



# PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

82

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

15.

20. Juli 1925.

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

## Transportarbeiter.

### Der Beschäftigungsgrad im Deutschen Transportgewerbe.

(ITF) Einom Berichte des Deutschen Verkehrsbundes zufolge waren Ende Mai 1925 6,1% seiner Mitglieder arbeitslos. Ende Januar ds. Js. war die entsprechende Ziffer 7,1. Für alle Gewerkschaften, die regelmässig an das Reichsarbeitsblatt berichten und die zusammen annähernd 4 Millionen umfassen, war der Prozentsatz der Arbeitslosen Ende Mai 3,5. Mitglieder

### Beschäftigungsgrad in den holländischen Häfen im ersten Quartal 1925.

(ITF) In Amsterdam wurden von den bei der Hafendarbeit reserve eingetragenen unständigen Hafenarbeitern in den Monaten Januar, Februar und März pro Woche resp. 20 126, 17 109 und 18 070 Arbeitsschichten geleistet. Für die gleichen Monate des Jahres 1924 sind die entsprechenden Ziffern: 18 505, 16 021 und 22 737. Während also in den ersten beiden Monaten 1925 der Beschäftigungsgrad gegenüber 1924 um 9 bzw. 7 Prozent höher war, weist der Monat März 1925 gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres einen Rückgang um 20,5 Prozent auf. Im Durchschnitt der drei Monate blieb die Zahl der wöchentlich verrichteten Schichten gegenüber der gleichen Periode in 1924 um 4,5 Prozent zurück.

In Rotterdam ist eine gleiche Erscheinung zu verzeichnen. Die Zahl der wöchentlich geleisteten Arbeitsschichten beträgt in den ersten drei Monaten ds. Js. resp. 44 343, 43 189 und 41 400. Das ist gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres eine Zunahme von 18,5 Prozent für Januar und von 2 Prozent für Februar, während der Monat März einen Beschäftigungsrückgang von 26 Prozent gegenüber dem gleichen Monat 1924 aufweist.

### Der Schiffsverkehr in Hamburg, Antwerpen und Rotterdam im 1. Halbjahr 1925.

(ITF) Die Entwicklung des Schiffsverkehrs in den drei grossen kontinentalen Häfen ist aus folgender Aufstellung ersichtlich:

	Hamburg:		Antwerpen:		Rotterdam:	
	Schiffe	ton.	Schiffe	ton	Schiffe	ton
1925	6740	8 490 575	4892	8 248 313	5417	8 166 996
1924	5874	7 516 880	4722	7 864 571	4753	6 984 142
Zunahme	866	973 695	170	383 742	664	1 182 854

Bemerkenswert ist die starke Tonnage-Zunahme im Rotterdamer Hafenverkehr, was darauf zurückzuführen ist, dass Rotterdam in stets steigendem Masse am Massengüterverkehr teilnimmt. Während der Tonnage nach im ersten Halbjahr 1924 Antwerpen führend war, hat es jetzt den ersten Platz an Hamburg abtreten müssen.

S e e l e u t e .

Internationales Zusammenwirken der Seelute-Organisationen zur Verkürzung des Arbeitstages.

(ITF) Am 12. und 13. Juli fand in London eine Konferenz statt von Vertretern der bei der I.T.F. angeschlossenen Seeluteorganisationen und von vier Organisationen, die noch nicht zur I.T.F. gehören. Diese sind: die englische National Sailors' and Firemen's Union, International Seamen's Union of America, der dänische Seeluteverband und die dänische Stewards-Vereinigung. Seitens der I.T.F. Organisationen nahmen an der Konferenz teil Vertreter der Seelutesektionen des Deutschen Verkehrsbundes, des Belgischen Transportarbeiterverbandes und des Holländischen Transportarbeiterverbandes, sowie der Schwedische Seeluteverband, der Schwedische Heizerverband, der dänische Heizerverband und der Norwegische Seeluteverband.

Die Weigerung des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes, die Frage der Arbeitszeitverkürzung für Seelute auf die Tagesordnung der 1926 stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen, wurde eingehend besprochen. Nachstehende Resolution wurde einstimmig angenommen:

"Die Konferenz beschliesst,

dass eine gemischte Kommission aus Vertretern des Dock-, Heiz- und Bedienungspersonals gebildet wird, die die 1926 stattfindende Arbeitskonferenz zu ersuchen hat, die Frage der Arbeitszeit auf See zu besprechen, und dass diese Kommission ferner anzuweisen ist, einen Arbeitszeitentwurf für alle Seelute auszuarbeiten."

Die gemeinsame Kommission ist aus je drei Vertretern der beiden Seiten gebildet worden.

Keine Uebereinstimmung wurde in der Frage des Kampfes für die Einführung einer internationalen Seemannsordnung erreicht. Die Vertreter der N.S.F.U. und der amerikanischen Seeluteorganisation erklärten, dass sie eine internationale Seemannsordnung nicht für erwünscht erachten. Der Kampf für deren Einführung wird demnach auch in Zukunft durch die I.T.F. und die bei ihr angeschlossenen Organisationen selbständig zu führen sein.

