



PRESSEBERICHT

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

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,
SOWIE IN ESPERANTO

Nr. 20

Amsterdam, den

25. September 1933

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

Rassen- und marxistenreine Verkehrsbetriebe. (ITF) Im Dritten Reich ist man eifrig bemüht, das Erwerbslosenproblem zu lösen....für die Hitler-Anhänger natürlich! Man geht dabei mit verblüffender Einfachheit zu Werke. Alle Marxisten und Nicht-Arier werden höflich ersucht, ihre Plätze Nazis abzutreten. In Wirklichkeit sieht das Ersuchen um Mitarbeit folgendermassen aus: Bei der Berliner Verkehrsgesellschaft werden allen Strassenbahnern, Arbeitern und Angestellten Fragebogen ausgehändigt. Sie brauchen nur auszufüllen, welches ihre Religions- und Rassenzugehörigkeit ist und was für eine politische Vergangenheit sie haben. Dann ist die Sache in Ordnung und bekommen die drängenden Nazis ein Pöstchen zugewiesen. Wie diskret man bei diesen Fragebogen verfährt ist daraus ersichtlich, dass über die Teilnahme am Streik bei der B.V.G., der in der "marxistischen Zeit" unter Führung der N.S.B.O. und Kommunisten stand, tiefes Stillschweigen bewahrt wird. Dieses Zusammengehen von Marxisten und Nazis ist anscheinend nicht als politische Vergangenheit aufzufassen, denn es wäre eine allzugrosse Blamage für die Nazis.

Die wunderbare Technik der Reichsbahn im Dienste des Chauvinismus und der Verdummung der Massen. (ITF) Die Reichsbahn ist nationalsozialistisch geworden. Das ist recht gut verständlich. In allen Teilen des Reiches zeigt das Gewaltregime, wie alle Emporkömmlinge, seine Eitelkeit. "In diesem Sommer", so schreibt "Die Reichsbahn", das amtliche Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahngesellschaft, "haben die Parteitage, Versammlungen und Feste der Reichsbahn Gelegenheit zu Leistungen gegeben, wie sie seit den Jahren des Weltkrieges nicht mehr wieder vorgekommen sind."

Mit einem deutlicheren Jagdruf kann man die Jagdhunde wahrhaftig nicht mehr anfeuern und mobilisieren.

Jede derartige Mobilmachung in einer Zeit wie der unsrigen, wo jeder Aberglaube ausgerottet ist, beginnt mit einer Segnung der Waffen; die Mobilisierung der deutschen Jagdhunde hat im Juli mit der Ausstellung des Heiligen Rockes in Trier begonnen. Diese Reliquie hat den Durst der Massen nach Wundern, den Hitler entschieden nicht vollständig stillen können, ein bisschen befriedigt.

Beim Stuttgarter Turnfest sind die Muskeln mobilisiert worden. In Leipzig machte man einen Teil der Partei mobil, in Breslau marschierte die "Arbeitsfront" auf und in Dortmund hielten die Sturmtruppen Parade ab. Indem man die Leute so zur Kriegsbereitschaft gesetzt hatte, wurde die allgemeine Mobilmachung von Nürnberg in die Wege geleitet, die, um mit den Worten der Generaldirektion der Reichsbahn zu reden, in 2-3 Tagen an Umfang die Mobilmachung des Jahres 1870 übertroffen hat.

So stellen die Massentransporte im Juli, August und September d. J. für die deutsche Reichsbahn die beste Generalprobe vor dem "nächsten, aber letzten Kriege" dar. Die nachstehenden Zahlen, Auszüge aus amtlichen Statistiken, beweisen, dass Deutschland über einen Eisenbahnapparat verfügt, der ausgezeichnet funktioniert und in der Lage ist, in kürzester Zeit die grössten Menschenmassen zu transportieren.

