

**PRESSEBERICHT**

No. 1

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

4. Januar 1930

FERNSPRECHER 80186

Dieser Pressebericht erscheint in deutscher, englischer, französischer, schwedischer und spanischer Sprache, sowie in Esperanto.

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

Der Umfang der I. T. F.

(ITF) Im Laufe des Jahres 1929 hat sich die Anzahl der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen um 4 auf 85 erhöht. Diese verteilen sich auf 32 Länder. Ein paar Tage vor Jahresschluss liefen noch Beitritts-gesuche aus Polen (Lokomotivführer), Schweden (Bedienungspersonal) sowie eine telegraphische Meldung aus Indonesien ein, wonach der Verband der einheimischen Eisenbahner sich demnächst der I. T. F. anschliessen wird. Ferner erhielten wir aus Kuba die Nachricht, dass der dortige Verband der Hafnarbeiter den Anschluss an die I. T. F. auf die Tagesordnung seines diesjährigen Kongresses gesetzt hat.

EISENBAHNER.Osterreich.

Eine juristische Niederlage der Internationalen Schlafwagengesellschaft. (ITF) Die Internationale Schlafwagengesellschaft hat einen Januskopf. Weil das Arbeitszeitgesetz für Verkehrsunternehmen günstiger ist als für andere gewerbliche Unternehmen, will sie ein Verkehrsunternehmen im Sinne des Gesetzes sein. Sie nimmt aber auch, da ihr das Gesetz über die Betriebsräte der gewerblichen Unternehmen besser gefällt als die Bestimmungen über die Personalvertretung der Verkehrsunternehmen, gleichzeitig die Stellung eines Gast- und Hotelbetriebes für sich in Anspruch. Eine Entscheidung des Wiener Gewerbegerichtes scheint geeignet, diesem Treiben der Gesellschaft ein Ende zu machen. Sie wird in dem Gerichtsbeschluss als Verkehrsunternehmen bezeichnet; dementsprechend weigerte sich das Gericht, einen hangenden Rechtsstreit an die besondere Abteilung für das Gast- und Schankgewerbe zu verweisen.

Den "Rechtsauffassungen" der Gesellschaft wird mit diesem Beschluss ein empfindlicher Schlag versetzt. Wohl oder übel wird sie nun die Personalvertretung anerkennen müssen; so gross auch ihr Widerwille gegen Gewerkschaften ist, einen Kontakt mit unserer österreichischen Eisenbahnerorganisation wird sie nicht entgehen können.

Eine Sonderzulage an die holländischen Eisenbahner. (ITF) Unter Hinweis auf die günstigen Betriebsergebnisse forderten die betreffenden Verbände eine Sonderzulage von drei Wochenlöhnen, mindestens aber 90 Gulden (RM 150). Die Direktion stimmte grundsätzlich zu, bot aber nur 10 Tage-löhne bei einem Mindestsatz von 50 Gulden (RM 84). Nachdem die Verbände erfolglos auf eine Erhöhung des Angebots gedrängt hatten, wurde die Zulage in der Weihnachtswoche ausbezahlt.

Personalabbau in Rumänien. (ITF) Die Verwaltung pensionierte zum 1. Januar 1930 alle Bediensteten über 50 Jahre, wodurch sich der Personalbestand um 1900 Köpfe verringerte.

Lohnerhöhung in Frankreich. (ITF) Die Löhne der französischen Eisenbahner wurden in letzter Zeit öfters erhöht, erreichten aber noch nicht die Mindestsätze für Staatsangestellte. Die Regierung hat nun durch den Druck des französischen Verbandes die Eisenbahngesellschaften gezwungen, die Lohnsätze der Eisenbahner denen der Staatsbediensteten näher zu bringen. Die am 1. Januar 1930 in Kraft tretende Lohnerhöhung macht bei den niedrigsten Sätzen 500 Franken (RM 81) im Monat aus.

Engere Ferien in Tunis. (ITF) Nach jahrelangem Widerstand hat die tunesische Eisenbahn-Pachtgesellschaft dem Personal ab 1930 einen bezahlten Erholungsurlaub von 3 Wochen, d. i. eine Woche mehr als bisher, zugestanden. Ganz freiwillig ist dieses Zugeständnis nicht; die Gesellschaft wurde mehr oder weniger durch die Regierung dazu gezwungen.

