



## PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM  
SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61  
FERNSPRECHER 80186

No. 16

Amsterdam,  
den 3.  
August 1936

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.

Belgische Strassenbahner, vom 1. bis 3. August in Antwerpen.  
Tschechoslowakische Eisenbahner (Unie), vom 14. bis 16. August in Prag.  
Spanische Eisenbahner, vom 7. bis 13. September in Sevilla.

EISENBAHNER.

Untersuchung über die Eisenbahnerlöhne in Grossbritannien. (I.T.F.)  
Am 15. Juli tagte zum ersten Mal im Arbeitsministerium in London das Reichsgericht für das Eisenbahnpersonal, die letzte Instanz in dem Verhandlungsverfahren, das eingeführt wurde, nachdem die Gesellschaften aus den Lohnämtern austraten, die zunächst auf Grund des Eisenbahngesetzes aus dem Jahre 1921 geschaffen worden waren. Das Gericht hatte die Forderungen des Eisenbahnerverbandes (N.U.R.) und des Verbandes des Aufsichts- und Verwaltungspersonals im Eisenbahndienst (R.C.A.) auf Rückgängigmachung der Lohnsenkung vom Jahre 1931 zu behandeln. Der Fall ist schliesslich, nachdem Verhandlungen zwischen den Eisenbahnern und den Gesellschaften seit der erstmaligen Einreichung der Forderung bei den Gesellschaften im September 1935 wiederholt abgebrochen worden waren, vor das erwähnte Reichsgericht gekommen.

Marchbank, Generalsekretär der N.U.R., der zunächst den Standpunkt der Eisenbahner verfocht, bestritt mit treffenden Beweisen und Zahlenmaterial die Behauptung der Gesellschaften, die Betriebseinnahmen würden noch nicht zulassen, die Lohnsenkung vom Jahre 1931 restlos aufzuheben. Er machte unter Hinweis auf die Nettobetriebseinnahmen und die Dividenden- und Zinszahlungen geltend, dass die Gesellschaften in die Forderung einwilligen könnten. Die Kürzungen seien zu einer Zeit durchgeführt worden, als sich das ganze Land gewissermassen in einem Alarmzustand befand und man habe die Massnahme damals nur als eine vorläufige angesehen. Die Zeit, wo man billigerweise ihre weitere Gültigkeit habe annehmen können, sei vorüber. Die Nettoeinnahmen der Eisenbahnen seien von £ 26.000.000 i. J. 1932, dem schlimmsten Jahr, auf £ 32.000.000 i. J. 1935 gestiegen. Auch die an Zinsen und Dividenden ausbezahlten Summen seien von £ 28.000.000 auf £ 33.000.000 im gleichen Zeitraum gewachsen. Die Einnahmen zeigten noch stets eine steigende Tendenz. Hauptaufgabe des Gewerbes sei Gewährung ausreichender Löhne, Gehälter und Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten (nicht Dividenden -- Red.). Bei steigenden Einnahmen sei der Personalbestand bei den Eisenbahnen von 627.989 i. J. 1930 auf 554.296 i. J. 1935 zurückgegangen. Die tatsächlich geleistete Arbeit habe im Verhältnis zu der Anzahl Bediensteten zugenommen. Die vorläufigen Bedingungen in bezug auf Überstundenarbeit und Sonntagsdienst seien in mancher Beziehung sogar schlechter als die, welche in der Vorkriegszeit bestanden haben.

Der Verband der Lokomotivführer und Heizer (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen) der zurzeit wegen seiner Forderungen in einleitenden Verhandlungen mit den Gesellschaften steht, gehört nicht zu den vor dem Reichsgericht prozessführenden Parteien.