Zahl der Sonderzüge

Ausstellung des Heiligen Rockes in Trier	1100	(in 7 Wochen)
Deutsches Turnfest in Stuttgart	241	(in 5 Tagen)
Gautag der NSDAP in Leipzig	220	
NSBO-Aufmarsch in Breslau	129	
SA-Aufmarsch in Dortmund	102	
Reichsparteitag der NSDAP in Nürnberg	621	(in 5 Tagen)

Der Nürnberger Bahnhof bewältigte neben dem gewöhnlichen Ein- und Ausgang von 470 Zügen täglich in einem Zeitraum von 5 Tagen 621 Sonderzüge, die 325 000 Zugkilometer zurücklegten, von 300 Lokomotiven gezogen, und von 2 000 Lokführern, Heizern und sonstigem Zugpersonal bedient wurden.

Um ein genaueres Bild über die Leistungen der Reichsbahn zu geben, sei daran erinnert, dass die Gesamtzahl der Überplanmäßigen Züge, die im Juli d. J. gefahren wurden, 8072 betrug. Im Juni verkehrten allein an den Pfingsttagen 7466 Sonderzüge.

Heute haben die deutschen Munitionsfabriken, die chemischen Werke, Uniformfabriken Hochbetrieb. Strategische Strassen werden gebaut, die Motorisierung der Sturmtruppen wird eifrig betrieben, der Generalstab der Reichswehr wird einer gründlichen Reorganisation unterzogen.

In der Erwartung, dass das Reich bereit ist, steht auch die Reichsbahn bereit!

Geld stinkt nicht. (ITF) Behauptet wird, der Herr Baron Eduard von Rothschild, Mitglied des Verwaltungsrats der Banque de France, Vorsitzender des Verwaltungsrats der französischen Nordbahngesellschaft, Verwalter von etc. etc. habe vor kurzem in Deutschland eine Bestellung im Werte von 11 Millionen Mark auf Lieferung von Eisenbahnschienen für die Nordbahnen aufgegeben.

Herr Baron, die Arbeiter und ihre Glaubensgenossen richten an Sie die Frage: Werden Sie kompromittieren? Erschallte für Sie der Ruf Jaurès': Nicht Sie, oder nicht das!

(Wir erinnern unsere Leser daran, dass es ein internationales Kartell der Schienenhersteller gibt, das in engster Beziehung zu dem Forges-Komitee steht. Kein Arbeiter hat vergessen, dass das Forges-Komitee im Weltkriege in ständiger Fühlungnahme mit Krupp von Bohlen geblieben ist. Man kann sich nun eine ungefähre Vorstellung von der Moral dieser Leute machen.)

Wiedervereinigung der argentinischen Eisenbahner. (ITF) Vor einigen Jahren führte ein Grenzstreit zwischen den beiden argentinischen Eisenbahnerverbänden -- La Fraternidad, die Organisation der Lokomotivführer und Union Ferroviaria, diejenige der übrigen Eisenbahnerkategorien -- zu einer Spaltung der Föderation, welche beide Verbände bildeten. Seit jener Zeit waren die Beziehungen zueinander stets etwas gespannt. In den jährlichen Generalversammlungen der Organisationen, welche dieses Jahr im Mai und im Juni stattfanden, machte sich eine starke Tendenz zu einer Wiedervereinigung geltend. Die Folge davon war, dass die beiden Vorstände am 9. August zu einer Sitzung zusammentraten und einmütig beschlossen, dass die Organisationen wieder miteinander zusammenarbeiten sollten. Es wurde ein Ausschuss von je 3 Mitgliedern jedes Vorstandes gebildet zu dem Zwecke, einen Entwurf auszuarbeiten, welcher geeignet ist, die Grundlage zur Wiedervereinigung der Verbände zu bilden. Der Beschluss hatte weiter zur Folge, dass La Fraternidad ihre Aufnahme beim Gewerkschaftsbund beantragt hat, dem die Union Ferroviaria bereits angehört.

