



# 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 IN ESPERANTO

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) No. 12

Amsterdam, den 11. Juni 1934.

## Eisenbahner im Dritten Reich.

### Nationalsozialistisches Spiel mit dem Leben der Arbeiter.

(I.T.F.) In Deutschland häufen sich die Eisenbahnunfälle. 15 Tote und über 100 Krüppel sind ihnen allein in den letzten Wochen zum Opfer gefallen. Die Schuld trägt die nationalsozialistische Diktatur!

Um nationalsozialistischen Unternehmern Sondergewinne zuzuschancen, lässt man den Oberbau heute von betriebsfremden Unternehmern, denen die erforderliche Sachkenntnis fehlt, erneuern. Betriebsfremde Arbeiter werden im Rahmen der Arbeitsschlacht zu Arbeitsschlacht-Löhnen zu diesen Arbeiten herangezogen. Die Unglücksfälle bei Blankenburg und bei Langwedel sind auf diese Methoden zurückzuführen.

Um die Konkurrenz des Autos zu schlagen, wurde die Geschwindigkeit der Züge erhöht, ohne dass die erhöhte Betriebssicherung restlos durchgeführt wurde. Die Unfälle bei Weissenfels und bei Homberg (Kassel) sind die Folge.

Die Dienstpläne wurden aufgestellt, ohne das Personal auch nur anzuhören. Die deutschen Eisenbahner stehen unter dem Ausnahmegesetz für die Arbeiter, Angestellten und Beamten im Verkehrswesen und in den öffentlichen Betrieben; sie leisten im grossen Ganzen noch jeden geforderten Dienst, ohne einen offenen Widerstand zu wagen. Die Opfer von Pforzheim und von Karlsruhe sind die Opfer des keinen Widerspruch duldenden faschistischen Führerprinzips.

Die bei Langwedel, Pforzheim, Karlsruhe und Weissenfels von den Unfällen betroffenen Beamten sind langjährig erprobte und zuverlässige Eisenbahner. Die Antreiberei im Dienst und der Wehrsportzwang bei der SA haben sie überanstrengt. Denn die SA verlangt, dass die Eisenbahner sich nach ihrem aufreibenden Dienst an militärischen Übungen beteiligen. Wer sich weigert, riskiert Arbeitslosigkeit und Konzentrationslager. Jetzt endlich, nachdem 15 Tote und 100 Krüppel der Antreiberei von nationalsozialistischer Reichsbahn-Direktion und SA-Führung zum Opfer fielen, kamen der Reichsbahn-Direktion Bedenken. Um eine Katastrophe des deutschen Fremdenverkehrs zu verhüten, hat die Generaldirektion am 19. Mai 1934 folgende Anordnung erlassen:

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft  
Hauptverwaltung  
Der Generaldirektor.  
51.534. Pz.

Berlin W. 8, den 19. Mai 1934.  
Voss-Str. 35.

I. Den im Betriebsdienst beschäftigten Beamten, Angestellten und Arbeitern sind Leben und Gesundheit der Reisenden anvertraut. Von ihrer aufmerksamen Pflichterfüllung hängt daher nicht

nur für die Reichsbahn und ihre Bediensteten sondern ganz besonders auch für die Allgemeinheit sehr viel ab. Deshalb ist es mit der Wahrung der Betriebssicherheit unvereinbar, wenn Betriebsbedienstete in den zu ihrer Ausspannung und Erholung bestimmten Stunden, vor dem Wiederantritt ihres Eisenbahndienstes, zur Dienstleistung bei der SA und SS herangezogen werden (!). Wir ordnen daher im Einvernehmen mit der Obersten SA-Führung folgendes an:

- 1.) Das ständig unter die Dienstauervorschriften fallende Personal des Betriebs- und Verkehrsdienstes darf am Dienst der SA oder SS nur dann teilnehmen, wenn vor dem Wiederantritt des Eisenbahndienstes eine Ruhezeit von mindestens 10 Stunden zur Ausspannung und Erholung gewahrt bleibt. Ebenso sind Personen zu behandeln, die als Bahnagenten, Vertragsschrankenwärter usw. Betriebs- oder Bahnbewachungsdienst verrichten.
- 2.) Das gleiche gilt
  - a) für das unter die Dienstauervorschriften fallende Personal, das in der Regel ausschliesslich im Verkehrsdienst beschäftigt ist, sowie
  - b) für das Personal anderer Dienstzweige, solange es vorübergehend zur Ablösung oder Vertretung im Betriebsdienst oder gemischt im Betriebs- und Verkehrsdienst nach den Dienstauervorschriften herangezogen wird. Die Ablösung oder Vertretung im ausschliesslichen Verkehrsdienst ist hiervon ausgenommen (!).
- 3.) Die in den vorstehenden Ziffern 1.) und 2.) genannten Bediensteten, die der SA oder SS angehören, erhalten von der Leitung ihrer Reichsbahnstelle einen Ausweis des aus der Anlage ersichtlichen Inhalts.

