



## PRESSEBERICHT

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

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

No. 15  
den 20.  
Juli  
1936

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

### Bevorstehende Kongresse

Belgische Strassenbahner, vom 1. bis 3. August in Antwerpen.  
Tschechoslowakische Eisenbahner (Unie), vom 14. bis 16. August in Prag.

### EISENBAHNER

Aufhebung der Notverordnungen in Frankreich. (ITF) Betreffend die Aufhebung der Notverordnungen in Frankreich ist für die Eisenbahnen folgende Vereinbarung getroffen worden:

Die Vertreter der gemeinsamen Körperschaft der Eisenbahnen sind am 1. Juli 1936 zusammengetreten und auf Grund des Gesetzes zur Aufhebung der Notverordnungen betreffend Abschaffung zweimaliger Wohnungszulage bei Eheleuten, die im Dienst der Eisenbahnen stehen und den Aufschub von Vorrückungen, sowie zur Revision der Abzüge von Löhnen und Nebenbezügen folgendes beschlossen:

- 1) Die Wohnungszulage für beide im Dienst stehende Eheleute wird ab 20. Juni 1936 wieder eingeführt;
- 2) der Aufschub von Vorrückungen wird aufgehoben; die administrative Stellung der Bediensteten wird ab 20. Juni 1936 vollständig, auch in bezug auf Entlohnung wiederhergestellt;
- 3) Die rechtmässigen Bezüge, Wohnungszulage, Familienzulage, Prämien und andere Nebenbezüge, die am 1. Juni 1930 galten, werden wiederhergestellt;
- 4) Abzüge werden nur von Nettogehältern, die Fr. 12.000 (Pensionsabzüge abgerechnet) überschreiten, vorgenommen. In diese Gehälter, werden nicht eingerechnet: Wohnungszulage, Familienzulage, Sonderzuwendungen am Jahresende und verschiedene Prämien und Vergütungen;
- 5) es werden alle Massnahmen getroffen, damit die obigen Aenderungen schon bei der Auszahlung der Gehälter für Juli verwirklicht werden

Lohnerhöhung um 10% und 40-Stundenwoche in Neuseeland. (ITF) Der Ministerpräsident von Neuseeland hat erklärt, dass die Regierung beabsichtigt, bei allen Staatsbetrieben, also auch bei den Eisenbahnen, die 40-Stundenwoche einzuführen. Die 40-Stundenwoche wird auch für Privatbetriebe zur Anwendung kommen, doch können diese dagegen Berufung einlegen. Die Regierung meint, dass sie mit gutem Beispiel vorangehen muss. Der Beschluss wird sobald als möglich durchgeführt werden.

Der Ministerpräsident erklärte auch, dass die Regierung ein Gesetz erlassen will, wonach der Lohnabbau von 1931 um 10% durch ein Schiedspruch aufgehoben wird. Diese Massnahmen bilden einen Teil der Wohlfahrtspolitik der Arbeiterregierung Neuseelands.

Die Lohnverhandlungen in England. (ITF) Am 30. Juni wurden die Forderungen des englischen Eisenbahnpersonals auf Lohnerhöhung im nationalen Eisenbahnrat (Railway Staff National Council) behandelt. Zwischen den Vertretern der Organisationen und der Gesellschaften konnte keine Einigung erzielt werden. Bekanntlich erklärten sich die Eisenbahngesellschaften ursprünglich bereit, die Hälfte des im Jahre 1931 durchgeführten Lohnabbaus von 2 1/2% aufzuheben. Der ausserordentliche Kongress des Eisenbahnverbandes nahm dies nicht an und neue Verhandlungen wurden eröffnet. Da diese ergebnislos geblieben sind, wurde die

Angelegenheit dem nationalen Eisenbahngericht (Railway Staff National Tribunal) überwiesen, wo das Personal die volle Aufhebung des Lohnabbaus von 1931 fordert. Zum Vorsitzenden des Eisenbahngerichtes wurde vom Arbeitsminister der bekannte Verkehrsachverständige Sir Artur Salter ernannt. Diese neue Vermittlungsstelle tritt somit zum ersten Male in Funktion. Die Verhandlungen vor dem Gericht wurden am 15. Juli eröffnet.

