

PRESSEBERICHT



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

No. 22

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

Amsterdam, den
29. Oktober 1934

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

EISENBÄHNER

Ein Konflikt bei den Eisenbahnen Kanadas. (ITF) Die kanadischen Eisenbahngesellschaften teilten den Personalverbänden mit, dass sie nicht in der Lage seien, die 5%ige Gehaltsherabsetzung, deretwegen der Vertrag am 1. November abläuft, rückgängig zu machen. Die Gesellschaften bestehen auf den seit 1. Januar 1932 in Kraft befindlichen Lohnsätzen. Die Personalorganisationen bereiten nun eine gemeinsame Aktion vor, um durchzusetzen, dass ihnen wieder die vor dem Lohnabbau im Jahre 1929 gültigen Sätze ausbezahlt werden.

Vermeidung eines Eisenbahnerstreiks in Amerika durch Lohnerhöhung. (ITF.) 2500 Bedienstete bei der Mobile and Ohio Railway drohten mit Streik, wenn ihre Löhne nicht erhöht würden. Es kam zu einer Vereinbarung, wonach die s. Zt. durchgeführte 20%ige Lohnsenkung teilweise aufgehoben wurde. Der neue Vertrag bleibt bis 31. März 1935 in Kraft. Bei Unterzeichnung der Vereinbarung trat eine 5%ige Lohnaufbesserung in Kraft; weitere 2 1/2% Erhöhung wurden mit Wirkung ab 1. Oktober gewährt und die dritte von 2 1/2% wird am 1. Januar 1935 in Kraft treten. Die bisherigen Löhne wurden also um insgesamt 10% hinaufgesetzt.

Verbesserung der Löhne bei den südafrikanischen Eisenbahnen. (ITF) Laut einem Beschlusse der Regierung der Südafrikanischen Union werden die Eisenbahnerlöhne erhöht, zu welchem Zwecke ein Kredit von 250.000 £ bewilligt wurde. Näheres darüber, wie die Erhöhungen -- diese sollten am 1. Oktober in Kraft treten -- unter die verschiedenen Bedienstetengruppen verteilt werden, ist uns nicht bekannt.

Fünftageswoche bei der Union Pacific Railway -- Vereinigte Staaten. (ITF) Mit der Union Pacific Railway ist ein Tarifvertrag abgeschlossen worden, von dem 7.500 Bedienstete erfasst werden. U. a. ist in diesem Vertrage bestimmt, dass die bisher für das Personal dieser Gesellschaft bestandene gelbe Gewerkschaft zu verschwinden hat. Vorgesehen ist ferner die Einführung einer Fünftageswoche (bei 8 Stunden Arbeit im Tag), ohne beträchtliche Kürzung des Einkommens der Bediensteten.

Beschwerdekommision für die Werkstättenarbeiter bei den argentinischen Staatsbahnen. (ITF) Nach vielen Anstrengungen ist es endlich der argentinischen Eisenbahner-Föderation gelungen, die Schaffung einer zentralen Beschwerdekommision durchzusetzen, welche die vom Werkstättenpersonal der Staatsbahnen vorzubringenden Beschwerden behandeln soll.

In den Vereinigten Staaten haben 15.000 im aktiven Dienst stehende Eisenbahner das 70. Lebensjahr erreicht. (ITF) Zu den ersten Massnahmen der Zentralkommision für die Pensionsregelung der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten gehörte die Sammlung von Angaben über die für die Pensionierung in Betracht kommenden Beamten.

Verbesserung der Löhne bei den südafrikanischen Eisenbahnen. (ITF) Laut einem Beschlusse der Regierung der Südafrikanischen Union werden die Eisenbahnerlöhne erhöht, zu welchem Zwecke ein Kredit von 250.000 £ bewilligt wurde. Näheres darüber, wie die Erhöhungen -- diese sollten am 1. Oktober in Kraft treten -- unter die verschiedenen Bedienstetengruppen verteilt werden, ist uns nicht bekannt.

d. h. diejenigen, welche das 70. Lebensjahr erreicht haben. Aus den von den Gesellschaften gemachten Angaben geht hervor, dass 15 000 noch im Eisenbahndienst stehende Beamte über 70 Jahre alt sind. 2 000 von denselben hatten Anspruch auf eine Pension aus den Kassen der Gesellschaften.