II. Die Oberste SA-Führung hat in ihrer Anordnung vom 16. Mai 1934 - F 2 Nr. 5566 - weiter den SA und SS-Gruppen empfohlen, allen im Eisenbahndienst stehenden SA-Führern und -Männern, deren Dienst mit der Betriebssicherheit zusammenhänge oder die im Betriebs- und Verkehrsdienst gemischt beschäftigt seien, ein ehrenvolles Ausscheiden aus der SA naheulegen, da sie für den SA-Dienst doch nur verhältnismässig selten verfügbar sein würden. Diesen aus der SA ausscheidenden Eisenbahnbediensteten wird anheimgestellt, sich um die Aufnahme in den Bahnschutz zu bewerben.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft  
Hauptverwaltung.

Für den Generaldirektor.  
gez. Kleinmann.

Anlage  
zu 51.534 Pz v. 19.5.34  
DRG. HV

Ausweis

(nur zur Vorlage bei der SA oder SS)

Der .....  
(Dienstbezeichnung) (Vor- und Zuname)

ist im Sinne der Anordnung des Obersten SA-Führers vom 16. Mai 1934-F 2 Nr. 5566 - ständig

vom ..... 19..... bis zum ..... 19....

im Betriebsdienst oder gemischt im Betriebs- oder Verkehrsdienst nach den Dienstauervorschriften der Deutschen Reichsbahn beschäftigt.

Er darf im Interesse der Betriebssicherheit während der letzten 10 Stunden vor dem Wiederantritt seines Eisenbahndienstes nicht zum Dienst in der SA oder SS herangezogen werden.

....., den ..... 19...

.....  
(Reichsbahnstelle)

Stempel

.....  
(Unterschrift)

Mit dieser Anordnung bestätigt die Reichsbahndirektion, dass die deutsche Aufrüstung die Betriebssicherheit des Eisenbahnverkehrs gefährdet. Aber die Überführung der mit SA-Dienst überlasteten Eisenbahner in den halb-militärischen Bahnschutz bringt kaum eine Besserung.

Nach wie vor müssen die deutschen Eisenbahner auch in ihrer Freizeit Dienst tun, nach wie vor bleibt die Antreiberei durch mit nahezu unbeschränkter Befehlsgewalt ausgestattete Dienststellenleiter, nach wie vor bleibt die Gefährdung von Reisenden und Eisenbahnern als Folge der Plünderung der Reichsbahn durch nationalsozialistische Geschäftemacher. Das Dritte Reich hat die Eisenbahner schutzlos dem Diktat des Vorgesetzten und dem Befehl des auch im Bahnschutz kommandierenden SA-Offiziers ausgeliefert.

Es ist zu befürchten, dass die Toten der letzten Wochen nicht die letzten Opfer der nationalsozialistischen Herrschaft über die deutschen Eisenbahnen sind.

#### Deutsche Eisenbahner schreiben der I.T.F. --

Nieder mit Hitler! (I.T.F.) "...In meiner Dienststelle (Reichsbahn-Ausbesserungswerk) arbeiteten bis zum April vorigen Jahres rund 1200 Arbeiter. Heute sind es 1500. Der Arbeitsanfall ist nicht grösser geworden. Die Organisation der Arbeit wurde ebenfalls nicht umgestellt. Das einzige ist, dass die Fristen für den einzelnen Arbeitsprozess verkürzt worden sind. An ein ordentliches Arbeiten ist nicht mehr zu denken. Die einzelnen Kolonnen arbeiten nebeneinander und durcheinander, sodass der eine dem andern im Wege herumsteht. So kommt es, dass heute die Fahrzeuge nach der Reparatur in einem Zustand das Werk verlassen, wie es in den ärgsten Kriegsjahren nicht vorgekommen ist.

