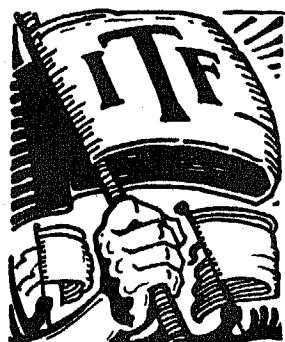


PRESSEBERICHT



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61o. 18

FERNSPRECHER 80186

den 31. 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.)

Das Jubiläumsfest der Unie der tschechoslowakischen Eisenbahner (I. T. F.) Die festliche Begehung des 40-jährigen Jubiläums der "Unie železničnická zamestnanou", der Organisation unserer tschechoslowakischen Eisenbahner, die am Samstag, den 15. und am Sonntag, den 16. August in Prag stattgefunden hat, ist zu einer Demonstration geworden, die weit über den Rahmen einer blossen Jubiläumsfeier für die Mitglieder der jubelnden Organisationen hinausging. Das zeigte sich nicht nur darin, dass der sozialdemokratische Eisenbahnminister an beiden Tagen fast ununterbrochen in der Mitte der Kongressteilnehmer weilte, einigemal zu ihnen sprach und bei der Demonstration am Sonntag an der Spitze in der ersten Reihe mitmarschierte, nicht nur in der grossen Anzahl Gäste aus allen Kreisen der tschechoslowakischen Arbeiterbewegung, sondern auch in der Teilnahme vieler Vertreter ausländischer Organisationen von Eisenbahnern und Transportarbeiter. Das 40-jährige Jubiläum der Unie ist zu einer grossen Demonstration der tschechoslowakischen Eisenbahner für die Aufrechterhaltung ihrer Freiheiten geworden, eine energische Kampfansage an alle Arten des Faschismus und der Unterdrückung, ein erneuertes feierliches Gelöbnis der Treue zu der Demokratie, zu der Republik und zum Sozialismus.

Dem Kongress ging schon am Freitag die Eröffnung einer Ausstellung voran, in der Material ausgestellt wurde, das Bezug hatte auf die vierzigjährige Geschichte der Unie und den Kampf der Eisenbahner in der alten österreichisch-ungarischen Monarchie und in der jungen tschechoslowakischen Republik.

Am Samstag hat der eigentliche Kongress stattgefunden, auf dem viele Vertreter tschechoslowakischer Organisationen sprachen und die Vertreter ausländischer Bruderorganisationen ihre Gefühle der Kameradschaft und der innigen Verbundenheit der Arbeiter aus allen noch nicht faschistischen Ländern, wie auch der im illegalen Kampf stehenden Kameraden in den Ländern, wo bereits der Faschismus in seinen verschiedenen Formen herrscht, unterdrückt und mordet, mit dem tschechoslowakischen Proletariat und seinem Kampf für die Aufrechterhaltung der demokratischen Rechte zum Ausdruck brachten.

Am Sonntag wurde die Feier mit einer glänzenden Demonstration geschlossen. In Reihen zu sechs, eingeteilt nach Sektionen, zogen mehr als 20.000 aus allen Teilen des Landes zusammengeströmten Eisenbahner, teilweise in ihren bunten Nationaltrachten, mit Musik und vielen roten Flaggen durch die Strassen Prags. Der Umzug und somit auch das ganze Fest endete mit einer grossen Manifestation, auf der neben fünf anderen Rednern auch der Generalsekretär der I. T. F. die inzwischen auf mehr als 30.000 angeschwollene Menge von Eisenbahnern ansprach, in ihrem Kampf gegen den Faschismus auszuhalten. Es war ein eindrucksvoller Augenblick, als gleich im Anschluss darauf der ehemalige Sekretär der Unie, Genosse Brodecký, den 30.000 Anwesenden den Eid abnahm: Treue zu den republikanischen Einrichtungen, Treue zu dem Gedanken der Demokratie, Treue zum Kampfe für den Sozialismus.

