



PRESSEBERICHT

Nr. 5.

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

Amsterdam den 27. Februar 1933

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

Der zweite Akt des Prozesses von Brest-Litowsk. (I.T.F.) Vor ungefähr einem Jahre berichteten wir über die Verurteilung des Kollegen Mastek, einer der Führer der polnischen Eisenbahnerbewegung, und mehrerer anderer Arbeiterführer (zu 3 Jahren Gefängnis mit Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte auf 5 Jahre). Das Appellationsgericht, bei dem die Beklagten Revision beantragt hatten, das aber von vornherein so parteiisch eingestellt war, dass sie auf eine Verteidigung verzichteten, hat nun am 6. Februar das Urteil erster Instanz bestätigt. Im Verlaufe des Prozesses wurde die sozialistische Presse zensuriert. Die Verurteilten haben nun beim Kassationsgerichtshof zwecks Aufhebung der Prozessentscheidung Nichtigkeitsbeschwerde eingereicht.

Ein Anschlag der österreichischen Bundesbahnen. (I.T.F.) Nachdem die Direktion der österreichischen Bundesbahnen erst bekanntmachen liess, dass sie ausserstande sei, am 1. März den pensionierten Beamten die fälligen Bezüge auszuzahlen, teilt sie nun kurzerhand mit, dass die Pensionen sowie die Löhne der aktiven Bediensteten in 3 Raten, u.z. am 1., am 10. und am 20. März ausbezahlt werden. Die Eisenbahner haben erklärt, dass für sie weder die eine noch die andere dieser Massnahmen annehmbar sei. Die noch im Dienst befindlichen und die pensionierten Eisenbahner werden dadurch in ihrer Existenz schwer bedroht, abgesehen davon, dass derartige Massnahmen der Bundesbahnen als unmoralisch zurückzuweisen sind. Dadurch werden sogar die Fundamente aller Beziehungen untergraben, welche die Rechte und Pflichten des Personals regeln. Die österreichischen Eisenbahnen treiben hier ein gefährliches Spiel. Ihre schlimme finanzielle Lage rechtfertigt einen derartigen Versuch keineswegs. Das Betriebsdefizit hat in den ersten elf Monaten 1932 ungefähr 20 Millionen Schilling betragen. Im gleichen Zeitraum mussten für die Verzinsung und Tilgung der Schulden 70 Millionen Schilling aufgebracht werden. Das Geld dafür muss den Kapitalisten bezahlt werden, aber diejenigen, welche ihre besten Kräfte für die Allgemeinheit gegeben haben, sollen die Opfer dieser schreienden Ungerechtigkeit werden. Der gesunde Menschenverstand fordert, dass, nachdem die Gehälter immer mehr abgebaut wurden, auch der Zinsendienst des Unternehmens entsprechend herabgesetzt werden muss. Man verlangt vom Personal Vernunft und Aufrichtigkeit und es hat das Recht, das gleiche auch von der Eisenbahnverwaltung zu verlangen.

Die von den österreichischen Bundesbahnen angekündigten Massnahmen wären übrigens nicht notwendig gewesen, wenn der Staat seinen Verpflichtungen der Bahn gegenüber nachgekommen wäre. Nach dem Bundesbahngesetz ist der Staat verpflichtet, für etwaige Defizite der Bundesbahnen aufzukommen. Der Bund hat das Defizit vom Jahre 1931 in Höhe von 83 Millionen Schilling nur bis zu 40 Millionen gedeckt, von dem 90 Millionen betragenden Defizit in den ersten 11 Monaten von 1932 hat er bisher überhaupt nichts gedeckt. Die Eisenbahnerschaft bezeichnet den Vorstoss der Bundesbahnverwaltung als einen Erpressungsversuch.

Eine Regierung, die zu derart verzweifelten Mitteln greifen muss, ist moralisch erledigt!

