



PRESSEBERICHT

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

No. 26.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER, ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE SOWIE IN ESPERANTO Amsterdam, den 30. Dezember 1933

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

WER GEGEN HITLER IST, IST STRAFBAR

Ein deutsches Gesetz droht auch den ausserhalb Deutschlands sich aufhaltenden Ausländern.

(ITF) Die nationalsozialistische Regierung Deutschlands, die sich als Retter der Zivilisation der vom Marxismus und Judentum bedrohten Welt aufspielt, ist auf eine ihr recht unangenehme Tatsache gestossen. Sie hat nämlich davon erfahren, dass man im Auslande nicht so "freiwillig" wie im eigenen Lande bereit ist, ihre Taten zu verherrlichen und ihren Mitgliedern, vor allem ihrem "Führer" Weihrauch zustreuen. Das nun ist unerhört und darf, soweit es sich in abfälligen Urteilen äussert, natürlich nicht geduldet werden. Was aber dagegen tun? Ein Propagandaministerium für das Ausland kann nun eben einmal keine so wirkungsvolle Aktivität entfalten als diese in der ganzen Welt einzig dastehende Einrichtung in Deutschland selber vermag. Das erwähnte Ministerium würde jedoch selbst in Deutschland weniger Erfolg ernten, wenn es nicht durch eine Justiz ergänzt würde, die es versteht, ungefügigen Geistern "Vernunft" beizubringen.

Sich dessen bewusst, was die ganze "zivilisierte" Welt ihr schuldig ist, hat die deutsche nationalsozialistische Regierung die Lösung darin gesucht, dass sie ihre im Inlande so bewährte Justiz auch über die Reichsgrenzen hinaus ausdehnen will. In einer Denkschrift über das kommende nationalsozialistische Strafrecht hat der Preussische Justizminister Kerrl angekündigt, dass man gegen jedermann, gleichgültig, ob er deutscher Staatsangehöriger ist oder nicht und gleichgültig, ob er sich auf deutschem Boden befindet oder nicht, vorgehen werde, wenn er sich gegen die deutschen Interessen vergangen hat. In dieser Ankündigung einer für die ganze Welt gültigen Strafgesetzgebung heisst es wörtlich:

"Die Strafgesetze des Deutschen Reichs gelten, unabhängig von den Gesetzen des Tatortes, auch für Taten, die im Ausland begangen werden, sofern Strafgesetze verletzt sind, die zum Schutze des deutschen Volkes und Staates erlassen sind, soweit sich nicht aus dem Sinn des Gesetzes etwas anderes ergibt. Das Schutzprinzip bedingt die Ausdehnung des Geltungsbereiches auf alle Taten, die sich gegen das deutsche Volk und seinen Staat richten, auch wenn sie im Ausland begangen sind, und ungeachtet dessen, ob der Täter Inländer oder Ausländer ist."

Man glaube aber nicht, die deutschen nationalsozialistischen Gerechtigkeitsvollstrecker seien in ihrer weltumschlingenden Aktivität etwa masslos. Wie soll es denn da mit der deutschen Rassenüberlegenheit enden, wenn man etwa die letzten Errungenschaften der deutschen Rassentheorie auch auf Ausländer anwenden wollte? Nein, diese brauchen sich nicht an die Theorie zur Reinigung des deutschen Blutes anlehrende Gesetzgebung zu halten. Nachstehend wörtlich die Stelle, woraus eine gewisse Bescheidenheit des deutschen Strafrichters hervorgeht:

/sich an die

"Es sollen In- und Ausländer, die zum Beispiel im Auslande Greuelhetze gegen Deutschland betreiben, strafbar sein: nicht dagegen zum Beispiel ein Ausländer, der eine Jüdin heiratet."

Wir von der I.T.F. leben nun jeden Tag in Angst und Sorge. Der Ankündigung dieses Weltstrafrechtes muss nun ein Arrestbefehl gegen uns und eine unvermeidliche nähere Berührung mit der nationalsozialistischen Justiz folgen. Unsere Leser sind jetzt gewarnt. Erscheint eines schönen Tages unser Pressebericht nicht mehr, dann hat sich an uns das Schicksal vollzogen, das leider einem grossen Teile der Welt wartet.

