

PRESSEBERICHT

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

Amsterdam, den 8. Januar 1934.

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

Nr. 1.

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

Die letzte Akt im Brester Prozess. (ITF) Das Urteil des bekannten politischen Prozesses von Brest-Litowsk. endgültig bestätigt worden, und die Verurteilten mussten Ende November ihre Strafe antreten. Unter ihnen befindet sich auch Genosse M. Mastek, Führer der polnischen Eisenbahner, der 3 Jahre abzusitzen hat. Genosse Mastek wurde ins Gefängnis überführt, obwohl sein Gesundheitszustand schlecht ist und sein Ansuchen um Strafaufschub wurde abgelehnt. Die Behandlung des Genossen Mastek und seiner Schicksalgenossen ist schlecht. Erst 1 Monat nach der Einkerkierung bekamen die Familienmitglieder der Häftlinge Möglichkeit, mit ihnen zu sprechen; auch die Verpflegung ist äusserst schlecht. Nach den letzten Meldungen hat sich der Gesundheitszustand des Genossen Mastek im Gefängnis derart verschlechtert, dass er in das Krankenhaus des Gefängnisses überführt werden musste. Zu bemerken ist, dass einige der Verurteilten in die Tschechoslowakei geflohen sind, wo sie einen flammenden Protest gegen die Pilsudski-Diktatur veröffentlicht haben.

Das System Dollfuss. (ITF) Wir lesen in "Der Eisenbahner", Zentralorgan des deutschösterreichischen Eisenbahnpersonales vom 1. Januar 1934: "Wie erinnerlich, wurde der "Eisenbahner" vom 10. November wegen einiger Stellen im Textartikel zum Republiktag beschlagnahmt. Diese Stellen schienen dem beschlagnahmenden Untersuchungsrichter derart gesetzwidrig, dass gegen den verantwortlichen Redakteur, Genosse Kulcsat, sogar die Strafuntersuchung nach Par. 65 St. G. (Verbrechen der Aufreizung) eingeleitet wurde, welche Untat nach dem Gesetz mit einer Strafe bis zu fünf Jahren schweren Kerkers zu ahnden ist.

Mit Wirkung ab 1. Dezember wurde über den "Eisenbahner" sogar das Verbreitungsverbot verhängt.

Was geschah weiter? Am 23. Dezember erhielt unser verantwortliche Redakteur die gerichtliche Verständigung, dass die wegen des beschlagnahmten Artikels vom 10. November eingeleitete Strafuntersuchung eingestellt worden ist. Bei näherer Nachprüfung des Tatbestandes hat das Gericht eben in dem beschlagnahmten Aufsatz nichts Strafwürdiges mehr gefunden.

Aber das Verbreitungsverbot, welches der Organisation schwere finanzielle Opfer infolge der damit verbundenen doppelten Postgebühr auferlegt, bleibt aufrecht!

EISENBAHNER.

Wir klagen an! (I.T.F.) Die Bilanz von Lagny -- die grösste aller Eisenbahnkatastrophen -- hat als Resultat ergeben: 200 Tote, 300 Verletzte und den Beweis für die Fahrlässigkeit der grossen französischen Ostbahn-Gesellschaft und die verbrecherische Gewissenlosigkeit ihrer leitenden Personen.

Die Ursachen. Die an Ort und Stelle vorgenommene einstweilige Untersuchung der Landes-Föderation der Eisenbahner, angeschlossen bei der I.T.F., hat ergeben, dass das Unglück auf folgende Umstände -- die amtliche Untersuchung wird dies nur bestätigen können -- zurückzuführen ist:

übermässige Personaleinschränkung;

Chaos im Dienstplan;

Verkehr von Zügen mit langsamer Fahrt vor schnell fahrenden Zügen;

unregelmässige Funktion der Signale und deren ungenügende Lichtstärke;
Einstellung des Signalwesens mehr auf intensiven Zugverkehr, als auf absolute Sicherheit;
Anarchie im Verkehrswesen und schrankenlose Konkurrenz, wodurch die elementarsten Sicherheitsvorschriften ausser Acht gelassen werden.

Die Katastrophe ist durch die Benutzung von Holzwagen noch verärgert worden. (Diese sind in den Vereinigten Staaten und im Staate New-Yersey verboten!)