Der irländische Eisenbahnerstreik dauert fort. (I.T.F.) Der englische Eisenbahnerverband hat beschlossen, die Streikunterstützung für die nordirischen Eisenbahner von 30 auf 36 Schilling

wöchentlich zu erhöhen. Der Verbandsvorsitzende Dobbie hat erklärt: "Wir führen unsere Bewegung fort, bis wir keinen Pfennig mehr haben und solange, als in unseren Kameraden noch ein Fünkchen Kampfesmut glüht". Dieser Kampfesmut scheint noch nicht geschwächt zu sein. Am 20. Februar wurde der erste Autobus, den die Gesellschaften zwischen Dublin und Dundalk in den Verkehr gebracht hatten, in Brand gesteckt. Ein anderer Autobus, der unter Deckung eines Panzerautos stand, wurde von einer 2 000 Köpfe zählenden Menschenmenge mit Steinen bombardiert. Die Hafendarbeiter von Belfast und Coleraine erwägen eine Solidaritätsaktion. Trotz der allgemeinen starken Empörung scheint bei den Eisenbahngesellschaften die Vernunft noch nicht einzukehren. Obwohl sie eine formelle diesbezügliche Zusage gemacht haben, versuchten sie, bei der Einrichtung eines Speditionsdienstes Verwaltungspersonal zu Streikbrecherarbeiten heranzuziehen. 19 Bedienstete, die sich dazu nicht hergeben wollten, wurden entlassen. Die Organisation des Verwaltungs- und Aufsichtspersonals bespricht sich zurzeit wegen Beteiligung am Streik.

Keinen neuen Lohnabbau in Grossbritannien. (I.T.F.) Die Eisenbahngesellschaften haben den 13. Februar, der s. Zt. für eine weitere Lohn- und Gehaltskürzung vorgesehen war, verstreichen lassen. Durch die von den englischen Eisenbahnern gegen dieses Vorhaben eingeleitete Bewegung ist, vorläufig wenigstens, die Gefahr einer weiteren Beschneidung des Arbeitseinkommens beseitigt.

Lohnverminderung auch bei den argentinischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Die Hauptverwaltung der argentinischen Staatsbahn und der Eisenbahnerverband (Unión Ferroviaria) haben eine Vereinbarung getroffen, wonach dem ganzen Personal, mit Ausnahme der Werkstättenarbeiter, der Lohn um 9% gekürzt wird. Soweit die Werkstättenarbeiter in Frage kommen, werden sie, falls die Arbeitswoche 40 oder noch weniger Stunden beträgt, eine Lohneinbusse von 6%, bei einer Arbeitswoche von 41 bis 44 Stunden eine solche von 7%, und bei einer Arbeitswoche von 45 bis 48 Stunden eine solche von 9% erleiden. Die einbehaltenen Beträge werden dem Personal wieder zurückerstattet wenn die jährlichen Bruttoeinnahmen über 47 Millionen Pesos (die Gesamtbetriebskosten des Unternehmens) betragen. Die Rückzahlung beginnt bei den Bediensteten in den niedrigsten Gehaltsklassen. Anspruch darauf haben auch sämtliche Angestellten, welche im Jahre 1933 aus irgend einem Grunde aus dem Staatsbahndienst ausscheiden, vorausgesetzt dass sie mindestens ein Jahr beschäftigt waren. Die Vereinbarung gilt vom 1. Januar bis 31. Dezember laufenden Jahres.

Eine vernünftige Massnahme. (I.T.F.) Nach einer mit der Regierung Südafrikas getroffenen Vereinbarung hat das Eisenbahnministerium beschlossen, die im Jahre 1931 durchgeführte Gehaltsherabsetzung von 10% auf 5% zu reduzieren. Zu diesem Zwecke hat die Regierung die Eisenbahnen von der Zinsleistung für die ihnen geliehenen 13 Millionen Pfund Sterling befreit. Ab 1. April d. J. wird also der Zins in Höhe von 460 000 £ zur Aufbesserung der Löhne verwendet, sodass der frühere Gehaltsabbau nur noch 5% ausmacht.