Aussergewöhnlich erfreulich war es, festzustellen, dass in dem Umzug ein grosses Kontingent Eisenbahner aus den deutschen Gebieten der Republik, die ihre eigene Organisation haben, mitmarschierte und, was wichtiger ist, mit Herz und Seele mitdemonstrierten. Und die Worte, die in ihrem Namen ihr Vertreter, Genosse Grünzner, beim Abschluss der Manifestation zu den 30.000 Anwesenden richtete, waren was Inhalt betrifft, eine kräftige Kundgebung für die Treue und Zusammengehörigkeit im gemeinsamen Kampf für gemeinsame materielle und ideelle Güter. Mögen diese Worte einen grossen, endgültigen Schritt auf dem Wege zu der so notwendigen organisatorischen Einheit aller freigewerkschaftlichen Eisenbahner auf dem Gebiete der tschechoslowakischen Republik bedeuten!

Wir beglückwünschen die Unie zu ihrer tut organisierten, glänzend gelungenen Festdemonstration. Wir hoffen, dass wir die Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik bald zu der vollzogenen organisatorischen Einheit beglückwünschen dürfen.

EISENBAHNER

Die Löhne des englischen Eisenbahnpersonals (I.T.F.) Zu dem Urteil des englischen Eisenbahn-Gerichtes in dem vom englischen Eisenbahner-(N.U.R.) und Eisenbahngestelltenverband (R.C.A.) geführten Prozess auf Wiederherstellung der Löhne von 1931 macht das Organ des erstgenannten Verbandes, "Railway Review" folgende Bemerkungen:

Der in der letzten Woche von der besondere Konferenz gefasste Beschluss wird unter den gegebenen Verhältnissen von der Mitgliedschaft als im allgemeinen annehmbar entgegengenommen werden. Vom Standpunkt der Gesellschaften aus gesehen ist zu bezweifeln, ob es klug war, sich gegen unsern Antrag auf restlose Wiederinkraftsetzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen vom Jahre 1931 zu wehren. Durch den gerichtlichen Spruch ist der Fall nur hinausgeschoben, nicht aber erledigt worden, sodass wir nächstes Jahr vor der endgültigen Regelung der Frage stehen, wozu dann noch die Schwierigkeit des Mindestlohnvorschlages kommt.

Der Spruch des Gerichtes stützt sich auf einen Grundsatz, welcher unter allen Umständen anerkennt, dass die Eisenbahner Anspruch auf Mitgenuss an den erhöhten Einnahmen der Gesellschaften haben. Und dieser lässt eine weitere Anwendung zu.

Die Lohnverhandlungen der englischen Lokomotivbediensteten (I.T.F.) Ende Juli hat der englische Verband des Lokomotivpersonals Lohnverhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften aufgenommen, bei denen es u. a. um die Erzielung folgender Verbesserungen geht:

Vollständige Aufhebung der Lohnsenkungen, 100%iger Zuschlag für Sonntagsarbeit, statt 33% wie bisher, 50%iger Zuschlag für Überstundenarbeit, statt 25% wie bisher, 14 Tage Ferien im Jahr, Sonn- und Festtage nicht mitgerechnet und 6stündiger Arbeitstag, statt 8 Stunden wie bisher.

Die Gesellschaften sind dabei, zu untersuchen, was für Folgen die Einwilligung in diese Forderungen mit sich brächte. Man rechnet damit, dass der Fall im Reichsausschuss des Eisenbahnpersonals (Railway Staff National Council) Ende September oder Anfang Oktober behandelt wird. Kann dort keine Einigung erzielt werden, dann wird sich damit das Reichsgericht des Eisenbahnpersonals zu befassen haben.