Die bürgerliche Justiz hat, wie üblich, das Lokomotivpersonal verhaftet.

Die Eisenbahner-Föderation, der französische Gewerkschaftsbund, die I.T.F. -- telegraphisch an den Minister für Öffentliche Arbeiten --, andere Organisationen und die öffentliche Meinung haben einstimmig die sofortige Freilassung des Lokführers und Heizers, die wie gewöhnliche Verbrecher hinter Schloss und Riegel gesetzt wurden, verlangt.

Bei der amtlichen Untersuchung, die jetzt eingeleitet wurde, kam man bereits zu dem Schlusse, dass der Lokführer und Heizer, die inzwischen freigelassen wurden, ganz unschuldig sind. Bemerket sei hierzu noch, dass dieser selbe Lokführer, Daubigny, als einer der besten des gesamten Bahnnetzes betrachtet wurde. Am 24. November 1933 war an der Steuerung seiner Lokomotive auf der Fahrt mit 100 km/h eine Stange abgebrochen. Damals wusste er schon durch langsames Bremsen und dank seiner Kaltblütigkeit eine Katastrophe zu verhüten. Nun geht die Untersuchung in der Richtung der schweren Unterlassungssünden, welche die Leiter der Bahngesellschaft begangen haben.

Sabotage der Ostbahngesellschaft?

Die Eisenbahner-Föderation wird darüber wachen, dass die Verantwortung nicht auf andere abgeschoben, noch durch starke Einflüsse, welche die Gesellschaft auszuüben vermag, sabotiert wird.

Die Hauptsorge der Gesellschaft war, sogar bevor sie den Opfern Hilfe verlieh, tendenziöse Mitteilungen zur Irreführung der öffentlichen Meinung in die Welt hinauszusenden. Die Ostbahngesellschaft steht in dem starken Verdacht, überzeugende Beweisstücke unterschlagen zu haben, um sie dem Gerichte zu entziehen und Berichte überprüfen zu lassen.

Es werden niederträchtige Gerüchte über das Personal verbreitet.

Die reaktionäre Presse hat das Gerücht verbreitet, vom Personal ausgeübte passive Resistenz habe zu der Katastrophe geführt. Diese Verleumdung hat die Gesellschaft nicht dementiert, dagegen aber der staatliche Inspektor der Gesellschaft. Ein Unternehmen, das einen solch schrecklichen Unglücksfall erst einige Stunden darnach bekanntgibt, das hunderte verletzter Menschen in einer kalten Winternacht hilflos liegen lässt, welche die Zahl der Opfer zu verschweigen und zu fälschen versucht, hätte nichts mehr gewünscht als die Glaubhaftmachung eines solchen Gerüchtes, wodurch sie eines guten Teils der auf sie entfallenden schweren Schuld enthoben gewesen wäre.

Den Forderungen des Personals wurde nie Gehör geschenkt.

Die französische Eisenbahner-Föderation hat stets von neuem auf die Gefahr hingewiesen, welche mit der masslosen Personalverminderung verbunden ist, sie hat gegen die Verwendung hölzerner Wagen, gegen die Nichtanpassung der Signale an die erhöhte Geschwindigkeit der Züge, gegen eine unvernünftige Rationalisierung protestiert, doch alles vergeblich.

Der Personalbestand der Ostbahn ist vom 1. Januar 1931 bis 1. Januar 1933 von 67 258 Mann auf 62 561 zurückgegangen. Der Vorsitzende des Verwaltungsrats der Gesellschaft hat kürzlich erklärt: "Wir waren auf Linien mit einem stark ausgebauten Signalwesen in der Lage, Züge mit einem einzigen Bediensteten in den Verkehr zu bringen".

Tatsache ist, dass DIE FRANZOSISCHE OSTBAHNGESELLSCHAFT NEUE KATASTROPHEN vorbereitet. Wenige Tage nach einer Tragödie, die sie dazu hätte bringen müssen, alle ihre Begriffe über Rationalisierung zu berichtigen, haben es die Leiter der Ostbahngesellschaft gewagt, eine Dienstanweisung herauszugeben, in der bestimmt wird, dass ab 1. Januar 1934

die leichten Personenzüge nur noch von einem Lokführer und einem Zugführer bedient, und dort Heizer und Schaffner abgebaut werden.