Personal und Aktionäre in Grossbritannien. (I.T.F.) Im Betriebsjahre 1932 sind die Einnahmen der London Midland and Scottish Railway-Gesellschaft um 5 258 000 £ zurückgegangen. Durch eine Einschränkung der Ausgaben konnte ein Betrag von 2 680 000 £, d. i. 51% dieser Summe, eingespart werden. In Form einer 1931 durchgeführten Gehaltsherabsetzung haben die Eisenbahner zu dieser Einsparung mit einem Betrage von 425 000 £ beigesteuert. Die Nettoeinnahmen belaufen sich auf 9 904 655 £, gegen 12 655 655 i. J. 1931. An Dividenden und Zinsen wurden 9 998 000 £ ausbezahlt.

Erleichterungen bei der Rüstung zum nächsten, aber "letzten" Krieg. (I.T.F.) Um die von Italien eifrig geförderte Aufrüstung Ungarns zu erleichtern, ist der "Zivil"-Direktor der ungarischen Staatsbahn durch einen General ersetzt worden, der den Auftrag erhielt, das gesamte Staatsbahnnetz zu militarisieren. Auch die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung ist unter militärische Kontrolle gestellt worden.

Die Lage in Rumänien verschlimmert sich. (I.T.F.) (Bereits als Sonderbericht veröffentlicht.) Die Lage ist gespannt und die Gemüter sind überreizt wie am Vorabend schwerer Ereignisse. Das Eisenbahnpersonal leidet unter unsäglichem Elend.

Vom 1. Januar 1931 bis Ende 1932 wurden die Löhne der Werkstättenarbeiter um 65% und die der Eisenbahner um 30% gekürzt. Am 1. Januar 1933 wurden die Löhne sämtlicher Eisenbahnbediensteten um weitere 10% gesenkt. 2 Jahre lang hat es unter dem Personal gebrodelt, nun aber kommt die Entrüstung heftig zum Ausbruch. Anfang Februar kam es zu einem Streik der Werkstättenarbeiter, der am 5., abends 11 Uhr, aufgehoben wurde. Dieser Streik eines Teiles der Arbeiter zeigt aber nur eine Seite des erwachenden Eisenbahnproletariats. Die rumänischen Eisenbahner haben sich nun endlich, der wachsenden Gefahr der Militärdiktatur und des Elendes, dem sie ausgesetzt sind, bewusst, zu einer einzigen Föderation, die sich schon fest und entschlossen zur Wehr setzt, vereinigt. Am 29. Januar sind 8 000 Eisenbahner aus allen Teilen Rumäniens zusammengekommen, um gegen die Verelendung und die Beraubung aller ihrer Rechte zu protestieren.

Das Eisenbahnministerium hat den am 1. Januar 1933 durchgeführten Lohnabbau von 10% wieder rückgängig gemacht; es hat die Akkordlöhne der Werkstättenarbeiter um 20% erhöht und ihnen die 40-Stunden-Woche gesichert. Diejenigen Arbeiter, die angeblich wegen Materialmangels auf die Strasse gesetzt wurden, hat man unter Auszahlung des ihnen bis dahin entgangenen Lohnes, einschliesslich des Akkordzuschlages von 20%, wiederingestellt. Die 1932 abgeschaffte Wohnungszulage wurde wieder eingeführt. Es kann gesagt werden, dass die Eisenbahndirektion in etwa 90% der Forderungen des Personals einwilligen musste. Alle diese Massnahmen scheinen aber nicht auszureichen, um die nun einmal vorhandene Unzufriedenheit, die ihre Ursachen nicht nur in den beim Eisenbahnbetrieb herrschenden Verhältnissen hat, sondern in der allgemeinen Lage des Landes, zu beschwichtigen. Schreiende Ungerechtigkeit trägt zur Erregung der Gemüter bei. Von der letzten Gehaltssenkung, die bei den Staatsbeamten durchgeführt wurde, hat man die Richter und die Offiziere im Heere verschont, ein Beweis dafür, dass die Gerechtigkeit in Rumänien zu einem Werkzeug der herrschenden Klasse geworden ist.