Wenn man sieht, für welche Dinge die Herren Beamten heute Zeit haben, so ist das Durcheinander nicht verwunderlich. So hatten z. B. die Arbeiter des Werkes vor einigen Tagen an die Wände und Klosettüren "Nieder mit dem Arbeitermörder Hitler!" geschrieben. Fünfzehn Beamte haben über 14 Tage lang untersucht, wer der "Verbrecher" gewesen ist. Klosettüren wurden ausgehängt, transportiert und photographiert usw. Selbstverständlich hat man den Täter nicht gefunden.

Wie es in unserm Werk aussieht, so sieht es in dem gesamten Werkstättenwesen der Reichsbahn aus. 20.000 Arbeiter arbeiten mehr als vor der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten, aber die Arbeitsleistung der Gesamtheit ist zurückgegangen. Hieraus darf aber nicht geschlossen werden, dass die Arbeiter weniger arbeiten, im Gegenteil, bei dem tollen Durcheinanderarbeiten ist die Antreiberei im Eisenbahnbetrieb noch nie so gross gewesen wie heute.

Es ist ein grosses Glück, dass auch die nationalsozialistisch eingestellten Arbeiter bereits erkennen, was das Dritte Reich der Arbeiterschaft gebracht hat. Nichts als Unterdrückung und erhöhte Ausbeutung....Viele derjenigen deutschen Arbeiter, die hofften, dass der Nationalsozialismus, der so viel versprach, doch Verbesserungen bringen könnte, haben sich längst überzeugt, dass es die furchtbarste Reaktion ist, die über Deutschland gekommen ist. Wir alle, selbst die eingefleischten Nationalsozialisten unter uns, sehen den Zusammenbruch dieses Systems in naher Ferne vor uns, denn dieses System m u s s an seiner sozialen Reaktion zugrunde gehen..."

Die "alten Kämpfer" der NSDAP, die neu in die Betriebe hereingekommen sind, glauben, die Herren spielen zu können und sehen ihre Hauptaufgabe in der Bespitzelung der Belegschaft. Diese Bespitzelung geht soweit, dass sie sogar die Gedanken des einzelnen Arbeiters blosslegen und ihn denunzieren, weil er marxistisch gedacht hat.

Hitler muss sich verteidigen. (I.T.F.) "...Am 1. Mai 1933 standen grosse Teile des deutschen Volkes unter einem Terror, der seinesgleichen sucht. Gefängnisse und Konzentrationslager waren überfüllt. Krankenhäuser und Leichenhallen konnten die Zahl der misshandelten und getöteten Marxisten nicht fassen. Die SA raste, sie suchte und fand ihre Opfer. Wir haben uns deshalb nicht gewundert, dass am 1. Mai 1933 die vom Hitlerregime befohlene Feier ausserordentlich stark besucht war..

Der 1. Mai 1934 sah a n d e r e Massen und hörte a n d e r Reden. Die unter den schwierigsten Umständen durchgeführte Aufklärungsarbeit beginnt zu wirken. Trotz monatelanger Vorbereitung, trotz Drohung mit Lohnentzug, Entlassung und Konzentrationslager

war der Besuch der Maifeier in Berlin nur etwa halb so stark wie der des Jahres 1933. Aus dem Reiche liegen ähnliche Nachrichten vor. Von der Stimmung der Massen gar nicht zu reden. Auch die Rede des "Führers" war alles andere als eine Fanfare. War es 1933 noch Angriff, 1934 hörten wir nur noch Verteidigung. Das ist kein Wunder."

Der Bankrott beginnt. (I.T.F.) "...Das Arbeitsbeschaffungsprogramm ist ein gutes Geschäft für die Reichen. Wir haben heute in Deutschland wieder Arbeitsschlachtgewinnler, wie wir früher Kriegs- und Inflationsgewinnler hatten. Dabei ist das Arbeitstempo bei den neuen Antreibermethoden rasend geworden. Die Unfälle häufen sich.

Der Lohn ist gesunken, aber die Preise steigen. Von einer Erleichterung der Lebenslage des arbeitenden Volkes kann keine Rede sein. Wir rechnen mit steigender Arbeitslosigkeit. Denn den Nazis geht schon die Puste aus. Strassenbauten werden plötzlich unterbrochen, die Textil- und Maschinenindustrie planen massenhafte Entlassungen..."

