



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 14

Amsterdam, 15. Juli 1927

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

EISENBAHNER.

Der Kongress des Englischen Eisenbahner-Verbandes (N.U.R.) (I.T.F.)

Am 4. Juli begann in Carlisle der Jahreskongress des Allgemeinen Englischen Eisenbahner-Verbandes. Die Verhandlungen wurden von dem Verbandsvorsitzenden Dobbie mit einer längeren Rede eröffnet, in der er die seit dem Bergarbeiterstreik in England eingetretene Lage kennzeichnete. Unter anderem stellte Dobbie fest, dass die Eisenbahngesellschaften bei all den in der letzten Zeit geführten Verhandlungen eine vor dem Streik nicht bekannte Unnachgiebigkeit an den Tag legten. Ferner erhob er heftige Anklage gegen die englische Regierung und forderte die Arbeiterklasse auf, deren Gewerkschaftsgesetz zu ignorieren. "Alles Gerede über Wirtschaftsfrieden" erklärte Dobbie in diesem Zusammenhang, "muss von nun an aufhören. Mit dieser Sorte Volk kann es so etwas wie Frieden nicht geben". Unter den von der Regierung vorgenommenen klassenfeindlichen Handlungen führte der Redner auch den Abbruch der Beziehungen zu Russland an.

Nach Annahme einer Resolution, in der der Regierung vorgeworfen wird, dass sie zur Einbringung des Gewerkschaftsgesetzes kein Mandat seitens der Wähler hatte, wurde in geschlossener Sitzung über die Frage beraten, ob die Verbandsstatuten den Bestimmungen des Gewerkschaftsgesetzes angepasst werden sollen. Mit grosser Mehrheit kam, wie der Daily Herald berichtet, ein Beschluss zustande, demzufolge die Exekutive des Verbandes ermächtigt ist, für den Fall, dass der Gesetzentwurf zum Gesetz erhoben wird, die notwendigen Schritte zu unternehmen, um die erforderlich werdenden Aenderungen in den Verbandssatzungen vorzunehmen. Ein in Anlehnung an die Rede des Vorsitzenden Dobbie gestellter Antrag, das Gesetz zu ignorieren, wurde mit 70 gegen 10 Stimmen abgelehnt.

In öffentlicher Sitzung nahm der Kongress hierauf einstimmig folgende Resolution an:

"Der Kongress spricht seine Genugtuung darüber aus, dass es dem Generalsekretär gelungen ist, die Wiedereinstellung von 137 Mitgliedern durchzusetzen, die seitens der Eisenbahngesellschaften in Verbindung mit Zwischenfällen während des Generalstreiks entlassen worden sind; mit Rücksicht auf den ehrlichen Wunsch nach Wiederherstellung harmonischer Beziehungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Personal, der sowohl seitens der Verbandsfunktionäre als seitens der Mitgliedschaft gezeigt worden ist, appelliert der Kongress an die Gesellschaften, zur Erreichung dieses Zieles dadurch beizutragen, dass sie unverzüglich eine allgemeine Amnestie gegenüber den noch nicht wieder eingestellten Leuten durchführen."

Einen grossen Raum nahm bei den Besprechungen die Frage des den Eisenbahnen durch die Entwicklung des Strassentransports entstandenen Wettbewerbs ein. Hierzu wurde folgende Resolution angenommen:

"Der Kongress lenkt die Aufmerksamkeit auf die unfaire Benachteiligung, der die Eisenbahnen ausgesetzt sind durch:

- a) die Abgabenregelung, wodurch die Eisenbahnen, obgleich sie die vollständige Verantwortlichkeit für ihre eigenen Eisenbahnen tragen, zur Leistung hoher Beiträge zu den Kosten der von ihren Konkurrenten benützten Strassen aus ihren Einnahmen gezwungen sind, während diese Konkurrenten eine derartige Abgabe aus ihren Einnahmen nicht zu leisten haben;
- b) die chaotischen Verhältnisse des Strassentransports, wodurch die öffentliche Sicherheit gefährdet werden und schlechte Arbeitsbedingungen entstehen;

und erklärt, dass die Zeit gekommen ist, die bestehenden Anomalien zu beseitigen und eine koordinierte Politik zwischen allen Formen des Transportwesens herbeizuführen, damit ein wirksamerer und wirtschaftlicherer öffentlicher Dienst gesichert wird."

