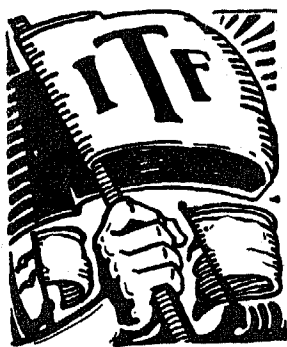


PRESSEBERICHT



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

Nr. 6

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

Amsterdam, den
19. März 1934

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

Bevorstehende Kongresse

- Schweizerischer Eisenbahner-Verband: vom 26. bis 28. April in
Luzern.
- Railway Clerks Association (Eisenbahnangestellte, England):
vom 28. bis 31. Mai in Dunoon.
- Centrale belge du Personnel des Tramways, vicinaux et autobus
(belgischer Strassen- und Kleinbahnverband): vom 30. Juni bis
2. Juli in Lüttich.
- Svenska Transportarbetareförbundet (schwedischer Transportarbeiter-
verband): vom 19. bis 25. August in Stock-
holm.

Kurzer Bericht über die Sitzung des
Exekutivkomitees der I.T.F. am Mittwoch, den 28. Februar und
Donnerstag den 1. März 1934.

An der Sitzung, welche im Gebäude der I.T.F. stattfand, nahmen folgende Kollegen teil: Ch. Lindley, Stockholm, R. Bratschi, Bern (in Vertretung B. König, Wien), J. Jarrigion, Paris, Ch. Mahlman, Antwerpen, A.G. Walkden, London, der Generalsekretär Edo Fimmen, der Generalsekretärstellvertreter N. Nathans und das Mitglied des Ausschusses P. Moltmaker, Utrecht.

Zunächst wurde der ausführliche Tätigkeitsbericht des Sekretariat seit der letzten Sitzung besprochen.

Wir entnehmen diesem Berichte, dass die Mitgliederzahl der I.T.F. sich nach den vorhandenen Angaben im Laufe des Jahres 1933 behauptet hat. Die Versuche, noch ausserhalb der I.T.F. stehende Organisationen zum Anschluss zu bringen, versprechen Erfolg und sollen in der kommenden Periode energisch fortgesetzt werden. In diesem Zusammenhang nahm das Exekutivkomitee mit Genugtuung von der Mitteilung Kenntnis, dass sein Mitglied A.G. Walkden als Vertreter des englischen Gewerkschaftskongresses am diesjährigen Kongresse des Amerikanischen Arbeitsbundes teilnehmen wird.

Leider mussten einige kleinere Organisationen, die keine Beiträge leisten, von der Mitgliedsliste gestrichen werden.

Die finanzielle Lage hat sich trotz der ungeheueren Schwierigkeiten im Laufe des Jahres 1933 günstig entwickelt, sodass dieses Jahr entgegen der Erwartung mit einem Ueberschuss abgeschlossen werden konnte. Der Vorschlag des Sekretariats, dahin gehend, auf Grund der günstigen Ergebnisse im Jahre 1933, für 1934 Sparmassnahmen/durchzuführen, wurde einstimmig gutgeheissen.

Einigen Unterstützungsgesuchen wurde entsprochen, während in bezug auf andere die Untersuchung noch im Gange ist.

Ueber den Inhalt und die Neueinteilung der Veröffentlichungen der I.T.F. wurde allerseits grosse Zufriedenheit ausgesprochen. Beschlossen wurde, den angeschlossenen Organisationen anzubieten, auf ihren Wunsch eine grössere Anzahl Exemplare etwaiger Berichte gegen Vergütung der Kosten zu liefern, während ferner untersucht werden wird, ob neben der dänischen auch eine schwedische Ausgabe des Presseberichtes möglich ist.

└auf der Grundlage der für 1933
getroffenen

Binnen kurzem wird eine internationale Seeleutekonferenz nach London einberufen, um die gewerkschaftliche Situation zu prüfen und die Aktion für die Regelung der Arbeitszeit zu besprechen.