Stimmungsumschwung. (I.T.F.) "...Im Baugewerbe gibt es nur wenig Neubauten, fast nur Reparaturen an Gebäuden und für die braunen Bonzen werden Autostrassen gebaut. Die Arbeiter beim Strassenbau erhalten zwischen 17 und 21 M pro Woche. Wie lange noch? Zur Zeit werden schon Teile der in Angriff genommenen Strassenbauten aus Mangel an Mitteln eingestellt.

Die Metallindustrie hat Konjunktur als Rüstungsindustrie. Wegen Devisenmangel ist bereits Zwangsbewirtschaftung der hauptsächlichsten Metalle angeordnet. In absehbarer Zeit sind Entlassungen wegen Rohstoffmangel zu erwarten. Dasselbe gilt für die Textilindustrie. Die Uniformierung grosser Teile des deutschen Volkes ist durchgeführt. Rohstoffmangel erzwingt auch hier Zwangsbewirtschaftung.

All das sagen wir wieder dem deutschen Arbeiter. Es beginnt zu dämmern. Die Hypnose schwindet langsam und der Arbeiter in Deutschland macht sich allmählich frei vom unerträglichen Druck. Ansätze oppositioneller Art sind bemerkbar. Die Ergebnisse der Wahlen zu den Vertrauensräten sprechen in dieser Beziehung eine deutliche Sprache. Daher jetzt der Kampf der Nazis gegen Kritiker und Nörgler. Das Hitlerregime spürt, dass sich ein Stimmungsumschwung vorbereitet.

Klassenkampf von oben. (I.T.F.) "...Überall herrscht Kasernenhof-ton. Nur dem kapitalkräftigen Unternehmer gegenüber treten die Nazis merklich leiser auf. Ihn haben sie ja auch wieder zum Herrn im eigenen Hause gemacht. Er ist der Führer, alles andere ist nur Gefolgschaft. Es muss im Betriebe jetzt mehr gedient als verdient werden. Dort der Herr, hier der Knecht. Der Klassenkampf ist beendet, so sagt man, in Wirklichkeit aber geht er verschärft weiter und nur einseitig von oben. Uns Arbeitern hat man die Möglichkeit der Gegenwehr genommen. Wir sind wehrloses Ausbeutungsobjekt geworden.

Klassenkampf im Dorf. (I.T.F.) "...Scharfe Gegensätze entwickeln sich zwischen Stadt- und Landbevölkerung. Die Agrarpolitik der Nazis bringt dem Bauer kein Geld, weil der eingeschaltete Kontrollapparat alles auffrisst, dem Städter keine billigen Lebensmittel, weil der Weg der Ware vom Erzeuger zum Verbraucher heute das dreifache kostet wie früher. Der Bauer darf nur noch als Produzent, nicht aber mehr als Weiterverarbeiter tätig sein. Dadurch wird der kleine und mittlere Bauer stark geschädigt, während der Grossagrariere durch die Berechtigung zum Schnapsbrennen sich ein Äquivalent für den Ausfall bei Weiterverarbeitung landwirtschaftlicher Produkte schafft. So entsteht eine Spannung zwischen Klein- und Mittelbauer und Grossagrariere. Während Hitler angibt, den Klassenkampf beseitigt zu haben, hat er ihn bis ins letzte Dorf vorgetrieben. Rasse, Blut und Boden erweist sich als Phrase. Immer schärfer tritt die Klassenscheidung zu Tage..."

Freiheit verloren, alles verloren! (I.T.F.) "...Auch bei der Krankenkasse, der Invalidenversicherung und der Angestelltenversicherung sind erhebliche Verschlechterungen durchgeführt worden. Beitragssteigerung bis zu 50% und Leistungssenkung auf der ganzen Linie. Durch Gesetz kann jetzt eine Invalidenrente ohne jede Nachprüfung der Lage des Rentenempfängers entzogen werden. Es wird keinerlei Rücksicht auf Gesundheitsschäden genommen. Verschlechternd auf das Lohneinkommen wirken die dauernden "freiwilligen" Beiträge zu allen möglichen Einrichtungen. Dabei keinerlei Aussicht auf Besserung der Lebenslage... Während die braune Bonzokratie ein Leben in Saus und Braus lebt, weiss der Prolet nicht ein noch aus. Er sieht den langsamen Verfall seiner Existenz und darf den Mund nicht aufmachen. Das ist die schwerste Last. Freiheit verloren, alles verloren!"

