

PRESSEBERICHT

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

No. 12
den 5. Juni
1939

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

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

Bevorstehende Kongresse

Schweizerischer Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter, 10. und 11. Juni in Neuchâtel.
Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals, 14. bis 17. Juni in Stockholm.
Norwegischer Lokomotivführerverband, 9. bis 10. Juni, Kristiansand.
Englischer Transportarbeiterverband (T.G.W.U.) Juli, Brindlington.
Englischer Eisenbahnerverband, 3. - 16. Juli, Clacton-on-Sea.
Danischer Heizerverband, August, Kopenhagen.

EISENBAHNER

Löhne des Büropersonals bei den englischen Eisenbahnen

(I.T.F.) Auf dem Jahreskongress des englischen Verbandes der Eisenbahnangestellten, Mitte Mai d. J. abgehalten, wurde beschlossen, den Rat des Lohngerichts, soweit er sich auf die Eisenbahnangestellten bezieht, zu befolgen. Ferner beschloss aber der Kongress, die Forderung des allgemeinen Eisenbahnerverbandes auf einen Mindestwochenlohn von 50 s zu unterstützen.

ten, wurde beschlossen, den Rat des Lohngerichts, soweit er sich auf die Eisenbahnangestellten bezieht, zu befolgen. Ferner beschloss aber der Kongress, die Forderung des allgemeinen Eisenbahnerverbandes auf einen Mindestwochenlohn von 50 s zu unterstützen.

Die Pensionen der holländischen Eisenbahner

(I.T.F.) Am 1. April 1936 wurden die Pensionen des holländischen Eisenbahnpersonals herabgesetzt, und zwar bis zu einem Höchstsatze von 10 %. Damals lag es in der Absicht der Regierung, gleichzeitig die Pension der Staatsbeamten auf die gleiche Weise zu verkürzen. Dies ist jedoch nicht gelungen und das Eisenbahnpersonal glaubte, erwarten zu dürfen, dass die bei ihm vorgenommene Einkommenschmälerung rückgängig gemacht werde. Im April 1938 kam jedoch die Regierung mit einem Abänderungsvorschlag bezüglich der bestehenden Verhältnisse. Da das Parlament ziemlich weitgehende Änderungen an dem Vorschlag wünschte, hat ihn die Regierung wieder zurückgezogen.

Am 10. Mai unterbreitete sie dem Parlament wieder einen neuen Vorschlag. Auch darin wurden Kürzungen bis zu 10 % vorgeschlagen. Beabsichtigt ist ferner, dass die Kürzung an Pensionen, die niedriger als fl. 500 jährlich sind, mit Wirkung ab 1. Juni 1939 aufzuheben wäre, während die 10%ige Kürzung für die übrigen bis 1. Januar 1940 bestehen bleiben soll. Darnach wäre sie auf 8% zu vermindern, ab 1. Januar 1941 auf 6%, ab 1. Januar 1942 auf 4 %, ab 1. Januar 1943 auf 2 % und ab 1. Januar 1944 wäre sie aufzuheben.

Die Arbeitszeit bei den französischen Eisenbahnen

(I.T.F.) Das französische "Journal officiel" (Amtsblatt) veröffentlicht ein Dekret über die Arbeitszeit-

regelung bei den französischen Eisenbahnen. Danach darf die effektive Arbeitszeit, berechnet über zwei grosse aufeinanderfolgende Arbeitsperioden, nicht überschreiten: 7 Stunden durchschnittlich im Tag während der Winterdienstperiode (grundsätzlich 15. Oktober bis 15. Mai) und 7 Stunden 10 Minuten durchschnittlich im Tag während der Sommerdienstperiode (grundsätzlich 15. Mai bis 15. Oktober).

Die effektive Arbeitszeit an einem getrennt für sich angesehenen Arbeitstag (Schicht) darf 8 1/2 Stunden nicht überschreiten, doch diese letztere Periode darf zweimal 9 Stunden oder einmal 9 Stunden in einer grossen Arbeitsperiode erreichen; während der Sommerperiode erfolgt aber eine Erhöhung dieser Grenzen um 10 Minuten.

Die effektive Arbeitszeit in einer grossen Arbeitsperiode darf, getrennt für sich betrachtet, 60 Stunden nicht überschreiten.