Man hat aus der schrecklichen Erfahrung bei Lagny gelernt. DIESE HERREN VERLASSEN SICH ZUR VERHÜTUNG VON KATASTROPHEN IN IHRER VERBRECHERISCHEN GEWISSENLOSIGKEIT LEDIGLICH AUF DAS GEWISSEN DER EISENBAHNER.

Es wird wahrhaftig an der Zeit, dass die Obrigkeit einschreitet.

Die Kampagne der französischen Eisenbahner-Föderation-- und die unsrige--gegen die Fahrlässigkeit der grossen Eisenbahngesellschaften beginnt erst.

Demnächst wird die I.T.F. eine eingehende Studie über das Unglück von Lagny veröffentlichen, aus der klar die Auswirkung des ständigen Personalabbaues auf Kosten der Verkehrssicherheit hervorgehen wird.

Wir werden darin auch versuchen, aufzuzeigen, dass die Einsparungen bei den französischen Bahnen nicht im Allgemeininteresse, sondern im Interesse des Geldsackes einiger Eisenbahnmagnaten und Materiallieferanten gemacht werden.

Solange keine neue, bessere Wirtschaftsordnung geschaffen wird, kann die Sicherheit bei den französischen Eisenbahnen nur durch Verstaatlichung der Bahnen, vorausgesetzt, dass dabei den Forderungen des Personals Rechnung getragen wird (was die jetzige Staatsbahn nicht tut), verbürgt werden.

Ein Appell der Eisenbahner in der Tschechoslowakei. -- Kein zweites Lagny bei uns!

Nach der Katastrophe von Lagny hat eine Personalvertretung beim Eisenbahnministerium an die Regierung, an die Nationalversammlung und an die Öffentlichkeit einen Appell gerichtet, um der in den letzten Jahren gegen die tschechoslowakischen Eisenbahnen und deren Personal geführten systematischen Kampagne gewisser Kreise ein Ende zu machen. Es wird darin etwa folgendes gesagt:

Von den Sparmassnahmen in der Staatsverwaltung werden die Eisenbahner fast immer viel schwerer getroffen als die andern Beamtengruppen. Die Eisenbahnverwaltung hat nicht nur die Grundlöhne, sondern auch die Nebenbezüge, die vor allem dazu dienen, die Eisenbahner für den unter den ungünstigsten Witterungsverhältnissen geleisteten gefährlichen Dienst zu entschädigen, herabgesetzt. Dringende Ausbesserungsarbeiten am Material und an den Strecken werden oft aufgeschoben, die an das Personal gestellten Anforderungen werden stets grösser, die Arbeitszeit länger und Hand in Hand damit geht eine starke Verschlechterung der gesamten Lebenslage des Personals.

Diejenigen, welche gegen die Eisenbahnen und ihr Personal hetzen, wissen nicht, welche schweren Folgen sich daraus ergeben können, weshalb wir eindringlich davor warnen. Wir fordern von der Regierung, den Eisenbahnen das zu geben, was ihnen gebührt, damit in bezug auf die Verkehrssicherheit und die Zufriedenheit des Personals Garantien dafür geschaffen werden, dass Katastrophen, wie die, welche sich dieser Tage bei den französischen Eisenbahnen ereignete, verhütet werden.

Diese Sicherheit und eine gute Lebenslage der Eisenbahner kann nur im Rahmen der Staatsbahnen erzielt werden. Ein Privatunternehmen wird nie imstande sein, die notwendigen Garantien zu geben.

Der Eisenbahndienst erfordert alljährlich unter den Eisenbahnern viele Todesopfer. Die Presse berichtet darüber meist nur in kurzen Notizen und die Öffentlichkeit geht darüber hinweg. Im Interesse des Eisenbahndienstes haben die Eisenbahner bisher mit Geduld alle Verschlechterungen von Lohn- und Arbeitsbedingungen ruhig ertragen. Aber heute verlangen wir im Interesse des Betriebes und der Sicherheit die Einstellung weiterer ungerechter

Schädigung der Eisenbahnbediensteten, wir fordern die Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel zur ordentlichen Unterhaltung des Materials und dessen Vervollkommnung für die Eisenbahnen.