Ein Mitglied der Pensionskommission erklärte, man werde demnächst Angaben über alle Eisenbahner verlangen, welche das 65. Lebensjahr erreicht haben und ebenfalls bereits pensionsberechtigt sind.

Bekanntlich hatte man bei der Schaffung der erwähnten Kommission im Auge, durch weitgehende Pensionierung der dafür in Betracht kommenden Bediensteten die Sicherheit bei den Eisenbahnen zu erhöhen und die schwere Erwerbslosigkeit unter dem Eisenbahnpersonal zu mildern.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Erfolgreicher Streik bei den Strassenbahnen von Melbourne -- Australien. (ITF) Die Strassenbahner von Melbourne fordern seit langem eine Lohnerhöhung von 2 s täglich und Einführung des achtstündigen Arbeitstages. Um diesen Forderungen den nötigen Nachdruck zu verleihen haben sie Anfang Oktober erklärt, bei der Jahrhundertfeier der Stadt die Arbeit niederzulegen, wenn ihre berechtigten Forderungen nicht erfüllt würden. Auf die Weigerung der Direktion hin -- diese hatte sich bereit erklärt,

eventuelle Mehreinnahmen gelegentlich der Feier unter das Personal zu verteilen -- machte letzteres seine Drohung wahr. Am 16. Oktober fuhr in Melbourne keine einzige Strassenbahn; die Bewegung wurde in vollster Geschlossenheit durchgeführt. Nach dreitägigem Streik, d. h. nachdem die Direktion beschlossen hatte, dem Personal anlässlich der Jahrhundertfeier eine Gratifikation zu gewähren, wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Es sollen nun £8 000 unter die Strassenbahner verteilt werden.

Streik bei der Strassenbahn Nizza. (ITF) Zum Protest gegen die willkürliche Entlassung von 27 Bediensteten mit hohem Dienstalter sind die Strassenbahner Nizzas am 13. Oktober in den Streik getreten. Die Gesellschaft weigert sich, den Streit durch den Präfekten schiedsgerichtlich beilegen zu lassen. Die Transportarbeiter-Föderation und die gesamte organisierte Arbeiterschaft Nizzas haben sich mit den Streikteilnehmern solidarisch erklärt.

Der belgische Verband des Strassen- und Kleinbahnpersonals fordert Aufhebung des kürzlichen Lohnabbaues. (ITF) Der Vorstand des belgischen Verbandes der Strassen- und Kleinbahner beabsichtigt, auf der nächsten Sitzung des nationalen paritätischen Ausschusses der Kleinbahner den Antrag zu stellen, dass die in diesem Sommer durchgeführte Lohnherabsetzung wieder aufgehoben wird. Trotz des energischen Widerstandes und scharfer Proteste der Organisation ist eine 7%ige Lohnsenkung auferlegt worden, die in 2 Etappen, nämlich im Juli und im August 1934, durchgeführt worden ist. Durch diesen, 65 Franken im Monatsdurchschnitt betragenden Lohnabbau ist das Personal der nationalen Kleinbahn-Gesellschaft in eine derart schwere Lage geraten, dass diesen unduldbaren Zuständen baldigst ein Ende gemacht werden muss.

Die Arbeitsbedingungen des Strassenbahnpersonals von Toronto--Kanada. (ITF) Auf Grund eines Schiedsspruches der Behörden der Provinz Ontario ist der für das öffentliche Verkehrsunternehmen der Stadt Toronto gültige Tarifvertrag bis 31. März 1936 verlängert worden; er wird, sofern er nicht von einer der Vertragsparteien gekündigt wird, von Jahr zu Jahr automatisch verlängert. Die Lohnsätze sind gleich geblieben. In den ersten 3 Dienstmonaten erhält das Fahrpersonal einen Stundenlohn von \$0.55, in den darauf folgenden 9 Monaten: \$0.57 1/2 und nach einem Jahre \$0.60. Führer von Einmann-Wagen erhalten einen Zuschlag von \$0.05 pro Stunde. Die tägliche Arbeitszeit beträgt für das Fahrpersonal und die in den Depots und Garagen Beschäftigten (die soweit möglich Samstag nachmittags frei haben) 8 Stunden. Streckenunterhaltungspersonal arbeitet im Sommer 9 Stunden und im Winter 8 Stunden täglich. (1 \$ = schw. Fr. 3.-)

Lohnbewegung des Omnibuspersonals von Chelmsford -- England.