Den jüngsten Nachrichten zufolge ist in den Bukarester Eisenbahnwerkstätten ein neuer Streik ausgebrochen. Die von den Arbeitern besetzten Werkstätten wurden belagert. Es fielen Schüsse und die Arbeiter mussten sich bedingungslos ergeben. Nun stehen die rumänischen Eisenbahnen unter militärischer Bewachung. Der Anfang dieses Monats verhängte Ausnahmezustand dauert fort. Die telefonische Verbindung mit Rumänien ist abgeschnitten, sodass keine näheren Nachrichten vorliegen. Aus den allernächsten Ereignissen werden wir aber ersehen, ob die neuesten Errungenschaften der rumänischen Eisenbahner in Gefahr sind oder nicht.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Die Löhne der englischen Strassenbahnbediensteten. (I.T.F.) Am 16. Februar hielt der Paritätische Nationalrat für das Strassenbahngewerbe eine Sitzung ab, um zu einem Vorschlage der Unternehmer (ausserhalb des Londoner Stadtgebietes) Stellung zu nehmen, der dahin geht, die Vereinbarung über den vorläufigen Lohnabbau für das Personal, die Ende März ungültig wird, auf ein weiteres Jahr zu verlängern. Diesem Antrag wurde stattgegeben, mit dem wichtigen Vorbehalte jedoch, dass die Bediensteten mit einem Wochenlohn von weniger als 50 Schilling von der Massnahme nicht mehr betroffen werden sollen. Wie erinnerlich wurde im letzten Jahre vereinbart, dass die Kürzung für die Bediensteten mit einem Wochenlohn von 50 s., 2 s. pro Woche und für diejenigen mit einem Wochenlohn zwischen 47 s. 6 d. und 50 s.: 1 s. 6 d. betragen sollte. Nun tritt eine Kürzung von 2 s. ein bei den Gehältern über 54 s. und eine solche von 1 s. 6 d. bei den Gehältern von 50 bis 54 s. pro Woche.

Kündigung des Reichsmanteltarifvertrages für die nichtkommunalen Strassenbahnen Deutschlands. (I.T.F.) Wie bereits mitgeteilt, wurde der Kündigungstermin durch Vereinbarung zwischen dem Arbeitgeberverband und der Personalorganisation vom 1. Januar d. J. auf den 15. Februar verschoben. Die Verhandlungen, welche zum 1. Februar angesetzt waren, scheiterten aber infolge der politischen Ereignisse in Deutschland. Die Organisation weigerte sich, auf die unverschämten Forderungen der Arbeitgeber einzugehen, sodass dieselben sofort den Vertrag zum 31. März kündigten und erklärten, sie würden die Bahnen anweisen, betriebliche Regelungen zu treffen.

Ein Strassenbahnerstreik in Reims. (I.T.F.) Da die Gesellschaft eine Lohnherabsetzung von Fr. 2,25 täglich angekündigt hat, sind die Strassenbahner von Reims als Protest dagegen am 8. Februar in den Streik getreten. Das Personal, dessen Einkommen seit dem 16. Februar 1931 um insgesamt 190 Franken monatlich gekürzt worden ist, ist einmütig der Auffassung, dass ein weiterer Lohnabbau ungerechtfertigt ist und dass sich die Gesellschaft mehr um die Modernisierung ihrer Betriebsmethoden, als um die Erzielung von Profiten auf Kosten des Personals kümmern sollte. Leider hat der Streik nicht den gewünschten Erfolg gehabt. Am 12. Februar, nach vier-tägigem Kampfe, haben die Bediensteten beschlossen, unter Auf-rechterhaltung ihres Protestes die Arbeit wieder aufzunehmen. Die Gesellschaft nahm aber zunächst nur 70%, einige Tage später weitere 20% wieder in den Dienst auf, während der Restteil von 10% nach Bedarf eingestellt werden soll.