Ferner kam eine Resolution zur Annahme, die von der englischen Regierung die unverzügliche Wiederherstellung der Beziehungen zu Russland fordert.

Schliesslich nahm der Kongress noch Stellung zur Frage der Verschmelzung der drei bestehenden Eisenbahnerverbände und legte seine Auffassungen in dem folgenden Beschluss nieder:

"Der Kongress erinnert mit Befriedigung an die guten Beziehungen, die zwischen den Mitgliedern der drei Eisenbahnerverbände bestehen und spricht den Wunsch aus, dass diese zu einem besseren Verständnis und vollkommenerer Einheit führen mögen; wir bestätigen unsere frühere Erklärung, dass es wichtig ist, dass eine Organisation den vollständigen Schutz der Eisenbahner-Interessen wahrnimmt und demgemäss weist der Kongress ein Komitee an, bestehend aus vier Mitgliedern dieser Jahresversammlung und vier Mitgliedern der Exekutive und den Sekretären, einen Plan zur Erreichung dieses Zieles auszuarbeiten und als ersten Schritt in dieser Richtung eine Konferenz mit dem Eisenbahnkanzlisten-Verband und dem Verband des Lokomotivpersonals zwecks Besprechung der ganzen Frage herbeizuführen".

Der Kongress wurde am 10. Juli mit einer Rede des politischen Verbandssekretärs Thomas geschlossen.

Kongress des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes. (I.T.F.) Am 2. und 3. Juli fand in Bern der IX. Kongress des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes statt. Anwesend waren insgesamt 206 Personen, worunter 152 stimmberechtigte Delegierte. Der weitaus grösste Teil der Verhandlungen galt dem Entwurf eines neuen Beamtengesetzes. Zu diesem Punkt hielt Bratschi ein ausführliches, über alle Einzelheiten orientierendes Referat, in dem er den Delegierten die Zustimmung zu dem Gesetzentwurf empfahl. Nach eingehender Debatte kam eine im Sinne des Referats gehaltene Resolution zur Abstimmung, die die Zustimmung aller stimmberechtigten Delegierten fand. Zu dem Beamtengesetz wird darin u.a. gesagt:

"Vermag der Ausgang der Beratungen (im Parlament) auch nicht restlose Befriedigung auszulösen, so verkennt der Kongress doch keineswegs die Gefahren einer Verwerfung des Gesetzes. Sie bestehen in der nicht ganz von der Hand zu weisenden Möglichkeit eines unbegründeten Lohnabbaus bei der künftigen Festsetzung der Teuerungszulagen, ohne dass bestimmte Anhaltspunkte vorliegen wären, dass in absehbarer Zeit Aussicht bestünde, ein Gesetz zu schaffen, das den Postulaten des Personals in höherem Masse gerecht zu werden vermöchte als das beschlossene. Dazu tritt der Umstand, dass Volk und Personal des jahrelangen Streits überdrüssig sind und dringend eine endliche Regelung des Arbeitsverhältnisses des Bundespersonals verlangen.

Der Kongress beschliesst daher, dem Gesetze zuzustimmen und jeden Versuch, das Gesetz zum Scheitern zu bringen, energisch zu bekämpfen. Die Verwerfung des Gesetzes wäre ein Sieg der Reaktion, dessen verhängnisvolle Folgen für das Personal und die private Arbeiterschaft des Landes unter den obwaltenden Umständen nicht abzusehen wären. Wer dazu nicht beiträgt, handelt daher als Gegner des eidgenössischen Personals und der übrigen Arbeitnehmerschaft."

Der zweite Teil der Resolution beschäftigt sich mit der Frage der Arbeitszeit und hat folgende Fassung:

"Der Kongress begrüsst lebhaft die Ablehnung der Verkoppelung der Arbeitszeit mit dem Beamtengesetz. Er stellt fest, dass die auf Antrag des Bundesrates von der Mehrheit der beiden eidgenössischen Räte beschlossene Motion keinen Bestandteil des Beamtengesetzes darstellt. Ebenso ist durch deren Annahme keine Aenderung im Arbeitsgesetz eingetreten. Der Kongress stellt sich in der Frage der Arbeitszeit ausdrücklich auf den Boden des vom Volke mit grosser Mehrheit angenommenen Gesetzes vom Jahre 1920. Er weist nachdrücklich darauf hin, dass bei den Bundesbahnen keine Notwendigkeit zur Verlängerung der Arbeitszeit besteht und beauftragt die Verbandsleitung, jeden Versuch einer Arbeitszeitverlängerung zu bekämpfen."