Neuer Vertrag für Bahnunterhaltung und Arbeiten bei den schwedischen Eisenbahnen. (ITF) Am 5. Juni ist ein neuer Vertrag für Bahnunterhaltung und Arbeiten bei den schwedischen Eisenbahnen von beiden Parteien genehmigt worden. Der neue Vertrag bringt kleine Änderungen der allgemeinen Arbeitsbedingungen und eine Erhöhung der Stundenlöhne um 3 Oere. Der Vertrag betrifft 5000 Mann und gilt bis Ende 1937.

Herabsetzung der Nebenbezüge bei den schweizerischen Bundesbahnen. (ITF) Laut Beschluss der schweizerischen Regierung sind ab 1. Juli verschiedene Nebenbezüge des Staatspersonals, also auch des Eisenbahnpersonals, herabgesetzt worden. Herabgesetzt wurden: Reiseentschädigung für fahrendes Personal um 12%; Vergütung für aussergewöhnliche Nacharbeiten beim Bahndienst und Telegraphendienst und für Arbeiten in langen Tunnels um 10%; Vergütung für Nachtheizerdienst um 5%. Ebenfalls um 5% wird die Vergütung für auswärtige Verwendung von verheirateten Bediensteten von Fr. 3 oder weniger pro Tag herabgesetzt. Nicht herabgesetzt werden Verpflegungszulagen und Vergütungen für den Nachtdienst des Bundesbahnpersonals.

Um die Aufrückungen in Norwegen. (ITF) Zwischen den norwegischen Beamtenorganisationen und der Regierung liefen in der ersten Hälfte dieses Jahres Verhandlungen über die Aufrückungsmöglichkeiten der Beamten. Die letzten Verhandlungen fanden am 4. Juni statt. Als einziges Ergebnis wurde erreicht, dass sich die Regierungsvertreter bereit erklärten, darauf zu dringen, dass das Hilfspersonal, das ständig Dienst macht, in grösserem Masse als bisher in festen Dienst gestellt wird. Die betreffende Parlamentskommission beantragte ferner, einen Betrag von 100.000 Kronen als Alterzulagen für die niedrigsten Lohnklassen des Eisenbahnpersonals zur Verfügung zu stellen.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Der Streik der Strassenbahner in Antwerpen beendet. (ITF) Auf Einschreiten des Gouverneurs der Provinz Antwerpen hin hat das Personal der Antwerpener Strassenbahngesellschaft beschlossen, am 13. Juli die Arbeit wieder aufzunehmen. Der Gouverneur erklärte, dass er, falls der Dienst nicht aufgenommen wird, Massnahmen treffen wird auf Grund des Gesetzes vom 22. Juni, das ihm die Berechtigung gibt, gegen Bedienstete, welche die Arbeit verweigern, Strafen zu verhängen.

Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Kleinbahner in Belgien. (ITF) Die am 25. Juni unter der Leitung des Verkehrsministers abgehaltene Sitzung des paritätischen Ausschusses der belgischen Kleinbahnen hat beschlossen, dem Personal eine Lohnerhöhung von 2 Franken pro Tag zuzubilligen. Die Vertreter des Personals, die eine Erhöhung um 3 Franken forderten, haben darauf gedrungen, dass die Lage am 1. Oktober neuerlich untersucht werden soll. Die Sitzung vom 13. Juni hatte bereits beschlossen, die Löhne auf Verlangen der Gewerkschaft dem erhöhten Lebenshaltungsindex anzupassen, was für Lehrlinge eine Erhöhung um 2,43% und für gelernte Arbeiter sowie für andere Kategorien von 5,63% bedeutete. Diese Erhöhung ist am 16. Juni in Kraft getreten. Ein Mindestlohn von 32 Franken pro Tag wurde ferner sichergestellt. Die Löhne einiger Kategorien sind: Schaffner und Wagenführer Fr. 30,80 bis 36,06 (nach 5 Jahren); qualifizierte Arbeiter Fr. 31,50 bis 36,75 (nach 5 Jahren); ungeschulter Arbeiter Fr. 24,85 bis 28,35 (nach 5 Jahren). Zu der erwähnten Erhöhung um Fr. 2 kommen noch verschiedene Nebenbezüge.