Zu Zwecken der Durchführung der Dekretsbestimmungen ist zu verstehen unter:

Tag: der Kalendertag, gezählt von 0 bis 24 Stunden;

Als "Arbeitstag" oder "Schicht" ist anzusehen: der Dienst, einschliesslich Dienstbereitschaft und gegebenenfalls Arbeitsunterbrechungen zwischen zwei aufeinanderfolgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen Ruhezeit und der folgenden oder vorausgehenden periodischen Ruhezeit;

Grosse Arbeitsperiode: der Dienst zwischen zwei grossen aufeinanderfolgenden periodischen Ruhezeiten.

Sie wird begrenzt, indem man sie am Ende des Tages, der ganz in die grosse, vorausgehende periodische Ruhezeit fällt, beginnen und am Anfang des Tages, der ganz in die folgende grosse periodische Ruhezeit fällt, endigen lässt. Für den letzten Arbeitstag (Schicht) an dem der Angestellte eine Arbeit zu leisten hat, werden bei der Gesamtarbeitsleistung in der grossen Periode mindestens 3 Stunden gerechnet.

Um die durchschnittliche Arbeitsdauer zu ermitteln, teilt man die Gesamtarbeitszeit durch eine, gegebenenfalls mehrere grosse Perioden, die durch die Anzahl Tage, enthalten in der einen oder mehreren grossen Perioden, ermittelt wurden:

Umfasst eine grosse periodische Ruhezeit zwei volle Tage, obgleich sie nur als eine einfache Ruhezeit anzusehen ist, so gilt der als "periodische Ruhezeit" bezeichnete Tag als der zweite.

Ist eine grosse periodische Ruhezeit doppelt und wird sie als zwei Ruhezeiten angerechnet, so geht man wie bei einer einfachen Ruhezeit vor, jedoch unter Begrenzung der grossen Arbeitsperiode am Anfange der Gruppe von zwei Tagen, die vollständig in die grosse periodische Ruhezeit fällt; die folgende grosse Periode beginnt dann am Ende der gleichen Gruppe von zwei Tagen.

In jeder Arbeitsperiode darf die Anzahl Arbeitstage (Schichten) die Zahl der Kalendertage in dieser Periode um höchstens einen Tag überschreiten.

Die Arbeitsunfälle bei den schwedischen Eisenbahnen i. J. 1938 (I.T.F.) Bei den schwedischen Staatsbahnen haben sich im Jahre 1938 2 622 Unfälle ereignet, darunter 20 tödliche. Die meisten kamen im Transportdienst vor, sie waren aber auch beim Rangieren sehr häufig. Nicht weniger als 8 tödliche Unfälle haben sich beim Rangierdienst ereignet, wovon 3 auf Rechnung der Elektrizität kommen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Ein Wahlsieg freigewerkschaftlicher Strassenbahnarbeiter in Agram (Jugoslawien) (I.T.F.) Mitte Mai fanden im Strassenbahnbetrieb von Agram (Zagreb) Vertrauensmännerwahlen statt. Es

wurden zwei Kandidatlisten aufgestellt, und zwar eine der freien Gewerkschaftszentrale und eine der nationalistischen, sog. kroatischen /

Die freigewerkschaftliche Liste bekam 426 Stimmen und die nationalistische Liste 137. Die Freigewerkschafter erhielten von 9 Mandaten, 7, während sich die Nationalisten nur mit 2 Mandaten begnügen mussten.

Ein Zentrallohnamt für den Güterkraftverkehr in Grossbritannien (I.T.F.) Auf Grund des "Road Haulage Wages Act" (Gesetz betr. Löhne im Strassengüterverkehr) ist in England

ein Zentrallohnamt eingesetzt worden, das vor kurzem in Tätigkeit getreten ist. Seine Aufgabe besteht darin, für das ganze Land die Löhne und Arbeitsbedingungen festzusetzen, welche für den Güterkraftverkehr massgebend sein sollen. Das Zentrallohnamt arbeitet im Einvernehmen mit 11 sich über England, Wales und Schottland erstreckende Distriktsämtern. Seine Beschlüsse erlangen Gesetzeskraft, sodass allmählich für den Güterkraftverkehr ganz Grossbritanniens eine Struktur gesetzlicher Regelungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen entstehen dürfte.