Hierauf hielt Bratschi ein Referat über die allgemeine Lage. U.a. kritisierte er darin die Sparmassnahmen beim Personal. Die Generaldirektion halte trotz der Einwendungen des Verbands am Einmannsystem fest. So seien mit dem Fahrplanwechsel am 15. Mai 30 Lokomotiven für einmännige Bedienung in Dienst genommen worden. Auch in den Werkstätten werde eine Verminderung des Personals, namentlich der qualifizierten Arbeiter, angestrebt. In der Wagenreparatur-Abteilung in Olten sei man zur Einführung des laufenden Bandes übergegangen.

Über den Personalabbau machte Bratschi folgende Mitteilungen:

"Seit 1920 sind 5000 Mann abgebaut worden. Weitere 1 900 sollen an die Reihe kommen und zwar will man durch das Einmannsystem 500, in den Werkstätten 500, in verschiedenen Diensten 500, zufolge der Elektrifikation 300 und in der Verwaltung 100 Mann einsparen. Wird die automatische Güterzugbremse eingeführt, was wohl bald geschehen dürfte, so kommen weitere 500 Mann dazu. Die Zahlen mögen übersetzt sein, aber etwas wird geschehen. Und da will man noch die Arbeitszeit verlängern! Unsere Aufgabe besteht darin, Schutzmassnahmen für das Personal zu treffen. Auch die Verwaltung muss die vorübergehenden Nachteile tragen."

Im Verlauf seiner Ausführungen kam Bratschi auch auf die I.T.F. zu sprechen, die er als ein wertvolles Bindeglied bezeichnete. Sowohl mit dem internationalen Sekretariat als mit den angeschlossenen Organisationen fände ein lebhafter Gedankenaustausch statt.

x.

(I.T.F.) Im Jahre 1924 wurde auf Anregung der Interstate Commerce Commission ein aus den Exekutiven der amerikanischen Eisenbahngesellschaften zusammengesetztes Komitee errichtet, das zur Aufgabe hatte, eine Untersuchung darüber vorzunehmen, wie den Eisenbahnern eine stabilere Beschäftigung gesichert werden könnte. Nunmehr hat dieses Komitee seinen Bericht fertiggestellt und dieses der Interstate Commerce Commission unterbreitet. Die Schlussfolgerungen des Berichts haben unter der amerikanischen Eisenbahnerschaft nicht geringes Befremden hervorgerufen, denn man sieht darin den Versuch, auf Umwegen eine Kürzung der Verdienste des Personals herbeizuführen. In seinem entscheidenden Teil sagt der Bericht nämlich:

"Auskünfte, die das Komitee während seiner Untersuchung erreichten, stellen es als wünschenswert hin, zwecks Stabilisierung der Arbeit den Arbeitstag beweglicher zu gestalten als heute. Während eine allgemeine Tendenz zu bestehen scheint, den Achtstundentag in den meisten Fällen anzuerkennen, ist zu Gunsten einer grösseren Elastizität hinsichtlich der Zahl der zu leistenden Arbeitsstunden vieles zu sagen. Wenn der Arbeitstag von acht auf neun und selbst auf zehn Stunden verlängert werden könnte für den Fall grosser geschäftlicher Aktivität, würden die Transportunternehmer in die Lage versetzt werden, eine mehr uniforme Belagschaft während des ganzen Jahres zu beschäftigen und dadurch der Notwendigkeit entoben, bei Rückgang der Geschäfte eine grosse Zahl der Beschäftigten zu entlassen bzw. zu beurlauben."

Um die Tragweite dieser Empfehlung zu begreifen, muss man sich daran erinnern, dass bei den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten

der Arbeitstag alles andere als starr ist. Tatsächlich ist es möglich, in allen Fällen, da die Transportgeschäfte dies erfordern, das Personal im Tage mehr als acht Stunden zu beschäftigen. Allerdings wird die Mehrarbeit in diesen Fällen als Ueberarbeit vergütet, während bei einer elastischeren Gestaltung des Arbeitstages im Sinne des oben erwähnten Komitees diese Sondervergütung wegfallen würde. Die amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften haben nach Bekanntwerden des Komitee-Berichts diesen sofort als einen hinterlistigen Anschlag auf die gegenwärtigen Arbeitsbedingungen bezeichnet und erklärt, dass sie den Vorschlag mit allen Mitteln bekämpfen werden.