Aussperrung im Hafen von La Rochelle-Pallice (Frankreich). (ITF) Die Hafenbetriebsunternehmer von La Rochelle-Pallice haben am 5. Dezember 400 Docker ausgesperrt. Die Keime zu dem Konflikt wurden schon vor vier Monaten gelegt, als die Docker sich weigerten, mit zwei Arbeitern die sich schwer gegen die gewerkschaftliche Disziplin verstossen hatten und von denen einer bei einem der grössten Hafenbetriebsunternehmern als Vorarbeiter angestellt worden war, zusammenzuarbeiten. Die Streitsache ist von einem Schlichtungsausschuss, in dem auch ein Vertreter der Gewerkschaft Sitz hatte, dahin beschieden worden, dass die beiden Arbeiter auf einen Monat von der Hafendarbeit ausgeschlossen werden sollen. Nach dieser Zeit waren aber die Docker noch immer nicht geneigt, mit diesen Leuten zusammenzuarbeiten, was die Unternehmer zur Aussperrung veranlasste. Die Docker sahen nach 3 Wochen ein, dass sie, auch wenn sie länger aushalten wollten, doch nichts erreichen würden, und beschlossen einmütig, sich dem Spruch zu fügen und die Arbeit wieder aufzunehmen.

Lohnerhöhung für holländische Arbeiter im Güterbestelldienst. (ITF) Der Holländische Zentralverband der Transportarbeiter teilt mit, dass für das Personal bei der Speditionsfirma Van Gend en Loos als Gegenleistung für Beiträge, welche die Arbeiter nach einer neuen Pensionsregelung zu leisten haben, mit Wirkung ab 1. Januar 1930 Lohnerhöhungen bewilligt wurden. Die Arbeiter der Firma sind in fünf Lohngruppen eingeteilt. In der ersten Gruppe beträgt der neue Höchstlohn fl. 32.-- wöchentlich (einschl. Aufbesserung von 60 Cents); in der zweiten fl. 30.-- (einschl. Aufbesserung von fl. 1.40); in der dritten fl. 28.-- (einschl. Aufbesserung von 60 Cents); in der vierten fl. 26.-- (einschl. Aufbesserung von 50 Cents) und in der fünften fl. 22.30 (einschl. Aufbesserung von 50 Cents). Alle Arbeiter einer Gruppe erhalten die selbe Erhöhung. Arbeiter unter 21 Jahren kommen aber nicht in den Genuss der neuen Sätze, da sie nicht unter die Pensionsregelung fallen und deshalb auch keine Beiträge in diese Versicherung zu leisten haben.

Erfolgreicher Streik der argentinischen Strassenbahner. (ITF) Durch einen am 28. August aufgehobenen Streik haben die Strassenbahner Córdoba (Argentinien) die Gesellschaft gezwungen, einen Kollektivvertrag abzuschliessen, laut dessen die Gewerkschaft anerkannt wird, vorausgesetzt, dass sie nur aus Bediensteten der Gesellschaft besteht. Zu den Vertragsbedingungen gehören ferner: Wiedereinstellung aller Arbeiter, die am Streik teilnahmen; Achtstundentag; Anbringung von Windschutzvorrichtungen an allen Strassenbahnwagen; Ausgabe von Freifahrtscheinen an das ganze Personal und ein freier Tag wöchentlich mit Lohn für das Verkehrspersonal.

Dieses Verkehrspersonal erhält künftig einen Stundenlohn von Pesos 0,50 in den ersten 6 Monaten; nach dem ersten und zweiten Jahr Pesos 0,61, vom 3. bis 5. Jahr Pesos 0,65, im 6. und 7. Pesos 0,67 und vom 10. (?) Jahre ab Pesos 0,70. Das übrige Personal erhält, soweit der Stundenlohn Pesos 0,40 bis 0,50 betragen hat, 10% und soweit derselbe zwischen Pesos 0,55 und 0,70 schwankte, 5% Aufbesserung.

Bei einer zufälligen vorübergehenden Einstellung des Betriebes darf kein Arbeiter entlassen werden und die vorhandene Arbeit wird unter alle Arbeiter der Reihe nach verteilt. Sollte der eine oder andere Betriebszweig für dauernd stillgelegt werden, sodass ein Abbau des Personals notwendig wird, so hat dies genau nach der Anzahl Dienstjahre zu geschehen; bei einer späteren Wiedereinstellung von Personal sollen soweit möglich die früher entlassenen Bediensteten berücksichtigt werden.