Zwei neue Lohnsprüche für englisches (I.T.F.) Durch die zwei jüngsten
Autobuspersonal Entscheidungen des Gewerbegerichts,

Fälle die vom englischen Transport-
arbeiterverband anhängig gemacht wurden, sind für sämtliche Autobusbetriebe Englands vertragliche Lohnregelungen gültig. Die beiden letzten Entscheidungen betreffen eine grosse Anzahl Autobusbetriebe im Norden Schottlands und in der Grafschaft Durham. Es handelt sich zum Teil um ganz beträchtliche Aufbesserungen. Diese schwanken bei den Firmen in Nord-Schottland zwischen 9 s. und £ 1.-.- wöchentlich. Zahlreichen Arbeitnehmern in der Grafschaft Durham wurde eine Stundenlohnerhöhung von 4 d. zugesprochen. Der Spruch für letztere sieht vor, dass mindestens 90% der Belegschaft in den Genuss einer sechstägigen Garantiewoche mit einer 48stündigen Arbeitszeit gelangen. Für Arbeit an Sonntagen und Bankfeiertagen wird ein Zuschlag von 25 %, am Weihnachtstag ein solcher von 100 % gewährt. Nachtdienst zwischen 12 und 6 Uhr und Überarbeit--die über 54 Stunden wöchentlich hinaus gearbeitete Zeit--werden mit einem Zuschlag von 25 % vergütet. Die jährlichen Ferien betragen nach 12monatiger Beschäftigung 7 Tage, wofür 56 Stunden bezahlt wird.

Arbeitszeitgesetz für das Kraftver- (I.T.F.) In Neuseeland (Australien)
kehrspersonal auf Mietfahrzeugen in wurde nach dem Mietfahrzeugverkehrs-
Neuseeland gesetz von 1939 (Rental Vehicles Act
das Verkehrs-Lizenzen-Gesetz aus

dem Jahre 1931 auch auf die Betriebe ausgedehnt, welche Personenverkehrs-
dienste unterhalten mittels Kraftfahrzeugen, die (nicht auf Grund von
Mietkaufverträgenbetrieben) an Personen vermietet wurden, die genannte
Fahrzeuge selber führen oder für diese Fahrzeugführer stellen.

Nach den neuen Bestimmungen beträgt die ununterbrochene Höchstfahr-
zeit der obenerwähnten Fahrzeugführer 5 1/2 Stunden, die Pausen bis zu
einer halben Stunde mit eingerechnet, pro Tag beträgt sie 11 Stunden.
Ferner muss in einen 24stündigen Zeitraum eine ununterbrochene Ruhepause
von 10 Stunden fallen und eine wöchentliche Ruhezeit von 24 Stunden ge-
wahrt werden.

Das Personal der Pariser Öffentlichen (I.T.F.) Die Gewerkschaft des Per-
Verkehrsgesellschaft protestiert sonals der Pariser öffentlichen
gegen die Absichten des Seinepräfekten Verkehrsgesellschaft (STCRB).
wendet sich in einem an die

Mauern von Paris geklebten Anschlagzettel an die öffentliche Meinung und
an die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, worin es gegen die von
dem Seine-Präfekten in Aussicht genommene Tarifierhöhung (dadurch wurde
die Steigerung 100 % ausmachen)--entgegen der ungunstigen Abstimmung der
Mehrheit in der Seine-Departementsverwaltung--protestiert. Es werden aber
auch noch andere Massnahmen erwogen, z. B. die vollständige oder teilwei-
se Aufhebung eines Drittels der Linien, sodass die Benutzer viel mehr zu
zahlen hatten, um viel schlechter bedient zu werden.

Die als Folge der Dekrete vom November 1938 vorgesehenen Bestimmun-
gen wurden sich auf das Personal sehr nachteilig auswirken. So werden
die Verschlechterungen in dem Manifest wie folgt aufgezeigt:

- "Einführung der 45-Stundenwoche ohne zusätzliche Entschädigung;
- Verweigerung der den Staatsbeamten seit Anfang des Jahres gewährten Aufbesserung;
- Verkürzung der jährlichen, seit 1928 errungenen Ferien;
- Verweigerung zur Wiedereinstellung der Entlassenen vom 30. November 1938;

Entlassung von ein paar tausend Angestellten."