Die Reorganisationspläne des Internationalen Gewerkschaftsbundes wurden ausführlich behandelt. Das E.K. war der Ansicht, dass die Beziehungen zwischen dem I.G.B. und den Internationalen Berufssekretariaten so innig wie möglich gestaltet werden müssen, dass aber der vorliegende Plan unannehmbar ist. Das E.K. war einstimmig der Auffassung, dass nun einer Vereinbarung zugestimmt werden könnte, der den I.B.S. einen viel grösseren Einfluss einräumt, der auch in der Anzahl Stimmen zum Ausdruck kommen müsste.

Lange und eingehend wurde die Lage in Deutschland und Österreich besprochen. Auf diese Besprechungen kann in Einzelheiten nicht eingegangen werden. Wir begnügen uns deshalb damit, festzustellen, dass allgemein die Ansicht vorherrschte: Besser gekämpft und verloren als verloren und nicht gekämpft. Von allen Seiten wurde berichtet, dass die Unterstützungsaktion für Österreich mit grosser Begeisterung aufgenommen wird. Das E.K. beschloss, an die angeschlossenen Organisationen zwecks Abgabe eines besonderen Beitrags heranzutreten und die einlaufenden Gelder an erster Stelle für den Zusammenhalt der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen anzuwenden.

Auf Antrag des Kollegen Moltmaker verurteilte die Sitzung die Haltung der katholischen, kommunistischen und sonstigen Presse, die trotz des Kampfes der österreichischen Arbeiterklasse und dessen Ausgang, gehässige Kritik an der österreichischen Arbeiterbewegung üben.

Schliesslich beschäftigte sich das E.K. mit der Einberufung der nächsten Generalratssitzung. Im Zusammenhang mit einem Vorschlag, Ende Juni eine erweiterte Sitzung des Generalrats abzuhalten, an der die angeschlossenen Organisationen ebenfalls durch einen Vertreter teilnehmen können, wurde beschlossen die angeschlossenen Organisationen zu fragen ob sie in der Lage und bereit wären, sich an einer solchen Sitzung zu beteiligen.

Die Wiener Greuel.

Tatsachenbericht eines Kämpfers von Floridsdorf.

(ITF) Der Karlsbader "Volkswille" erhielt von einem Floridsdorfer Funktionär, der an den schwersten Kämpfen an diesem Wiener Stadtteil teilgenommen hat, eine Schilderung der Bestialitäten der Dollfuszschen Soldateska. Aus dem umfangreichen Bericht veröffentlichen wir nachstehenden Auszug:

Proletarisches Heldentum.

Nirgends hat die Arbeiterschaft angegriffen. Sie wehrte sich nur gegen ihre Entwaffnung. Als die Maschinengewehre der entmenschten Soldateska und der Polizei in Aktion traten, griff natürlich auch der Schutzbund an. Er entwaffnete einige Polizeiwachstuben und sperrte die gefangenen Polizisten, denen kein Haar gekrümmt wurde, in Kellern ein. Es entwickelten sich schwerste Kämpfe beim Gemeindebau auf dem ehemaligen SAC.-Sportplatz, in dem etwa 300 Familien wohnen und der einige Stunden später von einer schweren Haubitzenbatterie unter Granatenfeuer genommen wurde. Es gab dort eine Anzahl Toter, die noch am Sportplatz lagen, wohin sie von den Heimwehrrfaschisten zusammenschleppt worden waren. Darunter waren schwerste Kämpfe entwickelten sich um das Arbeiterheim. Im Verlauf von zwei Tagen und zwei Nächten wechselte das Arbeiterheim viermal den Besitzer. Die Faschistenbande, unvermögend, den Schutzbund aus dem Arbeiterheim trotz des Granatenfeuers wieder hinauszuerwerfen, veranlasste die uniformierten Bestien, das Arbeiterheim mit Brandgeschossen zu belegen. Noch zwei Stunden kämpften die Schutzbünder mit übermenschlicher Kraft im brennenden Arbeiterheim.