Wir gratulieren beiden Organisationen zu ihrem Beschlusse, der nicht nur für sie selbst sondern für die argentinische und damit die internationale Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen eine Quelle der Kraft und Stärke sein wird.

EISENBÄHNER

Die reaktionäre schweizerische Bundesregierung missachtet den Willen des Volkes. (ITF) Am 28. Mai d. J. hat sich das Schweizervolk mit übergrosser Mehrheit gegen den Gehaltsabbau bei den Beamten ausgesprochen. Die Regierung hält sich aber dennoch nicht für geschlagen. Entgegen dem vom Volke zum Ausdruck gebrachten Willen hat sie nun einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, der eine Kürzung der Beamtengehälter um 7% vorsieht. Bereitet sich der Bundesrat der "ältesten der Demokratien" für eine Diktatur vor? An den schweizerischen Arbeitern ist es nun, dies mit einem NEIN zu beantworten!

Weiterer Personalabbau in Grossbritannien. (ITF) Die Einschränkung des Personals bei den englischen Eisenbahnen nimmt stets grösseren Umfang an. Nach den jüngsten, vom Verkehrsministerium veröffentlichten Zahlen über den Zeitraum vom März 1932 bis März 1933 ist die Zahl der Eisenbahnbediensteten von 597.971 auf 561.300, d. i. um 5,3%, zurückgegangen. Folgende Zahlen zeigen den Rückgang in einzelnen Dienstgruppen in der gleichen Periode:

Lokomotivpersonal	3 403
Schaffner	1 422
Bedienstete im Signalwesen	762
Streckenarbeiter	3 125
Personal beim Güterverkehr	3 154
Werkstättenarbeiter	9 789

Die Reorganisation des russischen Eisenbahnwesens. (ITF) Bei einer Untersuchung in der Sowjetrepublik hat sich herausgestellt, dass die russischen Eisenbahnen durch bürokratische Methoden verwaltet werden. Zwei Drittel der tüchtigsten Techniker und Ingenieure sassen in den Kanzleien, während nur ein Drittel auf den Bahnhöfen, Werkstätten und auf der Linie arbeitete. Die besten Ingenieure waren durch die Papiermassen, in denen sie steckten, geradezu gelähmt. Die Disziplin, welche sehr viel zu wünschen übrig liess, wurde durch energische Massnahmen wiederhergestellt. Ferner wurde eine Normierung der Arbeit vorgenommen. Die Löhne und Gehälter erfuhren eine Erhöhung. Nachstehend einige Beispiele hierfür:

	Monatslöhne (in Rubel)	
	früher	jetzt
Oberschaffner (Personenverkehr) 1)	145	200/250
Oberschaffner (Güterverkehr) 1)	135	160/180
Leiter eines Hauptdepots (1. Kl.)	450/550	600/700
Leiter eines Hauptdepots (2. Kl.)	410/500	500/600
Stationsvorsteher (1. Kl.)	450/550	600/700
Direktor einer Reparaturwerkstätte (1. Kl.)	540/660	600/700
Werkstättenmeister	280/360	400/500

1) Die Oberschaffner erhalten bei musterhafter Arbeit eine Prämie in Höhe eines Monatslohnes.

Lohnherabsetzung in Argentinien. (ITF) Nach einer Verständigung mit dem Personal sind die Löhne der Bediensteten bei der Argentinischen Zentraleisenbahn herabgesetzt worden. Das Personal im Waggon- und Wagendienst (Unterhaltung, Reparatur), im Lokomotivdienst (ausser dem Personal für die Unterhaltung und Ausbesserung des Materials gehören auch die Lokführer und Heizer zu dieser Dienstgruppe) und im Streckendienst erleidet eine Lohneinbusse von 2 Arbeitstagen monatlich. Die Lohnverminderung beim übrigen Personal wird monatlich ebenfalls 2 Arbeitstage ausmachen, wenn die Jahreseinnahmen des Unternehmens die Summe von 96 Millionen Pesos unterschreiten, 1 1/2 Tage, wenn diese mehr als 96 Millionen betragen, jedoch nicht über 106 Millionen hinausgehen, und 1 Tag, wenn die Einnahmen 106 Millionen Pesos übersteigen, ohne aber 116 Millionen erreicht zu haben.