Der spanische Eisenbahnerverband verteidigt die Demokratie. (ITF) In einer ausserordentlichen Tagung am 4. und 5. Dezember v. J. hat sich der Hauptvorstand des spanischen Eisenbahnerverbandes mit den reaktionären Strömungen, die sich zurzeit in Spanien breit machen, beschäftigt. Auf Grund der Debatte hat der Verband ein Manifest in 100 000 Exemplaren veröffentlicht, worin die Gefahren der heutigen Situation auseinandergesetzt werden unter Hinweis auf den einmütig gefassten Beschluss des letzten Kongresses, "mit allen der Gewerkschaft zur Verfügung stehenden Mitteln ein Regime der Freiheit und Gerechtigkeit zu verteidigen, das sich an die Grundsätze der wahren Demokratie anlehnt und sich gegen alle diejenigen wendet, die versuchen, zur Verhinderung der Weiterentwicklung des sozialen Kampfes ein Regime der Tyrannei und Unterdrückung der Arbeiterklasse aufzurichten."

Lohnerhöhung für die argentinischen Eisenbahner. (ITF) Vor etwa einem Jahre hat der argentinische Eisenbahner-Verband (Unión Ferroviaria) mit der Rosario-Puerto Belgrano-Eisenbahngesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, wonach die geltenden Lohnsätze solange in Kraft bleiben sollen, als die Bruttoeinnahmen 5.150.000 Pesos jährlich übersteigen. Sollten diese unter diese Zahl hinabsinken, so wurden Herabsetzungen von 3, 5 und 8% vorgesehen, u. z. wenn die Einnahmen noch mehr als 4.900.000, bzw. 4.700.000 und 4.500.000 Pesos jährlich ausmachen. Da die Einnahmen tatsächlich unter die erstgenannte Zahl fielen, wurde ab März 1933 die 3%ige Lohnsenkung durchgeführt. Inzwischen war wieder eine Steigerung festzustellen, sodass ab 1. November wieder die früheren Sätze in Kraft traten. Es wird in nächster Zeit wohl auch nicht mit weiteren Lohnsenkungen zu rechnen sein, denn der Verkehr auf der Linie ist im Zunehmen begriffen.

Ähnliche Vereinbarungen wurden mit den Eisenbahngesellschaften Pacifico, Central Cordoba, Entre Rios und Nord-Ost getroffen. Diese Gesellschaften machten kürzlich Vorschläge zur Änderung der Gehaltsstufen zum Nachteil des Personals. Der Eisenbahnerverband hat sich aber damit nicht einverstanden erklärt und geltend gemacht, dass das Ansinnen der Gesellschaften unbegründet ist und dass angenommen werden muss, dass die Lage so wie sie jetzt ist bleiben wird.

Abbau der dispatcher in den Vereinigten Staaten. (ITF) Gleichzeitig mit der Zunahme der Verkehrsgeschwindigkeit kann man in den Vereinigten Staaten, wo das sog. dispatching-System sehr verbreitet ist, einen starken Abbau der dispatcher feststellen. Die Zahl dieser Bediensteten ging von 5 645¹ auf 5 022 i. J. 1930 und 3 339 im September 1933 zurück. ¹/i. J. 1923

Der Eisenbahnverkehr ist noch lange nicht im gleichen Verhältnis zurückgegangen und die dispatcher müssen einfach der Sparpolitik der Eisenbahnen zum Opfer fallen. Festgestellt wurde, dass die Herzkrankheiten unter dieser Personalkategorie von 1917 bis heute von 20 auf 38% zugenommen haben. Durch die starke und beständige Inanspruchnahme des Auges bei der Streckenüberwachung kommt es auch sehr oft zu Augenkrankheiten. Bei einer Untersuchung der dispatcher von Cincinnati hat sich herausgestellt, dass bei 87,5% sämtlicher Beschäftigten das Sehvermögen eine mehr oder weniger starke Einbusse erlitten hat. Also auch die dispatcher werden ein Opfer der Rationalisierung.

Die Krise in Queensland--Australien. (ITF) Bestand und Löhne des Eisenbahnpersonals von Queensland sind in den letzten Jahren wie folgt zurückgegangen:

	Bestand	Löhne
1927/28	19 624	4 751 885 £
1932/33	15 272 (-4 352)	3 217 577 £ (-1 534 308 £)

Während die Zahl der Beschäftigten und deren Einkommen reduziert wurde, wurden die Leistungen gesteigert. Die Zahl der auf

einen Bediensteten entfallenden zurückgelegten Zugmeilen stieg von 593,9 1927/28 auf 655.14 1932/33. In der selben Periode ist eine Steigerung der Bruttoeinnahmen je Zugmeile von 1s 8 1/4d festzustellen, die Betriebskosten sind um 2s 3/4d gesunken!