Die Methoden der Strassenbahndirektion Graz - Österreich. (I.T.F.) Anfang Februar hat die Grazer Strassenbahndirektion 200 Bedien-steten gekündigt. Mit dieser Kündigung verfolgt die Direktion keineswegs den Zweck, ihr Personal um so viel Mann (ein Drittel des gegenwärtigen Bestandes) zu reduzieren. Die Gekündigten könn-ten nämlich als sogenannte "Reservebedienstete" neu aufgenommen werden! Das hätte zu bedeuten, dass sie einen um 16 bis 18% ge-ringeren Lohn als bisher erhalten und für sie automatisch auch der Kollektivvertrag mit allen seinen Vorteilen (Krankenunter-stützung, Anspruch auf Pension, günstige Urlaubsregelung, Perso-nalfreikarten) ausser Kraft tritt.

In einer vom Freien Gewerkschaftsverband zum 3. Februar einbe-rufenen, stark besuchten Versammlung hat das Personal gegen die Pläne des Unternehmens aufs energischste protestiert.

Lohnabbau bei den Strassenbahnen von Reval - Estland. (I.T.F.) Die Direktion der Strassenbahnen in Reval hat die Löhne der Strassenbahner um 10% herabgesetzt. Die Strassenbahner mussten eine Erklärung unterschreiben, dass sie sich mit der Herabsetzung "freiwillig" einverstanden erklären. Die Ablehnung der Unterschrift hat Entlassung zur Folge. Alle Proteste der Strassenbahner gegen den Lohnabbau sind erfolglos geblieben. Die neuen Löhne treten am 1. März 1933 in Kraft.

Eine Kundgebung des Personals der Pariser Verkehrsgesellschaft. (I.T.F.) Einem Beschlusse des Verbandes der öffentlichen Bedien-steten gemäss hat das Personal der Pariser Verkehrsgesellschaft (Société des Transports en Commun de la Région parisienne) die Pläne der Finanzkommission des Senats mit einer vollständigen Arbeitsruhe (von vorm. 10 Uhr bis 10 Uhr 10) am Montag, den 20. Februar, unter Wahrung grösster Disziplin beantwortet. Während dieser 10 Minuten standen alle Strassenbahnen und Autobuase still. Es kam zu keinerlei Zwischenfällen. Die Vorschläge der genannten Senatskommission zielen auf eine 5%ige Herabsetzung des Teiles der Gehälter ab, der 7 000 Franken jährlich übersteigt; auch die Zu-schläge, Nebenbezüge u. dgl., sowie die in den Staats-, Departements- und Gemeindebudgets vorgesehenen Kredite sollen um 5% ein-geschränkt werden.

Reaktionäre Kraftdroschkenunternehmer in Deutschland. (I.T.F.) Der Reichsverband für das Deutsche Kraftdroschkenwesen hat in einer Eingabe an das Reichsverkehrsministerium gefordert, dass die Be-stimmungen über die maximale 12 Stunden-Schicht aus den örtlichen Droschkenordnungen verschwinden sollen und wieder ein Dienst von über 12 Stunden gestattet wird. Begründet wird die Forderung mit der Notlage des Gewerbes. - Also auch die Unternehmer in Taschen-format glauben ihre Zeit wieder gekommen.

Bessere Ausbildung von Kraftfahrern in Holland gefordert. (ITF) Im Zusammenhang mit der Kampagne für "Verkehrssicherheit" mehren sich die Stimmen, die eine bessere Ausbildung der Kraftfahrer fordern. Man fordert u.a. die Einteilung der Führerscheine und Fahrzeuge in Klassen, sowie die staatliche Kontrolle der Fahrschulen und die Heraufsetzung der Zulassungsgrenze zum Führen von 18 auf 21 Jahre.