Gründung einer internationalen Organisation von Offizieren der Handelsmarine.

(ITF) In den Tagen von 16. bis 19. Juni hat in Paris eine Zusammenkunft von Organisationsvertretern der Handelsmarineoffiziere aus einer Reihe von Ländern stattgefunden, die zur Errichtung einer internationalen Organisation von Offizieren der Handelsmarine führte. Im ganzen sind der neuen Organisation 20 Verbände beigetreten, die zusammen 33 000 Mitglieder haben. Der offizielle Name ist "Association Internationale des Officiers de la Marine Marchande (International Mercantile Officers Association). Das Sekretariat hat seinen Sitz in Antwerpen.

Der Gründungskongress hat u.a. eine Resolution angenommen, die sich für den Achtstundentag oder die Arbeitswoche von 48 Stunden ausspricht. Dem Sekretariat wurde aufgetragen, die notwendige Propaganda zu treiben, um für die Verwirklichung dieser Forderung eine günstige Atmosphäre zu schaffen. Ausserdem soll das Sekretariat dem nächsten Kongress einen Aktionsplan vorlegen, damit der Achtstundentag in allen Ländern anerkannt wird.

Herabsetzung der Seeleute-Heuern in England

(ITF) In einem Meeting der Seelutegruppe des National Maritime Board, das am 3. Juli in London stattfand, wurde die Zustimmung dazu gegeben, dass die im letzten Jahr bewilligte Zulage zu den Heuern ab 1. August 1925 in Wegfall kommt. Demgemäss wird die Heuer eines Seemanns, der bisher £ 10 bis £ 10 sh. 10 im Monat erhielt, um 1 £ herabgesetzt. Für die andern Gruppen tritt eine Herabsetzung im entsprechenden Verhältnis ein.

### Der Achtstundentag für die Seeleute in Uruguay.

(ITF) Der Uruguayan National Council of Administration hat die Zustimmung zu einem Reglement gegeben, wonach die Arbeitszeit für Seeleute im Küstendienst auf 48 Stunden die Woche festgesetzt und bestimmt wird, dass die Seeleute dieser Kategorie nach sechs Arbeitstagen Anspruch auf einen Ruhetag haben. Es liegt im Belieben des Schiffsherrn, ob dieser Ruhetag zusammenhängend oder in Form von zwei halben Tagen gewährt wird. Auch ist gestattet, dass die Ruhetage alle drei, sechs oder neun Monate akkumuliert werden dadurch, dass an zustehenden Ruhetagen gearbeitet wird. In diesem Fall entsprechen vier Stunden Arbeit einem halben Feiertag. Bei Austritt aus dem Arbeitsverhältnis hat der Seemann Anspruch auf Vergütung der akkumulierten Ruhetage zum normalen Heuersatz.

Schiffsbesatzungen, die 20 Prozent oder mehr vom Bruttogewinn zu den Heuern extra erhalten, fallen nicht unter dieses Reglement.

### Ein neuer Seeleutestreik in Australien.

(ITF) In einer am 13. Juli in Melbourne stattgefundenen Massensammlung der Seeleute wurde beschlossen, ab 14. Juli in den Streik zu treten. Dieser Beschluss ist verursacht durch die Weigerung der Reeder, eine Klausel in die Uebereinkunft aufzunehmen, wonach die Arbeitsbedingungen dieselben sind, wie zur Zeit als die Seeleute-Union noch anerkannt war.

### Eine internationale Zusammenkunft der Reeder in Oslo.

(ITF) In der zweiten Junihälfte trat in Oslo die "Baltic and White Sea Conference" zusammen. Vertreten waren 10 verschiedene Länder, und zwar Amerika, Belgien, Dänemark, England, Finnland, Frankreich, Holland, Norwegen, Schweden und Deutschland. (Im ganzen sind der Konferenz Reeder aus 16 Ländern mit einer Schiffstonnage von 7,362,071 Br.T. angeschlossen).

In dem vorgelegten Bericht wurde hervorgehoben, dass die Notwendigkeit einer Organisation wie der durch die Konferenz dargestellten selten grösser war und dass sich diese ein starkes moralisches Ansehen erworben habe.

Der Präsident Solvesen betonte in einer allgemeinen Rede, dass es notwendig sei, mit allen Kräften die wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu überwinden, und warnte vor Streiks und Aussperrungen, da letztere nicht nur zu grosser Verbitterung führen, sondern auch direkt und indirekt mit wirtschaftlichen Verlusten verbunden seien. Demgemäss empfahl er, danach zu streben, dass auftretende Konflikte in sachlicher Weise gelöst werden, da dies für das Wiederaufleben der Wirtschaft von grosser Bedeutung sei.

In einer Resolution sprach sich die Konferenz gegen die in manchen Ländern erhöhten Hafengelder aus.