Der Kampf geht weiter. (I.T.F.) "... Die NSDAP. terrorisiert alles mit SA, SS, Gestapo (Geheime Staatspolizei) und Konzentrationslager. Die Parlamente sind geschlossen, aber die nationalsozialistischen "Parlamentarier" beziehen Diäten in Höhe von 600 Mark pro Monat und die Freikarte 1. Klasse der Reichsbahn weiter, ohne etwas dafür zu tun, aber sie stehen ja auch auf dem Boden des Leistungsprinzips. Früher nannte man das Korruption, heute heisst es Abtragung einer Dankesschuld an alte Kämpfer.

Die Presse ist gleichgeschaltet und langweilig. Der geringste Versuch, eine andere als die zugelassene Meinung zu äussern, führt zum Verbot der Zeitung und bringt den Redakteur ins Konzentrationslager. Versammlungsfreiheit gibt es nicht, überall lauern Spitzel. Rundfunk und Theater machen in heldischer Gestaltung nationalsozialistische "Kultur". Wenn Du als Ausländer einige Tage oder Wochen in Deutschland bist, merkst Du das nicht. Wer aber mittendrin existieren muss, spürt stündlich die lähmende Fessel. Die Gestapo wütet. Die Kartothek der Staatsfeinde wächst ins riesenhafte. Die Räume der Gestapo in der Prinz-Albrecht-Strasse reichen nicht mehr aus. Wer wie ich, ein oder mehrere Male in diesem Hause war, hat keine Sehnsucht mehr darnach. Aber trotz alledem pulsiert ein reges politisches Leben. Illegal. In kleinen Gruppen, ständig den Ort wechselnd, dauernd doppelt gesichert, wird Verbindung gehalten, werden Anweisungen und Mitteilungen durchgegeben. In ständigem Kampf mit der Gestapo, heute an der Stempelstelle, morgen am Fabriktor, übermorgen in der Kneipe, einen Tag später auf der Strassenbahn, kurzum überall und immer wird da ein bestimmtes Thema angeschnitten, dort eine Zeitung oder ein Flugblatt liegen gelassen, an anderen Orte Bericht erstattet und Mitteilungen entgegengenommen. F e s t e organisatorische Formen sind zur Zeit unmöglich. Alle Versuche dieser Art sind gescheitert. Für den weitaus grössten Teil der Emigranten besteht keinerlei Sympathie. Ähnlich wie wir, arbeitet die K.P.D.

Auch die Katholiken sind äusserst roge. Die jüngeren Kaplane haben fast ausnahmslos den Wunsch, Märtyrer des Kampfes gegen den Nationalsozialismus zu sein. Die Kanzel wird so zur politischen Tribüne. Obwohl die Ursache der Kampfstellung des Katholizismus eine ganz andere ist als die unsrige, und sie ein gutes Teil Schuld an Hitlers Sieg tragen, stehen wir in Querverbindungen zu diesen Gruppen. Wir sind der Meinung, dass wir uns mit dem Teufel verbinden, wenn wir dadurch den Faschismus stürzen können..."

Vergebliches Bemühen. (I.T.F.) Bei den Wahlen zu den Betriebsvertrauensleuten haben wohl 2/3 der deutschen Arbeiterschaft gegen die nationalsozialistische Sozialreaktion protestiert. Die deutschen Eisenbahner standen, wie die von der I.T.F. veröffentlichten Abstimmungsresultate zeigten, mit in vorderster Front des Vorstosses des deutschen Proletariats. Im Reichsbahnausbesserungswerk Seebaldsbrück bei Bremen haben von 1082 Abstimmenden 391 den nationalsozialistischen Spitzenkandidaten gestrichen, aber 1080 demonstrativ für einen ehemaligen Freigewerkschafter gestimmt. 436 Eisenbahner blieben der Wahlkomödie fern..

Die Abstimmungen bei der Reichsbahn fanden unter Leitung des jeweiligen Dienststellenleiters statt, der stets alles daran setzte, das Ergebnis zu unterdrücken. Die Reichsbahndirektion hat jede Veröffentlichung von Abstimmungsresultaten verboten. Sie hofft, dadurch die wahre Stimmung der deutschen Eisenbahner verschleiern zu können.