Forderung der französischen Eisenbahner-Föderation auf einen Kollektivvertrag (I.T.F.) Vor kurzem hat die französische Eisenbahner-Föderation dem Verwaltungsrat der grossen Bahngesellschaften einen Kollektivvertragsentwurf für das Hilfspersonal unterbreitet. U.A. sieht dieser Entwurf folgende Punkte vor: restlose Anerkennung des Koalitionsrechtes,

Personalvertretung, Löhne und Entschädigung verschiedener Art, Arbeitszeit (bis zur Durchführung der 40-Stundenwoche darf die Arbeitszeit 8 Stunden im Tag nicht überschreiten), jährlicher Urlaub (eine Woche nach 6 Monaten und zwei Wochen nach einjähriger Beschäftigungsdauer), Fahrtvergünstigungen und Familienzulagen. Es wird in dem Entwurf auch gefordert, dass der Bestand an im Taglohn Arbeitenden und der Hilfsbediensteten zusammen nicht mehr als 3% des gesamten, festangestellten Personals ausmachen dürfe. In den einstweiligen Vorschriften ist bestimmt, dass Hilfsbedienstete, die am 7. Juni 1936 (in einer oder mehreren Beschäftigungsperioden) 12 Monate Dienst getan haben, ab 1. Juli, vorausgesetzt, dass sie verschiedenen Vorschriften über Alter, körperliche Eignung etc. genügen, fest anzustellen sind.

Haben die polnischen Staatsbahnen keine Sympathien für die Nazis? (I.T.F.) 132 Danziger Eisenbahner haben gegen die polnische Eisenbahnverwaltung, welcher das Danziger Eisenbahnnetz gehört, Klage eingereicht, weil sie auf Grund ihrer "deutschen Einstellung" entlassen worden sind. Die Entlassenen fordern eine Entschädigung im Gesamtbetrage von ca. 2 Millionen Danziger Gulden. Der Fall wurde vor das Gericht gebracht, das den Klägern eine weitere Frist zur Beibringung von Beweisen bewilligt hat. Es handelt sich darum, festzustellen, dass die polnischen Staatsbahnen zurzeit nicht ausschließlich propolnisches Personal in Dienst nehmen. Die vom Gericht verhörten ersten 10 Zeugen erklärten, polnischen Vereinigungen anzugehören, die übrigen haben aber die Aussage verweigert. Neben dem Prozess vor dem Gericht läuft ein Schlichtungsverfahren.

Neuregelung der Gehälter der norwegischen Staatsangestellten (I.T.F.) Das norwegische Finanzministerium hat an die übrigen Ministerien ein Rundschreiben geschickt, worin mitgeteilt wird, es bestünde die Absicht, ab 1. Juli 1937 die Gehälter aller öffentlichen Bediensteten einer allgemeinen Neuregelung zu unterziehen. Die übrigen Ministerien werden daher zur Einreichung diesbezüglicher Vorschläge aufgefordert. Bekanntlich gehören in Norwegen auch die Eisenbahner zu den Staatsangestellten.

Den norwegischen Eisenbahnern wird eine Vertretung in den Bezirksverwaltungen eingeräumt (I.T.F.) Das norwegische Parlament hat beschlossen, dass die Eisenbahnbediensteten künftig auch in den Bezirksverwaltungen eine Vertretung erhalten. Nach den jüngsten Weisungen wird in jedem Bezirk ein Personalvertreter auf die gleiche Art wie die Personalvertreter in der Hauptverwaltung gewählt. Die Wahlen finden unter Leitung des Dienstvorstehers statt, der selber nicht gewählt werden darf.

Neue Regelung der Fahrtvergünstigungen in Norwegen (I.T.F.) Auf Grund eines Parlamentsbeschlusses wurde am 25. Juni ein Kgl. Erlass zum Zwecke einer Neuregelung der Fahrtvergünstigungen für die Staatseisenbahner herausgegeben. Nach der neuen Regelung wird den Bediensteten, deren Frauen und den Kindern unter 18 Jahren unbeschränkte Freifahrt gewährt. Diese Bestimmung gilt für die Festangestellten, das regelmässig beschäftigte Hilfspersonal, die früher festangestellten Pensionierten, Witwen und Waisen unter 18 Jahren von Bediensteten, die bei ihrem Tode festangestellt waren. Hilfspersonal, das eingestellt worden ist, um später festangestellt zu werden, erhält im ersten Dienstjahr 12 Freifahrtscheine zum Besuch der Eltern. Die gleichen Bestimmungen gelten für Werkstättenlehrlinge und Laufburschen, die im Sommer zu Saisonarbeiten verwendet werden. Die Saisonarbeiter erhalten für die Reisen zum Arbeitsplatz und zurück, sowie bei Versetzung, eine Freifahrtschein. Pensionierte, die früher zum Hilfspersonal gehörten können ausnahmsweise zum Besuch von Eltern, eines Krankenhauses, eines Arztes oder für eine Vergnügungsreise Freifahrtscheine bekommen.

