwegischen Transportarbeiterverband ---

statt wie bisher vom Forst- und Landarbeiterverband--- organisiert. Diese Arbeiter sind sehr schlecht daran; ihre Löhne werden sogar mit den Kulilöhnen verglichen. Sie können in 35 Wochen höchstens Kr. 500.-- verdienen. Es wird nun wegen eines neuen Vertrages verhandelt und es sieht danach aus, als gelänge es mit Hilfe des Staates, eine Besserung ihrer Lage zuwege zu bringen.

## Der norwegische Transportarbeiter- verband vertreten im Beirat für Getrockneten Fisch und Stockfisch.

(I.T.F.) Nach Besprechungen mit dem Handelsministerium über die Arbeitsverhältnisse unter den Arbeitnehmern in der Fischkonserven-

industrie-getrockneten Fisch, Salzfish und Stockfisch---hat der norwegische Transportarbeiterverband um Vertretung im Beirat für Getrockneten Fisch und Stockfisch ersucht. Diesem Wunsche hat das Handelsministerium entsprochen.

## Festlöhne für die Herings- fischer in Fraserburgh (Schottland) und Distrikt.

Für obigen Distrikt wurde ein Garantielohn festgesetzt. Anteil-Fischerleute erhalten künftig einen festen Wochenlohn von 30 s.

zuzüglich 10 s. Verpflegungsgeld.

## Verhandlungen in England wieder aufgenommen.

(I.T.F.) Am Freitag, den 28. April, tritt das "National Maritime Board" (Seeschiffahrtsamt) zu einer wei-

teren Sitzung zusammen. Kollege Georg Reed, stellv. Generalsekretär des Seemannsverbandes, hat im wesentlichen folgende Vorschläge eingereicht:

- 1.) Betten und Bettzeug;
- 2.) Aufhebung der zusätzlichen 8 Stunden Arbeit für das Deckpersonal und Neuregelung der Arbeitszeit am Samstagnachmittag und Sonntags auf See durch Heranziehung von Wachen, die Unterhaltsarbeiten (Anstrich- etc.Arbeiten) ausführen. Anwendung der Bestimmungen über die Tag-Arbeiter auf sämtliche Seeleute, die an den regelrechten 3 Wachen nicht teilnehmen.

- 3.) Regelung der Arbeitszeit an Bord der Fahrzeuge in der Grossen Fahrt von unter 2 500 B.R.T. (das Deckpersonal auf den fraglichen Schiffen muss tatsächlich noch 84 Stunden wöchentlich, das Bedienungspersonal 70 Stunden arbeiten.)
- 4.) Einführung eines 10-Stundentags für das Bedienungspersonal an Bord der Passagierdampfer und Überstundenzahlung für die darüber hinaus gearbeitete Zeit.

Aufhebung der Bestimmung, wonach Überstundenentschädigung bei gewissen Kategorien verboten ist, wenn eine Hilfskraft aus der selben Gruppe an Bord verweilt;

Aufhebung der Bestimmung, wonach keine Überstundenentschädigung zu erfolgen braucht, solange noch ein zahlender Fahrgast an Bord ist;

Zahlung sämtlicher über 10 Stunden geleisteten Arbeitszeit im Falle des Bedienungspersonals an Tagen der Ankunft und Ausfahrt.

- 5.) Überstundenvergütung für alle bei Nacht Wachegehenden, wenn die Wache länger als 8 Stunden dauert. Die Zeit, die als Nachtwachdienst anzusehen ist, liegt zwischen 7 Uhr abends und 6 Uhr morgens.
- 6.) Überstundensatz von 1 s. 6 d. auf See und 1 s. 9 d. im Hafen.
- 7.) Aufhebung der Bestimmung, wonach vom Personal in der Heizraum-Abteilung an den Tagen der Ankunft und der Ausfahrt über die 8 Stunden hinaus Arbeit ohne Überstundenvergütung verlangt werden kann.
- 8.) Einführung eines jährlichen bezahlten Urlaubs für sämtliche unteren Chargen.
- 9.) Entschädigung der Besatzungen beim Verlust der Effekten infolge Schiffbruch, Feuer oder sonstiger Unfälle.

#### Einkommenssteuer für Seeleute.

(I.T.F.) In Grossbritannien gelang es dem Seemannsverband vor einiger Zeit, den Behörden für die Seeleute eine

bedeutende Konzession in bezug auf die Einkommenssteuer abzuwirken. Danach hat ein verheirateter, verwitweter oder lediger Seemann, der sich auf See selbst verpflegt und gleichzeitig an Land für sich selbst oder andere einen Haushalt führt, das Recht, für jeden Tag und jede Nacht, die er auf See verbringt, einen einkommensfreien Betrag von 1 s. 8 d. an der einkommenspflichtigen Lohnsumme in Abzug zu bringen. Dieser Abzug darf aber in der Woche 10 s. nicht überschreiten.

In Norwegen verhält es sich ganz anders. Dort wird den Seeleuten, einschliesslich Fischer und Leute im Walfang, Kost und Wohnung durch eine gewisse Summe pro Monat bei der Steuerveranschlagung in Anrechnung gebracht. Der Betrag schwankt zwischen 30 Kr. monatlich für Jungen und 80 für den Kapitän. Diese Beträge gelten für ländliche Bezirke; in Städten betragen sie 40 bis 100 Kr. Seeleute mit einem eigenen Haushalt an Land sind in Höhe von 50 % des Betrages steuerfrei, wenn sie eine Person zu unterhalten haben, von 2/3 wenn es sich um mehr Personen handelt. Ledige haben, wenn sie an Land in einem Haushalt wohnen, einen steuerfreien Abzug von 25 %.

#### Streik auf einigen finnischen Schiffen.

(I.T.F.) Der finnische Seemannsverband hat für die der Lovisa Rederi A/B, der Lovisa Angfartygs A/B und

der Finska Fiskeri A/B gehörenden Fahrzeuge den Streik erklärt. Es handelt sich um 10 Schiffe, die hauptsächlich auf den Flüssen Thames und Preston zur Entladung von Bauholz und anderen Produkten fahren, wonach sie auf dem Flusse Tyne und in anderen Kohlenhäfen wieder beladen werden. Manchmal werden sie auch für belgische Häfen engagiert.

Streikursache ist, dass die obenerwähnten 3 Gesellschaften die einzigen sind, die den Kollektivvertrag nicht unterzeichnen wollen und den Besatzungen das Recht, sich im Seemannsverband zu organisieren, streitig machen. Die Fahrzeuge sind jetzt in Finnland zurück und die Besatzungen verlassen ihre Schiffe. Sollte es ihnen gelingen, doch wieder hinauszufahren, so sind die Leute an Bord Streikbrecher. Die Seeleute und Hafendarbeiter werden daher gebeten, sich mit diesen Leuten nicht einzulassen.