TRANSPORTARBEITER.

Neuregelung der Löhne für die Rheinflösser. (I.T.F.) Für die Rheinflösser sind die Löhne und Vergütungen mit Geltung ab 1. Juli 1927 in der folgenden Weise neu geregelt:

Taglohn: 7,03 RM, Zuschlag zum Tagelohn bei Selbstbeköstigung in Holland fl. 9,25 pro Tag und fl. 4,65 für halbe Tage.

Die Kapitánsunterstützung ist ^{auf} 13,40 RM festgesetzt für jede der drei Etappen Mannheim-Koblenz, Koblenz-Köln, Köln-Duisburg, und auf 26,15 M von Duisburg bis Holland.

Die Reisekilometer werden mit 25,75 Pfg. und mit 62 Pfg. für Treibflösse pro Kilometer vergütet.

Rückreisevergütung aus Holland beträgt fl. 11,30, Rückreisevergütung in Deutschland fl. 8,85.

Effektenversicherung: 450.- RM.

Die neue Regelung ist ab 1. Juli in Kraft getreten.

Zusammenballung in den deutschen Rheinschiffahrtsunternehmen.

(I.T.F.) In der Rheinschiffahrt ist, so berichtet "Die Schiffahrt", eine bemerkenswerte Zusammenschlussbewegung eingeleitet. Der Konzern der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft in Köln und die Fendel-Gruppe in Mannheim haben sich zu einer Betriebsgemeinschaft zusammengeschlossen. Die Rheinschiffahrt hat bekanntlich durch das Eindringen fremdländischer Schiffahrtsgesellschaften eine nicht unwesentliche Umwälzung in der Nachkriegszeit erfahren. Herrschte bei den deutschen Schiffahrtsgesellschaften infolge der gezwungenen Abgabe von Schiffsraum an die ehemaligen Kriegsgegner zuerst ein Mangel an Schiffsraum, so stellte sich später ein grosses Ueberangebot an solchem heraus. Die Tarifpolitik der Reichseisenbahn tat ein Ubriges, um die der Rheinschiffahrt überlassenen Gütermengen zu verringern. Es hat sich also in der Rheinschiffahrt eine Uebersetzung der Schiffahrtsgesellschaften und des Schiffsraumes herausgebildet. Dies alles mag den Hauptgrund abgegeben haben, dass es jetzt zwischen den zwei grossen Schiffahrtsgruppen zu einer Vereinbarung gekommen ist. Möglicherweise kann diese Betriebsgemeinschaft, die am 1. Juli in Kraft tritt, zu einer Fusion der beiden grossen Gruppen führen.

Die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft in Köln bildet mit der Mannheimer Lagerhaus A.G. und der Niederrheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Düsseldorf, der Münsterischen Schiffahrts- und Lagerhaus A.G. in Münster, der Rhein- und Seespeditions-gesellschaft, Köln, der Jonens- Rhein- und See-Speditions G.m.b.H. Düsseldorf, einen gemeinsamen Konzern. An ihr ist der preussische Fiskus massgebend beteiligt. Ferner haben Beteiligungen die Deutsche Reichsbahn und die Hamburg-Amerika-Paketschiffahrt Betriebsgemeinschaft mit der Badischen A.G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, der Karlsruher Schiffahrts A.G. und der Rhenus Transportgesellschaft G.m.b.H. geschlossen. Die Fendelgruppe wird auch der Badische Schiffahrtskonzern genannt, weil an ihr der Badische Staat beteiligt ist. Es handelt sich also bei dem Zusammengehen zwischen dem Rhein- und Seeschiffahrtskonzern und Fendel um die grössten Schiffahrtsunternehmen des Rheins. Man beabsichtigt einen gemeinsamen Ladedienst und eine Betriebsrationalisierung der einzelnen Unternehmen auf der Grundlage einer engeren Betriebsgemeinschaft durchzuführen. Durch die gegenseitige Entsendung von Aufsichtsräten hofft man die Verbindung noch enger zu gestalten.

Vorläufige Beilegung des Konflikts bei den Antwerpener Strassenbahnen.