Verbesserungen für das Strassenbahnpersonal von Cadix (Spanien). (ITF) Dem Strassenbahnpersonal von Cadix gelang es, der Gesellschaft, die bisher unnachgiebig war, bedeutende Verbesserungen abzuzwingen, und zwar: ein bezahlter Ruhetag pro Woche, Fortzahlung des Lohnes bei Erkrankung während 30 Tagen und des halben Lohnes während weiterer 15 Tage, weiter eine Vergütung von 3 Peseten pro Monat für Arzt- und Medi-

zinkosten, feste Anstellung des ganzen Hilfspersonals, Bezahlung von 4% als Zinsen auf die Kautions, welche die Schaffner hinterlegen müssen, Bezahlung von Ueberstundenzuschlag an Bedienstete mit Morgendienst, wenn sie nach 12,30 Uhr arbeiten müssen, Zubilligung von einer Viertelstunde an Schaffner pro Tag für Abrechnung, Folgende Löhne werden bezahlt: Schaffner, Wagenführer und Aufseher 8,25 Peseten (früher 7 Pes. pro Tag), Putzer 6,75 Pes. (früher 5,26), Spezialarbeiter I. Klasse 9,30 Pes. (unverändert), Spezialarbeiter II. Klasse 7,75 (früher 6,25 Pes.) pro Tag.

Verbesserungen für das Personal in kommunalen Verkehrsunternehmungen in den Vereinigten Staaten. (ITF) In der letzten Zeit sind in verschiedenen Städten der Vereinigten Staaten die Arbeitsbedingungen und Löhne der Bediensteten in kommunalen Verkehrsunternehmungen verbessert worden. Hier einige Beispiele:

Ein neuer mit der kommunalen Verkehrsgesellschaft von St. Louis (Montana) abgeschlossener Vertrag stellt die Löhne von 1929 wieder her, das sind die höchsten Löhne, die die Gesellschaft jemals vorher gezahlt hat; für Putzer sind die neuen Löhne sogar um 1 Cent pro Stunde höher als die von 1929. Der Höchstlohn für Wagenführer und Schaffner beträgt jetzt nach 3 Jahren Dienst \$ 0,69 pro Stunde; Bedienstete auf Einmannwagen erhalten \$ 0,76 pro Stunde. Der Vertrag enthält eine Bestimmung, wonach Strassenbahner, die infolge der Konkurrenz einer parallelen Autobuslinie abgebaut werden müssten, nach Wunsch in den Dienst der Autobuslinie ohne Kürzung der Rechte überführt werden können. Der neue Vertrag trat am 1. Juni 1936 in Kraft und gilt bis 1. Juni 1938.

In Sacramento (Kalifornien) sind die alten Löhne mit rückwirkender Kraft ab 1. Februar wieder eingeführt worden. Der Stundenlohn beträgt jetzt \$ 0,56 bis \$ 0,60 nach einem Dienstjahr.

In Toledo (Ohio) sind die Lohnsätze von 1929 wiederhergestellt worden. Der Stundelohn beträgt jetzt \$ 0,57 und \$ 0,62 für Bedienstete auf Einmannwagen.

In Akon (Ohio) wird durch einen Vertrag ein gezahlter Urlaub von einer Woche für Bedienstete mit 1 bis 10 Dienstjahren und von zwei Wochen für solche mit mehr als 10 Dienstjahren eingeführt. Die Löhne des Fahrpersonals bleiben \$ 0,65 pro Stunde.

Vereinbarung in kommunalen Verkehrsbetrieben in Nizza und an der Mittelmeerküste. (ITF) Nach der letzten Streikbewegung des Verkehrspersonals in Nizza und an der Mittelmeerküste ist am 28. Juni 1936 zwischen den Vertretern des Personals und den Unternehmern eine Vereinbarung getroffen worden, welche dem Personal bedeutende Verbesserungen bringt. Für verschiedene Kategorien der Unternehmungen werden kollektive Vereinbarungen getroffen, welche einen Statut und den Anschluss des Personals an eine autonome Pensionskasse vorsehen. Diese Vereinbarungen werden von einer paritätischen Kommission ausgearbeitet. Folgende Löhne sind vorgesehen: fest angestellte Kraftfahrer 1000 bis 1100 Franken pro Monat, Hilfskraftfahrer 40 - 46 pro Tag; angestellte Schaffner Fr. 950 pro Monat, Hilfsschaffner Fr. 35 pro Tag. Der Arbeitstag darf in keinem Falle 13 Stunden überschreiten. Nach einem Dienstjahr werden bezahlte Ferien von 16 Arbeitstagen gewährt. Bedienstete mit weniger als einem Dienstjahr aber mehr als 3 Monaten Dienst bekommen bezahlte Ferien von einem Tag pro Monat Dienst. Beim Arbeitsmangel werden beim Fahrpersonal Feierschichten eingeführt, unter vorheriger Ankündigung von 24 Stunden.