Rückgang der Arbeitslosigkeit im Eisenbahnbetrieb der Vereinigten Staaten. (ITF) Seit einiger Zeit ist bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten eine Verminderung der Arbeitslosigkeit festzustellen. Im Juni d. J. betrug die Zahl der beschäftigten Eisenbahner 957.532,

d. s. 19.126 mehr als im Mai. Vom Mai bis Juni ist die von den Bahnen ausgezahlte Lohnsumme von \$ 113.505.929 auf \$ 115.433.189 gestiegen. Wie die "New York Central Railroad" bekanntgibt wird die Zahl der beschäftigten Werkstättenarbeiter im September 5% grösser sein als im August und um 29% grösser als im Juli.

Ein Eisenbahnmagnat in den Vereinigten Staaten spricht sich gegen die gelben Workvereine aus. (ITF) In einer zu Los Angeles abgehaltenen Versammlung sprach sich D.W. Pontius, Vorsitzender der Pacific Electric Railway gegen die "Company Unions" (von den Unternehmern eingesetzte gelbe Gewerkschaften) aus. "Lange", so führte er aus, "ging die Pacific Electric Railway darauf aus, die Arbeiter an ihrer gewerkschaftlichen Organisierung zu hindern. Von nun ab wird dies nicht mehr unsere Taktik sein. Alle zwischen unserer Gesellschaft und den Angestellten geschlossenen Verträge, welche den Zweck hatten, sie von den Gewerkschaften fernzuhalten, werden für null und nichtig erklärt."

Dieses Beispiel wird den andern Eisenbahnunternehmen zur Nachahmung empfohlen!

Auch in Österreich nistet sich die Autarkie ein. (ITF) Die Österreichischen Bundesbahnen haben eine Dienstanweisung herausgegeben, worin sie den Eisenbahnern bekanntgibt, dass sie, wenn sie gelegentlich ihres Erholungsurlaubes den Dienort verlassen wollen, sie dazu von der Direktion eine Bewilligung einzuholen haben; will der Betreffende eine Urlaubsreise in das Ausland unternehmen, so wird dies nur in gewissen Fällen (Kuraufenthalt, Besuch naher Verwandter u. dgl.) zugestanden. Mit andern Worten: den meisten österreichischen Eisenbahnern ist es einfach verboten, ihren Urlaub im Auslande zu verbringen.

Österreich ist ein Land mit Fremdenverkehr, seine Eisenbahnen können sich zum grossen Teile nur durch den Fremdenverkehr halten. Würden die andern ausländischen Eisenbahngesellschaften derartige Massnahmen treffen, so würde dadurch dem österreichischen Hotelgewerbe (eines der wichtigsten des Landes) ein schwerer Schlag versetzt werden, weil zahlreiche ausländische Eisenbahner mitsamt ihren Familien Österreich als Ferienaufenthalt wählen.

Die Achtung vor der Hierarchie bei den italienischen Staatsbahnen. (ITF) Einer den italienischen Staatsbahnen in der "Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" -- redigiert von der heute nationalsozialistischen Reichsbahn-Direktion -- gewidmeten Studie entnehmen wir folgende charakteristische Bemerkung über die Arbeitspolitik unter dem faschistischen Gewaltregime: "Die neuen Gehaltstabellen führten unter anderem auch den Abstand zwischen den niederen und höheren Gruppen wieder ein, wie er vor dem Kriege bestanden hatte, wodurch die Dienstgewalt und das Ansehen der leitenden Oberbeamten wiederhergestellt wurde."