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Zusammenfassung des Londoner öffentlichen Verkehrs hat Lohnaufbesserung im Gefolge. (ITF) Nach Verhandlungen des englischen Transportarbeiterverbandes mit dem öffentlichen Verkehrsunternehmen über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Bediensteten der früheren kommunalen Strassenbahnen von 7 zum Bezirk London gehörigen Gemeinden, die jetzt in Händen des "London Transport" sind, kam es zu einer Vereinheitlichung der Lohn- und Arbeitsbedingungen, was in zahlreichen Fällen eine beträchtliche Verbesserung bedeutet.

Das Strassenbahnpersonal von Denver (Ver. Staaten) spricht sich gegen die gelbe Gewerkschaft aus. (ITF) In einer Personalversammlung der Strassenbahnen von Denver (Colorado) wurde mit 353 gegen 325 Stimmen beschlossen, die Vereinigung der Bediensteten bei den Strassen- und elektrischen Bahnen Nordamerikas an die Stelle der "Kommission von Personalvertretern der Gesellschaft" zu setzen. Genannte Vereinigung soll nun auf Grund des neuen "code", das gemäss dem Gesetze über den nationalen Wiederaufbau (N.R.A.) angenommen wurde, Verhandlungen zwecks Abschluss eines Kollektivvertrages einleiten.

Personalvertretungswahl in Klagenfurt--Österreich. (ITF) Am 16. Dezember 1933 haben die Strassenbahner von Klagenfurt ihre Personalvertretung neu gewählt. Von 99 Wahlberechtigten haben 98 gewählt. Auf die vom Freien Gewerkschaftsverband (Mitglied der I.T.F.) eingereichte Liste entfielen 75 Stimmen, d. s. 3 Mandate; die gegnerische Liste erhielt 23 Stimmen = 1 Mandat.

Die Arbeitsbedingungen bei den Strassenbahnen von Rosario--Argentinien. (ITF) Die Strassenbahnen Rosarios werden von einem gemischten Unternehmen, geleitet von einem aus 5 Vertretern der Gemeinde, 3 von der Versammlung der privaten Aktionäre gewählten Vertretern und 2 Personaldelegierten (gewählt vom Verwaltungspersonal und den Arbeitern) zusammengesetzten Verwaltungsrat, der beratende Stimme hat, betrieben. Die Statuten der Gesellschaft schreiben vor, dass 5% des Gewinns unter das Personal verteilt werden muss. Die Arbeitszeit beträgt für die Führer 48 Stunden bei einem Stundenlohn von 0,71 Peso und einem Überstundenzuschlag von 50%. Die Schaffner arbeiten täglich 8 Stunden bei einem Anfangs-Taglohn von 4,52 Pesos, der allmählich auf 6 Pesos nach 42monatiger Dienstzeit erhöht wird. Schaffner und Führer haben Anspruch auf kostenlose Dienstkleidung und Pension. (1 Peso = schweiz. Fr. 1)

10stündige Arbeitszeit für Chauffeure. (ITF) Das Parlament der kanadischen Insel Prinz Eduard hat kürzlich ein Gesetz zur Regelung des öffentlichen Verkehrs angenommen, in dem vorgeschrieben wird, dass die Führer öffentlicher Verkehrsmittel ausser einwandfreiem Lebenslauf und gutem Leumund die für die Ausübung ihres Berufes notwendigen Fähigkeiten besitzen und mindestens 21 Jahre alt sein müssen. Eignern oder Haltern von Fahrzeugen, die im öffentlichen Personen- oder Güterverkehr verwendet werden, ist es nach diesem neuen Gesetze verboten, einen Chauffeur oder Schaffner zu zwingen oder zu ermächtigen, in einem Zeitabschnitt von 24 Stunden mehr als 10 Stunden Arbeit zu leisten.