Die Privatchauffeure in Spanien kommen unter die soziale Gesetzgebung. (ITF) Der spanische Arbeitsminister hat eine Verordnung erlassen, wonach die Privatchauffeure unter die vom ersten Arbeitsminister der Republik, dem Genossen Largo Caballero geschaffene soziale Gesetzgebung fallen werden. In den letzten zwei Jahren sind die Privatchauffeure in die Kategorie des Hauspersonals eingereiht worden und die Verordnung des Arbeitsministers bedeutet für sie einen grossen Vorteil.

Mindestlöhne für die Kraftfahrer in den englischen Provinzen. (ITF) Der gemischte Ausschuss für die Kleinhandelssektion des Strassenverkehrsgewerbes (bestehend aus den Vertretern der Unternehmer und des Transportarbeiterverbandes) hat für die Kraftfahrer in den englischen Provinzen Mindestlöhne festgesetzt. Im Dezember 1934, als eine Vereinbarung über minimale Arbeitsbedingungen für das ganze Land und Mindest-

löhne für London festgesetzt wurden, sind die Provinziallöhne weiteren Verhandlungen überlassen worden. Die neuen Sätze werden am 1. Oktober in Kraft treten. Nachstehend bringen wir eine Wochenlohntabelle für Kraftfahrer auf Petroleumwagen:

Erwachsene Kraftfahrer

Bis zu 15 cwt (1 cwt - 50,8 kg)	50 s 0 d - 52 s 6 d
15 - 30 "	53 s 6 d - 56 s 0 d
30 - 40 "	57 s 6 d - 60 s 0 d
mehr als 40 "	62 s 6 d - 65 s 6 d
Mitfahrer	55 s 0 d - 57 s 6 d

Diese Sätze gelten allenfalls für Kraftfahrer über 21 Jahre und für alle Kraftfahrer auf Fahrzeugen mit dem Ladevermögen von mehr als 30cwt.

Jugendliche

Im ersten Jahr	32 s 6 d - 35 s 0 d
im zweiten Jahr	37 s 6 d - 40 s 0 d
im dritten Jahr	45 s 0 d - 47 s 6 d

Ein erfolgreicher Streik in Chiasso (Schweiz). (ITF) Chiasso, ein Städtchen mit 6000 Einwohnern an der italienischen Grenze, zählt nicht weniger als 47 Transportunternehmungen mit 500 Bediensteten. Die Ortschaft lebt hauptsächlich vom Grenzverkehr. Die Verminderung des Verkehrs als Folge der Sanktionen gegen Italien gab den Unternehmern den Vorwand zum bedeutenden Lohnabbau. Der bei der ITF angeschlossene Transport- und Lebensmittelarbeiterverband griff ein, obwohl das Personal schlecht organisiert war. Durch Beantragung eines Kollektivvertrags suchte der Verband, an den schlechten Arbeitsbedingungen Ende zu machen. Die Unternehmer sabotierten die Verhandlungen und das Personal hat darauf beschlossen, am 27. Juni in Streik zu treten. Der Streik war allgemein, auf die von dem Streik umfassten 600 Personen kamen nur 10 Streikbrecher. Die Unternehmer waren schliesslich doch zu Verhandlungen bereit und der Streik wurde durch Abschluss eines Kollektivvertrags am 29. Juni erfolgreich beendet. Die Bestimmungen des Kollektivvertrages über Kündigungsfrist, 48-Stundenwoche, freier Nachmittag an Samstagen, Bezahlung von Ueberstunden, Ferien von 5 bis 21 Tagen etc. traten am 1. Juli in Kraft. Ueber die Löhne wurde eine in Anbetracht der Umstände sehr befriedigende Regelung getroffen. Bis zum 1. Januar 1937 bleiben die vom Personal geforderten Löhne um 10% ermässigt, dann werden sie unvermindert in Kraft treten. Schon die vorläufigen verminderten Löhne sind höher als die bisherigen.

Wilder Streik des englischen Autobuspersonals aufgegeben. (ITF) Am 14. Juni ist unter dem Personal des Thames Valley Traction Company ein 550 Mann umfassender wilder Streik ausgebrochen. Am 2. Juli ist dieser Streik nach Verhandlungen des Transportarbeiterverbandes, der von den Streikenden dazu ersucht wurde, aufgegeben worden. Alle Streikenden haben den Dienst wieder aufgenommen, nachdem ihnen Straflosigkeit zugesagt wurde. Sonst ist der Streik ergebnislos geblieben.