Heil uns!

J. Marchbank Generalsekretär des englischen Eisenbahnverbandes. (ITF) Die durch das Hinscheiden des Kollegen C.T.Cramp freigewordene Generalsekretär-Stelle des englischen Eisenbahnverbandes ist durch die Wahl des Kollegen J. Marchbank (mit 82 283 Stimmen), bisher stellvertretender Generalsekretär, neu besetzt worden. Von den übrigen Kandidaten erhielt der ihm in bezug auf die Stimmenzahl am nächsten kommende etwa 50 000 Stimmen weniger.

EISENBAHNER

Eine weitere faschistische Massnahme gegen die österreichische Eisenbahner-Organisation. (ITF) Das österreichische Bundeskanzleramt hat verfügt, dass die Zeitung "Der Eisenbahner", das Organ der österreichischen Eisenbahnerorganisation zunächst in den kommenden 3 Monaten nicht mehr anders als durch die Post, u. z. gegen Bezahlung des doppelten Portos, zugestellt werden darf. Diese mutige Zeitung ist schon oft beschlagnahmt und zensuriert worden. Die selbe Strafe ist wiederholte Male auch dem Organ der österreichischen sozialdemokratischen Partei, der "Arbeiterzeitung", auferlegt worden, es wurde damit aber nur erreicht, dass sich die Leser umso fester um das Organ scharten.

Eine geringe Verbesserung für die kanadischen Eisenbahner. (ITF) Die Löhne der kanadischen Eisenbahner wurden vom 1. Januar 1931 bis 31. Januar 1933 um 10% herabgesetzt. Am 1. Mai 1933 haben die Eisenbahnen eine weitere Senkung von 10%, insgesamt also 20%, durchgeführt. Nachdem die Eisenbahner gedroht hatten, mit einem Streik ernst zu machen, wurde diese Kürzung mit Wirkung vom 1. November 1933 ab, für die Dauer eines Jahres auf 15% herabgesetzt.

Gehaltsabbau für die schweizerischen Eisenbahner. (ITF) Ab 1. Januar 1934 erfahren die Löhne der schweizerischen Bundesbahnbediensteten eine Herabsetzung von 7% für den 1 600 Franken übersteigenden Gehaltsteil. Davon werden die Orts- und Familienzuschläge nicht berührt. Ein verheirateter Bediensteter darf nicht weniger als 3 200 Franken verdienen. Diese einstweilige Massnahme gilt auf 2 Jahre.

Die Aktion der holländischen Eisenbahner gegen Gehaltsabbau. (ITF) Die der I.T.F. angeschlossene holländische Eisenbahnergewerkschaft führt zurzeit eine intensive Agitation gegen die neue Lohnsenkung, welche die holländische Regierung gegen den Willen der Eisenbahndirektion im März 1934 dem Personal auferlegen will. Die Eisenbahndirektion hatte bei der letzten Gehaltskürzung versprochen, dass die Gehälter nicht mehr von den Schwankungen der Betriebsergebnisse von 1933/34 abhängig gemacht würden. Im ganzen Lande werden Protestversammlungen abgehalten.

Die französischen Eisenbahner können und wollen sich keine weitere Gehaltsherabsetzung gefallen lassen. (ITF) Die meisten französischen Eisenbahner verdienen einschliesslich sämtlicher Zulagen nicht mehr als 12 000 Franken jährlich. Daher können und wollen sie sich die Gehaltssenkungen, welche die Leute der Hochfinanz und der Schwerindustrie verlangen, nicht gefallen lassen. Sie mussten bereits schwere Opfer bringen durch Einschränkung der Freifahrtvergünstigungen, missbräuchliche Verwendung von Bediensteten in einer höheren Dienststellung (gewissermassen als Stellvertreter) unter Fortzahlung des Gehaltes der niedrigeren Besoldungsgruppe, Einstellung der Aufrückung und durchgreifenden Personalabbau.