Das Personal, das Anspruch auf dauernde Freifahrt hat, erhält ferner 12 Freifahrtscheine im Jahr zur Beförderung von Waren für den Haushalt.

Ein-Mann-Besetzung auf den deutschen Blitzzügen (I.T.F.) Die deutschen Blitzzüge, der "Fliegende Hamburger" etc., sowie die Luxusschnellzüge Berlin-Köln und Berlin-Frankfurt werden nur von einem Manne bedient. Die auf diesen Zügen diensttuenden Führer erklären, bei der ausserordentlichen Geschwindigkeit dieser Züge sei es absolut unmöglich, die Signale so wie es sich gehört zu beachten. Die geringste Unregelmässigkeit auf der Strecke könne zu den fürchterlichsten Katastrophen führen. Die für diese Züge besonders ausgebildeten Führer können die starke Nervenanspannung nur kurze Zeit aushalten und müssen oft abgelöst werden. Diese beständige Ablösung bringt aber auch ihre besonderen Gefahren mit sich. Ein zweiter Mann auf dem Führerposten käme die Reichsbahn auf einen lächerlich geringen Betrag zu stehen. In den Vereinigten Staaten kostet der zweite Mann auf der Blitzzuglokomotive die Gesellschaften pro Streckenmeile nur 5 Dollarcent. Den Eisenbahnern in den Vereinigten Staaten ist es nach 2 Streikbewegungen gelungen, die Gesellschaften zu zwingen, bei diesen Zugtypen zweimännige Besetzung einzuführen. Im Dritten Reich sind aber Streiks verboten und die Nazis nehmen auf das Leben des Personals und der Fahrgäste keinerlei Rücksicht. Es stimmt allerdings, dass die einmännig geführten Lokomotiven mit der berühmten "Totmannskurbel" ausgerüstet sind. Bekanntlich versagt aber diese Vorrichtung nur allzuoft!

Neue Todesurteile gegen russische Eisenbahner (I.T.F.) In der Nähe der Station Karymskaja auf der transsibirischen Eisenbahn, ca. 100 km östlich von Tchita, ereignete sich am 22. Juni d. J. ein schweres Eisenbahnunglück, das 51 Todesopfer und 52 Verletzte forderte. Die in den Unfall verwickelten Eisenbahner sind dafür verantwortlich gemacht worden. Der als Hauptschuldiger festgestellte Fahrdienstleiter ist nun zum Tode verurteilt worden, 2 andere Bedienstete erhielten 10 Jahre Gefängnis, einer 6 Jahre, zwei andere 5 Jahre und noch 3 je 3 Jahre Gefängnis. Bei dem Prozesse stellte sich heraus, dass sich seit Anfang 1936 allein bei diesem Bahnhofe nicht weniger als 86 Unglücksfälle zugetragen haben.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Lohnerhöhung für die englischen kommunalen Strassenbahn- und Omnibusbediensteten (I.T.F.) Der zur Regelung der Lohnfrage von der englischen Vereinigung der Kommunalbetriebe und den Personalorganisationen eingesetzte besondere gemischte Ausschuss hat folgende Beschlüsse gefasst: 1.) Lohnerhöhung von 2 s. 6 d. wöchentlich für alle volljährigen Führer und Schaffner, eine solche von 1 s. wöchentlich für alle Schaffner unter 21 Jahren sowie für alle volljährigen Bediensteten, die im Strassenbahn-, Omnibus- und Trolleybusbetrieb mit andern Arbeiten beschäftigt werden. Die Lohnerhöhung tritt ab der 1. Zahltagswoche im Juli 1936 in Kraft. 2.) Als Berufungsinstanz wird ein besonderer, aus 5 Vertretern jeder Partei, sowie einem Vorsitzenden und Vize-Vorsitzenden bestehender Ausschuss geschaffen. Bei diesem Ausschuss können Betriebe, die ihrem Personal vor kurzer Zeit Lohnerhöhungen gewährt haben oder die geltend machen, sich aus anderen Gründen nach den Empfehlungen des Sonderausschusses nicht richten zu können, gegen den unter 1.) genannten Beschluss Berufung einlegen. Bei einer Berufung wird von einer Lohnaufbesserung solange Abstand genommen, bis der Befund des Berufungsausschusses vorliegt und dieser von dem Sonderausschuss gutgeheissen worden ist. Der Berufungsausschuss hat seine Beschlüsse dem Sonderausschuss möglichst innerhalb 4 Wochen bekanntzugeben.