Die Protestaktion der schweizerischen Automobilisten gegen die Benzinststeuer. (ITF) Zum Protest gegen die beabsichtigte Mehrbelastung des Motorfahrzeugverkehrs und den Alkoholbeimischungszwang wurde am 5. Juli im Kanton Zürich der ganze Kraftverkehr von den Eigentümern stillgelegt. Fast kein Auto war zu sehen, nur Brot- und Milchwagen verkehrten. Die Herren Eigentümer mussten ihr Personal in den Kampf einbeziehen, trotz ihrer Abweisung und Bekämpfung von Streikaktionen, wenn diese auf Verbesserung von Arbeitsbedingungen hinzielen. Sie wandten selbst dieselben Methoden wie streikende Arbeiter an: organisierte Kontrolle (diesmal zu Pferd!) und Streikposten. Bei passender Gelegenheit wird sie unsere schweizerische Organisation auf diese "rechtmässige" Weise der Interessenwahrung erinnern.

SEELEUTE

Der Seeleutestreik in Spanien vertagt. (ITF) Wie erinnerlich, haben die spanischen Seeleute nach einem Streik am 4. Mai neue Arbeitsbedingungen erzielt, die wahrscheinlich in der ganzen Welt ihresgleichen nicht haben. Die Reeder haben jedoch in vielen Fällen die Durchführung der neuen Bedingungen geweigert, besonders in der Trampschiffahrt. Die Folge davon war, dass die Besatzungen von spanischen Trampschiffen, sowohl in spanischen wie auch in fremden Häfen in Streik getreten sind.

Der Widerstand der Unternehmer war so stark, dass der Arbeitsminister eine Konferenz der beiden Parteien einberief, um die Schwierigkeiten in Augenschein zu nehmen und die Arbeitsbedingungen zu revidieren. Die Vertreter der Seeleute haben jedoch die Teilnahme abgelehnt, bevor die Reeder die vereinbarten Arbeitsbedingungen nicht einführen und drohten mit dem Streik, falls ein Versuch gemacht werden sollte, die Arbeitsbedingungen ohne ihre Zustimmung zu revidieren.

Schliesslich wurde beschlossen, dass die Regierung zum 15. Juli eine andere Konferenz einberufen wird, auf der nur die Arbeitsbedingungen in der Trampschiffahrt einer Prüfung unterzogen werden sollen, ohne jedoch etwas an dem Achtstundentag und den vereinbarten Heuern zu ändern, und die Küstenschiffahrt und subventionierte Linien ausser Acht zu lassen. Inzwischen werden die Reeder die am 4. Mai vereinbarten Bedingungen für aufgelegte Schiffe durchführen und die festgesetzten Heuern zahlen etc.; während an Bord der in Betrieb stehenden Schiffe die Arbeitsbedingungen und die Heuern eingehalten werden, ohne jedoch die Bemannungsstärke zu erhöhen. Der Unterschied zwischen den Gesamtheuern, die die Bemannungen jetzt bekommen und der, die gezahlt werden müssten, wenn die neue Bemannungsskala in Kraft treten würde, wird dem Pensionsfonds der Seeleute abgeführt. Der Achtstundentag wird für die ganze Seeschiffahrt anerkannt, die Konferenz wird jedoch nach Wegen suchen, um dies bei einer möglichst geringen Erhöhung des Personalstandes durchzuführen. Die Telegramme, wodurch die Heimbeförderung der streikenden Bemannungen angeordnet wird, werden rückgängig gemacht. Von den Heuern an Bemannungen von aufgelegten Schiffen werden 25% sofort bezahlt und der Rest sobald die Reeder die Subvention erhalten werden, was bald geschehen wird.