Pension für die amerikanischen Eisenbahner (I.T.F.) Trotzdem sich die amerikanischen Eisenbahngesellschaften dagegen gesträubt haben, begann man im vergangenen Monat mit der Auszahlung von Pension an dafür in Betracht kommende Eisenbahnbedienstete. 4.000 Eisenbahner erhalten Pension mit sofortiger Wirkung, 20.000 andere haben diesbezügliche Anträge gestellt. Pensionsberechtigt sind alle Bediensteten, die das 65. Lebensjahr erreicht haben, Pensionierung kann aber auch schon im 50. Jahre erfolgen, unter der Voraussetzung, dass der Antragsteller 30 Dienstjahre zurückgelegt hat.

Die Gemassregelten infolge des französischen Eisenbahnerstreiks von 1920 wieder im Eisenbahndienst (I.T.F.) Bezüglich der Gemassregelten wegen Beteiligung am Streik vom Jahre 1920 wurde folgendes vereinbart 1.) Die 1920 und darnach wegen Beteiligung an Lohn- oder sozialen

Bewegungen entlassenen, später wiedereingestellten und am 1. August 1936 noch im Dienst befindlichen Personen werden in die Gehaltsstufe eingereiht, in der sie sich normalerweise an diesem Datum befänden, wenn sie durch ihre Entlassung nicht aus dem Dienste ausgeschieden wären. Diese Vorschriften erlangen ohne rückwirkende Kraft am 1. August 1936 Geltung. 2.) Den im Jahre 1920 entlassenen, die in zu weit vorgeschrittenem Alter sind, um in den Genuss der Vereinbarung vom Juli 1933 zu kommen, können auf Antrag die Vergünstigungen laut Vereinbarung vom 3. September 1935 gewährt werden. Nun ist die hierfür eingeräumte Entscheidungsfrist vom 1. Oktober 1936 bis 1. Januar 1937 verlängert worden.

Einstweilen keine Erhöhung der Pensionsbeiträge der holländischen Eisenbahner (I.T.F.) Der Personalausschuss der Niederländischen Eisenbahnen hat der Direktion mitgeteilt, dass er den 8 1/2%igen Lohnabzug für die Pensionseinrichtung schon bereits für reichlich hoch ansieht und daher gegen die Heraufsetzung des Beitrags auf 10%, wie dies die Regierung durch eine Gesetzänderung ermöglichen will, ernste Bedenken geltend macht. Aus dieser Mitteilung an die Eisenbahndirektion geht weiter hervor, dass die Direktion in einer Aussprache mit dem Ausschuss mitgeteilt hat, dass sie vorläufig nicht beabsichtigt, die durch die Gesetzänderung möglich gewordene Beitragssteigerung von 1 1/2% durchzuführen.

Neue Fahrvergünstigungen in Frankreich (I.T.F.) Ab 1. August 1936 sind neue Bestimmungen über Fahrvergünstigungen an fest angestellte Beamte und ihre Angehörigen sowie an Pensionierte in Kraft getreten. Diese Bestimmungen sind sehr ausführlich und sind als die besten dieser Art zu betrachten. Nachstehend bringen wir eine zusammengefasste Uebersicht über die verschiedenen Arten der Fahrvergünstigungen an Bedienstete, ihre Angehörigen und an Pensionierte:

	<u>Bei der eigenen Gesellschaft:</u>	<u>Bei anderen Gesellschaften:</u>
<u>Im Dienst stehende Bedienstete</u>	Freifahrt auf Vorweisung der Identitätskarte	7 Freikarten
Angehörige	20 Freikarten und 90% Ermässigung auf Vorweisung der Identitätskarte	4 Freikarten; ferner Karten mit 75% Ermässigung, deren Anzahl nach einem bestimmten Schlüssel berechnet wird.
<u>Pensionierte</u>		
a) normal Pensionierte mit 25 Jahren Mitgliedschaft bei der Pensionskasse und wegen Betriebsunfall Pensionierte	9 Freikarten; 12 Karten mit 75% Ermässigung	2 Freikarten; 5 Karten mit 50% Ermässigung
Angehörige	6 Freikarten; 6 Karten mit 75% Ermässigung	----
b) Pensionierte mit weniger als 25 Jahren Mitgliedschaft	6 Freikarten; 8 Karten mit 75% Ermässigung	1 Freikarte, 6 Karten mit 50% Ermässigung
Angehörige	4 Freikarten; 4 Karten mit 75% Ermässigung	----

Entferntere Verwandte von Bediensteten haben ebenfalls Anspruch auf Fahrvergünstigungen, wenn auch in sehr beschränktem Masse. Ferner kann man Fahrvergünstigungen für besondere Zwecke bekommen.