Keinen sollten sie lebendig haben.

Als die Hitze unerträglich wurde und ein Verbleiben nicht mehr möglich war, deckten vier brave Genossen den Rückzug der übrigen und feuerten unablässig. Als der Rückzug vollzogen war, hatten die Genossen sich selbst erhängt, bevor die Faschisten einbrachen.

Furchtbar gekämpft wurde um den riesigen Gemeindehäuserblock "Schlingerhof". Obwohl hier etwa 400 Familien wohnen, wurde auch

dieser unter Haubitzenfeuer genommen. Der Heldenmut, mit dem die Genossen trotz der entsetzlichen Wirkungen der Granaten einen Tag und eine Nacht weiterkämpften, war unbeschreiblich. Um den Schlingenhof von rückwärts zu nehmen, wollten die bestialischen Faschisten diesen umgehen. Da griffen von der Brünnerstrasse her die Genossen Strassenbahner, die sich in der dortigen Strassenbahnwagenremise verschanzt hatten, ein. Die Polizei wollte im Sturm die Remise nehmen. Sie wurde glänzend zurückgeschlagen und musste 26 Tote liegen lassen. Daraufhin wurde die Remise, die ein leichtes Dach hat, die ganze Nacht unter Schrapnellfeuer genommen. Trotz schwerster Opfer hielten die Strassenbahner stand. Zu ihrer Entlastung griff die unweit vovon stationierte Floridsdorfer Feuerwache unter Führung des Feuerwehrkommandanten Genossen Ingenieur Weissel ein (wurde später gefangengenommen und starb als Held auf dem Galgen). Sie verbrachten mehr als Heldentaten und zwangen die Artillerie zur Einstellung des Schrapnellfeuers. In der Nacht von Dienstag auf Mittwoch nahm im Uberschwemmungsgebiet des Donaustromes unterhalb der Floridsdorfer Brücke eine schwere Haubitzenbatterie Aufstellung. Diese bekam um 7 Uhr früh von den kommandierenden entmenschten Bestien den Auftrag, den Häuserblock "Gartenstadt" unter schweres Granatenfeuer zu nehmen. Ich war mit einem anderen Schutzbündler gerade beschäftigt, von der Gartenstadt hinauskommend, gegen den Donauschutzdamm zu gehen, um die Stärke der Faschisten zu erkunden. Da fiel die erste Granate zwischen dem letzten und vorletzten Stockwerk der Seitenfront ein. Die Explosion der Granate hatte eine ungeheure Wirkung.

Granaten gegen schlafende Kinder.

Ein Teil des letzten und vorletzten Stockwerkes flog mit einer furchtbaren Staub- und Rauchwolke in die Luft. Ein wahrer Regen von Möbelstücken und Hausrat prasselte mit den Schuttmassen nieder. Die Granate hatten auch Tuchten und Polster zerfetzt, so dass die Federn wie Schnee herumwirbelten. Das zu einer Zeit, wo die Kinder noch in den Betten waren.

Es folgte eine zweite Granate, die den dritten Teil des turmartigen Aufbaues, in dem auch eine Reihe von Wohnungen sind, mit allem Inhalt niederräumte. Der Kanonendonner vermischte sich mit wahnsinnigem Geschrei der verletzten Kinder, Frauen und Männer und Wutausbrüchen hunderter Menschen, die in den nebenstehenden Privathäusern mit Entsetzen aus ihren Fenstern die Wirkung der Dollfuss-Fey-Granaten ansahen. Entsetzt blickten wir hin.

Veredeltes Christentum.

Da sah ich aus der Staubwolke einen Frauenkopf über den Gehsteig ins Rinnsal rollen. Gelähmt vor Entsetzen konnte ich nicht weiter. Als sich der Staub und Rauch verzogen, sah ich eine Unzahl von kleinen und grossen Menschenfüssen und -händen und sonstigen zerfetzten Gliedmassen im Schutt liegen, durch den das Blut drang.