Unterm 30. Juni hielt der englische Transportarbeiterverband in York eine Reichskonferenz ab, welche die obigen Beschlüsse der gemischten Sonderausschusses guthiess.

Vereinbarung für die Strassenbahn- und Omnibusbediensteten in Frankreich (I.T.F.) Vertreter von Strassenbahn- und Omnibusbetrieben, die konzessioniert oder verpachtet sind oder unter direkter Regie stehen, haben in Gegenwart des französischen Ministers für öffentliche Arbeiten mit Vertretern der französischen Transportarbeiter-Föderation eine Vereinbarung getroffen, deren wichtigste Bestimmungen wir nachstehend wiedergeben: Zunächst haben sich die Vertreter verpflichtet, die restlose Anerkennung des Koalitionsrechtes durchzuführen. Für Betriebe, für welche seit 7. Juni 1936 keine Vereinbarungen betreffend

die Personalordnung und die Löhne getroffen wurde, werden die Bedingungen von einer paritätischen dreigliedrigen (Konzessionsbehörden, Personal und Unternehmung) Kommission festgesetzt. Die Lohnordnung baut sich auf einem Mindestsatz von 8.100 Franken auf. Um gewisse örtlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen, sind für Betriebe mit einer ausschliesslich weiblichen Personalkategorie Ausnahmen zulässig. Für diese Gruppe kann ein Mindestsatz von 7.000 Franken massgebend sein. Paritätische Ausschüsse haben für die strenge Durchführung des Achtsturentages zu sorgen und die Anwendung der 40-Stunden-Woche vorzubereiten. Ab 1936 wird allen Bediensteten, die in einem Betriebe ein Jahr lang beschäftigt waren, ein Urlaub von mindestens 16 Arbeitstagen gewährt. Personalmitglieder, die noch kein ganzes Jahr im Betrieb tätig sind, erhalten für jeden Beschäftigungsmonat einen Urlaubstag. Die vor 1934 gültigen Familienzuschläge werden wieder eingeführt.

5%ige Lohnerhöhung für die öffentlichen Verkehrsarbeiter von Springfield (Vereinigte Staaten) (I.T.F.) Ein Schlichtungsausschuss hat am 1. Juli den öffentlichen Verkehrsarbeitern von Springfield (Staat Massachusetts) eine Lohnerhöhung zugesprochen. Die Strassenbahn- und Autobusführer erhalten eine Aufbesserung von 3 Dollarcent pro Stunde, alle übrigen Personalkategorien eine solche von 5%. Die neue Lohnordnung gilt rückwirkend ab 1. April 1936.

Der Schlichtungsausschuss hat ferner empfohlen, den 1932 durchgeführten Lohnabbau baldmöglichst in grösserem Masse zu annullieren.

Ende eines langjährigen Kampfes der Pariser Taxameterfahrer (I.T.F.) Seit 1. Juli gilt für die Pariser Taxameterfahrer ein Kollektivvertrag, durch den sie den übrigen Arbeitnehmern gleichgestellt werden. Damit hat ein langwieriger Kampf, der schon seit Gründung ihrer 52 Jahre alten Gewerkschaft währt, seinen Abschluss gefunden. Die Châffeurs, die nie einen Festlohn hatten, sind künftig im Genuss eines solchen, u. z. beträgt er 10 Franken im Tag, 15 Franken bei Nachtdienst, zuzüglich 25% Provision von den Einnahmen. Bei einer Panne oder einem Unfall erhalten sie eine Entschädigung von 25 Franken.

