



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

49

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

12.

FERNSPRECHER 20186

5. Juni 1925.

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

Eisenbahner.

Das Ergebnis der Wahlen zum Hauptbetriebsrat der Deutschen Reichsbahn 1925.

(ITF) Bei den vor kurzem stattgefundenen Wahlen zu dem Hauptbetriebsrat der Deutschen Reichsbahn gaben von 368 550 Wahlberechtigten 293 271 gültige Stimmen ab. Von diesen entfielen auf den freigewerkschaftlichen Eisenbahnerverband 191 690, auf die christliche Gewerkschaft deutscher Eisenbahner 49 141, auf den Allg. Eisenbahner-Verein 25 338 und auf den kommunistischen Freien Eisenbahnerverband 27 102 Stimmen. Dieser Stimmenverteilung entsprechend erhielten: der Deutsche Eisenbahnerverband 17 (16), die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner 4 (2), der Allg. Eisenbahnerverein 2 (2), der Freie Eisenbahnerverband 2 (5) Sitze. (Die eingeklammerten Zahlen geben die bisherige Verteilung der Sitze an).

Lokomotiven ohne Führer.

(ITF) Wie die in Berlin erscheinende "Germania" vom 31. März mitteilt, sind seit einiger Zeit auf Zechen des Ruhrgebietes elektrische Lokomotiven ohne Führer im Gebrauch. Schnelligkeit und zurückzulegende Entfernung werden vor der Abfahrt geregelt. Es soll auch möglich sein, sie jeder Zeit aus der Entfernung zum Halten zu bringen. Ausserdem sind sie mit einer Vorrichtung ausgestattet, die automatisch den Stillstand herbeiführt, wenn die Maschine auf ein Gleishindernis stösst. Das Unfallrisiko, wird behauptet, sei minimal und die "Germania" begrüsst schon den Tag, da die führerlose elektrische Lokomotive auch im Eisenbahnverkehr Verwendung findet. Das Blatt bemerkt aber selbst, dass zur Erfüllung dieses Wunsches noch viele Schwierigkeiten zu überwinden sind.

Transportarbeiter.

Boykott der englischen Transportarbeiter über dänische Schiffe.

(ITF) In Verbindung mit dem Streik der dänischen Hafenarbeiter hat die Transport and General Workers' Union die lokalen Organisationen angewiesen, alle etwa eintreffenden dänischen Schiffe, die von Streikbrechern beladen worden sind zu blockieren und die Entladung zu verweigern.

Lohnerhöhungen bei den Berliner Verkehrsunternehmungen.

(ITF) In der zweiten Maihälfte ist das gesamte Personal der drei grossen Berliner Verkehrsgesellschaften, der Strassenbahngesellschaft, der Omnibusgesellschaft sowie der Hoch- und Untergrundbahn in eine Lohnbewegung getreten. Da eine Verständigung zwischen den Personalorganisationen und den Unternehmungen nicht erreicht wurde und mit der Möglichkeit eines Streiks gerechnet werden musste, griff der Schlichtungsausschuss in den Konflikt ein und fällte in allen drei Verkehrsgruppen einen Schiedsspruch.

Demnach sollten bei der Hochbahn die Vorarbeiter eine Lohnzulage von 8 Pfg., die Handwerker von 7 Pfg., die Angelernten von 6 Pfg., die Ungelernten von 4 Pfg. und die Arbeiterinnen von 3 Pfg. pro Stunde erhalten. In ähnlicher Höhe bewegten sich auch die dem Personal der Omnibusgesellschaft sowie der Strassenbahngesellschaft zuerkannten Zulagen. Da auch aufgrund dieses Ausspruches eine Verständigung nicht erzielt wurde, hat der Schlichter den Schiedsspruch verbindlich erklärt. Ein Streik ist somit vermieden. Das Personal hatte eine durchschnittliche Lohnerhöhung von 20 Pfg. pro Stunde gefordert.

Reichskonferenz der Berufskraftfahrer in Frankfurt a.M. am 23. und 24. Mai 1925.

(ITF) In Frankfurt a.M. traten dieser Tage die gewählten Delegierten der im Deutschen Verkehrsbund organisierten Berufskraftfahrer, 65 an der Zahl, zusammen, um zu all den Fragen Stellung zu nehmen, die sich zur Zeit brennend für den Berufskraftfahrer auswirken. Wie gross das Interesse an dieser Tagung auch im Ausland war, zeigten die Vertreter der holländischen und schweizerischen Chauffeure, die in ihren Ausführungen darauf hinwiesen, dass auch die ausländischen Kollegen ein lebhaftes Interesse an der Verbesserung der Deutschen Automobilgesetzte haben.

Der bisherige Vorsitzende der Abteilungsleitung REITZ referierte über die Erfolge der letzten 3 Jahre und zugleich über die Wege, die in Zukunft eingeschlagen werden sollen, um aus den jetzigen unhaltbaren Zuständen herauszukommen, die sich besonders auch durch die Verordnung über Strafrechtspflege vom Jahre 1924 ergeben.