Taxi-Aussperrung in Lund - Schweden. (I.T.F.) Die Droschkenchauffeure im südschwedischen Universitätsstädtchen Lund sind seit Beginn des Jahres ausgesperrt. Der Kollektivvertrag lief am 31. Dezember 1932 ab und die Verhandlungen mit den Unternehmern sind gescheitert. Der Schlichter schlug einen Lohn von 25 Kr. pro Woche plus 5% der ersten hundert Kronen und 7 - 10% des Betrages über hundert Kronen vor. Die Unternehmer verhöhnen in ihrer Zeitung die kämpfenden Kraftdroschkenfahrer und erklären, dass sie ihre Wagen selbst fahren könnten, auch wenn der Konflikt noch lange dauern sollte.

SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

finden

Die Verhandlungen in Schweden. (I.T.F.) Am 7. und 8. Februar / zwischen der schwedischen Seemannsföderation und dem Reederverein weitere Verhandlungen vor dem staatlich bestellten Schlichter statt. Da sich die Parteien nicht einigen konnten, musste der Schlichter die Verhandlungen als gescheitert erklären. Die Regierung setzte darauf einen aus 3 Personen bestehenden Schlichtungsausschuss ein, der die Parteien zum 15. Februar zu einer Verhandlung einlud, wobei sie gleichzeitig ersucht wurden, vor dem Abschlusse dieser Verhandlung keine weiteren Massnahmen zu ergreifen. Dadurch wurden die Reeder, welche bereits die Durchführung einer 10%igen Heuerherabsetzung ab 21. d. M. beschlossen hatten, daran gehindert.

Der Schlichtungsausschuss hat einen Vermittlungsvorschlag gemacht, wonach die Parteien die Meinung ihrer Mitglieder einholen sollen. Am 7. März müssen die Abstimmungen vorgenommen sein. Bis dahin haben die Parteien sich jeglicher feindseligen Massnahme zu enthalten. Der Inhalt des Vermittlungsvorschlages ist uns zurzeit nicht bekannt; wir werden darauf aber noch zurückkommen.

Die Kollektivverträge in Dänemark. (I.T.F.) Wie schon früher an dieser Stelle mitgeteilt, ist der Kollektivvertrag für die dänische Seeschifffahrt von den interessierten Parteien, die Matrosenorganisation ausgenommen, gekündigt worden. Während die Reeder eine Heuerherabsetzung durchführen wollten, verlangten die Seeleute unter Hinweis auf die Entwertung des dänischen Geldes eine Aufbesserung des Lohnes. Die angesetzten Verhandlungen haben aber nicht stattgefunden, da nach dem neu herausgekommenen Gesetze alle Streiks und Aussperrungen in diesem Jahre verboten sind und sämtliche Tarifverträge verlängert werden müssen. Daher ist der Vertrag in seiner jetzigen Fassung bis 1. April 1934 verlängert worden.

Ein Turnusverfahren zur Anmusterung von Seeleuten in Argentinien. (I.T.F.) Die argentinischen Verbände der Seeleute und Offiziere in der Handelsmarine haben sich an den Arbeitsminister gewandt mit dem Ersuchen, ein obligatorisches Turnusverfahren bei der Anmusterung von Seeleuten einzuführen. Wie wir erfahren, sind mit den Schiffahrtsgesellschaften dieserhalb bereits Verhandlungen im Gange, die aller Wahrscheinlichkeit nach auch zu dem gewünschten Resultat führen werden.

-o-o-o-

Der Kongress der Internationalen Handelskammer. (I.T.F.) Vom 29. Mai bis 3. Juni wird in Wien der Siebente zweijährliche Kongress der Internationalen Handelskammer stattfinden. Für die Transportarbeiter sind folgende Tagesordnungspunkte am wichtigsten:

Eisenbahnen: Eisenbahntransport;
Eisenbahn und Kraftwagen;
Automobile: Finanzierung des Strassenbaus;

Seeschifffahrt: Seeschifffahrtshemmnisse;
Tonnageüberschuss;

Binnenschifffahrt: Binnenschifffahrt;

Luftverkehr: Lufttransport.