Personalabbau bei den polnischen Eisenbahnen. (ITF) Ende November hat die polnische Eisenbahnverwaltung aus "Ersparungsrücksichten" mehr als 200 Werkstättenarbeiter des Warschauer Eisenbahnggebietes entlassen. Die Entlassenen werden schwer getroffen, da sie sog. nicht-etatmässige Bedienstete sind und auf Grund der bestehenden Vorschriften keinen Anspruch auf Pension haben, obwohl viele von ihnen ein Dienstalter von 20 bis 30 Jahren nachweisen können. Die Pensionsvorschriften für diese Kategorien sind erst im Jahre 1926 erlassen worden, sodass die Bediensteten höchstens 7 Jahre im Pensionsfonds sind, während sie zur Erlangung einer Pension mindestens 15 Jahre dem Fonds angehören müssen. Es sollen weitere Entlassungen erfolgen und der Eisenbahnerverband (ITF) bemüht sich, für die Abgebauten wenigstens eine entsprechende Versorgung zu erwirken.

Von der Arbeit der Werkstättenbediensteten in den Vereinigten Staaten. (ITF) Durch die Verwaltung Öffentlicher Arbeiten (Public Work Administration) will die Regierung der Vereinigten Staaten ihre Darlehen an die Eisenbahnen erhöhen, indem auch die Ausbesserungswerkstätten damit bedacht werden. F. F. Wright, der Direktor des neuen Departements für Darlehen an die Verkehrsunternehmen der P.W.A. (Transportation Loan division of the P.W.A.) hat erklärt, dass das Eisenbahnmateriale in gefährlichem Masse abgenutzt und verschlechtert sei. Am 1. Januar 1932 gab es 6 990 reparaturbedürftige Lokomotiven der Bahnen I. Klasse und 61 287 Güterwagen. Diese Zahlen stiegen bis 1. September 1933 auf 11 100, bzw. 304 202. Eine Reihe von Gesellschaften stehen mit der P.W.A. zur Erlangung von Darlehen in Unterhandlungen, um dadurch die Arbeit in den Werkstätten wieder aufnehmen zu können. Mit den zurzeit von der P.W.A. vorgestreckten 135 Millionen Dollar für verschiedene Arbeiten und Anschaffungen konnten 35 Staaten etwa 50 Millionen Arbeitsstunden zugeweiht werden.

Auf dem Wege zu einer Koordination der Verkehrsmittel in den Niederlanden. Schaffung eines Verkehrsfonds. (ITF) In den Niederlanden ist ein Gesetzentwurf eingebracht worden, der die Schaffung eines öffentlichen Fonds zur Unterhaltung und zum Betrieb der Einrichtungen vorsieht, welche dem Verkehr dienen. Dieser Fonds wird durch höhere Besteuerung der Kraftfahrzeuge und Fahrräder, ferner von den Einnahmen des Staates aus dem Eisenbahn-, Strassenbahn-, Schiffs- und Hafenverkehr gespeist. Mit den diesem Fonds zuzuführenden Mitteln sollen auch die staatlichen Beihilfen für die Zivilluftfahrt gedeckt werden. Es soll eine beratende Kommission, der jedoch keine Vertreter der Arbeitnehmer angehören, ins Leben gerufen werden.

Aufhebung der Beamtenvertretungen bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. (ITF) Ab 31. Dezember 1933 werden sämtliche Beamtenvertretungen bei der Deutschen Reichsbahn aufgehoben. Der betreffende Beamtenräteerlass vom 30. November No. 51 533 enthält folgende philosophische Bemerkungen: "Die Einrichtung der Beamtenvertretungen setzt nach Sinn und Zweck ein Verhältnis zwischen Dienstvorgesetzten und Beamtenschaft voraus, das nicht auf Vertrauen von Mensch zu Mensch gegründet ist, sondern im Zeichen innerer Entfremdung stehend die Einschaltung eines Zwischengliedes bedarf. Diese Auffassung über das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, die in schroffem Gegensatz nicht nur zur Tradition des deutschen Beamtentums, sondern besonders auch zur grundsätzlichen Einstellung der nationalen Regierung und der hinter ihr stehenden Volksbewegung steht, muss nach dem Willen der Reichsregierung nachdrücklichst und in sinnfälliger Form bekämpft werden." Armes Deutschland!