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Arbeitnehmervertretung im Londoner Verkehrsbeirat. (I.T.F.) Auf Grund des vor kurzem in Kraft gesetzten "London Passenger Transport Act" (Gesetz betr. den Londoner Personenverkehr), das die verschiedenen Londoner Personenverkehrsbetriebe unter die Verwaltung des "London Passenger Transport Board" (Londoner Personenverkehrs-Amt) brachte, wurde nun die Zusammensetzung des "London Traffic Advisory Committee" (Londoner Verkehrsbeirat) bekanntgegeben. U. a. ist es Aufgabe dieses Beirats, dem Verkehrsminister beratend zur Seite zu stehen und dem "London Passenger Transport Board" über alle das Londoner Verkehrswesen betreffenden Angelegenheiten Vorschläge zu unterbreiten.

Dieser Beirat setzt sich aus 40 Mitgliedern zusammen, die aus den verschiedensten, am Londoner Verkehr interessierten Kreisen herangezogen wurden. Die Arbeitnehmer sind durch 5 Gewerkschaftsdelegierte vertreten, u.z. durch: H. E. Clay (Transportarbeiter), J. Marchbank (Eisenbahner), J. Rowan (Elektrotechniker), A.G. Walkden (Eisenbahngestellte) und F. G. Witcher (Transportarbeiter).

Weitere Entlassungen und Lohnherabsetzung für die holländischen Strassenbahner. (I.T.F.) Der zunehmende Verkehrsrückgang veranlasst die niederländischen Strassenbahngesellschaften, in stets grösseren Masse Entlassungen und Lohnverminderungen vorzunehmen, um einem gänzlichen Bankrott vorzubeugen. Bei einer Strassenbahngesellschaft die ihren Sitz in Lecwarden hat, sollen ab 11. Oktober d. J. 94 Bedienstete entlassen und gleichzeitig 98 Beamte und Angestellte degradiert werden. Bei der Dedenswaartsche Tramwegmaatschappij, wo kürzlich eine 25%ige Lohnherabsetzung durchgeführt wurde, spricht man jetzt von Personalabbau. Auch die Westlandsche Steontram-Maatschappij (Westlandsche Dampfstrassenbahng-Gesellschaft), welche im Mai 1932 noch einen Betriebsüberschuss von fl. 17.000.--, im Mai 1933 dagegen einen Verlust von fl. 11.000. verbuchte, beabsichtigt generellen Lohnabbau durchzuführen.

Erfolgreicher Abwehrkampf der Hafnarbeiter von Saint-Nazaire (Frankreich) gegen eine Lohnherabsetzung. (I.T.F.) Unter Führung der der I.T.F. angeschlossenen Hafnarbeiter-Organisation ist es den Hafnarbeitern von Saint-Nazaire Anfang September gelungen, einen Anschlag auf ihre Löhne -- es sollte eine 4%ige Kürzung aufgelegt werden -- vorläufig abzuwehren. Der jetzt gültige Mindesttaglohn von Fr. 40.-- bleibt bis 31. Oktober d. J. in Kraft; bis zu diesem Zeitpunkte sollen Besprechungen über eine neue Lohnregelung stattgefunden haben.

Lohnherabsetzung im Dünkirchener Hafenbetrieb. (I.T.F.) Mit Wirkung ab 11. September sind die Löhne der Hafnarbeiter Dünkirehens um Fr. 2.-- täglich herabgesetzt worden. Der Mindesttaglohnsatz beträgt nun Fr. 36.--. Der Angriff der Arbeitgeber kam nicht unerwartet. Schon in Juni d. J. hatten sie eine Herabsetzung der Löhne um Fr. 2,50 durchführen wollen. Da sie schon ab 22. Juli d. J. einen Lohnabbau von Fr. 0,50 erzwungen hatten, konnten sie schliesslich, wenn auch in zwei Etappen, ihr Lohnabbauprogramm verwirklichen.