Für heute genug, denn ich kann nicht mehr weiter.

Misshandlung der Gefangenen. (ITF) "Daily Herald", das Organ der englischen Arbeiterpartei, vom 6. März, berichtet mit Angaben von Tatsachen und Namen über die elende Behandlung der politischen Gefangenen.

Auch über den 66jährigen Abgeordneten Josef Tomschik, ehemaliges Mitglied des Generalrats der ITF, Gründer des österreichischen Eisenbahnerverbandes und sein Sekretär bis vor einigen Jahren, wird erzählt, dass er noch mit anderen Gefangenen in einer Zelle untergebracht ist, die viel zu klein ist.

Das Sekretariat der ITF wandte sich gleich an die französischen und englischen Vorstandsmitglieder mit dem Ansuchen, um in Vermittlung der betreffenden Gewerkschaftszentralen bei der österreichischen Regierung Schritte zu unternehmen. (Gleich wie es nach den ersten Greuelthaten, dem Hängen von Verwundeten, mit Erfolg geschehen ist.)

Die unsere Unterstützung benötigen. (ITF) Nach einem Bericht in "Daily Herald" vom 10. März sind von unseren Leuten etwa 250 Personen getötet und etwa 500 verwundet worden. Die Anzahl der Gefangenen in Wien wird auf 1500 geschätzt. Die Anzahl derer, die nur infolge Auflösung verschiedener Einrichtungen ihre Beschäftigung verloren haben, beträgt etwa 20 000. Mehr als 2600 Familien gefallener, gefangener und entlassener Kameraden benötigen jetzt schon dringend

Unterstützung. Die Familien von Gefangenen fallen automatisch ausserhalb jeder öffentlichen Unterstützungsregelung.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Die Arbeitszeit des Strassenbahnpersonals in Polen. (ITF) Am 1. Januar 1934 ist eine Verordnung zur Regelung der Arbeitszeit u. a. auch für das Betriebspersonal der Strassenbahnen und Vorortebahnen in Polen in Kraft getreten. Nach dieser Verordnung wird die Arbeitszeit auf 48 Stunden pro Woche festgesetzt; die Arbeitszeit darf in keinem Falle 192 Stunden im Monat und 10 1/2 Stunden im Tag überschreiten. Die normalen Dienstzeiten eines jeden Bediensteten müssen genau festgesetzt werden. Falls keine Möglichkeit besteht, dem Bediensteten im Sinne des Gesetzes vom Dezember 1919 eine einstündige Arbeitspause nach 6 Stunden Arbeit zu gewähren, so muss ihnen die Einnahme von Mahlzeiten während der Arbeitszeit zugestanden werden. Die vor der Erlassung der Verordnung abgeschlossenen Kollektivverträge bleiben bis zum Ablauf in Kraft.

Arbeitsbedingungen des Verwaltungspersonals der Strassenbahnen in Barcelona. (ITF) Im November 1933 ist ein Kollektivvertrag für das Verwaltungspersonal der Strassenbahnen in Barcelona in Kraft getreten. Dieser Vertrag sieht Mindestbezüge für das gesamte Verwaltungspersonal vor. Diese schwanken zwischen 65 Peseten monatlich für Praktikanten und 500 Peseten für Bedienstete mit 40 Lebensjahren und 15 Dienstjahren. Zu Weihnachten bekommen die Bediensteten eine Sonderzuwendung in der Höhe eines Monatsbezuges. Als Pension werden höchstens 50% des zuletzt bezogenen Gehaltes vorgesehen. Von insgesamt 77 Bediensteten erhielten 55 Gehaltserhöhung von 60 bis 1500 Peseten pro Jahr, das sind im Durchschnitt 685 Peseten.