Das zweite Referat, erstattet von dem Sekretär RETTIG, Berlin, behandelte den Ausbau der Organisation von einer Reichsabteilung des Deutschen Verkehrsbundes zu einem Reichsverband der Berufskraftfahrer im D.V.B. mit Satzungen, die alle Mitglieder nicht nur gegen Arbeitslosigkeit und bei Arbeitskämpfen zu unterstützen hat, sondern auch darüber hinaus in allen sonstigen Notlagen, die sich im Kraftfahrerberuf ergeben, wie ausreichende Unterstützung bei Schadenersatzansprüchen, bei erfolgten Unfällen, Rechtsschutz durch alle Instanzen usw.

Die Konferenz hat auch für diese brennenden Fragen der Abteilungsleitung einstimmig den Auftrag gegeben, diese wichtige Neuerung für die Mitglieder einzuführen. Um die Gewinnung der noch fernstehenden Kraftfahrer zu erleichtern, wurde ebenfalls einstimmig beschlossen, den Namen "Reichsverband der Berufskraftfahrer im Deutschen Verkehrsbund" zu führen. In die Verbandsleitung wurde der bisherige Abteilungsleiter REITZ als I. Vorsitzender, der Kraftfahrer HANKE, Berlin, als II. Vorsitzender einstimmig gewählt. Als Sekretär und Redakteur der Kraftfahrer wurde RETTIG erneut bestätigt. Ausserdem wurden noch 6 Beisitzer gewählt, die als Vertreter der verschiedenen Branchen der Berufskraftfahrer in Tätigkeit zu treten haben.

Der Verlauf der Reichskonferenz, die von dem Reichstagsabgeordneten BENDER, als Leiter derselben mit einem dreifachen Hoch auf den neuen Reichsverband geschlossen wurde, hatte gezeigt, dass die 30 000 organisierten Mitglieder dieses Verbandes nicht ruhen werden, bis auch der letzte noch fernstehende Berufskollege für die Organisation gewonnen ist und die unerträglichen Hemnisse der jetzigen Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung im Interesse der Allgemeinheit den modernen Verkehrsnotwendigkeiten entsprechend abgeändert sind.

S e e l e u t e .

Der schwedische Seeleustreik beendet.

(ITF) Zwischen den schwedischen Seeleuteorganisationen und dem Reederverband wurde Anfang Juni eine Vereinbarung erreicht. Der neue Tarifvertrag enthält gegenüber dem abgelaufenen für das Personal eine Verbesserung insofern, als die Heuern der beiden untersten Grade etwas erhöht und günstigere Bestimmungen

hinsichtlich der Regelung der Arbeitszeit aufgenommen wurden. U.a. wurde die Arbeitszeit an Ankunfts- und Abfahrtstagen auf 18 Stunden festgesetzt, während der alte Kontrakt 24 Stunden vorsah. Auf Grund dieser Uebereinkunft haben die Seeleute-Organisationen den Streik für beendet erklärt.

Sympathiestreik der dänischen Seeleute mit den Transportarbeitern.

(ITF) Im Hinblick auf den Streik der dänischen Transportarbeiter haben die Seeleute-Organisationen dieses Landes ebenfalls beschlossen, die Arbeit auf den Schiffen des Reederverbandes niederzulegen. Der Streik trat am 1. Juni in Kraft. (Bekanntlich war es den Seeleute-Organisationen selbst gelungen, im Verlaufe der letzten Wochen zu einer neuen Vereinbarung mit den Reedern zu gelangen. Sie hatten sich aber ausdrücklich bei der Unterzeichnung des Vertrages das Recht vorbehalten, in einen Sympathiestreik zu treten, wenn die Lage im dänischen Transportbetrieb einen solchen Schritt notwendig mache).

Abschluss eines Tarifvertrages in der deutschen Heringsfischerei für 1925.

(ITF) Am 25. Mai hat die Reichsabteilung Seeleute des Deutschen Verkehrsbundes mit dem Verein Deutscher Heringsfischer einen Tarifvertrag abgeschlossen: Danach erhalten die

	Dampfer	Dampflogger	Motorlogger	Segellogger
A. Grundlohn für jede volle Woche:				
jeder der 7 Matrosen)	M. 15.-	15.-	15.-	15.-
der Koch)				
jeder d. 2 Leichtmatr. "	11.25	11.25	11.25	11.25
der jüngste " "	8.45	8.45	8.45	8.45
jeder d. 2 Jungen " "	6.25	6.25	6.25	6.25
der Heizer " "	15.-	15.-		

B. Tonnengeld für jede handelsüblich gepackte Tonne Heringe und Makrelen:	Dampfer	Dampflogger	Motorlogger	Segellogger
jeder d. 7. Matrosen)	23	25	28	32
der Koch)				
jeder d. 2 Leichtmatr. "	17	18	21	24
der jüngste " "	11	12	14	17
jeder der 2 Jungen " "	8	9	10	12
der Heizer " "	23	25		

Wenn die Mannschaften während der Saison 1925 ununterbrochen an Bord ihres Loggers oder eines anderen Loggers derselben Reederei verbleiben und ihre Vertragspflichten voll erfüllen, so erhalten sie bei Schluss der Saison

auf Dampfern.....	7 1/2 %
" Dampfloggern.....	7 1/2 %
" Motorloggern.....	12 1/2 %
" Segelloggern.....	25 %

der obengenannten Tonnengelder als Prämie ausgezahlt. Diese Prämie wird auch an solche Schiffleute oder deren Erben gezahlt, welche während der Saison wegen ernstlicher Erkrankung den Dienst aufgeben müssen oder mit dem Tode abgehen.