Die tschechischen Eisenbahner vor einer Lohnsenkung? (ITF) Die Regierung der Tschechoslowakei beabsichtigt, einen Lohnabbau durchzuführen, u. z. einen solchen von 2% bei einem Verdienst von über 7.200 Kr., von 4 - 7% bei 7.200 bis 10.800 Kr., von 9 bis 14% bei über 10.800 Kr. Auch die Pensionen sollen gekürzt werden. Ferner ist beabsichtigt, die Ortszulagen um 25-50% zu verschlechtern und bei Aufrückung 50% der Gehaltsaufbesserung ein Jahr lang einzubehalten. Auch noch andere Verschlechterungen sind vorgesehen. Es schweben zurzeit Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnminister u. und den Personalorganisationen. (100 tschech. Kronen = ca. 14,50 schweiz. Fr.)

Ein neuer Erfolg der Strassenbahnergewerkschaft Argentiniens. (ITF)
Die argentinische Strassenbahnergewerkschaft hat vor kurzem mit der englisch-argentinischen Strassenbahngesellschaft Buenos-Aires einen Vertrag abgeschlossen, der dem Aushilfspersonal gewisse Vorteile bringt. Da es sich hier um sehr viele Bedienstete handelt, können sie im Monat verhältnismässig nur wenige Stunden arbeiten. Deshalb wird in dem Vertrag bestimmt, dass die Gesellschaft kein neues Personal einstellen darf, solange die gewöhnliche Arbeitszeit des Hilfspersonals durchschnittlich keine 170 Stunden monatlich überschreitet. Ist in einem Depot dieser Durchschnitt höher, so muss die Gesellschaft vor der Neueinstellung von Personal 7 Tage lang in den Depots, wo das Hilfspersonal keine 170 Stunden arbeitet, durch Anschlagzettel die betreffenden Leute einladen, sich in das Depot, wo Personal benötigt wird, versetzen zu lassen. In Fällen, wo eine besondere Notwendigkeit vorliegt, können die Hilfsbediensteten über die festgesetzte Grenze hinaus beschäftigt werden, doch keinesfalls länger als 200 Stunden monatlich.

Die Wiener Strassenbahner wehren sich gegen neue Verschlechterungen. (ITF). In einem Schreiben vom 17. November teilte die Wiener Strassenbahndirektion der Personalorganisation mit, die wirtschaftliche Lage des Unternehmens habe sich noch mehr verschlechtert; es sei damit zu rechnen, dass im Jahre 1933 gegenüber dem Vorjahre die Zahl der Fahrgäste um 61 Millionen zurückgegangen ist, was einen Einnahmefall von 15 Millionen Schilling bedeute. Auch 1934 dürfe trotz der am 1. Dezember d. J. in Kraft tretenden Tarifreform die Zahl der Fahrgäste weiter zurückgehen, weshalb die Direktion eine weitere bedeutende Senkung der Löhne verlangen und die Organisation ersuchen müsse, mit ihr in Verhandlungen einzutreten. In einer Beilage zu diesem Schreiben werden die geplanten Massnahmen auseinandergesetzt. Der Vorstand der Strassenbahner-Sektion des Verbandes hat in einer Sitzung vom 22. November die Forderungen als undiskutabel abgelehnt. Dieser Beschluss wurde tags darauf von einer Vertrauensmänner-Versammlung der Wiener Strassenbahner einmütig gutgeheissen.