Sehr eingehend beschäftigte sich die Konferenz ferner mit den Schiffsfrachten. Der holländische Delegierte stellte hierbei - nachdem verschiedene andere Mitglieder zu der Frage gesprochen hatten - einen Antrag, wodurch alle Reeder dringend ersucht werden, lieber die Schiffe stillzuliegen als sich mit Frachten abzufinden, die keinen Gewinn erwarten lassen. Dieser Antrag wurde von einem norwegischen Reeder unterstützt und hierauf mit allgemeinen Stimmen zum Beschluss erhoben.

Ein anderer Reeder stellte fest, dass die Handelstonnage der Welt den Bedarf um 30% übertrifft, und sprach sich ebenfalls für die Stilllegung von Schiffen aus. Diese aber müsse nach einem bestimmten Plan erfolgen, und zwar sollten die Reeder für die ausser Gebrauch gestellte Tonnage eine gewisse Vergütung erhalten. Diese Vergütung wäre aus einem Fonds zu bestreiten, der dadurch zu bilden ist, dass von den Bruttofrachten der im Verkehr bleibenden Schiffe 1 oder 1½% abzuführen ist. Ein Antrag, der das Exekutivkomitee beauftragt die Möglichkeiten der Durchführung eines solchen Planes zu versuchen, bzw. vorzubereiten, wurde ebenfalls einstimmig angenommen.

Ein weiterer Beschluss betrifft die Forderung des Schiffbaus durch finanzielle Unterstützung der Regierungen, da diese Politik in Anbetracht des bestehenden Ueberflusses an Schiffstonnage den Interessen des internationalen Handels zuwiderläuft,

Die Konferenz sprach sich einmütig gegen Unterstützungen aus.  
Den Schluss der Tagung bildete ein Bankrott.

Die Verhandlungsergebnisse sind geeignet, überall grosse Bounruhigung hervorzurufen. Der Beschluss, Schiffe solange stillzuliegen, als keine Aussicht auf gewinnbringende Frachten vorhanden ist, trifft zunächst und unmittelbar die Secloute und hat zur Folge, dass die unter diesen herrschende Arbeitslosigkeit noch weiter vermehrt wird. Aber die Durchführung der Beschlüsse hätte auch allgemeine schwerwiegende Folgen. Gelingt es die bedeutenden Reedereien zur Beachtung dieses Beschlusses zu bewegen, dann können die Frachten künstlich gesteigert werden. Das wird namentlich dann der Fall sein, wenn der Vorschlag verwirklicht wird, wonach dem Roedern für die ausser Verkehr gestellten Schiffe eine Entschädigung zu gewären ist.

Die Entwicklung des Seeverkehr wichtiger Häfen.

(ITF) Nachstehende Uebersicht ist der vom deutschen statistischen Reichsamt herausgegebenen Zeitschrift "Wirtschaft und Statistik" entnommen.

Seeverkehr wichtiger Häfen im Mittel von Ein- und Ausgang. x/

Häfen.	1913	1923	1924.
	in 1000 NRT.		
Stettin.....	1680	1507	1024
Danzig.....	936	1706	1642
Stockholm 1/ ...	3900	3326	3530
Göteborg 1/ ...		4233	4433
Kopenhagen 2/ ...	4718	4666	4935
Mersey-Häfen....	13313	15007	15517
Southampton.....	5663	8541	9174
London.....	12565	14625	16280
Hamburg.....	13095	14468	14445
Antwerpen 1) 3)	12017	14682	17188
Rotterdam 1)...	12249	11402	15130
Bremen 4).....	3528	4192	4059
Amsterdam.....	2632	4335	4677
Dunkirchen.....	1436	2665	2420
Le Havre 5)....	3502	3821	4132
Cherbourg 5)...	4587	9578	9915
Lissabon.....	7891 6)	5388	5358
Marseille 5)...	8133	8045	8595
Genua.....	5817 7)	7008	7876
Venedig.....	1927 7)	2449	2406 9)
Triest.....	3463	1877	2191
Boston 8).....	2791	2954	2046
New York 8)....	15594	19231	18928
New Orleans 8)..	2977	4601	5192
San Francisco 8)	1428	1936	1365
Montevideo.....	9675	8796	8240
Rosario.....	..	2840	2432
Buenos Aires....	6995	7663	9600 9)
Karachi.....	..	..	2560
Bombay 7).....	1870	1963	1874
Calcutta 7)....	2074	1438	1592
Madras.....	..	1646	1692
Rahgoon.....	..	1240	2892
Shanghai 1) 10)	..	30018	29581
Durban 10).....	3992	4197	3945

x/ Die Angaben liessen nicht immer erkennen, ob es sich um den Gesamtverkehr oder nur um den Auslandverkehr handelte. Wenn möglich wurde nur letzterer eingesetzt.

- 1) Gesamtverkehr.- 2) Einschl. Freihafen.- 3) Umgerchnet auf das deutsche Tonnenmass.- 4) Einschl. Bremerhaven.- 5) Raumegehalt beladener Schiffe.- 6) 1911.- 7) 1912.- 8) Zolldistrikt.- 9) Geschätzt.- 10) Angekommene Tonnage.