In der neuen Regelung sind auch Bestimmungen enthalten, die die Benützung der verschiedenen Wagenklassen regeln, und zwar in der Weise, dass die höheren Beamten die erste, die mittleren die zweite und die niederen Beamten die dritte Klasse fahren. In bestimmten Fällen kann davon abgewichen werden. Z.B. Bedienstete, mit Beinverletzungen infolge eines Betriebsunfalls (50% Arbeitsunfähigkeit) können zweite Klasse fahren.

Gesetz zur Einschränkung der Zuglänge in Luisiana.-Vereinigte Staaten (I.T.F.) Im Laufe der Jahre ist es in den Vereinigten Staaten mehr und mehr üblich geworden, dass die Züge, besonders die Güterzüge aus fast unbegrenzter Länge zusammengestellt wurden. Die Folge davon war eine Gefährdung der Verkehrssicherheit, besonders weil es für das Lokomotivpersonal sehr schwierig wurde, sich während der Fahr mit dem übrigen Zugpersonal zu verständigen, abgesehen davon, dass auch das Rangieren solcher Züge sehr gefahrvoll wurde. Die Eisenbahnerorganisationen haben versucht, dieses Übel zu beheben. Der erste Erfolg dieser Bemühungen ist darin zu erblicken, dass im Parlament ein Gesetz angenommen wurde, das bestimmte Normen vorschreibt. Dadurch wird die Anzahl Wagen bei Personenzügen im Staate Luisiana auf 16, die Zahl der Wagen bei Güter- und gemischten Zügen auf 70 beschränkt. Werden Verschiebmanöver über öffentliche Kreuzungen vorgenommen, so muss die Rangierschicht aus einem Lokführer, einem Heizer, einem Rangier-Vorarbeiter und 3 Rangierern bestehen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Erfolgreiche Lohnbewegung englischer Omnibusbediensteten (I.T.F.) Für die Arbeitnehmer der "United Counties Omnibus Company Ltd.", die in Northamptonshire und angrenzenden Grafschaften Omnibuslinien unterhält, ist dieser Tage vom Londoner Gewerbegericht (Industrial Court) ein Schiedsspruch gefällt worden, dessen wichtigste Bestimmungen wir untenstehend wiedergeben. Nachdem die Bediensteten anfänglich in den Streik getreten waren, hat der englische Transportarbeiterverband folgende Forderungen, die eigentlich die Wiederherstellung der früheren Lohnsätze bedeuten, vor dem Gericht geltend gemacht:

Führer: 1 s 6 d pro Stunde, oder 72 s bei einer 48stündigen Arbeitswoche. Schaffner: 1 s 4 1/2 d pro Stunde oder 66 s bei einer 48stündigen Arbeitswoche. In beiden Fällen sollten diese Löhne ohne Rücksicht auf die Dienstzeit gezahlt werden. Die Bestimmungen über die Dienstschichten sollten so abgeändert werden, dass für die ganze Zeit der Dienstbereitschaft, ausgenommen die anerkannten Mahlzeiten, bezahlt werden muss. An Überstundenzuschlag wurde gefordert: ein 25%iger Zuschlag bei 2 Stunden Mehrarbeit über 48 Stunden, bei mehr Stunden 50%. Den Führern und Schaffnern sollte eine Mindest-Arbeitswoche von 48 Stunden garantiert und ferner keinen Gelegenheitsarbeitern mehr Beschäftigung gegeben werden. Für Arbeit an Bankfeiertagen wurde ein Zuschlag von 50% verlangt, während die übrigen, bisher geltenden Bestimmungen unverändert bleiben sollten.