Teures Lehrgeld. (I.T.F.) Viele katholische Beamte haben den Kampf der Nationalsozialisten gegen die freien Gewerkschaften begrüsst. Jetzt erfahren sie am eigenen Leibe, was es bedeutet, unter faschistischem Terror zu leben. Die NSDAP. führt gegenwärtig eine Sonderaktion zur Zerschlagung der letzten katholischen Beamtenvereine durch. Ein streng vertrauliches Rundschreiben wurde versandt:

Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei  
Gauleitung .....

Amt für Beamte

....., den ... Mai 1934.

Rundschreiben Nr. .../1934

An alle Leiter des Amtes für Beamte bei den Kreisen.

Persönlich!      Streng vertraulich!      S o f o r t !

Der Reichsleitung ist über eine verstärkte politische Propaganda der katholischen Beamtenvereine berichtet worden, die sich in ihrer Tendenz gegen den Nationalsozialismus richtet.

Ich ersuche um beschleunigte Mitteilung, ob auch im dortigen Kreis Beobachtungen über politische Propaganda von katholischen Beamtenvereinen gemacht worden sind und worin diese Propaganda sich äussert. Ebenso ersuche ich festzustellen, wo katholische Beamtenvereine bestehen und ob es sich um Neugründungen oder um alte Vereinigungen handelt und ob letztere sich der Aufforderung zur Gleichschaltung bzw. Auflösung entzogen haben.

Die Ermittlungen sind streng vertraulich vorzunehmen.

Dort wo ich den Bruch der strengen Vertraulichkeit feststellen muss, werde ich rücksichtslos eingreifen und den betr. Kreisamtsleiter seines Amtes entheben.

Frist: ... Mai 1934.

Heil Hitler!

....., M.d.R.

Die Praxis des Dritten Reiches muss die katholischen Arbeitenden aller Länder warnen.

Die bankrotte Reichsbahn. (I.T.F.) Der Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für das Jahr 1933 ist am 16. Mai 1934 erschienen. Entgegen früheren Gepflogenheiten war derselbe diesmal nicht käuflich zu erwerben. Nur der Presse wurde ein Exemplar zugestellt mit entsprechendem Auszug, der veröffentlicht werden musste.

In dem Bericht wird viel von "beginnender Gesundheit" und von "Aufblühen der Wirtschaft" gesprochen. Das ist heute so üblich in Deutschland. Die nackten Zahlen des Berichts sprechen jedoch eine andere Sprache. Gewiss ist eine Steigerung des Gütertransportes erfolgt. Dieselbe tritt aber wesentlich nur mengenmässig, weniger einnahmesteigernd in Erscheinung. Der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe, musste die Reichsbahn im Rahmen der Arbeitsbeschaffungspläne der Regierung die Materialien fast kostenlos befördern. Die Betriebszahl stieg daher von 102,27 im Jahre 1932 auf 104,66 im Jahre 1933. Die Betriebsausgaben übersteigen bedeutend die Betriebseinnahmen. (Auch das Jahr 1934 steht unter dem selben Zeichen, der Monat April schloss mit einem Fehlbetrag von 21 Millionen ab!). Der Fehlbetrag der Betriebsrechnung für 1933 hat sich von 66,766 Millionen Mark im Jahre 1932 auf 135,997 Millionen Mark im Jahre 1933 erhöht, also mehr als verdoppelt. Das wäre an sich zu ertragen, denn auch die Eisenbahnen anderer Länder arbeiten z. Zt. mit mehr oder weniger Verlust. Bedenklicher ist die nicht aus der Betriebsrechnung ersichtliche kurzfristige Verschuldung der Gesellschaft durch Wechsel. Die Wechselschuld beträgt augenblicklich 467,9 Millionen und wird sich im Laufe des Jahres 1934 auf 860 Millionen erhöhen. Zur Abdeckung dieser Schuld wurden Steuergutscheine in Höhe von 135,322 Millionen als Einnahme verbucht und aus der Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht 281,460 Millionen entnommen. Es hat also

eine sehr bedenkliche Vorbelastung stattgefunden, denn die Einnahmen sinken. Auch das ist heute in Deutschland sehr beliebt.

Trotz dieser äusserst zweifelhaften Art von Finanztransaktionen ist die Herstellung des Gleichgewichtes nicht gelungen. Der Bericht selbst sagt auf Seite 89: "Die Gesamtschuld der Reichsbahn beträgt 2,8 Milliarden und hat sich gegen 1932 um 800 Millionen erhöht. Die weitere Zunahme bedeutet eine wachsende Gefahr, solange es nicht gelingt, sie in eine langfristige Anleihe umzuwandeln. (Was bei dem Zustand des deutschen Kapitalmarktes kaum möglich ist. - I.T.F.) Ausserdem ist die zunehmende Zinslast nicht unbedenklich."