(ITF) Die Belegschaft der Eastern National Omnibus Company von Chelmsford (East Anglia), über 100 Führer und Schaffner zählend, hielt am 21. Oktober eine Personalversammlung ab, in der zu den Verschlechterungsanträgen der Gesellschaft Stellung genommen wurde. Diese geht darauf aus, dem Personal nur noch einen Stundenlohn für die tatsächliche Fahrzeit zu zahlen. Die Versammlung hat beschlossen, der Firma mitzuteilen, dass ab Mitternacht des kommenden Montag der Streik ausgerufen werde, wenn sich die Gesellschaft bis dahin nicht herbeilässt, die Gewerkschaft anzuerkennen und die von ihr geforderten Lohnsätze zu bezahlen.

Wird die Streikdrohung wahrgemacht, so ist leicht möglich, dass sämtliche Omnibusbetriebe von East Anglia in die Bewegung mit hineinverwickelt werden.

115 Stunden Arbeit pro Woche für holländische Privatchauffeure, weil kein gesetzlicher Arbeitsschutz. (ITF) Der Bund der Privatchauffeure Hollands hat sich in einer Eingabe an die 2. Kammer gewandt, worin er dringend verlangt, die Privatchauffeure der Schutzbestimmungen des Arbeitszeitgesetzes, wie sie für die Transportarbeiter und die im Verkehrswesen beschäftigten Arbeitnehmer gelten, teilhaftig werden zu lassen. Der Verband hat eine Untersuchung über die Dauer der Beschäftigung in der Woche vom 26. August bis 1. September durchgeführt, und dabei stellte sich heraus, dass nicht weniger als 7,8% der in Frage kommenden Chauffeure über 85 Stunden und die meisten von ihnen über 95 -- sogar bis zu 115 ! -- Stunden arbeiten mussten. Bei 20% betrug die Arbeitszeit 70 bis 85 Stunden, bei weiteren 20%: 60 bis 70, bei 35%: 50 bis 60, und bei 15%: 40 bis 50 Stunden. Von den von der Erhebung erfassten Chauffeuren hatten 53% keinen wöchentlichen Ruhetag und ein ganz geringer Teil hat einmal in 3 bis 4 Wochen einen ganzen oder halben Tag frei.

Nationale Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen für das bei den englischen Provinzunternehmen beschäftigte Omnibuspersonal.

(ITF) Der englische Transportarbeiterverband bemüht sich zurzeit, für die Omnibusbediensteten der Provinz eine ähnliche nationale Regelung zu erwirken, wie sie vor einiger Zeit für die ausserhalb Londons beschäftigten Lastkraftwagenführer unter Dach und Fach gebracht worden ist. Die jetzt in der Provinz geltenden Verträge sind mit den einzelnen Privatunternehmern oder Gemeindebehörden abgeschlossen worden, bei manchen Betrieben besteht überhaupt kein Arbeitsvertrag. Besonders in den Grafschaften im östlichen Teil des Landes treten gewisse Unternehmer noch recht selbstherrlich auf. Für sich nehmen sie das Recht der Organisation in Anspruch -- es gab Fälle, wo sie Mitglied von Vereinigungen waren, die mit der Gewerkschaft verhandelten und die gemeinsam mit der Gewerkschaft bei der Regierung vorstellig wurden --, ihren Angestellten aber machen sie das Recht, sich in der ihnen beliebigen Organisation zusammenzuschliessen, streitig.

In einer grossen Mitgliederversammlung des Transportarbeiterverbandes, die am 21. Oktober in Norwich abgehalten wurde, führte der Sekretär der Abteilung für Personenverkehr, Kollege Harold Clay, aus, dass die angestrebte nationale Regelung nötigenfalls durch vorherigen Abschluss von Distriktsverträgen verwirklicht werden muss.