(I.T.F.) Nachdem zunächst am 13. Juni infolge der Intervention des Landwirtschaftsministers zwischen der Strassenbahngesellschaft Ant-

werpen und dem Strassenbahnerverband eine Art Waffenstillstand zustande gekommen war, wurde in einer neuen Zusammenkunft auf Vorschlag desselben Ministers eine vorläufige Vereinbarung auf der folgenden Grundlage erreicht: Erhöhung der Tagelöhne um 50 Centimes ab 1. Mai und um weitere 50 Centimes ab 1. Juni. Dagegen wurde die Frage der Massregelungen offen gelassen, obwohl die Gesellschaft die anfänglich des Dienstes enthobenen Beschäftigten vorläufig wieder beschäftigt. Infolgedessen hat das Personal in allgemeiner Versammlung beschlossen, die endgültige Zustimmung zu dem Vorschlag des Ministers erst dann zu geben, wenn eine definitive und befriedigende Lösung in der Frage der Massregelungen erfolgt ist. Im Augenblick schweben hierüber noch Verhandlungen.

Kommt es zur Annahme des Vorschlags so bedeutet dies, dass die Mindesttagelöhne auf Frs. 37,50 und die Höchstlöhne (nach fünf Dienstjahren) auf Frs. 39,75 pro Tag festgesetzt werden und zwar gelten diese Lohnsätze für einen Preisindex von 781 bis 820 Punkten. Nachdem diese Lohnsätze während drei Monaten in Geltung waren, soll ihre Wirkung auf die Betriebsergebnisse geprüft werden.

Die schwedische Chauffeurorganisation schliesst sich dem Transportarbeiterbund an. (I.T.F.) Eine unter den Mitgliedern der Chauffeurorganisation Schwedens vorgenommene Abstimmung ergab eine Mehrheit zu Gunsten des Anschlusses an den Schwedischen Transportarbeiterverband. Die Chauffeurorganisation wird im November dieses Jahres ihren Kongress abhalten und wenn dieser den Beschluss genehmigt, kommt die Verschmelzung aller Wahrscheinlichkeit nach zustande.

Ein interessantes Experiment (I.T.F.) In der Stadt Vera Cruz -- so berichtet der Mexican News Service -- wird ein interessantes wirtschaftliches Experiment versucht, das ein Beweis für den kollektiven Geist des mexikanischen Arbeiters ist. Vor einigen Monaten sah sich die Strassenbahngesellschaft der Stadt zwecks Behebung eines wachsenden Defizits gezwungen, das Personal erheblich zu vermindern. Die Arbeiter widersetzten sich dieser Personalverminderung und traten in den Streik. Nun hat die Gesellschaft dem Personal angeboten, dass dieses während dreier Monate den Strassenbahnbetrieb auf kooperativer Grundlage durchführt und selbst erprobt, ob die Erreichung besserer Resultate möglich ist. Gleichzeitig hat die Gesellschaft zugesagt, das Experiment über drei Monate hinaus zu verlängern, wenn es sich für die Arbeiter als günstig erweist. Da mit diesem Plan auch eine Herabsetzung der Löhne um annähernd 50 Prozent verbunden war, sprachen sich einige Arbeiter dagegen aus, aber die Mehrheit stimmte zu Gunsten des Versuchs und sobald die Zustimmung der zuständigen Regierungsbehörde vorliegt, wird das Experiment zur Durchführung gelangen.

S E E L E U F E .

Stand der Arbeitslosigkeit unter den deutschen Seeleuten. (I.T.F.) Obwohl während des Monats Mai der Beschäftigungsgrad in der deutschen Seeschifffahrt erheblich gestiegen ist, waren dem Reichsarbeitsblatt zufolge Ende Mai noch 7 676 Arbeitssuchende seemannischer Berufe in Deutschland vorhanden, die sich wie folgt auf die einzelnen Küstengebiete und Berufe verteilten:

<u>Gebiet</u>	<u>Insgesamt</u>	<u>Deckpersonal</u>	<u>Maschinisten und Heizer</u>	<u>Sonstiges Schiffspers.</u>
Nordseegebiet	6057	2996	1126	1935
davon:				
Hamburg-Altona	4471	1984	575	1912
Bremen-Bremerhaven	620	356	264	-
Ostseegebiet	1619	921	624	74
Gesamtes Norddeutsches Küstengebiet	7676	3917	1750	2009

Bemerkung: Unter dem Deckpersonal sind Kapitäne, Offiziere und Steuerleute, unter Maschinisten und Heizer sind Ingenieure, und unter "Sonstiges Schiffspersonal" sind das Wirtschafts-Bedienungspersonal und Handwerker einbegriffen.