Am 29. Juli fällte nun das Gericht nach Anhörung der Parteien seinen Spruch. Er bedeutet für die Arbeitnehmer keine restlose Erfüllung ihrer Forderungen, jedoch eine Klärung der Dienstschichtbedingungen und eine Verbesserung ihres Verdienstes, deren Ausmass sich genau erst nach Auswirkung der neuen Bestimmungen über die Dienstregelung feststellen lässt. Nachstehend die neuen, durch Schiedsspruch zugesprochenen Arbeitsbedingungen:

<u>Lohnsätze</u>	<u>Führer</u>	<u>Schaffner</u>
1. Dienstjahr	1 s 2 d	1 s 0 d
2. "	1 s 3 d	1 s 1 d
3. "	1 s 4 d	1 s 2 d

Die Löhne derjenigen Führer und Schaffner aber, die am 30. September 1935 bei der Gesellschaft im Arbeitsverhältnis standen und auf Grund der Vereinbarung vom 4. Dezember 1935 Anspruch auf bessere Lohnsätze haben, bleiben unberührt.

Bei Dienstschichten von 8 bis 10stündiger Dauer sind mindestens 6 tatsächliche Arbeitsstunden, bei Dienstschichten von 10 bis 11 1/2 Stunden mindestens 7 1/2 Stunden zu vergüten. Bei Dienstschichten von 11 1/2 Stunden und mehr sind mindestens 8 Stunden zu bezahlen. Eine Sonderzulage von 1 s täglich ist zu gewähren, wenn Dienstschichten von 10 bis 12 Stunden, eine solche von 1 s 6 d wenn Schichten von mehr als 12stündiger Dauer gearbeitet werden. Alle in einer Woche über 54 (bisher 56) Stunden hinaus gearbeitete Zeit wird mit einem Überstundensatz von 25% entschädigt.

Ein 50%iger Zuschlag wird gewährt für Arbeit an Ostermontag, Pfingstmontag, August-Bankfeiertag und 26. Dezember (Boxing Day); bisher betrug dieser Zuschlag 25%.

Der Spruch, unter den ca. 500 Bedienstete fallen, trat am 29. Juli in Kraft.

Unverändert blieben die Bestimmungen im Verträge über die garantierte Arbeitswoche -- jede Woche für sich zu rechnen --, Zubilligung von 10 Minuten für Vorbereitung- und Abschlussarbeiten mit Sonderzulage für Ein-Mann-Wagenführer; die freien Tage, Zahlung bei ausserordentlichem Dienst (in Notfällen), Zuschlag für Sonntagsarbeit (25%), Weihnachtstag (100%), jährliche Ferien und Dienstunterbrechungen.

Chauffeursstreik in Finnland (I.T.F.) Ein vor kurzem in Helsingfors ausgebrochener Streik der Lastkraftwagenführer endigte nach vier-tägiger Dauer mit einem Erfolg der Arbeiter. Das Resultat der Bewegung war eine Lohnerhöhung von 15 bis 25%. An dem Streik beteiligten sich 254 Kraftwagenführer und 175 Hilfsbedienstete. Dies ist für die der I.T.F. angeschlossenen finnische Transportarbeiterorganisationen, die im September dieses Jahres ein Jahr besteht, ein hübscher Erfolg.

Regelung des Amsterdamer Kraftdroschkengewerbes (I.T.F.) Am 1. September tritt in Amsterdam eine neue Regelung für die Kraftdroschkenbetriebe und Autovermietgeschäfte in Kraft. Sie ist das Resultat langwieriger Verhandlungen zwischen den Unternehmern und den Arbeitnehmergewerkschaften unter Leitung der Amsterdamer Stadtverwaltung. Die Regelung enthält Vorschriften über die Tarife, die Arbeitsbedingungen und sonstigen Verhältnisse im Gewerbe.

Die neuen Tarife gelten nicht nur für den sog. Blockband- (Platzwagen-)betrieb sondern auch für die Vermietgeschäfte und Garagenbetriebe, soweit diese ihren Wirkungskreis innerhalb des Stadtgebietes haben. Für die "kleinen" Wagen wurde ein niedrigerer Tarif als für die grossen festgesetzt.

Von der Regelung, die auch eine Aufgabenverteilung unter den verschiedenen Betriebszweigen vornimmt -- dies vor allem im Hinblick auf den grossen Materialüberschuss --, sei noch erwähnt, dass der in den letzten Jahren für die Kraftdroschkenbetriebe geltende Garantielohn von fl. 10,50 pro Woche unverändert bleibt. In den übrigen Betrieben sind die Löhne noch niedriger, sodass die Chauffeure auch noch künftig auf die Trinkgelder angewiesen sind. Die Regelung setzt aber der aussergewöhnlich langen Arbeitszeit eine Schranke, indem diese auf ein Höchstmass von 10 Stunden im Tag festgesetzt wird, mit der Folge, dass auch mehr Chauffeure beschäftigt werden können.

Untersuchung im Strassenverkehrsgewerbe in USA (I.T.F.) Die "Interstate Commerce Commission" in den Vereinigten Staaten hat angeordnet, dass auf Grund des Kraftverkehrsgesetzes vom Jahre 1935 eine Erhebung darüber vorgenommen wird, ob es angezeigt erscheint, Bestimmungen über die beruflichen Fähigkeit und Höchstarbeitszeit der Arbeitnehmer, sowie Normen über die Ausrüstung im privaten Kraftverkehrsbetrieb zu erlassen. Eine ähnliche Untersuchung über die Höchst-arbeitszeit der Arbeitnehmer soll auch bei den öffentlichen Personen- und Güterverkehrsbetrieben und solchen, die diesen Verkehr auf vertraglicher Basis betreiben, vorgenommen werden.

Abschaffung der Nachtarbeit im Hafen von Uuras (Finnland) (I.T.F.) Der junge finnische Transportarbeiterverband hat in dem grossen Holzausfuhrhafen von Uuras (Trängsund) einen beträchtlichen Erfolg erzielt. Bisher waren in dem Hafen etwa 1000 Hafentarbeiter unorganisiert, viele von ihnen haben sogar während des Streiks von 1928-29 Streikbrecherdienste geleistet. Die Rollen scheinen jetzt umgekehrt zu sein. Unter der Führung des Transportarbeiterverbandes wurde eine von 700 Hafentarbeitern besuchte Versammlung abgehalten, auf der beschlossen wurde, keine Nachtschicht mehr zu leisten. Das an die Arbeitgeber gerichtete Ultimatum ist unbeantwortet geblieben. Die Hafentarbeiter haben darum ihre Worte in Tat umgesetzt und gingen nicht zur Nachtschicht. Und... die Nachtschicht ist dadurch abgeschafft worden. Denn als die Arbeitgeber darauf versuchten, 300 Hafentarbeiter zu boykottieren, mussten sie bald vor der geschlossen Front aller Hafentarbeiter weichen und diesen Boykott wieder aufheben. In anderen finnischen Häfen wurde dem Beispiel von Uuras gefolgt

Ein Erfolg der japanischen Hafendarbeiter (I.T.F.) Als vor kurzem die "Nickel and Lyons Co" im Hafen von Kobe ankündigte, dass sie die neben dem festen Lohn von 45 Yen an die Leichterleute gewährte Zulage für die Handhabung von Frachten von 45 auf 22,5 Yen herabsetzen wird, haben die betreffenden Arbeiter beschlossen, diese Herabsetzung nicht anzunehmen und nötigenfalls in Streik zu treten. Um ihren Kampf mit Erfolg führen zu können, hielten sie die Solidarität der englischen Seeleute der "Blue Funnel Lines", auf deren Schiffen ihr Arbeitgeber regelmässig Ladearbeiten verrichtet, für notwendig. Durch Vermittlung der I.T.F. wurde der englische Seelerverband ersucht, in dieser Hinsicht bei der Bemannung der "Blue Funnel Lines" einzutreten. Der Verband kam dem Ansuchen gleich nach. Inzwischen ist aus Japan Bericht eingegangen, dass der Konflikt mit einem Erfolg der Arbeiter beendet wurde. Diese erhielten anstelle einer Herabsetzung der Zulage eine Erhöhung um durchschnittlich 4,36 Yen pro Monat. Sie haben bei ihrer Propaganda von der Tatsache Gebrauch gemacht, dass in Vermittlung der ITF eine Solidaritätsaktion einsetzte, und im allgemeinen nimmt man an, dass diese tatsächlich zum grossen Teil zu dem Erfolg beitrug.

SEELEUTE

Lohnerhöhung für die japanischen Seeleute (I.T.F.) Laut Beschluss seines letzten Kongresses wurde der Vorstand des japanischen Seemannsverbandes beauftragt, mit den Unternehmern in Verhandlungen zwecks Lohnaufbesserung einzutreten. Durch das Nationale Seeschifffahrts-Amt gelang es nun dem Seemannsverband Mitte Juli, eine neue Vereinbarung zu erwirken, die als ein hübscher Erfolg angesehen werden kann. Nachstehend eine Übersicht über die neuen und alten Löhne:

<u>Chargen</u>	<u>frühere Sätze</u>		<u>Tonnage</u>	
	<u>Tonnage (Brutto)</u>		<u>Tonnage</u>	
	<u>500-1.500</u>		<u>1.500-3.500</u>	
	Yen		Yen	über 3.500
				Yen
Bootsmann	}	65	70	75
No. 1 Schmierer				
Obersteward				
Zimmerer	}	60	65	70
Quartiermeister				
Schmierer		50	55	57
Köche				
Matrosen	}	35	38	40
Heizer				
Trimmer				
Stewards (Jungen)		35	38	38
		<u>neue Sätze</u>		
		<u>Tonnage (Brutto)</u>		
		<u>500-1.500</u>		<u>Tonnage</u>
				<u>über 1.500</u>
				Yen
				Yen
Bootsmann	}	70	75	
No. 1 Schmierer				
Oberstewards				
Zimmerer	}	65	70	
Quartiermeister 1. Klasse				
No. 2 Schmierer		58	62	
Koch 1. Klasse	}			
Quartiermeister 2. Kl.		54	57	
Koch 2. Kl.				
Schmierer No. 3	}			
Matrosen 1. Kl.				
Heizer 1. Kl.				
Stewards 1. Kl.	}	44	48	
Reiskoch 1. Kl.				
Matrosen 2. Kl.				
Heizer 2. Kl.	}	40	44	
Stewards 2. Kl.				
Reiskoch 2. Kl.				

Matrosen	3. Kl.	}	36	40
Heizer	3. Kl.			
Stewards	3. Kl.			
Reiskoch	3. Kl.			

Matrosen oder Heizer, die auch als Proviantverwalter oder Hilfskesselwärter Dienst tun, erhalten eine Extrazulage von 5 Yen monatlich, die Zimmerer eine Gerätschaftszulage von 5 Yen monatlich. Die Lehrlinge oder Jungen jeder Abteilung erhalten 15 Yen monatlich im ersten Jahr, 30 Yen monatlich, in den darauf folgenden 6 Monaten 30 Yen und in den weiteren 6 Monaten 35 Yen.

Die Gesamtzahl der Matrosen und Heizer, die noch keine 2 Jahre an Bord beschäftigt sind, darf höchstens 15% der Gesamtbesetzung, ausgenommen die Jungen, ausmachen.