Erhöhter Anteil der Londoner Taxifahrer. (ITF) Nach langwierigen Verhandlungen zwischen dem englischen Transportarbeiter-Verband, Abteilung Kraftdroschkenführer, und der "London Motor-Cab Proprietors Association" wurde den Taxameterfahrern eine Erhöhung ihres Anteils an den Bruttoeinnahmen von 6s auf 6s 8d pro £ zugestanden. Vor etwa 2 Wochen wurde dem Verband eine 2 1/2%ige Erhöhung (6d pro £) angeboten, die Personalkommission hat dies jedoch abgelehnt. Bei dem in den weiteren Verhandlungen gemachten erhöhten Angebot der Arbeitgeber erklärten diese, es sei ihr letztes Wort. Durch eine Abstimmung unter dem Personal sprach sich dieses für die Annahme des Angebotes

aus. Der erhöhte Satz tritt ab 1. Januar 1934 in Kraft. Das Abkommen kann jederzeit unter Einhaltung einer zweimonatigen Frist gekündigt werden.

Mildere Strafen für österreichische Berufskraftwagenführer verlangt. (ITF) Am 29. November v. J. nahm eine Vertrauensmännerversammlung der Wiener Chauffeure einstimmig einen Antrag an, wonach an die Polizeidirektion Wien sowie an die Berufungsinanz der Wiener Landesregierung ein Gesuch um Herabsetzung des Strafausmasses bei Übertretung von Vorschriften gerichtet werden sollte. In dem Ersuchen wird durch Anführung von Beispielen klagemacht, in welcher starkem Masse die Verdienstmöglichkeit für die verschiedenen Kraftfahrergruppen in Wien verschlechtert wurde. So verdiente ein Chauffeur bei der grössten Wiener Autotaxiunternehmung durchschnittlich pro Woche:
im Jahre 1928: S 63,54, 1929: 59,40, 1930: 51,60, 1931: 48,84, 1932: 42,66 und 1933: 36.--. Bei letzterer Zahl handelt es sich um den vertragsmässigen Garantielohn, während der tatsächliche Verdienst vielfach bedeutend niedriger ist, weil sich zahlreiche Unternehmen nicht mehr an die vertragsmässigen Sätze halten.

Eine Kraftfahrer-Föderation auf Kuba. (ITF) Auf einem Kongresse in der Stadt Santa Clara, abgehalten vom 31. Oktober bis 6. November v. J., wurde die "Federación Nacional de Chauffeurs de Cuba" gegründet. Bei der Eröffnungs-Feierlichkeit traten der Föderation 18 Kraftfahrer-Organisationen aus allen Teilen der Republik bei. Von den zahlreichen Kongressbeschlüssen sind die besonders erwähnenswert, wonach die Schaffung eines Landesgerichtes für die Prüfung von Kraftwagenführern angestrebt und eine Kraftfahrer-Versicherungs- (Unterstützungs-) Kasse nach dem Muster der Unterstützungs-einrichtungen bei den englischen Gewerkschaften ins Leben gerufen werden soll. Ferner wurde beschlossen, bei den Behörden den Erlass eines Gesetzes oder Dekretes zu beantragen, das Ausländern erst nach fünfjährigem Wohnsitz in der Republik Kuba das Recht zur Ausübung des Chauffeurberufes einräumt.

24stündiger Proteststreik in den französischen Häfen. (ITF) Die französische Hafentarbeiter-Föderation, Mitglied der I.T.F., hat die Hafentarbeiter aufgefordert, am 28. Dezember die Arbeit auf 24 Stunden niederzulegen. Zweck dieser Streikaktion war, gegen die ungünstigen Verhältnisse, in welche die Hafentarbeiter in bezug auf die Sozialversicherung, besonders die Arbeitslosenversicherung, hineingedrängt wurden, zu protestieren und die Behörden und die Öffentlichkeit auf die katastrophalen Folgen der Einfuhr-Kontingentierungen für Steinkohle, Getreide, Holz und chemische Erzeugnisse für die Hafenbetriebe aufmerksam zu machen. Hinsichtlich der im Hafen von Dünkirchen noch stets andauernden Aussperrung verlangt die Föderation, dass die Aussperrungsmassnahmen aufgehoben und die bewaffneten Truppen wieder zurückgezogen werden.

In verschiedenen Häfen hat man diesem Aufruf Folge geleistet. In St. Nazaire war die Beteiligung 100%ig.