Die Hafentarbeiter Neuseelands protestieren gegen die Wiedereinkraftsetzung von Gesetzesbestimmungen aus der Kriegszeit. (ITF)

Die Regierung Neuseelands hat dem Parlament einen Gesetzentwurf unterbreitet, wodurch gewisse Streiks als umstürzlerisch erklärt werden sollen. Unter Führung des Kollegen Roberts, Generalsekretär der Hafentarbeiter-Föderation Neuseelands, wurde eine Delegation beim Ministerpräsidenten vorstellig und protestierte bei ihm gegen den Gesetzentwurf betr. "Verstösse gegen die Polizei". Roberts wies darauf hin, dass die Regierung dem Schiedsgerichtswesen ein Ende gemacht hat, sodass den gewerkschaftlich organisierten Arbeitern nichts anderes übrig bliebe, als zur Verteidigung ihrer Rechte zur direkten Aktion zu greifen. Man gewinne den Eindruck, als wolle die Regierung gewisse Streiks als umstürzlerisch kennzeichnen, um die Unternehmer bei ihren Versuchen, den Lebensstandard

ihrer Arbeiter noch weiter herabzudrücken, zu unterstützen. Er erklärte ferner, dass die Transport- und Verkehrsarbeiter der ganzen Welt, jede Regierung, die derart streng gegen die Hafentarbeiter und Seeleute vorgeht, streng verurteilen und bekämpfen und er versicherte dem Minister, dass wenn die geplanten Massnahmen Gesetzeskraft erlangen und gegen die Hafentarbeiter angewandt würden, diese nicht zögern werden, die Unterstützung und Solidarität der Transportarbeiterschaft Grossbritanniens und anderer Länder in Anspruch zu nehmen. Die Durchführung derartiger Massnahmen führe zu unvermeidlichen Konflikten. Schliesslich bat er die Regierung, ihre Gesetzesvorlage wieder zurückzuziehen.

Der Ratspräsident Forbes erklärte darauf, hinter dem Schritt der Regierung stecke keinerlei Machination. Wenn der Gesetzentwurf auf starken Widerstand stossen sollte, könne er zurückgezogen werden, die Regierung wünsche aber nicht, dass eine Kategorie der Gesellschaft das Recht habe, gegen andere Kategorien Drohungen auszusprechen. Dem fügte er noch hinzu: "Wir werden nicht mehr Zustände dulden, wie sie sich 1913 herausgebildet haben, als die Leute erst vom Streikkomitee Erlaubnis holen mussten, um ihre eigenen Werftanlagen betreten zu können." Der Minister kenne Personen, welche solche vom Streikkomitee unterzeichnete Erlaubnisscheine aufbewahrt hätten; dies bedeutete, dass sich eine Kategorie von Menschen gegenüber andern Kategorien mehr herausnehmen konnte. Ein Delegationsmitglied, das 1913 den Vorsitz im Streikkomitee führte, bestritt diese Behauptung. Die betreffenden Leute seien damals beim Streikkomitee nur vorstellig geworden, um vom Sekretär der Gewerkschaft einen Brief zu erhalten, auf Grund dessen ihnen keine Schwierigkeiten gemacht werden konnten.

SEELEUTE

Die Forderungen der japanischen Seeleute von Erfolg gekrönt. (ITF)
Zu den Forderungen des japanischen Seemannsverbandes (S. Pressebericht vom 15. Oktober) kommt eine weitere hinzu, nämlich die auf Zahlung von Ueberstundenzuschlägen für Arbeiten in der Ladung während der Schlafenszeit (nach dem Zubettgehen und vor Sonnenaufgang).

Der japanische Seemannsverband reichte am 12. September sein Forderungsprogramm bei den 3 grössten Schiffahrtsgesellschaften ein. Auch dem Paritätischen Maritimen Rat, der u. a. die Aufgabe hat, Streitigkeiten zwischen Seeleuten und Reedern aus der Welt zu schaffen, sind die Forderungen unterbreitet worden. Er hat sich mit denselben in seiner Sitzung vom 25. September befasst. Es wurde beschlossen, aus seiner Mitte heraus einen Unterausschuss zu bilden. Dieser Unterausschuss hat nach sehr lebhaften Debatten schliesslich den Forderungen der Seeleute stattgegeben. Einige Forderungen von mehr allgemeiner Natur sind jedoch zur nochmaligen Prüfung an eine am 23. Oktober stattgefundene weitere Sitzung des Paritätischen Maritimen Rats überwiesen worden.