Ende des Streiks der Pariser Taxameterfahrer, doch der Kampf dauert fort. (ITF) Am Nachmittag des 2. März beschlossen die Pariser Taxameterfahrer, die Arbeit anderntags, nach 30-tägigem treuen Kampfe, wieder aufzunehmen. Anlass dazu waren Versprechungen des Arbeitsministers, wozu auch der Erlass eines Gesetzes gehört, wonach jeder Kraftdroschkenführer, der nicht Eigentümer seines Wagens ist, als Arbeitnehmer angesehen werden soll. Die vor dem Arbeitsminister unterzeichnete Vereinbarung haben die Arbeiter so ausgelegt, dass 6,25 Franken Rückvergütung von der Benzinregelung abgehen, ferner 2,50 (oder bei Wagen unter 10 PS. 2.-- Franken) von der Verkehrstaxe und 2 Franken von der Platzsteuer, im ganzen also 10,75 bzw. 10,25 Franken Ersparung pro Tag. Eine Reihe von Arbeitgebern machten nach Aufnahme der Arbeit Schwierigkeiten, indem sie sich weigern, die Rückvergütung zu gewähren, eine andere Art Benzin an die Chauffeure verkaufen (nur für schwerere Wagen gebraucht und nicht unter die Vereinbarung fallend) u. dgl. Chauffeure, die trotzdem die Rückvergütung an den Einnahmen abziehen, werden ausgesperrt.

Inzwischen sind auch die Wagenwascher in den Streik getreten, weil ihnen die Chauffeure erklärten, sie würden ihnen keine Trinkgelder mehr bezahlen. Auch sie sollten Forderungen auf anständige Entlohnung bei den Arbeitgebern stellen, was bereits geschehen ist. Die Wagenwascher bekommen einen Tagelohn von 22-25 Fr.

Die Gewerkschaft wandte sich nochmals an den Arbeitsminister mit Vorschlägen und unterbreitete ihm zugleich den Text zu einer Gesetzesvorlage, wonach die Pariser Kraftdroschkenführer als in einem Arbeitsverhältnis stehend zu betrachten sind, ganz gleich wie ihr Arbeitsvertrag und ihre Einkommensregelung ist, und sie ferner wie jeder andere Arbeiter in Handel und Industrie der Sozialgesetzgebung unterstellt werden müssen.

Arbeitsbedingungen der Kraftdroschkenführer von Antwerpen. (ITF) Die kleinen Kraftdroschkenbesitzer in Antwerpen werden allmählich durch modern eingerichtete Grossbetriebe (genannt "Fixtax", "Esttax", "Selectax", "Unitax", "Anverstax", "Belltax" u. a.) verdrängt. Von den Anfang 1933 vorhandenen 385 Inhabern von Standplätzen gab es Ende 1933 nur noch 285, 100 Wagenbesitzer mussten sich also nach einer andern Beschäftigung umsehen bzw. ein Arbeitsverhältnis eingehen. In letzter Zeit haben mit "Fixtax", "Esttax" und "Anverstax" Verhandlungen zwecks Verbesserung der

Lohn- und Arbeitsbedingungen stattgefunden. Der für die Beschäftigten der "Fixtax" Ende 1933 abgelaufene Vertrag hat bis zu einer endgültigen Regelung der Arbeitszeit weiter Geltung. Die Löhne betragen vorläufig 20% der Brutto-Einnahmen bei einem garantierten Mindestsatz von 100 Franken pro Woche. Die Arbeitszeit soll im Einvernehmen mit dem Arbeitgeber, der Gewerkschaft und dem Arbeitsinspektor den gesetzlichen Vorschriften entsprechend geregelt werden. Einstrittiger Punkt ist auch noch die Frage des Schadenersatzes bei Zusammenstößen u. dgl., wenn der Führer nachweislich dafür schuld ist.