SEELEUTE

Gar so mürbe sind die deutschen Seeleute nun doch nicht! (ITF) Die NSBO (Nationalsozialistische Betriebszellen-Organisation) der deutschen Seeschifffahrt in Hamburg teilte kürzlich folgendes mit: "Zum 1. Januar 1934 muss die NSBO "Seeschifffahrt" in Hamburg dem Führer des Deutschen Arbeitsfront, Pg. Dr. Ley, melden können, dass der letzte deutsche Seemann in die Front aller schaffenden deutschen Volksgenossen eingegliedert ist. Kein deutscher Seemann darf zu diesem Termin noch abseits stehen! In der Deutschen Arbeitsfront allein liegt die Zukunft des gesamten seemannischen Berufsstandes! Vereint und auf das engste verbunden mit den Volksgenossen aus den ländlichen Berufen, aus Werkstatt, Kontor und Fabrik wird die Deutsche Arbeitsfront zur gewaltigsten Heersäule der Nation! Wer wagt es, abseits dieser Heersäule zu marschieren, ohne von ihr zermalmt zu werden? Sie bahnt zugleich die Wege für den Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt! Eine schwere Arbeit liegt vor uns!

Seeleute! Trommelt für die Deutsche Arbeitsfront! Holt den letzten Kameraden heran! Jede Hand ans Werk für den wahren sozialistischen Aufbau Deutschlands! Wer noch nicht in einem Berufsverband ist, muss als Einzelmitglied in die Deutsche Arbeitsfront!"

Mit der berufsständischen Erfassung der deutschen Seeleute scheint es demnach nicht besonders flott zu gehen. Widerspenstigen Elementen wird offen mit Vernichtung gedroht! Hat nicht erst kürzlich Goebbels gesagt, der Marxismus sei noch nicht tot? Dieser Alarmruf der NSMO ist ein ungewollter Beweis für die Treue unserer Seeleute zum "lebendigen Toten".

Verlängerung des Tarifvertrages für die schwedische Seeschifffahrt. (ITF) Auf Grund einer kürzlichen Abstimmung unter den Mitgliedern des schwedischen Seemannsverbandes wurde der laufende Tarifvertrag verlängert. An der Abstimmung beteiligten sich 5 182 Mitglieder; eine so starke Beteiligung war bisher, wenn es sich um einen Vertrag handelte, noch nie zu verzeichnen. 85% der Stimmen wurden für und 15% gegen die Vertragskündigung abgegeben. Bemerkenswert ist, dass gerade dort, wo die Rote Gewerkschafts-Opposition am meisten die Kündigung propagiert hat, die Zahl der Nein-Stimmen höher ist als die durchschnittliche. Da auch von keiner andern Arbeitnehmer-Organisation und auch nicht vonseiten der Reeder der Vertrag gekündigt wurde, hat er auf ein weiteres Jahr Gültigkeit.

Ein Erfolg für die chinesischen Seeleute. (ITF) Am 15. Juni v. J. hatte die chinesische Seemannsorganisation beschlossen, die grösste und einflussreichste Reederfirma Chinas, die "China Navigation Company" zu boykottieren. Dieser Beschluss ist auf eine gewaltmässig auf dem Dampfer "Woosung" unterdrückte Bewegung zurückzuführen. Dabei wurde ein Besatzungsmitglied getötet und mehrere andere schwer verletzt. Der Konflikt hat nun nach einer Dauer von 164 Tagen durch eine Vereinbarung zwischen der Ortsgruppe Kanton der chinesischen Seemanns-Föderation und dem Vertreter der Reedereigesellschaft ein Ende gefunden. Danach hat der Arbeitgeber der Organisation für während des Boykottes entgangene Heuer etc. einen Schadenersatz von 160.000 Dollar zu leisten, sowie sämtliche nach Ausbruch des Konfliktes weggeschickten Besatzungsmitglieder wiedereinzustellen. Nach den Mitteilungen der Seemannsorganisation hat sich die Reederei an diese Abmachungen gehalten. Möge dieser schöne Erfolg den chinesischen Seeleuten ein Ansporn dazu sein, sich ihrer Gewerkschaft restlos anzuschliessen.

Unsere Beilagen.

Dieser Nummer liegen bei:

eine Sonderbeilage für die Kraftfahrer
" " " " Strassenbahner
" " " " Seeleute

Redaktioneller Informationsdienst, Allgemeines No.3.

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