Die Abwehrmethode der Hafnarbeiter ist etwas ungewohnt. Da es recht unwahrscheinlich ist, dass sie bei einem Streik Erfolg haben werden, leisten sie seit einiger Zeit passive Resistenz. Sie verzögern soweit möglich den Gang der Arbeit und weigern sich, Ueberarbeit zu verrichten. Die Arbeiter, welche Stücklohn erhalten, haben sich verpflichtet, die Arbeit ruhen zu lassen, sobald sie den Mindestlohn der im Taglohn arbeitenden Beschäftigten erreicht haben.

Bekanntlich steht die gewerkschaftliche Organisation der Dünkirchener Hafnarbeiter unter Führung der kommunistisch gesinnten Hafnarbeiter-Föderation.

SEELEUTE.

Die neuen Heuersätze der finnischen Seeleute. (I.T.F.) Nachstehend die Heuersätze, wie sie nunmehr für die finnischen Seeleute Gültigkeit haben: (A gilt für die Seeleute mit einer Fahrzeit von weniger als 3 Jahren auf dem gleichen Schiffe oder beim gleichen Reederei, B für die übrigen Mitglieder der Besatzung).

	<u>A.</u>	<u>B</u>
Zimmermann	1 070 Mk	1 175 Mk
Bootsmann	1 000 "	1 170 "
Matrose	825 "	965 "
Matrose (unter dem Heuersatz)	650 "	765 "
Jungmann	400 "	-- "
Hilfsskesselwärter	1 015 "	1 100 "
Schmierer	880 "	910 "
Heizer mit Patent	850 "	990 "
Heizer ohne Patent	725 "	840 "
Trimmer	660 "	700 "

Bekanntlich haben sich ^{die} skandinavischen Organisationen das Recht vorbehalten, die finnischen Schiffe zu boykottieren, welche die früheren Besatzungen nicht wieder anheuern, sondern mit Streikbrechern fahren, die während des Streiks angemustert worden waren. Der finnische Seemannsverband hofft, dass die Kameraden im Auslande den Streikbrechern die ihnen gebührende Behand-

sich
 lung zuteil werden lassen. Damit sich die Mitglieder, welche/am
 Streik beteiligten und sich solidarisch verhielten, sich gegebenen-
 falls als regelrechte Gewerkschaftsmitglieder legitimieren können,
 gibt der Verband die sog. Streikkarte heraus. Alle der Organisa-
 tion treu gebliebenen Seeleute erhalten vom Verband eine solche
 Karte; der Inhaber eines solchen Ausweises ist also als ein
 wahrer und treuer Kamerad zu behandeln.

Ende des lettländischen Seemannstreiks. (I.T.F.) Einer telegra-
 phischen Nachricht aus Lottland zufolge wurde der Streik der lott-
 ländischen Seeleute, der Anfang Juli erklärt wurde, am 4. Septem-
 ber eingestellt. Die Parteien einigten sich auf folgender Grund-
 lage:

- 1.) Ab 1. August d. J. werden die Löhne der Seeleute um 10-15%
 erhöht;
- 2.) Die Vorpfluggnormen werden umgearbeitet;
- 3.) Die Löhne werden zum jeweiligen Kurse ausbezahlt;
- 4.) Die während des Streiks entlassenen Seeleute werden nach
 Möglichkeit in die vakanten Stellen zurückgenommen.