Auch bei der "Esttax" besteht noch keine gehörige Lohn- und Arbeitszeitregelung. Die Fahrpreise richten sich seit kurzem nach der Fahrdauer, also nicht mehr nach festen Sätzen. Bei einer 7tägigen Arbeitswoche werden 12 Stunden täglich gearbeitet. Der Wochenlohn von 125 Franken muss durch Trinkgelder ergänzt werden. Ähnliche Zustände herrschen auch bei der "Anverstax". Der belgische Transportarbeiterverband, der an die Arbeits-Aufsichtsbehörde appelliert hat, hofft aber, denselben nach restloser Organisation sämtlicher Taxameterfahrer ein Ende zu machen.

Ministerialerlass in Polen betr. die Arbeitszeit in den Verkehrsunternehmen. (ITF) Am 1. Januar 1934 trat in Polen ein Erlass in Kraft, womit die Arbeitszeit der in den Strassenverkehrsunternehmen Beschäftigten geregelt wird. Unter die Bestimmungen fallen: 1.) die Führer von Lastwagen mit Pferdegespannen; 2.) die Führer von Omnibussen und Lastautomobilen, deren Gehilfen sowie Schaffner; 3.) Personen, beschäftigt beim Be- und Entladen sowie beim Versand von Gütern und Gepäck, sowie mit der Ueberwachung der Sicherheit der Fahrgäste.

Für diese Personalgruppen können an die Stelle der Bestimmungen im Achtstundentagesgesetz vom 18. Dezember 1919 andere treten, unter der Bedingung jedoch, dass ihre Arbeitszeit 10 Stunden täglich und 624 Stunden in einem Zeitraum von 13 Wochen nicht überschreitet. Personen, die für Wagen und Zugtiere direkt verantwortlich sind, können an Sonn- und Feiertagen während höchstens 2 oder 3 Stunden, je nach Lage des Falls, mit der Fütterung von Pferden, gewissen Reinigungsarbeiten, Vorbereitung zur Abfahrt u. dgl. beschäftigt werden.

Nachtarbeit ist zulässig für Lenker von Lastwagen mit Pferdegespann und für Chauffeure und deren Gehilfen in obenerwähnten Fällen, ferner wenn der bei Tag abgefahrene Arbeitnehmer bei Nacht an seinem Endpunkte anlangt.

Jeder Arbeitnehmer, welcher im Laufe eines Zeitabschnittes von 24 Stunden während der in diesem Erlass vorgesehenen Arbeitszeit beschäftigt wurde, hat Anspruch auf eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 10 Stunden.

In der Arbeitszeit ist nicht inbegriffen die dem Arbeitnehmer zur Verfügung gestellte Zeit, wenn diese sich auf eine Stunde oder mehr erstreckt und wenn der Arbeitnehmer sich nicht mit den Tieren oder Wagen zu beschäftigen hat.

Diese Zeit wird jedoch dann als Arbeitszeit angerechnet, wenn sie bei während des Transportes beschädigten Wagen oder verletzten Tieren verbracht wird und die Tiere und Fahrzeuge nicht ohne Ueberwachung gelassen werden können.

Die am Sonntag beschäftigten Arbeitnehmer haben Anspruch auf einen freien Tag in der Woche.

Als Ueberzeitarbeit wird die über

10 Stunden pro Tag hinausgehende Zeit, sowie die über 624 Stunden in 13 Wochen hinausgehende Zeit, auch wenn die tägliche Arbeitszeit nicht mehr als 10 Stunden beträgt, angesehen. Für die Entlohnung der Ueberzeitarbeit sind die im Achtstundentagesgesetz vorgesehenen Zuschläge massgebend.