Betriebs-In den Jahren 1925/30 konnte die Reichsbahngesellschaft folgende/Überschüsse erzielen:

1925 = 694 Millionen, 1926 = 860, 1927 = 860, 1928 = 864, 1929 = 860  
1930 = 480 und 1931 = 226 Millionen Mark.

1932 konnte das Unternehmen durch drakonische Sparmassnahmen hart an der Grenze des Defizits entlanggeführt werden. Unter der Nazi Herrschaft wurde dann eine Wechselschuld von 860 Millionen "erarbeitet", die Rücklagen verwirtschaftet und 800 Millionen M neue Schulden dazu gemacht. Zur Ablenkung berichtet die Nazipresse triumphierend, dass die französischen Eisenbahnen eine Gesamtschuld von 11,6 Milliarden Fr. zu tragen hätten. Sie mag sich beruhigen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die durch die Inflation von ihren Schulden und seit 1930 fast völlig auch von ihren Reparationsverpflichtungen befreit wurde, hat heute dank der Nazi Herrschaft eine Gesamtschuld von 16,8 Milliarden Fr. zu tragen. Der Personalstand hat sich nur unwesentlich verändert. Im Durchschnitt der letzten Jahre wurden 630 000 Menschen beschäftigt. Wenn es heute 643 000 sind, dann darf daran erinnert werden, dass am 1. 2. 21 bei der Deutschen Reichsbahn 1 129 000 Menschen beschäftigt wurden.

#### Eisenbahner.

Vor der Wiederherstellung der alten Lohnsätze in Grossbritannien. (LTF) Der Kampf für die Wiedererlangung der alten Löhne, die 1931 um 2 1/2% gesenkt wurden, ist in vollem Gange. Es fanden bereits zwischen Vertretern der drei Eisenbahnverbände und der Eisenbahngesellschaften Vorverhandlungen statt; dabei stellte es sich aber heraus, dass letztere noch nicht bereit sind, in die Forderung der Organisationen einzuwilligen. Nach ihren Behauptungen sind die Einnahmen der Eisenbahnen noch nicht in dem Grade gestiegen, dass dadurch eine Lohnerhöhung gerechtfertigt wäre. Hierzu ist zu bemerken, dass die Nettoeinnahmen der Gesellschaften im Vergleich zu 1932 um £ 2 469 138 i. J. 1933 gestiegen sind und in den ersten 18 Wochen von 1934 sind an Einnahmen £ 2.704 000 mehr zu verzeichnen als im gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1933. Es ist nun Sache der Organisationen, ihre weitere Haltung in diesem Arbeitsstreit zu bestimmen. Es steht zu erwarten, dass das Eisenbahnpersonal den Kampf zur Wiedererlangung der früheren Löhne fortsetzen wird.

Eisenbahn-Militarismus. (I.T.F.) Die bekannte englische Zeitschrift "Railway Gazette", das offiziöse Organ der grossen englischen Eisenbahngesellschaften, veröffentlicht in ihrer Nummer vom 1. Juni d. J. einen kurzen Artikel über die italienischen Eisenbahnen, betitelt "Eisenbahn-Militarismus", dem wir folgendes entnehmen: "Nicht nur den Zügen wird Eisenbahnmiliz beigegeben, sondern auch die Signale und grossen Lagerschuppen werden von bewaffneter Miliz bewacht. Die Aufgabe der Schwarzhemden auf der Strecke ist etwa die selbe wie die der Bahnpolizei, in Friedenszeit aber bedeutet die Unterhaltung solcher Truppen ausser dem Bahnhofs- und Zugpersonal eine beträchtliche Mehrbelastung. Die 14 Legionen der Eisenbahnmiliz sind ungefähr 12 000 Mann stark..."

Die Kosten zur Unterhaltung dieser Häscher werden auf 43 Millionen Lire jährlich geschätzt.

## Transportarbeiter.

Ein schöner Fortschritt in der Schweiz: Gesetzliche Arbeits- und Ruhezeit für Berufskraftfahrer. (I.T.F.) Von grossem sozialem Wert ist die am 1. Juli in der Schweiz in Kraft tretende Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer. Diese Verordnung wurde von einer auf Grund des schwer erkämpften Artikels 17 des Gesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 eingesetzten Expertenkommission ausgearbeitet.