Diese Vereinbarung kann angesichts der Verhältnisse in der
 lettländischen Seemannsbewegung als ein ziemlich guter Ausweg
 aus der nicht beneidenswerten Lage angesehen werden. Nach Mit-
 teilung der lettländischen Gewerkschaftszentrale wurde der Streik
 von den Kommunisten vorzeitig provoziert, sodass es zu einer Spal-
 tung zwischen dem Seemannsverband und dem Verein der Schiffs-
 mechaniker kam. Letzterer lehnte es ab, sich dem unvorbereiteten
 Streik anzuschließen; er ging ins Lager der Gegner über und
 führte den Kampf gegen den Streik. Der Verband wollte erst
 später den Streik proklamieren. Diese Spaltung wussten die
 Reeder geschickt auszunützen. Sie schlossen mit den gelben
 Verbänden einen Vertrag, der eine 10 - 15%ige Lohnaufbesserung
 vorsah. Durch diese Massnahmen der Reeder, der gelben Verbände
 und der Mechaniker-Organisation wurde die Streikaktion voll-
 ständig lahmgelegt. Vielfach wurden die sich dem Streik an-
 schliessenden Seeleute kurzerhand entlassen und an ihrer Stelle
 Streikbrecher angeworben. Selbst in den russischen Häfen fehlte
 es nicht an Streikbrechern.

In dem Berichte, der uns aus Lottland zuging, heisst es
 u.a.: "Da die Kommunisten im Streikkomitee die Mehrheit hatten,
 war es unmöglich, mit ihnen darüber zu diskutieren, wie wir uns
 aus der Situation retten könnten. Sie nahmen den Kurs zur "Welt-
 revolution" und lehnten alle unsere Anträge ab, wobei sie unsere
 Vertreter und die I.T.F. beschimpften. Ausserdem beglückten sie
 uns reichlich mit den Resolutionen der Roten Gewerkschafts-Inter-
 nationale und der kommunistischen Internationale der Seeleute und
 Hafnarbeiter, Versammlungen, die wir einberiefen, versuchten sie
 in allgemeine Schlägereien zu verwandeln. Nach einer Versammlung
 haben ihre betrunkenen Anhänger den Vertreter unseres Seelute-
 verbandes, Gen. Flintmanis, schwer geschlagen.

Hätten unsere Organisationen die Fortsetzung dieses Konflik-
 tes in dieser Richtung zugelassen, so würden die Seeleute ein
 noch nicht dagewesenen Krach erlebt haben. Die Kommunisten
 schädigten sich aber durch diese unvernünftigen Handlungen selbst,
 denn in der letzten Versammlung wurde ihr Führer Gulbis nicht
 mehr zugelassen. Diese Versammlung beauftragte den Seelutever-
 band, gemeinsam mit der Gewerkschaftszentrale Verhandlungen mit
 den Reedern aufzunehmen; diese Verhandlungen führten dann, nach-
 dem sich auch der Wohlfahrtsminister daran beteiligt hatte, zur
 Unterzeichnung eines Vertrages.

Der schwerste Verlust bei diesem Streik ist der Umstand,
 dass ein Teil der Streikteilnehmer nicht mehr an den alten
 Arbeitsplatz zurückkehren kann. Von ca. 200 Entlassenen hoffen
 wir, 2/3 unterzubringen. Bessere Bedingungen konnten wir nicht
 erzielen, weil die Reeder selbst auf den von der Regierung aus-
 geübten Druck hin keine ihrer Forderungen aufgaben.

Dieser Streik war eine traurige Demonstration der Kampfes-
 taktik der kommunistischen Gewerkschaften. Selbstverständlich
 worden sie nun wieder mit der Beschuldigung konfrontiert, dass der

90

Vortrag ein neuer "Vorrat" sei. Doch wir stellten die Interessen der Seeleute über die Demagogie der Kommunisten und unterschrieben den Vertrag. Zum Schluss sprechen wir der I.T.F. im Namen des Seeloutoverbandes und des Zentralbüros der Gewerkschaften Lettlands für die kameradschaftliche Hilfe und Unterstützung unsern herzlichsten Dank aus!

Unsere Beilagen:

Dieser Nummer liegen bei:

eine Sonderbeilage für die Luftfahrt;
eine Sonderbeilage für die Eisenbahner;
eine Sonderbeilage für die Hafenarbeiter.

Diese Beilagen werden wie gewöhnlich nur den angeschlossenen Organisationen und den Schriftleitern ihrer Zeitungen geschickt.