Die Löhne der deutschen Hafentarbeiter. (ITF) Vor Hitler betrug der Mindesttagelohn eines deutschen Hafentarbeiters zuletzt RM 7,60. Theoretisch gilt dieser Mindestlohn noch immer. Ein Arbeiter, der eine Woche voll durcharbeitet, müsste also mindestens RM 45,- verdienen. In Wirklichkeit bekommt ein Hafentarbeiter nicht einmal die Hälfte dieses Betrages. Während der mit grossem Lärm angeführten "grossen Arbeitsschlacht" ist ein Reihensystem eingewöhnt worden, wodurch ein Hafentarbeiter durchschnittlich 3 Tage pro Woche an die Arbeit kommt. Dadurch verdient kein Hafentarbeiter mehr

als RM 22,- pro Woche, wovon noch seine Fahrkosten zum und vom Hafen abgerechnet werden müssen. Die Arbeitslosigkeit des einen Arbeiters wird also auf Kosten des anderen "bekämpft".

SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Ein Schiedsspruch verhinderte einen Seelutestreik in Polen. (ITF) Vor einiger Zeit haben die Reeder in der polnischen Seeschifffahrt eine Forderung auf eine Heuerherabsetzung von 30% und auf andere Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen aufgestellt. Daneben sollte in der Trampschifffahrt der Kollektivvertrag überhaupt abgeschafft werden. Verhandlungen unter Leitung eines amtlichen Schlichters führten infolge der Unnachgiebigkeit der Reeder zunächst zu keinem Ergebnis. Die Seeleute drohten mit einem Streik, falls die Reeder auf ihren Forderungen bestehen bleiben. Der Streik ist jedoch durch einen Schiedsspruch vom 24. Februar verhindert worden. Dieser sieht eine Heuerherabsetzung von durchschnittlich 11% vor, die übrigen Forderungen der Reeder wurden abgelehnt. Der Kollektivvertrag gilt also auch in der Trampschifffahrt.

Die griechischen Seeleute streiken. (ITF) Seit dem 31. Dezember besteht für die griechischen Seeleute kein Kollektivvertrag mehr. Die bemühen sich, eine Erhöhung ihrer äusserst niedrigen Heuern zu erwirken. Ende Februar haben die Mannschaften einiger griechischen Schiffe, die englische Häfen angelaufen haben, die Arbeit niedergelegt und forderten eine Erhöhung der Heuern für Matrosen und Heizer von £ 4,- bzw. £ 4,10 auf £ 5,10 bzw. £ 6,-. Der griechische Konsul untersagte den Kapitänen, auf die Forderungen der Seeleute einzugehen und trotz der Wachsamkeit der Streikwachen, wurden Streikbrecher eingestellt. Die Streikenden wurden nach Hause befördert. Mittlerweile hat der griechische Seeleuteverband im Einverständnis mit der griechischen Gewerkschaftszentrale einen Streik erklärt. An der Aktion sind 20 000 Personen interessiert. Die Internationale Rote Hilfe bemüht sich offenbar, um den Streik für Ihre Zwecke auszunützen.

Forderungen der Schotterarbeiter in Polen. (ITF) Arbeiter, die an der Weichsel Sand und Schotter gewinnen und befördern, haben den mit den Unternehmern abgeschlossenen Kollektivvertrag gekündigt und fordern Lohnerhöhung um 50%. Ausserdem fordern sie die Normalisierung von Fahrzeugen (Kähnen), die auch als Mass des gewonnenen Materials zum Zwecke der Entlohnung dienen. Die Menge des gewonnenen Materials wird bisher nicht sehr genau bemessen, was zu Uebervorteilungen der Arbeiter und zu ständigen Streitigkeiten führt. Der der ITF angeschlossene polnische Transportarbeiterverband, der die betreffenden Arbeiter organisiert, führt die Verhandlungen mit den Unternehmern. Es handelt sich um 600 Arbeiter, die bei 40 Unternehmungen beschäftigt sind.

-o-o-o-

BEILAGEN

Dieser Nummer liegen bei:

- 1) eine Sonderbeilage für die Eisenbahner
- 2) " " " " Luftfahrt
- 3) Chronik der Ereignisse in einigen Ländern (Tschechoslowakei)
Redaktioneller Informationsdienst:
- 4) Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1933
- 5) Die Lage in Oesterreich

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