Reichskonferenz der Strassen-, Privat-, Hafen- und Werksbahner in Deutschland. (ITF) Diese Konferenz fand am 11. Dezember 1929 in Berlin statt. Sie war von Delegierten des Deutschen Verkehrsbundes und des Gemeinde- und Staatsarbeiter-Verbandes, der sich vor kurzem mit erstem verschmolzen hat, beschickt. Da der neue Gesamtverband am 1. Januar 1930 in Tätigkeit treten sollte, mussten vorher der Vorstand der Reichsabteilung und die Tarifkommissionen gewählt werden. Insgesamt nahmen 122 Delegierte an der Konferenz teil, u. z. 90 Vertreter der im Verkehrsbund organisierten 62 899 Bediensteten und 32 Vertreter der 16 000 Bediensteten im Gemeinde- und Staatsarbeiter-Verband.

In dem vom Kollegen Kemptner unterbreiteten Bericht wurde die Tätigkeit des Verbandes in den letzten zwei Jahren geschildert. Dieser enthält ausführliche Angaben über die Tarifabschlüsse des Bundes und die für das Personal errungenen Vorteile. Für die Strassenbahnbediensteten (Führer und Schaffner) konnten Gehaltserhöhungen von 17 bis 34% (ausschl. Zulagen) erzielt werden. Der Mitgliederbestand der Reichskonferenz ist von 48 200 im August 1927 auf 57 956 im Dezember 1928 und

auf 62 899 im September 1929 angewachsen. In der "I.T.F." werden wir noch auf die der Konferenz erstatteten Berichte über das Arbeitsschutzgesetz und die "Fakulta", d. i. die freiwillige Rechtsschutz- und Haftpflicht-Unterstützungseinrichtung, die vom Deutschen Verkehrsbund geschaffen wurde, zu sprechen kommen.

Lohnbewegungen bei französischen Strassenbahnen. (ITF) Als Protest gegen unzureichende Versprechungen der Strassenbahngesellschaft von Lyon legten die Bediensteten am 2. November die Arbeit nieder. Um 4 Uhr nachm. waren alle Wagen in der Halle, sodass am Abend kein einziger Wagen fuhr.

In Avignon wurden die Forderungen des Personals restlos erfüllt. Es hat u. a. folgende Verbesserungen erzielt: Allgemeine Erhöhung der Löhne und Gehälter von 2 Franken täglich ab 1. Oktober 1929 und Erhöhung der Führerzulage von Fr. 0,50 auf Fr. 1.-- täglich; Erhöhung des Kleidergeldes um einen Franken täglich für die männlichen, um Fr. 0,50 für die weiblichen Angestellten und um Fr. 0,50 für das Hallenpersonal; von den wöchentlichen Ruhetagen werden bezahlt: ein Tag im Monat nach 6 Dienstmonaten, 2 Tage nach 12 Monaten, 3 Tage nach 18 Monaten, 4 Tage nach 24 Monaten und nach 48 Monaten alle Ruhetage; jährliche bezahlte Ferien: 10 Tage nach einem Dienstjahr, 13 Tage nach zwei Jahren und 16 Tage nach drei Jahren; Fahrtvergünstigungen für pensionierte Strassenbahner.

In Orléans können die Strassenbahner ebenfalls Erfolge verzeichnen. Sie erhalten künftig 6 Tage Ferien im Jahr nach einem Dienstjahre der Achtstundentag gilt insofern, dass, obwohl nach der Dienstordnung 8 3/4 Stunden gearbeitet wird, die letzten 3/4 Stunden mit einem Überstundenzuschlag von Fr. 3.50 vergütet werden. Mit der Einschliessur der Wagenplattformen soll demnächst begonnen und diese Arbeiten rührig fortgesetzt werden. Die Werkstätten- und Streckenarbeiter erhalten eine Aufbesserung von 2 Franken täglich und die ersteren ferner eine Zulage von Fr. 0,30 im Tag für die Anschaffungskosten der blauen Arbeitsanzüge.

Wie man sich erinnern wird, ist im August letzten Jahres der ganze Verkehr in der Stadt Nantes durch einen fünftägigen Streik lahmgelegt worden. Die Bewegung war von Erfolg. Es wurden Gehaltserhöhungen und Familienzulagen bewilligt und ferner wurde beschlossen, die dreigliedrige Kommission (diese hatte die Lohnfrage geregelt) mit der Erledigung der übrigen noch zu regelnden Angelegenheiten zu beauftragen. Als aber die Personalgewerkschaft eine neue Sitzung der Kommission verlangte, stiess sie auf den Widerstand der Gesellschaft. Man musste dieser zu verstehen geben, dass die Gewerkschaft bereit sei, wieder den Streik zu erklären, um die Einberufung der Kommission zum 29. November zu erwirken. Die Debatten führten schliesslich zu folgenden Verbesserungen für das Personal: Gleichstellung der früheren, jetzt als Führer arbeitenden Schaffner mit den direkt als Führer angestellten Bediensteten soweit das Dienstalter in Betracht kommt; Erhöhung der Entschädigung für Nachtarbeit von 3 auf 4 Franken; Sonderzulage für die Angestellten im Fahrdienst, die nach 22 Uhr 30 arbeiten, durch Erhöhung ihres Zuschlags von einem auf zwei Franken pro Stunde, und eine Erhöhung von 25 Centimes für die Omnibuschauffeure, die auch als Schaffner Dienst tun; Erhöhung des Zuschlags für Dienstkleider um 25% mit rückwirkender Kraft ab 1. Juli 1929, sodass die Kleidergeldzulage für Frauen 135 Franken und für Männer 225 Franken beträgt; jährliche Ferien von 15 Tagen in den ersten fünf Dienstjahren, für jede weiteren zwei Dienstjahre einen Tag mehr und nach 15 Dienstjahren 21 Tage.

Streik der Taxameterfahrer in Brüssel. Bei der Brüsseler "Compagnie d'Auto-Taxis" gab es seit der Anstellung eines neuen Direktors fortwährend Reibereien zwischen diesem und dem Personal, die schliesslich zu einem am 30. Oktober erklärten Streik führten. Das Unternehmen hat während der Bewegung eine recht feindselige Haltung gegenüber der Gewerkschaft, dem belgischen Transportarbeiter-Verband, eingenommen und dies ist auch der Grund, dass die in den Kampf verwickelten ca. 500 Kraftäroschkenführer nach vorausgegangenem Schlichtungsverfahren erst am 16. Dezember, nach siebenwöchigem Streik, die Arbeit wieder aufgenommen haben. Während der Aktion herrschte ein ausgezeichnete Geist. Die Versuche des Unternehmens, Streikbrecher anzustellen, sind vollkommen missglückt. Als Erfolg der Bewegung ist die Anerkennung der Gewerkschaft und die Einsetzung einer Schlichtungskommission zu buchen welche eine Untersuchung über die Arbeitsverhältnisse und die Einhaltung der Betriebsordnung durchführen soll. Ferner ist eine alte, wichtige Forderung der Taxameterchauffeure: die freie Stationierung von Wagen, bewilligt worden. Eine endgültige Regelung über diesen Punkt muss allerdings noch getroffen werden.

Lohnbewegung im Fuhrwerksbetrieb von Antwerpen. (ITF) Der uns angeschlossene belgische Transportarbeiterverband hat einige hübsche Erfolge bei den Hafentriebsunternehmern in Antwerpen erzielt. Er hätte, wenn es nicht noch so manchen gleichgültigen oder ängstlichen unorganisierten Arbeiter gäbe, noch mehr herauschlagen können. Die Lastkraftwagen- und Traktorenführer bei den Stauereien und den sog. Natiën (im Mittelalter Zünfte, die später in Genossenschaften oder Gesellschaften umgewandelt wurden) erhielten mit Wirkung ab 1. November eine Aufbesserung des Wochenlohnes von 10 Franken. Ferner wurde eine Verbesserung der Ruhezeitbestimmungen durchgesetzt und ähnlich wie bei den Hafenarbeitern (diese erhalten für Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten 8 Urlaubstage im Jahr bei einer täglichen Mehrarbeitsleistung von 1/2 Stunde, 14 Tage bei einer Stunde, 20 Tage bei 1 1/2 Stunden und 26 Tage bei 2 Stunden) wurden den Traktoren- und Lastkraftwagenführern als Entschädigung für nichtbezahlte Mehrarbeit 26 bezahlte Ruhetage im Jahr zugestanden, die im Einvernehmen mit dem Arbeitgeber zu nehmen sind.

Der Verband erzielte ferner für die Kraftfahrer bei verschiedenen Schiffswerften Lohnaufbesserungen von wöchentlich 30 Franken oder Fr. 0,40 in der Stunde und für deren Kutscher eine Lohnerhöhung von 150 Franken monatlich. Zur Zeit wird noch über die Mehrarbeitsvergütung verhandelt. Bei Früchtengrosshändlern erlangte die Gewerkschaft eine wöchentliche Erhöhung von 25 Franken im einen, und eine solche von 10 Franken -- hier sind die Kraftfahrer schlecht organisiert -- im andern Falle.

Lohnaufbesserung für die Lastkraftwagenführer und Kutscher in Narbonne (Frankreich). (ITF) Durch eine neuerdings erfolgte Lohnsteigerung von 10 bis 20 Franken wöchentlich erfuhr das Monatseinkommen der in Narbonne und Umgebung beschäftigten Lastkraftwagenführer und Kutscher eine Erhöhung auf 900 bis 1000 Franken.

Streik der Kraftdroschkenführer in Zürich (Schweiz). (I.T.F.) Zur Hebraufsetzung des schon längst unzulänglichen garantierten Taglohnes von zehn Franken hat unser Mitglied, der Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz den mit den beiden grössten Kraftdroschkenbetrieben abgeschlossenen Tarifvertrag gekündigt. Als Antwort darauf wurde den in Frage kommenden 120 Taxichauffeuren gekündigt mit der Erklärung, dass die Fortsetzung des Dienstverhältnisses von der Zustimmung zu einem persönlichen Dienstvertrag abhängig gemacht werde; die Arbeiter entgegneten aber, dass sie auf einer tarifvertraglichen Regelung mit dem Verband bestehen. Daraufhin waren die Firmen zu Verhandlungen bereit; eine Verständigung konnte aber nicht erzielt werden. Seit dem 21. Dezember ist der Streik ein vollständiger. Die bestreikten Firmen wollen erst nach den Feiertagen zu weiteren Einigungsverhandlungen kommen.

Die neue Lohnregelung bei der Berliner Verkehrs-A.G. soweit sie das Omnibuspersonal betrifft. (ITF) Mit der am 1. Oktober in Kraft getretenen und bis 31. März 1930 gültigen Neuregelung wurde eine Vereinheitlichung der bereits am 1. April erhöhten Löhne des gesamten Personals bezweckt. Einschliesslich einer Zulage von M. 1.70 für Fahrer und von 25 Pf. täglich für Schaffner auf Decksitzen schwanken nun die Monatslöhne der Omnibusführer zwischen M. 268.45 (Anfangsgehalt) und M. 302.09 (nach 5 Jahren), die der Omnibusschaffner zwischen M. 224.25 (Anfangsgehalt) und M. 257.89 (nach 5 Jahren).

Lohnbewegungen für Chauffeure in Schweden. (ITF) Nach Kündigung des Arbeitsvertrages hat der lokale Kraftfahrerverband von Gothenburg mit verschiedenen Kraftverkehrsunternehmen neue Verträge abgeschlossen. Die wöchentliche Arbeitszeit wurde durchgehend auf 48 Stunden festgesetzt; der Arbeitsschluss am 1. Mai erfolgt künftig mittags 12 Uhr (bisher teilweise um 1 Uhr), am 24. Dezember (vor dem Weihnachtsabend) ebenfalls mittags 12 Uhr (bisher teilweise um 3 Uhr). Die Wochenlöhne von Kr. 40.-- zuzüglich einer Zulage von 35 Ore pro Stunde für Kraftwagen mit einem Leergewicht bis zu einer Tonne und 45 Ore für schwerere Wagen sind jetzt auf Kr. 45.-- mit einem Zuschlag von 25 Ore pro Stunde für eintonnige und von 35 Ore für mehrtonnige Wagen erhöht worden, sodass der Mindestlohn Kr. 57.--, der Höchstlohn Kr. 61.80 beträgt. Bei Beschäftigung im Baugewerbe oder für die Stadt Gothenburg beträgt der Wochenlohn Kr. 62.80.

In einem anderen Vertrag werden die Wochenlöhne für Lastwagenführer auf Kr. 60, der Überstundenzuschlag auf Kr. 1.50 für die ersten zwei und auf Kr. 2.-- für die übrigen Stunden festgesetzt.

Laut einem weiteren Kollektivvertrag für das Fuhrgewerbe in Halmstad betragen die Löhne der Lastkraftwagenführer Kr. 45 wöchentlich in der Zeit vom November bis März und Kr. 50.-- vom April bis Oktober. Für Überstunden gilt ein Zuschlag von einer Krone für die ersten zwei und von Kr. 1.25 für die übrigen Stunden.

Ferner wurden die Monatslöhne bei den Droschken- und Omnibusbetrieben in Luleå um Kr. 15.-- auf Kr. 265.-- erhöht.

In Arvika wurde mit den Droschken- und Omnibusbesitzern der erste Kollektivvertrag geschlossen. Der Wochenlohn beträgt danach Kr. 22.50 (früher Kr. 20.--). Ausserdem erhalten die Arbeiter weiterhin 10% der Bruttoeinnahme. Eine neue Errungenschaft ist, dass nach 6 Monaten Beschäftigung ein Urlaub von 3 und nach einem Jahre ein solcher von 6 Tagen gewährt wird. Eine Verbesserung ist weiter die neue Bestimmung, dass die Arbeiter bei erwerbsunfähiger Erkrankung vier Wochen lang den vollen Lohn und darnach zwölf Wochen lang den halben Lohn weiterbezahlt erhalten. Die Zahl der monatlich zu gewährenden Freitage wurde auf zwei festgesetzt.

x

Die Urlaubsbestimmungen in den vorgenannten Städten sind fast durchweg dieselben. Der Urlaub beträgt in der Regel nach halbjährlicher Beschäftigung eine Woche.

### SEELEUTE.

Die norwegischen Seeleute kündigen den Vertrag für die Auslandsfahrt. (ITF) Nach einer Abstimmung unter den Mitgliedern hat der norwegische Matrosen- und Heizerverband beschlossen, den Tarifvertrag für die Auslandsfahrt zu kündigen. Der Vertrag läuft am 31. Januar 1930 ab. Der Verband fordert eine Heueraufbesserung und eine kürzere Arbeitszeit. Die Reeder beabsichtigen ihrerseits die Einführung weiterer Verschlechterungen, weshalb ein offener Konflikt nicht ausgeschlossen ist.

Altersrente für norwegische Seeleute. (ITF) Der staatliche Seemannsfonds hat für das Jahr 1930 712 850 Kronen als Pension für 4723 bereits pensionierte Seeleute und Lotsen und 41 000 Kronen für 264 Seeleute und Lotsen, die noch nicht im Genusse von Pension waren, bereitgestellt. Der Gesamtbetrag der auszahlenden Pension beläuft sich in diesem Jahre auf 753 950 Kronen. Unter den neu hinzukommenden Seeleuten, die bisher noch keine Pension bezogen haben, befinden sich 72 Kapitäne, 18 Steuerleute, 8 Lotsen, 35 Bootsleute, 12 Zimmerleute, 6 Segelmacher, 49 Matrosen oder Fischer, 20 Stewards oder Köche, 33 Maschinisten und 11 Heizer.

Amtliche Arbeitsnachweise für Seeleute in Dänemark? (ITF) Ende November hat der Ministerpräsident im dänischen Reichstag einen Gesetzentwurf eingebracht, der die Einrichtung amtlicher Arbeitsnachweisstellen für die Seeleute bezweckt. Der Entwurf lehnt sich an die Konvention von Genua aus dem Jahre 1920 an. Wir hoffen, dass er jetzt besser aufgenommen wird als das letzte Mal, wo er abgelehnt wurde.

Der finnische Reichstag erhöht die Subvention für die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger auf das Siebenfache. (ITF) Am 11. Dezember beschloss der Reichstag, die Subvention für die finnische Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger von FM 20 000.-- auf FM 150 000.-- zu erhöhen. Die Ursache dazu ist in den aufsehenerregenden Unglücksfällen zur See zu suchen, die finnischen Schiffen in letzter Zeit widerfahren und wegen der mangelhaften Rettungsgeräte von unnötig grossen Folgen begleitet sind.

-----0-----

Berichtigung: Am Ende der Notiz. Lohnerhöhung in Frankreich muss es statt 500 Franken (RM 81) im Monat heissen: im Jahr. (S. S. 1, EISENBAHNER)