LETZTE NACHRICHTEN.

EISENBAHNER.

Die österreichischen Eisenbahner haben sich am internationalen Proletariat verdient gemacht. (I.T.F.) Der Direktor der österreichischen Bundesbahnen, der christlich-soziale Scharfmacher Seefehlner, hat unter schönem Missbrauch seiner ihm übertragenen Machtbefugnisse versucht, die österreichischen Eisenbahner zu bestechen, um den Waffenschmuggel von Italien nach Ungarn zu erleichtern. Die mit Waffen beladenen Waggon, die nach einer Forderung Frankreichs und Englands nach Italien zurückzuschicken sind, sollten mit dem Vermerk "leer" versehen "irrtümlicherweise" an einen Zug nach Ungarn angehängt, leere Waggon dagegen als "beladen" nach Italien abgefertigt werden.

Seefehlner, ein Werkzeug der blutigen Internationale, hat der österreichischen Eisenbahnerorganisation ein Bestechungsgeld von 150 000 Schilling angeboten, welchen Korruptionsversuch sie jetzt bekanntgemacht hat. Die nationalsozialistische Gewerkschaft dagegen hat sich dazu bereit erklärt, diese verbrecherischen Absichten zu begünstigen.

Der Direktor der österreichischen Bundesbahnen, der sich kürzlich vernessen hat, einen unerhörten Anschlag auf die Löhne der Eisenbahnerschaft zu unternehmen, hat, wie bei geriebenen Gaunern üblich, das systematisch ausgepowerte Personal obendrein noch zu bestechen versucht, indem er ihm mit klingender Münze, mit einem Teil des erhofften fabelhaften Henkerslohnes, winkte.

Inzwischen ist Seefehlner seines Amtes enthoben worden. Die österreichischen Eisenbahner erwiesen durch ihre bei diesem Betrugsversuch an den Tag gelegte Ehrlichkeit und den damit dem Proletariat gelieferten Solidaritätsbeweis der Sache des Friedens und des Kampfes gegen den Faschismus einen unschätzbaren Dienst.

Die der I.T.F. angeschlossenen österreichischen Eisenbahner, welche schon 1920 für Horthy-Ungarn bestimmte Transporte boykottiert haben, machten sich jetzt das zweite Mal um das internationale Proletariat verdient.

Die österreichischen Eisenbahner wehren sich. (I.T.F.) Im Verfolg der bereits gebrachten Notiz sei mitgeteilt, dass die österreichische Eisenbahnerorganisation Verhandlungen mit der Bundesbahndirektion wegen Auszahlung der Löhne und Pensionen aufgenommen hat. Sollten die Verhandlungen scheitern und die Direktion die restlose Auszahlung der Löhne und Pensionen verweigern, so ist zunächst für den 1. März ein zweistündiger Proteststreik von vormittags 9 bis 11 Uhr vorgesehen, dies, um nicht die Wirtschaft zu treffen, da sich ja die Aktion gegen das Vorgehen der Bahnverwaltung richtet.

BEILAGEN. Dieser Nummer liegen bei: 1. Ein Bericht über die französische Eisenbahner-Föderation; 2. Eine Sonderbeilage für die Eisenbahner; 3. Eine Sonderbeilage für die Strassenbahner; 4. Eine Sonderbeilage für die Kraftfahrer; 5. Eine Welt-Wege-Statistik.

Berichtigung. In der in der letzten Nummer enthaltenen Notiz unter "EISENBAHNER", betitelt: "Eine einfache Rechnung der Reichsbahn" muss der letzte Satz lauten: "Die i. J. 1930 erzielte Einsparung macht durchschnittlich 699 893 Mann, i. J. 1932 (nach vorläufigen Feststellungen) 600 595 Mann ((statt Mark)) aus."