Der englische Seemannsverband kämpft gegen die Verwendung unzulänglicher Besatzung auf Schiffen an. (ITF) Der englische Seemannsverband kämpft energisch dagegen an, dass den Seefahrzeugen unzureichende Mannschaften mitgegeben werden. Er hat festgestellt, dass die im Hinblick auf die Sicherheit zulässige Grenze bereits überschritten worden ist. Die bekannte Wochenzeitschrift "John Bull" teilt, wie aus folgendem hervorgeht, die Ansicht der Gewerkschaft:

"Das Ergebnis unserer Nachforschungen ist derart, dass wir nicht damit zurückhalten, zu erklären, dass diese sehr ernste Gefahr vorhanden ist. Dreifach sind die Folgen. Die Menschenleben, die Fahrzeuge und deren Ladung sind in Gefahr, die Arbeitslosigkeit wird verschlimmert, das Ansehen des Seemannsberufes wird herabgewürdigt. Es gibt Fahrzeuge, die mit 20 bis 25 Schülern fahren -- in einem Falle waren es sogar 50 --; auf ihnen gibt es ausser den Offizieren nur noch einen Bootsmann, einen Zimmermann und 4 Quartiermeister. Wir möchten wissen, welche Behörde es wagen würde, öffentlich zu erklären, dass diese Dinge so sind wie sie sein müssen. Die Reeder können sich das erlauben, weil die Vorschriften über die Bemannungsskala ungenau und verwirrend sind. Die

Aufsichtsbeamten der Handelskammer sind allerdings befugt, die Ausfahrt eines Schiffes zu verbieten, das ihrer Ansicht nach die Voraussetzungen für restlose Sicherheit auf See nicht erfüllt, doch die Ministerialerlasse sind so zweideutig, dass die Ueberwachungsbeamten für die Seefahrt vor allem darauf angewiesen sind, auf eigene Initiative Beschlüsse zu fassen. Ein Befähigungszeugnis für das Deckpersonal ist unerlässlich und die Seeleute selber wünschen es mehr als irgend sonst jemand. Ihre gewerkschaftliche Organisation hat das seit langem verlangt.

Man könnte die Frage stellen: "Weshalb alle diese Lehrlinge?" Die Antwort auf diese Frage zeigt ein anderes beklagenswertes Bild dieses Skandals. Diese Lehrlinge sind junge Burschen, die, ehe sich die Krise in der Seeschifffahrt stark bemerkbar machte, ihren Lehrvertrag unterzeichnet hatten.

In dem Masse, wie die Reeder ihre Schiffe auflegen, nimmt die Zahl der unbefahrenen Seeleute, die Anspruch auf Anmusterung haben, zu. Man verwendet deshalb diese für die noch im Betrieb befindlichen Fahrzeuge, sodass eine Unzahl von unbefahrenen Seeleuten und eine zu geringe Anzahl qualifizierter Schiffsteleute vorhanden sind. Die Leidtragenden sind jedoch die unbefahrenen Seeleute, die Jungmänner. Denn sofern sich die Verhältnisse nicht grundlegend ändern, haben die meisten keinerlei Aussichten für die Zukunft. Von zuständiger Seite ist erklärt worden, dass nicht mehr als 10% unter ihnen die Hoffnung hegen dürfen, einmal Offizier zu werden.

Kapitän W. H. Coombs erklärte in einer in Cardiff abgehaltenen Versammlung der Föderation der Schiffsoffiziere in der Handelsflotte: "Es werden Jungmänner angemustert, die wenig, oder überhaupt keine Hoffnung haben, jemals zum Offizier befördert zu werden. Viele von ihnen sind nicht wie es sich gehört ausgebildet und man verwendet sie nur als eine billige Arbeitskraft, durch die man die eigentlichen Seeleute ausschalten kann". Ferner führte er aus, dass allmonatlich 70 junge Offiziere ihre Prüfung vor der Handelskammer mit Erfolg ablegen und den an sich schon übersättigten Arbeitsmarkt noch mehr überschwemmen. "Die englischen Offiziere sind", so bemerkte er weiter, "von den meisten europäischen Ländern am schlechtesten bezahlt. Sie arbeiten 7 Tage in der Woche und 52 Wochen im Jahr; sie haben keinen gesetzlichen Anspruch auf Urlaub, und in den meisten Fällen auch keinen Anspruch auf Pension. Die heutigen Zustände sind geradezu skandalös."