Einige Verbesserungen für die Strassenbahner von Palma de Mallorca--Spanien. (ITF) Einem Vorschlage der Paritätischen Kommission gemäss erhält das Fahrpersonal der Strassenbahn von Palma de Mallorca künftig einen wöchentlichen bezahlten Ruhetag. Da 14tägliche Zahlung erfolgt, ist bestimmt worden, dass ein Bediensteter, der 7 Tage gearbeitet hat, Anspruch auf einen Ruhetag hat; bei 10 Arbeitstagen werden 2 Ruhetage gewährt und falls ein Bediensteter bei 14täglicher Dienstzeit Anspruch auf 3 Ruhetage erwirbt, werden diese 3 Tage den Bediensteten, die 12 Tage gearbeitet haben, gewährt. Dadurch werden denjenigen Bediensteten, die infolge Krankheit oder aus einem andern Grunde nicht die vollen 14 Tage Dienst getan haben, die Ruhetage sichergestellt. Nach der neuen Vereinbarung werden den Bediensteten bei schwerer Krankheit oder beim Tode eines nahen Verwandten 3 freie Tage gegeben.

Ein Erfolg der Fuhrleute in Lodz--Polen. (ITF) Ende November ist es dem der I.T.F. angeschlossenen polnischen Transportarbeiterverband gelungen, einen Kollektivvertrag für die Fuhrleute in Lodz abzuschliessen. In dem Vertrag ist eine Höchstarbeitszeit von 8 Stunden pro Tag festgesetzt. Er wurde von 95% aller Speditionsunternehmer unterzeichnet.

Schwedische Transportarbeiter weigern sich, Mieter auf die Strasse zu setzen. (ITF) Wegen eines Streits mit dem Haus- und Grundbesitzerverein sollen in Gothenburg 1 200 Familien auf die Strasse gesetzt werden! Die Gewerkschaften haben sich auf die Seite der Mieter gestellt und beschlossen, ihnen beizustehen. Die der I.T.F. angeschlossene Transportarbeiterorganisation hat ihren Mitgliedern die Weisung gegeben, jede Beteiligung bei der Entfernung der Mieter aus ihren Wohnungen abzulehnen.

Ein schöner Erfolg für die Londoner Omnibusbediensteten. (TF) Die englische Transport and General Workers' Union hat seit dem Inkrafttreten des Strassenverkehrsgesetzes (Road Transport Act) im Jahre 1930 einen besonders schweren Stand den Unternehmern gegenüber. Die 10 in Frage kommenden Gesellschaften machten seit jener Zeit geltend, dass, um den Anforderungen des Publikums gerecht zu werden, die Fahrgeschwindigkeit der Autobusse erhöht werden müsse. Langwierige Verhandlungen und Diskussionen über die Fahrordnungen zwischen der Personalorganisation und den Unternehmern folgten, während sämtliche Untergrundgesellschaften einen allgemeinen Lohnabbau forderten. Eine Lohnsenkung konnte im September 1932 durch eine Vereinbarung verhindert werden, wonach die Einsparungen durch die Beschleunigung des Dienstes als Ausgleich für den Einnahmenschwund der Autobusbetriebe betrachtet wurden. Der Verband konnte, nachdem er beständig auf eine Neuprüfung der Arbeitsbedingungen gedrängt hatte, durchsetzen, dass nach einer Versuchsperiode die Einleitung einer gründlichen Untersuchung des ganzen Arbeitsproblems zugestanden wurde. Die Unternehmer haben verstanden, auch diese Untersuchung, die sich auf die Auswirkung der neuen Fahrordnungen, Arbeits- und Dienstzeit, Ausserbetriebsetzung von Fahrzeugen, Betriebskosten u. dgl. erstreckte, in die Länge zu ziehen, bis schliesslich eine von den Bediensteten in einer Delegiertenversammlung vom 13. Dezember gutgeheissene Vereinbarung zustande kam. Sie bedeutet im wesentlichen die Anerkennung der Forderung, dass die vielumstrittene Beschleunigung des Dienstes entsprechend entschädigt werden muss.

24 000 Omnibusführer und -schaffner kommen ab 1. Januar 1934 in den Genuss einer Lohnaufbesserung, u. z. erhalten die Führer 1 s und die Schaffner 2 s wöchentlich mehr, sodass der Grundlohn für erstere 87 s 6 d, für letztere 81 s 6 d beträgt. Statt der bisherigen 8 Tage Ferien im Sommer oder 10 im Winter werden künftig 12 Tage (mit den beiden dazukommenden wöchentlichen Ruhetagen 2 volle Wochen) bezahlte Ferien gewährt. Ferner ist jedem Bediensteten so bald wie möglich eine Pausahalsumme von 22 s 6 d auszu zahlen.