Der Arbeitgeber hat für die Triebstoffkosten aufzukommen. Der Arbeitstag wurde mit Wirkung ab 1. August auf 10 Stunden festgesetzt. Die Fahrer dürfen ihren Beruf im ganzen Seinedepartement ausüben. Nach einjähriger Beschäftigung in einem Betrieb hat der Arbeitgeber zwei Wochen bezahlte Ferien zu gewähren, eine besonders erfreuliche Errungenschaft. Die Pariser Taxameterfahrer haben sich aber auch noch andere Vorteile erkämpft, so Familienzulagen und Anerkennung von Personal- (Garagen-)vertretern, sodass sie jetzt rechtlich in jeder Beziehung ihren andern Arbeitsbrüdern gleichgestellt sind. In einer Mitgliederversammlung der Gewerkschaft konnte Sekretär Depollier unter lebhaftem Beifall mitteilen, dass bereits 150 Verträge, 95% der gesamten Mitgliedschaft umfassend, unterzeichnet worden sind.

Durchsetzung des Koalitionsrechtes in USA. (I.T.F.) Die "Washington, Virginia and Maryland Coach Company" hat von ihren 80 Bediensteten, darunter 50 Omnibusführer, am 4., 5. und 6. März d. J. 18 entlassen, kurz nachdem sie der Ortsgruppe der "Amalgamated Association of Street, Electric Railway and Motor Coach Employees of America", der für sie zuständigen Gewerkschaft, beigetreten waren. Der Fall wurde vors Reichsarbeitsgericht (National Labor Relations Board) gebracht. Es stellte sich im Verlaufe der Verhandlungen heraus, dass sich am Tage, bevor zu den ersten Entlassungsmassnahmen gegriffen wurde, der Sohn des Vizepräsidenten der Gesellschaft, als Omnibusführer verkleidet, in eine Versammlung des Verbandes eingeschlichen hat, und die Gesellschaft zu jener Zeit bereits Annoncen zwecks Einstellung neuen Personals aufgegeben hatte. Die Firma machte zu ihrer Entlastung geltend, die Bediensteten, die zum grossen Teil jahrelang bei der Unternehmung tätig waren, wiesen ungenügende Leistungen auf oder seien für ihre Arbeit ungeeignet, wobei sie sich u. a. auf ungünstige Berichte von Privatdetektiven über die Arbeit der Omnibusführer berief.

Auf Grund der angeführten Argumente kam das Gericht zu der Auffassung, dass die Gesellschaft absichtlich versucht hat, die aktiven Gewerkschaftler unter ihrem Personal zu beseitigen. Es kam zu dem Schlusse, dass die Gesellschaft gegen ihre Arbeiter unbillig vorgegangen ist und sich damit gegen das Gesetz über die Beziehungen zu den Arbeitern vergangen hat. Die Gesellschaft wurde mit ihrem Antrag, sich mit den Arbeitnehmern einzeln zu verständigen, abgewiesen und verurteilt, die entlassenen Bediensteten unter Entschädigung für die Dauer der Beschäftigungslosigkeit wiedereinzustellen. Ferner wurde an das Berufungsgericht der Vereinigten Staaten der Antrag gestellt, das Erforderliche zur Vollstreckung des Urteils zu veranlassen.

Schiedsspruch zugunsten der Hafentarbeiter von Bordeaux -- Frankreich (I.T.F.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat in dem Konflikt zwischen den Hafentarbeitern von Bordeaux und den Unternehmern eingegriffen und beschlossen: 1.) Der höchste Grundlohnsatz, den die Hafentarbeiter 1930 verdienen, nämlich Fr. 39,50 ist nach Ansicht des Ministers als Mindestsatz anzusehen. Es ist eine durchschnittliche Lohnerhöhung von 11% (Satz auf Grund der sog. "Matignon"-Vereinbarungen) durchzuführen, sodass der Grundlohn 44 Franken täglich beträgt. 2.) Innerhalb 2 Monaten werden die Arbeitskarten, die bisher für die Hafentarbeiter eingeführt waren, durch neue Karten ersetzt, die von einer paritätischen Kommission verabreicht werden, nachdem sich eine Versammlung der Hafentarbeitergewerkschaft dafür ausgesprochen hat. Um Missbräuchen vorzubeugen, müssen die neuen Karten, die 2 Jahre Gültigkeit haben, alle drei Monate von der paritätischen Kommission abgestempelt werden.

Die Resultate der Streikbewegung bei den Antwerpener Strassenbahnern. (I.T.F.) Die am 13. Juli abgehaltene Sitzung der paritätischen Kommission der Antwerpener Strassenbahnen - an diesem Tage wurde nach mehrwöchigem Streik die Arbeit wieder aufgenommen - hat sich auf eine 5%ige Lohn- und Gehaltserhöhung für die Antwerpener Strassenbahn- und Autobusbediensteten geeinigt. Das Fahrpersonal verdient künftig belg. Fr. 45,41 bis 50,16 im Tag (früher 43,25 bis 47,77 Fr.) Diese Sätze sind pro bezahlten Tag errechnet; festgesetzt auf Grund der gearbeiteten Tage, schwanken die Sätze zwischen Fr. 50,39 und 55,66. (Das Personal arbeitet jährlich 299 Tage -- bei 5tägiger Dienstwoche -- und hat 20 bezahlte Ruhetage und einen jährlich bezahlten Urlaub von 12 Tagen.) Der jährliche bezahlte Urlaub ist von 10 auf 12 Tage verlängert worden und ist in 2 Etappen zu nehmen. Die Dienstalterszulage für die über 65 Jahre alten Bediensteten wird ab 1. Juli von 125 auf 150 Franken pro Dienstjahr hinaufgesetzt. Es handelt sich hier um eine einstweilige Massnahme bis zur endgültigen Regelung der Pensionsordnung. Massregelungen werden nicht vorgenommen, gewisse Bedienstete werden sich aber vor dem Gericht wegen gewisser Streikhandlungen zu verantworten haben. Die Gesellschaft hat sich bereit erklärt über einige andere Punkte, hauptsächlich über die Fragen der Dienstregelung und der Arbeitszeitverkürzung, weiter zu verhandeln.

#### SEELEUTE.

Streik der belgischen Offiziere und Seeleute beendet. (I.T.F.) Nach Intervention seitens der Regierung ist es gelungen, zwischen den Organisationen der Offiziere und Seeleute einerseits, und der Reeder andererseits, eine Einigung herbeizuführen.

Nachdem das gesamte Personal der in belgische Häfen einlaufenden Schiffe von Bord ging, gelang es den Reedern nur in einigen Fällen, Schiffe bemannt zu bekommen, nicht aber mit belgischen, sondern mit holländischen Streikbrechern. Die Arbeitsvermittlung einer kleineren holländischen Hafenstadt in der Nahe Antwerpens, Terneuzen, schreckte nicht davor zurück, Seeleute für einige belgische Schiffe anzumustern. Selbstverständlich handelte es sich um unbefahrene Leute, die entgegen den Bestimmungen des belgischen Schifffahrtsgesetzes an Bord geschafft wurden. Ihre Heuer betrug das zweifache der belgischen Heuer. Die holländischen Organisationen

haben selbstverständlich beim zuständigen Minister scharfen Protest gegen das Auftreten der Arbeitsvermittlungsstelle Terneuzens erhoben.

Trotz dieses für die belgischen Reeder übrigens recht teuren "Erfolges" erklärten sie sich bereit, den Vermittlungsvorschlag des Ministers anzunehmen, welcher darauf hinausging, die Löhne weiter zu erhöhen und die in England durchgeführte Regelung der Arbeitszeit für das Deckspersonal auch auf belgischen Schiffen anzuwenden. Bekanntlich wurden die belgischen Heuern im Frühjar um 15% erhöht, für Vollmatrosen und Heizer um 17 1/2%. Die Erhöhung wurde nun auf 22 1/2 bzw. 25% gerbacht.

Als die Reeder einwilligten, verknüpften sie damit jedoch die Bedingung, dass die Arbeit am Freitag, den 31. Juli wieder aufgenommen werden musste. Die Offiziere genehmigten mit grosser Mehrheit die Vermittlungsantrag, die Seeleute lehnten ihn jedoch mit einer beträchtlichen Mehrheit ab. Darnach traten die Offiziere wieder zusammen und beschliessen mit noch grösserer Mehrheit als vorher, am Freitag den 31. Juli wieder anzumustern. Die Folge dieses Beschlusses war, dass nun auch die Gegner unter den Seeleuten den Widerstand aufgaben und sich bei der Heuerstelle meldeten, worauf der Verband beschloss den neuen Vertrag mit zu unterzeichnen.

(In der nächsten Nummer werden wir die neuen Lohnsummen veröffentlichen)