Die Versammlung fasste eine Entschliessung, worin ein Kontrollsystem für die Anmusterung und Ausbildung künftiger Offiziere, sowie eine Erhöhung ihres Einkommens verlangt wurde.

Die Katastrophe des Schiffes "Morro Castle". (ITF) Wir haben uns bisher einer Meinungsäusserung über die Katastrophe des "Morro Castle" enthalten. Die Reeder und die von ihnen bezahlte Presse waren gleich bei der Hand, die öffentliche Meinung abzulenken, indem sie den "Kommunismus" für das Unglück verantwortlich machten, und die kommunistischen Zeitungen andererseits haben sich beeilt, den Verlust so vieler Menschenleben der Trunkenheit der Passagiere zuzuschreiben. Andrew Furuseth, der Vorsitzende des amerikanischen Seemannsverbandes, enthüllt uns nun den wahren Sachverhalt. Es handelt sich auch hier wieder um die Besatzungsfrage. Wieder ist die Habgier des Reeders schuld daran. Er wollte keine anständigen Heuern bezahlen, ebensowenig geschulte seemännische Kräfte einstellen; er verschaffte auch nicht den angemusterten Leuten Gelegenheit, sich die nötige Geschicklichkeit und die nötigen Kenntnisse anzueignen, um bei imminenter Gefahr schnell und richtig handeln zu können. Um einige Dollar zu sparen, entliess der Reeder des "Morro Castle" den grössten Teil der Besatzung jeweils nach Ankunft des Fahrzeuges im Neuyorker Hafen. Die meisten dieser Leute waren gar nicht aus dem Seemannsberuf. Es waren Schmuggler, denen es nicht auf einen regelrechten Lohn ankam, solange sie Gelegenheit zum schmuggeln hatten; sie waren von einem griechischen Heuerbaasen angemustert worden, dem sie für das "Privileg", sich auf dem "Morro Castle" einschiffen zu können, eine besondere Abgabe zahlten. Die grossen amerikanischen Reeder setzen lieber das Leben ihrer Fahrgäste aufs Spiel, als dass sie geschulte und gewerkschaftlich organisierte Mannschaften gegen ~~un~~ständige Löhne beschäftigten.

Aufbau der Deutschen Arbeitsfront - Seeschiffahrt. (ITF) "Durch zähe unermüdliche Arbeit gelang es der Führung der N.S.B.O.-Seeschiffahrt, für die Reeder und die deutschen Seeleute einen eigenen Gau zu schaffen. Kein anderer Wirtschaftszweig und kein anderer Beruf kann sich dessen rühmen."

So heisst es in der "Hansa". So frech wie die Nazis sind, so dumm sind sie auch. Denn einmal wird hier ohne weiteres zugegeben, dass die anderen sog. Gewerkschaften wegorganisiert worden sind, andererseits, dass es nicht den Organisationen der Seeleute und Offiziere gelungen ist, die Schaffung eines eigenen Gaues für die Seeschiffahrt durchzusetzen, sondern der N.S.B.O., d.h. dem Spitzelapparat im Betriebe.

Wenn man nun weiter vernimmt, dass es noch einer langen unermüdlichen und geduldigen Kleinarbeit bedarf, um auch den letzten Volksgenossen innerlich so zu formen, dass er im Ausland durch sein ganzes Auftreten sofort als deutscher Nationalsozialist erkannt wird (ob darauf vielleicht mancher Seemann/im fremden Hafen die verzerrten und entstellten Berichte, in der dem Nationalsozialismus feindlichen Presse zu Gesicht bekommt, so geht daraus hervor, dass die aparte Organisation notwendig ist, um die deutschen Seeleute besser bespitzeln zu können.

Diese Erwägungen sollten die Hafenarbeiter und Seeleute der anderen Länder veranlassen, noch besser und intensiver unter den versklavten deutschen Seeleuten zu arbeiten als je zuvor.

/verzichten möchte?) und ferner, dass der Seemann

Beilagen.

Gleichzeitig mit dieser Nummer werden verschickt:

- 1.) eine Beilage für die Luftfahrt
- 2.) Anhang No. 31; "Mitgliederzahlen und Arbeitslosigkeitsziffern in den der ITF angeschlossenen Organisationen im Jahre 1933."