In dem Vertrage ist noch vorgesehen, dass bei Rückgängigmachung der Lohnkürzungen für die übrigen Bediensteten des Londoner Verkehrsamtes (London Transport), was von den Betriebsergebnissen abhängt, die Schaffner eine weitere Lohnerhöhung von 2 s und die Führer eine solche von 1 s wöchentlich erhalten.

Vorläufiges Ende des Konflikts der Omnibusbediensteten von Brighton und Hove-- England. (ITF) Die bei diesem Konflikt in Frage kommenden 462 Mann haben in einer Versammlung mit Übergrosser Mehrheit beschlossen, nicht mit dem Arbeitgeber (Tillings) direkt zu verhandeln, sondern auf einem Vertragsabschluss mit der zuständigen Organisation, der Transport and General Workers' Union, zu bestehen. Die Firma drohte mit der Entlassung sämtlicher Bediensteten, falls sie nicht bis zum 13. Dezember die von ihr diktierten Bedingungen unterzeichnen würden. Nach der Abstimmung wiederholte die Firma die bereits ausgesprochene Behauptung, der Abschluss eines Vertrages mit dem Transportarbeiterverband bedeute Wiedereinführung der früheren Lohnkürzungen.

Nach der Erklärung eines Verbandsdelegierten wird der Transportarbeiterverband sich weiterhin bemühen, durch direkte Verhandlungen seine Anerkennung und zugleich den Abschluss eines Tarifvertrages durchzusetzen.

Arbeitskonflikt des Omnibuspersonals in Nottingham und Derby-- England. (ITF) Die bei dem Unternehmen Trent Traction Co. beschäftigten Omnibusbediensteten sollten eine Forderung der Gesellschaft auf Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen akzeptieren. In 2 Massensammlungen in Nottingham und Derby wurde einstimmig beschlossen, jegliche Verschlechterung von der Hand zu weisen. Der Transportarbeiterverband wurde hiervon entsprechend verständigt. Falls die Firma im Verlaufe der bevorstehenden Verhandlungen von ihrem Ansinnen nicht Abstand nimmt, werden sich die Arbeiter in weiteren Versammlungen über die zu ergreifenden Massnahmen aussprechen.

Nach Mitteilung der Arbeitnehmer hat die Gesellschaft in jedem der 3 letzten Jahre 10% Dividende ausgeschüttet und ist der Wert der Aktien beständig gestiegen.

Vier mal vierundzwanzig Stunden am Steuerrad! (ITF) Die Kraftwagenbesitzer scheinen die Arbeitsfähigkeit der Chauffeure anscheinend noch stets für unbeschränkt zu halten. Ein treffendes Beispiel hierfür ist folgendes: Vor kurzem liess in Jütland (Dänemark) ein Droschkenbesitzer (Selbstfahrer), der erkrankt war, einen Chauffeur vier Tage und Nächte hintereinander Dienst tun. Zwischen den einzelnen Fahrten hatte er nur wenige Ruhepausen. Am Abend des vierten Tages konnte er den Wagen nicht mehr meistern; er fuhr gegen einen Baum.

Nach dem dänischen Kraftverkehrsgesetz aus dem Jahre 1932 (Art. 24, Abs. 3) ist ein Kraftwagenbesitzer dafür verantwortlich, dass ein Kraftwagen nicht von einer Person geführt wird, die sich infolge Überanstrengung oder Mangel an Schlaf in einem übermüdeten Zustand befindet. Obwohl der Chauffeur im obigen Falle seiner Strafe nicht wird entgehen können -- er hätte die Arbeit verweigern müssen --, trifft doch den Wagenbesitzer die Hauptschuld. Auch er wird sich deswegen vor Gericht zu verantworten haben.

