



# PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

46

11.

22. Mai 1925.

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

## Transportarbeiter.

Die dänischen Transportarbeiter ebenfalls in Streik getreten. (ITF) Der nunmehr seit Wochen andauernde Arbeitskonflikt in Dänemark hat Mitte Mai eine starke Verschärfung dadurch erfahren, dass nunmehr auch die Transportarbeiter in den Streik getreten sind. Die Folgen dieser Verschärfung dürften sich in Dänemark schnell fühlbar machen, da dadurch auch der Export der dänischen Landbauprodukte lahmgelegt und damit auch die Landwirtschaft in Mitleidenschaft gezogen zu werden droht. Nicht ausgeschlossen ist auch, dass der Streik noch weitere Kreise zieht und auch auf die dänischen Seeleute übergreift. Da die Unternehmer selbst bisher an ihrer Unnachgiebigkeit festhalten und entschlossen sind, von ihrer stark organisierten Macht rücksichtslosen Gebrauch zu machen, wird man sich auf einen harten und zähen Kampf gefasst machen müssen. Es ist ein erfreuliches und für die dänischen Arbeiter ermunterndes Zeichen, dass die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung einen lebhaften Anteil an ihrem Kampfe nimmt und sie nach Kräften, nicht nur moralisch, sondern auch materiell in wirklich vorbildlicher Weise unterstützt.

## Gesetzliche Regelung des Arbeitsverhältnisses der Privatkraftwagenlenker in Oesterreich.

(ITF) Hinsichtlich der gesetzlichen Regelung des Arbeitsverhältnisses der Privatkraftwagenlenker bestand bisher in Oesterreich Unklarheit. Die Regierung vertrat den Standpunkt, dass die Privatkraftwagenführer dem Hausgehilfengesetz unterstellt seien, während die Privatkraftwagenlenker eine derartige Auffassung ablehnten und diese in Versammlungen und Presse aufs heftigste bekämpften. Angesichts dieses Widerstandes beschloss die Regierung, dem Nationalrat ein Gesetz vorzulegen, durch das die Privatkraftwagenlenker dem Hausgehilfengesetz unterstellt werden sollten. Damit wurde indirekt zugegeben, dass bisher tatsächlich eine Regelung nicht bestand und dass ihre Auffassung jeder gesetzlichen und rechtlichen Stütze entbehrte. Inzwischen hatte aber das unaufhörliche Drängen der freigewerkschaftlichen Kraftwagenlenkerorganisation bereits auch in christlich-sozialen Kreisen, deren Partei zusammen mit den Sozialdemokraten die Mehrheit im Nationalrat bildet, Früchte getragen und sie zur Einreichung eines Antrages bestimmt, der die Schaffung eines besonderen Gesetzes für die Privatkraftwagenlenker fordert, das dieser der übrigen Arbeiterschaft gleichberechtigt zur Seite stellt. Damit ist der Weg für eine Unterstellung der Privatkraftwagenlenker unter das Hausgehilfengesetz endgültig versperrt und die Schaffung eines besonderen Gesetzes gesichert. Was dies bedeutet, mag daraus ermessen werden, dass das Hausgehilfengesetz-

abgesehen davon, dass es die Privatchauffeure den Dienstboten gleichstellt - nur für Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohner gilt und dass in kleineren Gemeinden die Hausgesindeordnung aus dem Jahre 1854 in Anwendung käme, die dem Dienstgeber das Recht der körperlichen Züchtigung zuspricht.

#### Vor einem Arbeitskonflikt bei den Donau-Dampfschiffahrts- gesellschaften.

(ITF) Der im Dezember 1923 mit den beiden Donauschiffahrts-  
gesellschaften geschlossene Kollektivvertrag ist bereits im  
vorigen Jahre seitens der beteiligten Gewerkschaften gekündigt  
worden. Seit Herbst 1924 stattgefundenen Verhandlungen haben  
bisher zu keinem Ergebnis geführt, da die Gesellschaften, die  
heute in einer Direktion vereinigt sind, jedes Zugeständnis  
ablehnten. Die Leitung der Unternehmen besteht darauf, dass  
zunächst ein Abbau der Angestellten erfolgen müsse. Das Per-  
sonal ist über das Verhalten der Gesellschaften sehr aufge-  
bracht und ein Konflikt erscheint daher unausweichlich, wenn  
die Direktion weiterhin bei ihrem ablehnenden Standpunkt ho-  
harrt.

#### Der Deutsche Verkehrsbund im zweiten Halbjahr 1924.

(ITF) Die Mitgliederzahl des Deutschen Verkehrsbundes be-  
zifferte sich Ende 1924 auf 274 275, die sich auf 554 Verwaltungs-  
stellen verteilen. Am Schlusse des ersten Halbjahres 1924  
war die Mitgliederzahl 301 945.- Die Zahl der Lohnbewegungen  
und Differenzen, an denen der Deutsche Verkehrsbund im zwei-  
ten Halbjahr 1924 beteiligt war, ist 1824.

#### S e e l e u t e .

#### Der Seeleutestreik in Schweden.

(ITF) Ein Ende des am 8. April begonnenen Seeleutestreiks in  
Schweden ist noch immer nicht abzusehen, da die Reederver-  
einigung hartnäckig weigert, die vom schwedischen Seeleute-  
verband und dem Verband der Schiffsheizer mit nicht zur Ver-  
einigung gehörenden Reedern abgeschlossene Vereinbarung als  
Verhandlungsgrundlage zu nehmen. Die Reedervereinigung hat  
indessen nicht zu verhindern vermocht, dass weitere Reeder  
diesem Übereinkommen beigetreten sind, sodass sich die Zahl  
der Schiffe, für die die Anmusterung nach dem neuen Tarif  
erfolgen, inzwischen auf 127 erhöht hat. Täglich kommt es  
vor, dass Reeder aus der Vereinigung ausgestossen werden  
oder freiwillig austreten. Nur vereinzelt gelingt es, Besat-  
zungen aus Streikbrechern zusammenzustellen. Soweit diese  
Schiffe für ausländische Häfen bestimmt sind, sind sofort  
Massnahmen getroffen, die Entladung bzw. Neuanmusterungen  
zu verhindern. In Dänemark, Norwegen und Russland ist dies  
mit vollem Erfolg gelungen. Auch in den Häfen des Kontinents  
haben sich die Hafenarbeiter der Entladung schwedischer  
Schiffe widersetzt und konnten Neuanmusterungen verhindert  
werden. In Amsterdam gab ein schwedisches Holzschiff, das  
mit Streikbrechern besetzt war, Anlass zu einem grösseren  
Konflikt. Die Hafenarbeiter verweigerten Entladungsdienste,  
worauf die Hafenunternehmer Massregelungen vornehmen wollten.  
Dies wurde seitens der Hafenarbeiter mit der Stilllegung der  
gesamten Arbeiten im amsterdamer Holzhafen beantwortet. An  
diesem am 20. Mai ausgebrochenen Konflikt sind rund 500 Arbei-  
ter beteiligt. Mit der Möglichkeit einer weiteren Ausbreit-  
ung ist zu rechnen.

In Rotterdam, wo ebenfalls einige schwedische Holz-  
schiffe eintrafen, sind die Besatzungen in Streik getreten.  
Hierzu wird der I.T.F. noch geschrieben:

"Die Bewegung steht seit der Zusammenfassung der Strei-  
kenden gut. Die zu Beginn des Streiks erfolgte Vermittlung  
von Streikbrechern aus Antwerpen ist unterbunden worden.

Als Lieferanten von Streikbrechern kommen in Antwerpen in Frage: Pramm, Amsterdamerstrasse; Nielsen, Duboisstrasse. Auf Beschluss der Streikenden in Rotterdam wurde über diese Streikbrecherlieferanten der Boykott verhängt, um dessen strenge Innehaltung ersucht wird. In Rotterdam bemühen sich folgende Besitzer von Bars und Cafés für die Anwerbung von Streikbrechern für schwedische Schiffe; Jüdicke (Café Stadt Hamburg), Johannsen (Shipping Bar), sowie der Besitzer des "Dolphin Bar"; alle drei Pettebakkerssteeg wohnhaft. Johannsen musste bereits seine Bar schliessen, aber die Streikbrechervermittlung hat er noch nicht aufgegeben. Alle Seelente werden gewarnt. Es ist dringend notwendig, dass die angeführten Lokale/nach Beendigung des Streikes streng gemieden werden.

#### Das neue Lohnabkommen der dänischen Seelente.

(ITF) Aufgrund schiedsrichterlichen Ausspruchs, dem sich sowohl der Verband der dänischen Schiffshoizer als die Reedervereinigung unterworfen hat, ist für das Maschinenpersonal der dänischen Schifffahrt ein neues Lohnabkommen auf folgender Basis getroffen worden:

Donkeyman, Storekeeper usw.	Kr. 220	monatlich;
Heizer und Hilfsmotorführer	" 200	"
Trimmer über 22 Jahre	" 133	"
Trimmer unter 22 "	" 108	"

Die Ueberstundenvergütung beträgt im Hafen Kr.0,75 für jede begonnene halbe Stunde. Die Vergütung für die Dampferzeugung für die Zentralheizung beträgt Kr. 10,50. Tagarbeit (Leute, die keinen Wachtdienst machen) wird wie folgt bezahlt;

Heizer Kr.1,60; Trimmer Kr.1,35 pro Stunde. Die Ueberstundensätze der Tagarbeiter sind für Heizer Kr.1,85, für Trimmer Kr. 1,80 pro Stunde.

Vorrichtung von Nachtwache wird mit Kr.12,50 per Nacht vergütet. Das Kostgeld ist auf Kr. 4,20 festgesetzt.

Auf alle diese Sätze wird die gleitende Lohnskala angewendet. Aufgrund der Streikandrohung ausgesprochene Entlassungen werden zurückgenommen.

Die neue Uebereinkunft läuft mit einer Kündigungsfrist von drei Monaten bis 1. April 1927. Der Verband der Schiffshoizer hat sich indessen das Recht vorbehalten, in einen Sympathiestreik einzutreten, wenn dies im Interesse anderer Transportarbeitergruppen notwendig erscheint.

#### Streik in der deutschen Heringsfischerei.

(ITF) Der Ausbruch des Streiks in der deutschen Heringsfischerei, der laut Zeitungsnachrichten in der zweiten Maihälfte ausgebrochen ist, kommt nicht unerwartet. Die Heringsfischer gehören seit langem zu den geringst entlohnten Kategorien der deutschen Arbeiterschaft und der Deutsche Verkehrsbund hat daher seit einiger Zeit alles daran gesetzt, eine Aenderung herbeizuführen. Aufgrund eines für 1924 gültig gewesenen Kontrakts betrug das Durchschnittsverdienst eines Matrosen bei günstigem Fangergebnis neben freier Beköstigung 80 Mark im Monat. Dabei sind die Arbeitszeiten ganz unerträglich lang und betragen sowohl auf Segel- als auf Dampfloggern bei geregelterm Betrieb inkl. Wache 14 Stunden täglich. Auch die Gefahren, denen das Personal in der deutschen Fischerei ausgesetzt ist, sind ausserordentlich gross. Nach einer Statistik der Seeberufsgenossenschaft ereigneten sich auf Fischdampfern und Heringsloggern von 1895 bis 1922 insgesamt 4672 persönliche Unfälle. Hiervon nahmen 2984 einen Ausgang mit Verletzungen, 1688 einen Ausgang mit Tod. Im Durchschnitt sind also jährlich 167 Personen verunglückt, wovon 60 tödlich.

#### Neue Forderungen der Fischer von La Rochelle.

(ITF) Die Seelente-Union von La Rochelle hat eine Reihe neuer Forderungen eingereicht, die sich insbesondere auf die Heuern, Gewinnanteile, Ruhezeitregelung usw. beziehen.