Wenngleich mit dieser gesetzlichen Massnahme an sich nur recht Bescheidenes erzielt werden konnte, so dürfen wir die schweizerischen Chauffeure doch insofern beglückwünschen, als ihnen künftig nicht mehr zum eigenen und zum Schaden aller übrigen Wegebenutzer endlose Arbeitszeiten auferlegt werden können.

Ende des Londoner Hafentarbeiterstreiks. (I.T.F.) Nach Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem Transportarbeiterverband und der betreffenden Firma wurde der am 15. Mai aufgenommene wilde Streik, an dem sich etwa 2000 Londoner Hafentarbeiter beteiligten, am 28. Mai wieder aufgehoben. Bezüglich der direkten Streikursache -- die Firma stellte 5 ihrer bisherigen Büroangestellten als ständige Hafentarbeiter an -- wurde vereinbart, dass sich bei künftigen derartigen Fällen die Firma erst mit dem englischen Transportarbeiterverband in Verbindung zu setzen und mit diesem eine entsprechende Vereinbarung zu treffen hat.

Die Firma beklagte sich ferner über unberechtigte Niederlegung der Arbeit in ihrem Betriebe. Es wurde vereinbart, dass hierüber eine Untersuchung durchgeführt wird und zwecks Einhaltung der Kollektivverträge nötigenfalls geeignete Massnahmen getroffen werden sollen. Auch soll das Arbeitsverhältnis der sog. "Wochen"-Arbeiter, dem bisher eine freie Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zugrunde lag, durch eine schriftliche Abmachung mit dem Verband geregelt werden. Zur Erledigung dieser Angelegenheiten wurde eine Frist von 3 Monaten vereinbart.

Es erfolgten keine Massregelungen.

Streik der Hafentarbeiter in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Der in der ersten Hälfte des Mai ausgebrochene Hafentarbeiterstreik in den Vereinigten Staaten dauert unverändert fort. Er konzentriert sich auf die Häfen am Stillen Ozean. Bei diesem Streik geht es um Lohnaufbesserung und kürzere Arbeitszeit.

In vielen Häfen brechen Solidaritätsstreiks der Seeleute und Hafentarbeiter aus. An verschiedenen Orten kam es bei dem Versuche der Arbeiter, Streikbrecher zur Arbeitsniederlegung zu veranlassen, zu blutigen Zusammenstössen mit der Polizei.

Ein Anschlag auf die Löhne der niederländischen Hafentarbeiter. (I.T.F.) Die Hafenbetriebsunternehmer von Rotterdam und Amsterdam kündigten den Tarifvertrag zum 1. Mai d. J. und fordern eine Herabsetzung des Mindest-Taglohnsatzes von fl. 5,20 auf fl. 4,75, d. i. 8,7%. Ferner verlangen sie eine Reihe anderer Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen, z. B. Abschaffung der obligatorischen Urlaubsregelung für die losen Arbeiter, Senkung des Garantielohnes für die festen Arbeiter, Abschaffung des Zuschlages für Arbeit an Samstag-Nachmittagen u. dgl.

Die Anträge der Unternehmer waren in dieser Form für die Vorstände der in Frage kommenden Hafentarbeiterverbände (den protestantischen, den katholischen und den der I.T.F. angeschlossenen Zentralverband der Transportarbeiter) unannehmbar. Sie sind jedoch der Auffassung, dass auf dem Verhandlungswege eine Einigung erzielt werden muss. Evtl. würden sie auf der Grundlage einer Senkung des Mindest-Taglohnes um 6% eine Regelung mit den Arbeitgebern suchen. Alle andern Verschlechterungsanträge weisen sie aber ab.

## Seeleute.

Die holländischen Reeder kündigen den Tarifvertrag. (I.T.F.) Am 26. Mai, 2 Tage vor Ablauf der Kündigungsfrist, haben die holländischen Reeder den sowohl für die unteren Chargen, als auch für die Offiziere geltenden Tarifvertrag gekündigt. Der Vertrag läuft am 27. Juni ab. Über die Absichten der Reeder, die noch keine konkreten Vorschläge gemacht haben, besteht kein Zweifel. Sie werden sicher versuchen, das Lohnniveau weiter herabzudrücken.