Gärung unter den polnischen Hafendarbeitern. (ITF) Ende Oktober hat die polnische Regierung eine Verordnung über die Neuregelung der Hafendarbeit im Hafen von Gdingen erlassen. Die Neuregelung, welche am 1. April 1934 in Kraft treten soll, bedeutet eine erhebliche Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. So wird der Grundsatz des Achtstundentages durchbrochen und die Verlängerung des Arbeitstages auf 12 Stunden zugelassen; die Urlaubsbestimmungen werden dahin abgeändert, dass ein Urlaub von 3 Tagen nur nach einer ununterbrochenen Beschäftigung von 200 Tagen pro Kalenderjahr zugestanden wird; ferner wird das Zwangsschlichtungsverfahren eingeführt und das Vereinigungsrecht eingeschränkt. Die Verordnung hat unter den Hafendarbeitern grosse Erbitterung hervorgerufen, sodass sich der der I.T.F. angeschlossene Transportarbeiterverband veranlasst sah, seine Mitglieder zu einer Massenversammlung einzuberufen, um dort die Haltung der Hafendarbeiter festzulegen. Die Versammlung nahm eine Resolution an, worin gegen die Verordnung der schärfste Kampf, wenn nötig eine Streikaktion angekündigt wird.

SEELEUTE.

Die isländischen Fischer verlangen Arbeit. (ITF). Vor etwa einem Monat fand in Reykjavik eine Fischerversammlung statt, die einmütig eine Resolution annahm, worin der Gemeinderat von Reykjavik ersucht wurde, bei den Reedern seinen Einfluss geltend zu machen. Diese legen die meisten Fischtrawler auf und denken nicht daran, sie wieder zum Fang ausfahren zu lassen. Ferner hat die Versammlung eine Erhöhung der Erwerbslosenunterstützung verlangt, damit die feiernden Arbeiter Frau und Kinder unterhalten können. Schliesslich wurde vom Gemeinderat verlangt, den kommunalen Fischfang auszudehnen von dem Augenblicke an, wo die private Initiative als gescheitert betrachtet werden muss.

Bevorstehende Kämpfe in der polnischen Seeschifffahrt. (ITF) Die Reeder in Gdingen haben den Kollektivvertrag der Seeleute zum 1. Januar gekündigt. Sie fordern: Abschaffung des Vertrages in der Trampschifffahrt, Kürzung der Heuern und der Überstundenzuschläge, Abschaffung von freien Tagen anstelle von Sonntagen, welche an Bord verbracht wurden, Verkürzung des Urlaubs von 8 bzw. 15 Tagen auf 4 bzw. 8 Tage. Die Forderungen der Reeder, welche bezwecken durch verschiedene Machinationen die Reihen der organisierten Seeleute zu schwächen, haben unter den Seeleuten grosse Entrüstung hervorgerufen. Man erwartet einen erbitterten Kampf. Die Seeleute sind entschlossen, ihre Rechte mit allen Mitteln zu verteidigen.

Forderung auf Heuerherabsetzung in der französischen Schifffahrt.
 (ITF) Die grosse französische Reederfirma "La Compagnie des Chargeurs réunis" hat eine 10%ige Heuerherabsetzung für ihre Schiffsbesatzungen beschlossen, die ursprünglich am 10. November in Kraft treten sollte. Durch Vermittlung des Ministeriums für Handelsschifffahrt ist dieser Termin einstweilen auf 15. Dezember verschoben worden. Die französische Seemannsföderation (Mitglied der I.T.F.) und die Organisation der Offiziere in der Handelsmarine sind sich einig darüber, dass gegen diesen Anschlag eine Abwehraktion geführt werden muss:

UNSERE BEILAGEN:

1. Sonderbeilage "Luftfahrt".
2. " " "Eisenbahner"
3. " " "Strassenbahner"
4. Redaktioneller Informationsdienst: "Die Lage der österreichischen Eisenbahner".

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Wegen der Weihnachts- und Neujahrs-
 Feiertage erscheint der Pressebericht in diesem
 Jahre nicht mehr. Die nächste Nummer wird am
 8. Januar 1934 herausgegeben.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX