

PRESSEBERICHT



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

No, 5
 Amsterdam,
 den 27.
 Februar
 1939

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

KONGRESSE

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

Finnischer Transportarbeiterverband, 8. und 9. April in Helsingfors.
 Luxemburgischer Eisenbahnerverband, 22. und 23. April in Luxemburg.
 Schweizerischer Eisenbahner-Verband, 24. bis 26. Mai in Zürich.
 Schweizerischer Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittel-
 arbeiter, 10. und 11. Juni in Neuchâtel.
 Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals, 14. bis 17. Juni in
 Stockholm.

EISENBAHNERWeitere Rationalisierungsmassnahmen
bei den schweizerischen Bundesbahnen.

(I.T.F.) Die aus Sparrücksichten durchgeführten Rationalisierungsmassnahmen bei den schweizerischen Bundesbahnen nehmen ihren Fortgang. Eine der letzten solchen Massnahmen bildet die Einführung des Einmannsystems auf den Dampf-Rangierlokomotiven. Diese Neuerung ist vor kurzem in einigen Rangierbahnhöfen bereits eingeführt worden und da sie sich "bewährte", wird sie jetzt in weiteren Bahnhöfen eingeführt werden.

Es ist begreiflich, dass das Rangierpersonal mit dieser Massnahme sehr unzufrieden ist. Die massgebenden Bundesbahnstellen behaupten zwar, dass sich auch die Einführung der einmännig bedienter elektrischer Rangierlokomotiven bewährte und dass Versuchsfahrten mit einmännigen Dampf-Rangierlokomotiven sehr gute Ergebnisse zeitigten (die Versuchsfahrten erfolgten aber zu einer Zeit, in der verhältnismässige Verkehrsruhe herrschte, der Rangierbetrieb also nicht sehr stark war), ist das Personal anderer Meinung. Es fürchtet, dass die betreffenden Bediensteten nicht nur stark überlastet werden, sondern auch dass es zu grossen Verkehrsstockungen kommen wird.

Die mexikanischen Eisenbahnen unter der Leitung der Gewerkschaften.

(I.T.F.) Bekanntlich hat die mexikanische Regierung im Mai 1938 die Verwaltung der Eisenbahnen (mehr als 9000 Meilen) in die Hände der Eisenbahnerorganisationen gelegt. Soweit bisher übersehen werden kann, haben die Organisationen die Eisenbahnen wirklich mit Erfolg verwaltet. Die neue Verwaltung verpflichtete sich, den Betriebskoeffizient (Prozentsatz der Ausgaben gegenüber den Einnahmen) unter 85% zu halten. 5,36% der Bruttoeinnahmen zum Ausbau des Eisenbahnnetzes zu verausgaben und einen gewissen Prozentsatz für Amortisierung von Schulden zu gebrauchen. Das ist ihr in glänzender Weise gelungen, die Bedingungen wurden mehr als erfüllt. Der Betriebskoeffizient ist auf 81,63% herabgedrückt worden: die Bruttoeinnahmen betragen bis Ende Dezember 1938 etwa \$ 59.000.000, die Ausgaben \$ 48.000.000. Für den Ausbau der Eisenbahnen ist mehr verausgabt worden als vorgesehen war und neue Linien in Gesamtlänge von 262 Meilen wurden erbaut.

Ausserdem sind noch die Löhne der Eisenbahner erhöht und Fahrvergünstigungen für die Ferienzeit eingeführt worden (über den Ausmass dieser Verbesserungen sind uns keine Zahlen bekannt).

Zu bemerken ist, dass das vergangene Jahr für die Eisenbahnen besonders ungünstig war. Trotzdem konnte die Verwaltung durch die Gewerkschaften des Personals so schöne Erfolge erzielen.

Forderungen des französischen
Zugförderungspersonals.

organisierten Zugförderungspersonals hat beschlossen, zum Arbeitsminister eine Deputation zu entsenden, um ihm eine Reihe von Forderungen vorzulegen. Die Forderungen enthalten u.a. folgende Punkte:

- Reklassifizierung des Zugförderungspersonals in bezug auf die Gehälter
- Einbeziehung eines Teiles der Nebenbezüge in das Gehalt;
- Erhöhung der Prämien und der Vergütung bei Uebersiedlung;
- Ueberprüfung der Stellung derjenigen Bediensteten, die auf Grund ärztlichen Befundes rückversetzt wurden;
- Abschaffung von ärztlichen Untersuchungen und Prüfungen, die mit dem Beruf nicht im Einklang stehen;
- Durchführung der 40-Stundenwoche;
- Untersuchung der Frage der einmännigen Bedienung von Zügen;
- Errichtung von Aufenthaltsräumen für Wächter, von Ankleideräumen, Speisesälen etc.

Der Minister hat der Deputation gegenüber erklärt, dass er für die Verwirklichung der meisten Punkte ist. Die Deputation sprach im Namen des Personals die Hoffnung aus, dass den Zusagen bald Taten folgen, wodurch diejenigen Kategorien der Eisenbahner, die einen sehr schweren und verantwortungsvollen Dienst verrichten müssen, nach Gebühren behandelt werden.

Erfolge der Werkstättenarbeiter
bei den amerikanischen Eisenbahnen.

(I.T.F.) Die Sektion für Eisenbahnarbeiter bei der amerikanischen Arbeiter-Föderation (American Federation of Labor) hat seit 1933, wo sie mit einer grossen Propagandaaktion begann, überraschende Erfolge erzielt. Seit dieser Zeit ist es ihr gelungen, bei 146 von den 150 Eisenbahnen I. Klasse Gruppen zu bilden, schloss mit 106 neue Kollektivverträge ab, verlängerte mit 28 alte Verträge und unternahm Schritte, um mit den übrigen Bahnen Verträge abzuschliessen. Die Sektion, der sieben Organisationen der Werkstättenarbeiter angeschlossen sind, hofft, dass es ihr bald gelingen wird, die Arbeiter aller 150 Eisenbahnen I. Klasse zu erfassen.

Die Sektion hat die Schlichtungsstelle (National Mediation Board) ersucht, unter den Werkstättenarbeitern von 4 Eisenbahnen eine geheime Abstimmung durchzuführen. Das Ergebnis der Abstimmung war, dass eine grosse Mehrheit der betreffenden Arbeitersich dafür ausgesprochen hat, dass die der Sektion angeschlossen Gewerkschaften für sie als Partei beim Abschluss von Kollektivverträgen auftreten sollen.

Der amerikanische "National Mediation Board" im Jahre 1938.

(I.T.F.) Die auf Grund des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes errichtete Schlichtungsstelle "National Mediation Board", der es obliegt, die zwischen dem Eisenbahnpersonal und den Gesellschaften entstehenden Konflikte in friedlicher Weise zu schlichten, kann im Jahre 1938 auf eine Hochleistung zurückblicken. Sie hat, wie in ihrem Jahresbericht angeführt wird, mehr Konflikte beigelegt als je zuvor seit ihrem Bestehen. Darunter waren zwei Fälle, die mehr Bedienstete erfassten, als irgendwelche Fälle, die seit dem Inkrafttreten des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes im Jahre 1926 beigelegt wurden. Die Anzahl der für Eisenbahnbedienstete abgeschlossenen Kollektivverträge über Lohn- und Arbeitsbedingungen ist im Jahre 1938 um 207 auf 4.039 gestiegen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Vor einer Regelung des privaten
Mietautoverkehrs in London.

(I.T.F.) Der Kraftdroschkenverkehr in London ist strengen Vorschriften unterworfen; während der private Mietautoverkehr viel weniger solche Vorschriften kennt. Diese ungleiche Behandlung bringt dem Kraftdroschkenverkehr grosse Nachteile.

Schätzungsweise gibt es jetzt in London etwa 2000 private Mietautos, die Anzahl der konzessionierten Kraftdroschken beträgt dagegen ungefähr 7800, das ist die niedrigste Zahl seit einigen Jahren. Auch die Einnahmen der Taxifahrer gehen zurück. Es ist jetzt schwer, durchschnittlich mehr als 55 s (samt Trinkgeldem) einzunehmen.

Die Lage ist durch eine vom Innenminister und Verkehrsminister eingesetzte Kommission untersucht worden. Die Kommission ~~w~~st darauf ~~an~~,
An,

dass in gewisser Hinsicht die privaten Mietautos nicht in direkte Konkurrenz mit den konzessionierten Kraftdroschken treten und dass ihr eigentliches Tätigkeitsfeld die Unterhaltung von Diensten in die Vorstädte und von solchen, für die Kraftdroschken nicht in Betracht kommen, ist. Eine Verordnung zwecks Ermöglichung einer Kontrolle ist jedoch erwünscht.

Der Eigentümer eines Mietautos sollte unter Konzessionszwang fallen.

Jedes Fahrzeug soll den Vorschriften über die Sauberkeit und richtige Arbeitsordnung entsprechen.

Die Arbeitszeit der Kraftfahrer soll die im Strassenverkehrsgesetz vom Jahre 1930 für die Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr festgesetzte Dauer nicht überschreiten. Ihre Löhne und Arbeitsbedingungen sollten den Lohnbestimmungen der durch die Regierung abgeschlossenen Verträge entsprechen.

In bezug auf die Fahrtarife der privaten Mietautos wurde keine Regelung vorgeschlagen und der Gebrauch von Taxametern soll nicht verbindlich sein.

Die Kommission ist auch der Ansicht, dass es dem Kraftdroschkenverkehr zugute käme, wenn ein Weg gefunden werden könnte, den Preis der Wagen zu ermässigen und dadurch frühere Ausserbetriebsetzung zu ermöglichen als es bisher der Fall war.

Es wird auch anheim gegeben, in den Garagen und Standplätzen der Kraftdroschken Telephone zu errichten und ferner soll man sich an moderneren Reklamemethoden einigen.

Es ist jetzt Sache der Regierung, über die Vorschläge der Kommission Entscheidung zu treffen.

Schwierigkeiten mit dem Kollektivvertrag der Taxifahrer in Antwerpen. (I.T.F.) Die Antwerpener Taxi-Gesellschaft hat den bestehenden Kollektivvertrag zum 1. Dezember gekündigt. Nach diesem Vertrag geniessen die Taxifahrer sehr günstige Regelung in bezug auf freie Tage, die die Gesellschaft aber durchbrechen wollte. Als sie dabei auf Widerstand stiess, kündigte sie den Vertrag. Die Lage war aber derart gespannt, dass die Gesellschaft in Abwartung neuer Regelungen die Gültigkeit des Kollektivvertrages um 3 Monate verlängerte.

Inzwischen dachte die Gesellschaft, dass sie die Gewährung von bezahlten freien Tagen aufheben kann. Die Taxifahrer antworteten darauf mit einem sechsstündigen Streik, der mit vollem Erfolg endete. Der belgische Transportarbeiterverband (ITF), der den Kampf führte, konnte dadurch seine Stellung für die bevorstehenden Verhandlungen festigen.

Verbesserung der Arbeitsbedingungen bei den "Greyhound lines" in Illinois und New England (USA). (I.T.F.) Der amerikanische Strassenbahn-, Kleinbahn- und Autobuspersonalverband hat mit dem Strassenverkehrsunternehmen

"Greyhounds Lines" in Illinois und New England mit der Geltung ab 1. Dezember 1938 Kollektivverträge abgeschlossen, die dem Personal Verbesserungen der Arbeitsbedingungen einschliesslich der Löhne und Ferienregelung bringen.

Der garantierte Mindestlohn der ständigen und nichtständigen Kraftfahrer ist von \$ 80,-- auf \$ 100,-- pro Monat erhöht worden. Der garantierte Tageslohn für besondere Dienste wurde von \$ 5,-- auf \$ 5,40 erhöht. Kraftfahrer mit mehr als 5 Dienstjahren bekommen eine Woche Ferien mit einer Vergütung von \$ 45,--.

Es sind verschiedene Verbesserungen der Arbeitsbedingungen eingeführt worden, von denen manche das Einkommen der Kraftfahrer erhöhen werden. Künftig werden die Kosten der ärztlichen Untersuchung nach der Anfangsprüfung von der Gesellschaft getragen.

Es werden Massnahmen getroffen, dass den Kraftfahrern für den Fall, dass sie sich ausserhalb der Stadt aufhalten müssen, reine und bequeme Unterkunftsräume auf Kosten der Gesellschaft zur Verfügung stehen, und zwar entweder in eigenen dafür gebauten Häusern oder in einem gut eingerichteten Hotel. Kraftfahrer, die auswärts übernachten, bekommen eine Vergütung von 25 Cents pro Nacht, ausser wenn sie in Räumen schlafen, die von der Gesellschaft selbst unterhalten werden. Die Kraftfahrer bekommen auch kostenlose Fahrgelegenheit oder entsprechende Vergütung, wenn sie von der Endstation einer Linie zur Anfangstation einer andern fahren müssen. Früher mussten sie diese Kosten selbst tragen.

In dem Vertrag wird auch bestimmt, dass ein Kraftfahrer, wenn er an einer von seinem Heim weit entfernten Endstation zu spät ankommt, um die ihm gebührende Ruhepause zu nehmen und den weiteren Teil seiner Fahrt leistet, eine Vergütung bekommt, die der gleichkommt, die er für die Rückfahrt bekommen würde. Wird der Dienst ohne Verschulden des Kraftfahrers unterbrochen, werden ihm alle Unkosten nach 16 Stunden Aufenthalts in einer von seinem Heim weit entfernten Endstation vergütet. - Die Verträge gelten ein Jahr.

Lohnerhöhung an die Arbeiter im Lastwagenverkehr in der Pariser Region.

(I.T.F.) Seit einiger Zeit wird die Frage der Anpassung der Löhne der im Lastwagenverkehr beschäftigten Arbeiter in der Pariser Region an das Preis-

niveau besprochen.

Der gefällte Schiedsspruch bestimmt:

Die wöchentlichen Mindestlöhne der Arbeiter von sieben Unternehmungen werden in folgender Weise erhöht: Kraftfahrer von Lieferwagen und die mit ihnen gleichgestellt werden 16 Fr.; Kutscher und die mit ihnen gleichgestellt werden 15 Fr.; Beifahrer auf Lieferwagen 12 Fr. Diese Erhöhungen gelten mit rückwirkender Kraft ab 1. Januar 1939.

Ein Erfolg der Kraftfahrer in Sanitätsbetrieben in Lodz (Polen).

(I.T.F.) Wie wir erst jetzt erfahren, haben die Kraftfahrer in Sanitätsbetrieben in Lodz (das sind solche Betriebe, die für die Abfuhr von Unrat und Abfällen aus den Häusern sorgen; Lodz hat nämlich noch kein Kanalisationssystem) Anfang Dezember 1938 einen bedeutenden Erfolg errungen. Nach einem Streik von 6 Tagen, an dem alle betreffenden Kraftfahrer teilnahmen, ist ein Kollektivvertrag abgeschlossen worden, worin anstelle der bisherigen Entlohnung nach gemachten Fahrten feste Wochenlöhne festgesetzt sind. Bisher verdiente ein solcher Kraftfahrer beim 12-14stündigen Arbeitstag 30 bis 35 Zloty, sein Helfer 18 Zl. pro Woche; der jetzige Wochenlohn beträgt beim 8-Studentag 50 Zl. für die Kraftfahrer und 30 Zl. für die Helfer.

Ausserdem ist ein Kontrollsystem über die Arbeitszeit eingeführt worden, wodurch kostenlose Ueberarbeit nicht mehr möglich ist. An Sonn- und Feiertagen wird nicht mehr gefahren. Im Vertrag wird ferner die Arbeit der Kraftfahrer und Helfer genau umschrieben, und zwar bezieht sie sich nur auf das Bedienen des Wagens.

10-Studentag und 60-Stundenwoche im Strassenverkehr in den U.S.A.

(I.T.F.) Die schon lange geplante Regelung der Höchstarbeitszeit des Personals im zwischenstaatlichen Autobus- und Lastkraftwagenverkehr tritt am 1. März in Kraft. Die dazu befugte "Interstate Commerce Commission" hat beschlossen, den Arbeitstag auf höchstens 10 Stunden (früher 15 Stunden) und die Arbeitswoche auf 60 Stunden festzusetzen. Diese 10 Stunden enthalten jedoch nur die am Lenkrad verbrachte Zeit. Haltezeiten, die 10 Minuten (früher 20 Minuten) überschreiten, werden in die Dienstzeit des Kraftfahrers nicht eingerechnet. Die 10 Stunden können auf 12 Stunden verlängert werden, wenn der Kraftfahrer Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Witterung oder dem Verkehr zu überwinden hat. Der Unterhändler der Arbeitnehmer erklärte, dass die Regelung viele Lücken aufweist, die sogar diese Begrenzung der Arbeitszeit bedeutungslos machen können. Die Interstate Commerce Commission hat die Einrichtung von Schlafstellen in den Wagen, in denen die Kraftfahrer während der Zeit, in der sie nicht am Lenkrad sind, ausruhen können, gutgeheissen. Diese Zeit wird nicht in die 10 Arbeitsstunden eingerechnet.

Die neuen Vorschriften werden auf Grund des letzten Beschlusses des obersten Gerichtshofs die in einzelnen Staaten geltenden Regelungen über die Arbeitszeit im Autobus- und Lastkraftwagenverkehr ausser Kraft setzen.

Australische Hafenarbeiter
lehnen das Laden von Eisen
für Japan ab.

(I.T.F.) Im australischen Hafen Port
Kembla haben sich Hafenarbeiter ge-
weigert, Eisen für Japan zu laden.
Die Folge davon war Aussperrung einer

sehr grossen Anzahl Arbeiter. Da sich die Eisenbahner weigerten, das
Roheisen zu einem andern Hafen zu befördern, ist es drei Monate im
Hafen Port Kembla liegen geblieben. Die ausgesperrten Arbeiter wurden
von der Arbeiterbewegung von Neu-Süd-Wales aus einem Unterstützungs-
fonds unterstützt. Jetzt, nach drei Monaten, ist der Konflikt bei-
gelegt worden. Das mit Eisen beladene Schiff ist ausgefahren. Die
Arbeiter halten jedoch auf ihrem Standpunkt fest und haben eine Reso-
lution angenommen, worin erklärt wird, dass durch ihre Aktion ihrer
Ueberzeugung nach die Erlassung eines Amsfahrverbots für Kriegsmaterial
gefördert wurde.

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

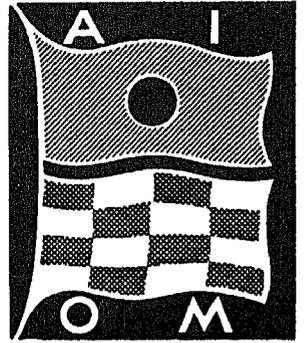
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

AMSTERDAM, VONDELSTRAAT 61

UND DEM

INTERNATIONALEN BUND DER SCHIFFSOFFIZIERE

ANTWERPEN, COURTE RUE NEUVE 34



Erscheint zweiwöchentlich in deutscher, englischer, französischer, dänischer und spanischer Sprache, sowie monatlich in Esperanto.

Amsterdam, den 27. Februar 1939

SEELEUTE

Vertrag für dänische Schiffsköche in amerikanischen Gewässern.

(I.T.F.) Am 1. Januar ist für dänische Köche in der Schifffahrt in amerikanischen Gewässern ein Vertrag in Kraft getreten. Nach dem neuen

Vertrag wird für ununterbrochene Fahrt auf der westlichen Halbkugel zwischen dem Aequator und 60° nordlicher Breite und zwischen 50° und 180° westlicher Länge ein Zuschlag bezahlt. Dieser beträgt für den Koch 40 dänische Kronen und für den Hilfskoch und den Kochsmaat 25 Kr. pro Monat. Als ununterbrochene Fahrt gilt die mehr als 2 Monate dauernde Fahrt in den genannten Gewässern. Diese Regelung gilt auch für die Schiffsbesatzungen, die von den genannten Gewässern nach China, Japan, zu den Philipinen und nach Südamerika fahren.

Berufseignung in der jugoslawischen Seeschifffahrt.

(I.T.F.) In den gesetzlichen Verordnungen über die Arbeitsbedingungen in der jugoslawischen Handelsschiff-

fahrt, die am 8. Januar d.J. in ihrer Gesamtheit in Kraft getreten sind, werden neben den Erfordernissen der körperlichen Eignung auch Mindestforderungen für die Berufseignung und die Fahrzeit der verschiedenen Mitglieder der Besatzungen festgestellt.

Das Mindestalter der jüngsten Mitglieder (Decksjunge, Küchenjunge, Kabinenjunge) wurde auf 14 Jahre festgestellt, des Jungmannes auf 15 Jahre; des Leichtmatrosen, Kohlenziehers, Kochsmaats, und Kabinenstewards auf 18 Jahre; des Quartiermeisters, Vollmatrosen, Heizers, Kochs und Stewards auf 21 Jahre; des Oelers, Oberkochs, Oberstewards auf 23 Jahre; des Bootsmannes und Donkeymannes auf 25 Jahre.

Auf Deck muss ein Quartiermeister oder ein Vollmatrose mindestens vier Jahre als Leichtmatrose gefahren haben, ein Bootsmann mindestens 4 Jahre als Quartiermeister oder als Vollmatrose. (Ein Bootsmann muss auf allen Schiffen der Seeschifffahrt sowie auf allen Schiffen über 700 BRT in der ausgedehnten Küstenfahrt und auf allen Schiffen über 400 BRT in der Küstenfahrt gefahren haben.)

Im Maschinenraum muss ein Heizer mindestens zwei Jahre als Kohlenzieher gefahren haben und ein Heizerzeugnis besitzen, ein Oeler zwei Jahre als Heizer, ein Donkeymann vier Jahre als Oeler oder Heizer und ausserdem ein entsprechendes Zeugnis besitzen. Alle Schiffe mit einer Schraube und einer Maschinenkraft von mehr als 400 PS und alle Schiffe mit zwei Schrauben müssen einen Donkeymann mitführen.

Schliesslich ist noch zu bemerken, dass beim Bedienungspersonal ein Kochsmaat mindestens zwei Jahre als Küchenjunge, ein Koch mindestens zwei Jahre als Kochsmaat gefahren haben müssen und dass vom Oberkoch mindestens zwei Jahre Dienst als Koch auf einem Dampfer, der auch Passagiere mitführt, gefordert wird.

Schmiergelder immer noch Sitte
in der indischen Schifffahrt.

(I.T.F.) Die Sitte der Schmiergelder, das alte Verfahren beim Anmustern von Seeleuten, ist unter den indischer

Seeleuten immer noch gang und gäbe. Deswegen hat am 16. Januar eine Deputation des Seeleuteverbandes von Bombay beim Arbeitskommissar vorgesprochen und die Einführung eines Registrierungssystems gefordert, wodurch die vorhandene Arbeit gerecht auf alle Seeleute verteilt werden kann. Der Kommissar hat der Deputation die Versicherung gegeben, dass sich die verschiedenen Schifffahrtsgesellschaften an die Regierung wenden werden, zur Erzielung einer friedlichen Bereinigung der Frage.

Alters- und Invaliditätsversicherung für finnische Seeleute.

(I.T.F.) Am 1. Januar 1939 ist in Finnland ein allgemeines Sozialversicherungsgesetz in Kraft getreten.

Nach diesem Gesetz müssen alle Seeleute von 18 bis 25 Jahren verbindlich gegen Alter und Invalidität versichert sein.

Neuer Kollektivvertrag für
Schiffsmaschinisten in der
norwegischen Hochseefischerei.

(I.T.F.) Am 29. Dezember 1938 ist für die Maschinisten der aus Tromsø fahrenden Fischereidampfer ein Kollektivvertrag in Kraft getreten.

Nach diesem Vertrag bekommt der erste Maschinist auf Schiffen mit einer Maschine von 300 PS eine Monatsheuer von Kr. 215,-, auf Schiffen mit einer Maschine von mehr als 300 PS Kr. 240,-. Ausserdem bekommt er freie Verpflegung und 2% Anteil am Fangertag; überschreitet der Fangertag Kr. 35.000, dann beträgt der Anteil 3%. Während der Fangzeit bekommt er ausserdem eine Zulage von Kr. 70,- pro Monat.

In Tromsø haben die Maschinisten Anspruch auf jährliche Ferien von 2 Wochen. In anderen Fischereibezirken (Ålesund, Haugesund, Veavag und Stavanger) ist ein neuer Kollektivvertrag am 27. Januar 1939 in Kraft getreten. Hier beträgt die Mindestheuer Kr. 275,- pro Monat zuzüglich 1% vom Fangertag und freie Verpflegung. Auf allen Schiffen, die unter diesen Vertrag fallen, muss mindestens ein Maschinist und ein Hilfsmaschinist fahren. Auf Schiffen mit der Heizung auf der Vorderseite und der Maschinenkraft von mindestens 250 PS muss ein Kohlenzieher vorhanden sein; auf Motorschiffen mit mindestens 350 PS muss sich ein Oeler befinden. In den Bezirken ausserhalb Tromsø ist es den Maschinisten noch nicht gelungen, bezahlte Ferien zu erzielen.

Der Konflikt in der schottischen
Trawlerfischerei dauert fort.

(I.T.F.) Der Konflikt in der Trawlerfischerei von Granton und Leith, der schon am 1. Januar ausgebrochen ist

und der dadurch entstanden ist, dass sowohl die Kapitäne als die Steuerleute bessere Berechnung des Fanganteils forderten, dauert infolge der Unnachgiebigkeit der Reeder noch immer fort. Die Reeder haben jetzt auch für Granton dasselbe Berechnungssystem für den Fanganteil vorgeschlagen, das in den meisten anderen Häfen gilt, doch die Kapitäne und Steuerleute haben die Annahme dieses Vorschlages abgelehnt.