Fischerstreik in Ymuiden beendet. Lohnherabsetzung rückgängig gemacht. (ITF) Der Ymuidener Reederverein hatte im November 1935 den zum Jahresende ablaufenden Kollektivvertrag gekündigt. Erst viel später reichte er seine Forderungen ein, die eine durchschnittliche Senkung des Einkommens um 10% bedeutete, bei einer starken Herabsetzung des festen Lohnes, die teilweise durch die Erhöhung des Fanganteils ausgeglichen werden sollte, angeblich um das Interesse der Mannschaften am Fangergebnis zu steigern. Letzteres war natürlich Unsinn. Der Zentralverband lehnte jede Abänderung des Vertrages ab. Anfänglich auch die konfessionellen Organisationen, aber diese gaben ihren Widerstand auf und beantragten eine bereits früher von den Reedern vorgeschlagene, aber abgewiesene 5%-ige Lohnverminderung. Die drei konfessionellen Organisationen stellten den Antrag, die Reeder gingen damit einig und unser Verband sah sich nun gezwungen, ebenfalls nachzugeben, da er auf eigene Faust keinen Streik erklären konnte. Er warnte die Reeder jedoch vor den Folgen und, wie sich später herausstellte, zu Recht. Die Mannschaften gingen von Bord und musterten nicht wieder an. Der Streik war am 10. Juni da. Da die Organisation vertraglich gebunden war, konnte sie die Leitung des wilden Streiks nicht übernehmen.

Der wilde Streik hatte zur Folge, dass die arbeitslosen Fischer von der Arbeitslosenunterstützung ausgeschlossen wurden. Darauf beschloss der Zentralverband, seine eigenen arbeitslosen Mitglieder zu unterstützen. Gleichzeitig wandte er sich an die streikenden Mitglieder, sich der Leitung des Verbandes zu unterstellen, damit diese als Vermittlerin zwischen den Streikenden und den Reedern auftreten konnte. Das ist dann geschehen und schliesslich haben die Reeder eingesehen, dass die Wiederherstellung der alten Bedingungen die einzige Möglichkeit war, um den Konflikt zu beenden. Nach einem Monat, am 10. Juli, fuhren die Mannschaften unter den alten Bedingungen wieder aus.

Der dänische Schiffsheizerverband stellt sich um. (ITF) Im Jahre 1933 trat der dänische Schiffsheizerverband aus der ITF. Der alte Vorstand wurde nicht wieder gewählt, der neue legte den Mitgliedern einen Vorschlag auf Austritt aus der ITF und Anschluss an die (kommunistische) I.S.H. zur Urabstimmung vor. Die I.S.H. siegte. Ob auch die dänischen Heizer etwas dabei gewonnen haben, ist eine andere Frage. Da die skandinavische Transportarbeiter-Föderation eine Loyalitätserklärung vom Heizerverband verlangte, welche dieser nicht abgeben wollte, wurde er von der skandinavischen Föderation ausgeschlossen.

Sofort nach seinem Eintritt, wurde der dänische Heizerverband mit der Leitung des I.S.H.-Sekretariats betraut, und er hat sich redlich bemüht, dieser Internationale irgendwelche Bedeutung zu verschaffen.

Alles selbstverständlich vergebens und auf einmal, ohne dass jemand wusste woher und warum, wanderte das Sekretariat nach Rouan.

Genug davon, die dänischen Heizer beginnen einzusehen, was für einen Fehler sie machten, als sie die internationale Solidarität der Seeleute verbrachten um sich einer Internationale anzuschliessen, die nur ein Scheindasein führt.

Nach Abgabe der verlangten Loyalitätserklärung sind sie wieder in die skandinavische Transportarbeiter-Föderation aufgenommen worden. Sie haben sich von der I.S.H. losgesagt und sich bereit erklärt, ihren Mitgliedern den Anschluss an die ITF und an den dänischen Gewerkschaftsbund zu empfehlen. Inzwischen ist im Organ der dänischen Heizer ein Artikel in diesem Sinne erschienen.

Die "revolutionäre Gewerkschaftsstrategie" (ITF) Als nichts anderes hilft, so vielleicht das: Die englischen Kommunisten wollen für den englischen Seeleuteverband Propaganda machen, so sagen sie. Und darum unterstützen sie die Forderungen (die sie vielleicht selbst aufgestellt haben?) des Zivilpersonals der "Queen Mary" und anderer Schiffe auf einer in Southhampton abgehaltenen Versammlung. Diese sind:

- 1) Herabsetzung des Eintrittsbeitrags;
- 2) Herabsetzung der Beiträge um 50%.

Wenn jetzt die englischen Faschisten eine Herabsetzung von 75% verlangen, so werden vielleicht diese die Sympathie dieser Schmarotzer abfangen.

#### Beilagen.

Aus den Organisationen No. 12.

Kraftfahrerbeilage No. 6.

Koordinationsbeilage No. 10.

Red. Informationsdienst, Eisenbahner No. 6.

Red. Informationsdienst, Allgemeines No. 1.