Ein neuer Kollektivvertrag der dänischen Schiffsheizer. (I.T.F.) Anfang dieses Jahres hatte der Dänische Heizerverband den Kollektivvertrag gekündigt und eine Erhöhung der Heuern gefordert. Nachdem wiederholte Verhandlungen gescheitert waren, kam ein neuer Vertragsentwurf zustande, der die bisher geltenden Heuersätze so gut wie unverändert liess. Ein unter den Mitgliedern hierüber vorgenes Referendum ergab zunächst Ablehnung des Entwurfs mit 400 gegen 300 Stimmen. Hierauf erklärte der Schiedsrichter diese Abstimmung für ungültig mit dem Hinweis, dass die Zahl der abgegebenen Stimmen nicht die vorgeschriebene Höhe erreichte. Infolgedessen schrieb der Verband ein neues Referendum aus mit dem Ergebnis, dass 790 Stimmen für, 164 Stimmen gegen den Entwurf abgegeben wurden. Der neue Entwurf wurde damit als angenommen. Die Heuern betragen demzufolge:

für Donkeyman, Storekeeper usw.	Kr. 184 .-	in Monat
" Heizer und Motorleute	" 167,20	" "
" Trimmer über 22 Jahr	" 111,20	" "
" Trimmer unter 22 Jahr	" 90,30	" "

In dem neuen Kollektivvertrag ist bestimmt, dass sich die Bemannung selbst mit Bettzeug versehen muss. Die Vergütung hierfür beträgt 10 Kr. pro Kopf und Monat.

Der neue Tarifvertrag hat eine Laufzeit von zwei Jahren und erlischt am 1. April 1929.

Der Konflikt bei der Holland-Amerika-Linie. (I.T.F.) Der Konflikt bei der Holland-Amerika-Linie ist durch Verhandlungen, die der Zentrale Transportarbeiterbund mit der Schiffahrtsvereinigung Holland-Süd geführt hat, auf folgender Grundlage beigelegt worden: die Holland-Amerika-Linie verpflichtet sich, denjenigen Leuten, die im Jahre 300 Reisetage mit guter Führung vollbringen, in den zwischen Ankunft und Abreise liegenden Tagen Nebenarbeit zu sichern.

Bekanntlich war der Konflikt dadurch entstanden, dass die Gesellschaft entgegen der bisherigen Regel keine Vergütung für die zwischen An- und Abmusterung liegenden Tage bezahlen wollte. Infolgedessen hatte das Heizraumpersonal des Schiffes "Rotterdam" bei dessen letzten Ausfahrt nicht gemustert, was die Gesellschaft mit der Anmusterung von Chinesen beantwortete. Mit diesen hat die Gesellschaft viele Widerwärtigkeiten erlebt. Bei Ankunft des Schiffes ^{in Amerika} erzwang sich die Mehrheit der Chinesen mit Gewalt Zugang zum Land, wobei es zu einem regelrechten Gefecht zunächst mit der Wachmannschaft des Schiffes und schliesslich mit der amerikanischen Polizei kam. Diese verhaftete insgesamt 43 Chinesen, während 7 entkamen, aber nicht auf das Schiff zurückkehrten. Nur 35 blieben von der 85-köpfigen chinesischen Bemannung an Bord und nahmen gegen den Kapitän eine derart feindselige Haltung ein, dass dieser sich durch amerikanische Polizisten sowohl während des Aufenthaltes in Amerika als während der Rückreise beschützen lassen musste. Während der Reise selbst durften die Chinesen keine Schiffsarbeit verrichten, sodass der Kapitän in Amerika gezwungen war, weisse Mannschaften anzumustern, was aber nur dadurch gelang, dass den Heizern und Trimmern für die siebentägige Reise eine Heuer von 100 Dollar und kostenfreie Rückbeförderung in das Geburtsland zugesagt wurde. Der Versuch mit chinesischer Bemannung kam der Holland-Amerika-Linie somit ziemlich teuer zu stehen.

Beendigung des Streiks der Fischer in der Bretagne. (I.T.F.) Die Fischer der Bretagne haben die Arbeit am 11. Juli wieder aufgenommen auf Grund eines Vorschlags des französischen Ministers Tardieux, in dem der Mindestpreis für Sardinen auf 450 Franken pro 100 Kilo festgesetzt wird. Der bisherige Mindestpreis war 600 Franken. Die Unternehmer hatten diesen auf 300 Franken herabsetzen wollen.