Die Löhne der Matrosen, Heizer, Stewards und Reisköche 1. Klasse werden jährlich um einen Yen erhöht, bis ihre Löhne die Mindestlohnsätze der Quartiermeister 2. Klasse, Schmierer No. 3 und Köche 2. Klasse erreichen. Die 1. Klasse Quartiermeister und Köche, die Zimmerer und Schmierer No. 2 erhalten eine jährliche Aufbesserung von einem Yen bis ihre Sätze die Mindestlöhne des Bootsmannes, Oberstewards und Schmierers No. 1 erreichen. Der Bootsmann, Schmierer No. 1 und Obersteward erhalten jährlich, solange sie an Bord beschäftigt werden, einen Yen Zulage.

Diese neue Lohnregelung tritt am 1. August 1936 in Kraft.

Die heutige Bemannungsskala oder irgend welche Arbeitsbedingungen dürfen nicht wegen Einführung dieser neuen Lohnregelung eingeschränkt oder verschlechtert werden.

Der Konflikt im der norwegischen Walfischfang (I.T.F.) Seit geraumer Zeit sind die drei norwegischen Seemannsverbände, die das Personal aus dem Walfang organisieren, dabei, dem ruchlosen Walfischfang ein Ende zu machen. Die Organisationen befürchten nämlich mit Recht, dass die Walfische in einigen Jahren ausgerottet sind, wenn keine einschränkenden Bestimmungen erlassen werden. Was dies für das Fanggewerbe und die Tausenden Arbeitnehmer, die darin ihr Brot finden, bedeutet, braucht nicht näher dargelegt zu werden. Auf Drängen der Regierung wurde ein Ausschuss ins Leben gerufen, der sich zusammensetzt aus je einem Vertreter der 3 Seemannsverbände (Steuerleute, Maschinisten und Seeleute) und 3 Vertretern der am Walfang interessierten Reedereien. Am 10. Mai d. J. wurde erwähnter Ausschuss ernannt und am 22. Mai lagen seine Vorschläge bereits vor. Danach soll die Gesamtproduktion in der bevorstehenden Saison im südlichen Eismeer nicht mehr als 2.265.000 Fässer, verteilt auf die sich am Fang beteiligenden Fangexpeditionen entsprechend der Beschaffenheit ihres Materials, betragen.

Alle norwegischen und 5 ausländische Expeditionen waren bereit, auf diesen Vorschlag einzugehen, 13 andere ausländische Expeditionen aber lehnten ihn ab. Diese Expeditionen sind englischer Herkunft. Die betreffenden Gesellschaften beschlossen am 18. August in einer Zusammenkunft in London, den Vorschlag von der Hand zu weisen und trafen Massnahmen, um die englische Regierung für sich zu gewinnen.

Da die Fahrzeuge mit Norwegern bemannt sind, beschlossen die norwegischen Organisationen, für die englischen Walfänger kein Personal mehr anmustern zu lassen, um so einen Druck auf sie auszuüben. Die englischen Organisationen haben sich ihrerseits mit den norwegischen Seeleuten solidarisch erklärt und ihre Mitglieder aufgefordert, sich nicht auf englischen Fahrzeugen anmustern zu lassen und alles daranzusetzen, um zu verhindern, dass sie von anderer Seite Personal heranziehen.

Noch ehe dieser Beschluss bekannt war, haben sich einige englische Mannschaften nach Norwegen begeben, um sich auf den dort liegenden englischen Walfängern anmustern zu lassen. Nachdem sie aber über die Situation aufgeklärt worden waren und sich von ihrem Verband beraten lassen sind sie nicht an Bord gegangen. Auch in Amsterdam hält sich zurzeit ein englischer Walfänger, der "Polar Chief" auf, der ausgebessert werden soll. Die I.T.F. hat den holländischen Transportarbeiterverband über die Sachlage informiert, sodass auch seitens dieser Organisation die nötigen Vorkehrungen getroffen wurden.