In dem Manifest wird das Pariser Publikum aufgefordert, mit dem
Personal der S.T.C.R.P. zu arbeiten: gegen Tarifierhöhung, gegen Aufhebung
von Linien und Entlassungen, für eine Koordination der Verkehrsmittel von
Paris und Umgebung durch Errichtung eines unter direkte Verwaltung ge-
stellten Amtes, wodurch eine bessere Organisation des Verkehrswesens von
Paris und Vororten möglich wird.

Das öffentliche Verkehrspersonal von Rotherham (Grossbritannien) protestiert gegen die Beschäftigung von Frauen

(I. T. F.) Das Personal des kommunalen Transportbetriebes der Stadt Rotherham wehrt sich gegen einen Plan, wonach auf die Arbeitsplätze der infolge der Vormobilisierung

eingezogenen Männer Frauen kommen sollen. /Frauen

In einer Versammlung der Ortsgruppe Rotherham des englischen Transportarbeiterverbandes protestiert das Personal gegen die Absicht, Schaffnerinnen einzustellen; es erklärte, entschlossen zu sein, die Arbeit niederzulegen, sobald eingestellt würden. Die Männer sind der Auffassung, dass man zur Ausfüllung der freigewordenen Posten unter den 2 000 Arbeitslosen von Rotherham geeignete Leute aussuchen solle. Sie stützen sich in ihrer Meinung auch auf Erwägungen moralischer Natur.

Die Arbeitnehmervertreter im Gemeinderat werden noch vor Zusammentritt des Rats (im Juni) über die Vorschläge der Verkehrskommission zu entscheiden hat, zu einer Sitzung zusammenkommen, um die ganze Frage näher zu prüfen.

P R E S S E B E R I C H T

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

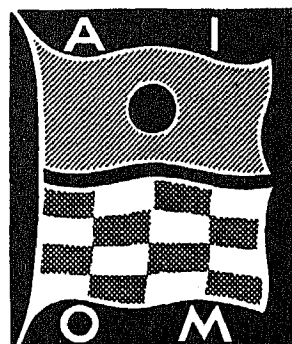
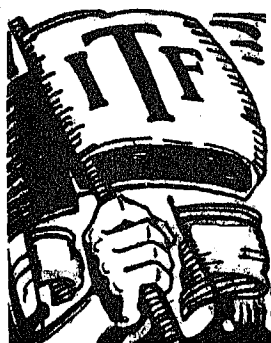
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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 *5. Juni 1939
Antwerpen

Neue Vereinbarung für die Offiziere (I.W.S.) Zwischen der niederländischen zentralen Organisation der Offiziere in der Handelsmarine und

der Reeder-Vereinigung für die regelrechte Linienschiffahrt ist eine neue Vereinbarung zustande gekommen, die am 1. Juni 1939 in Kraft tritt.

Die in dieser Vereinbarung enthaltenen Bestimmungen werden bei den bevorstehenden Verhandlungen mit der Arbeitgeber-Vereinigung der Reeder im allgemeinen Frachtverkehr als Grundlage dienen.

Die wichtigeren Verbesserungen in der neuen Vereinbarung stellen eine genaue Umschreibung der verschiedenen, in den früheren Vereinbarungen enthaltenen Ausdrücke und Bedingungen dar.

Unter "Schiffsoffiziere" ist zu verstehen: Decks- und Maschinenraumoffiziere und Elektriker.

Unter "Routinedienst auf dem Schiff" ist zu verstehen Dienst, der notwendig ist, um das Schiff in einem guten Zustand zu erhalten, z. B. die Unterkunfts- und Wohnräume für Fahrgäste und Mannschaft, die Verproviantierung und sich dabei evtl. ergebende Schwierigkeiten. Derartige, für die Fahrgäste--ausserhalb des Maschinenraums--verrichteter Dienst ist nicht hierherzurechnen, sofern die Arbeit mehr als eine Stunde in Anspruch nimmt.

"Offiziersdienst": Offizieren soll kein Dienst zugemutet werden, da nicht der Stellung, die sie an Bord einnehmen, entspricht.

Dienst in niederländischen Häfen (I.B.S.) In niederländischen Häfen ist um Überstunden durch regelrechten

Urlaub und Freizeit ausgleichen zu können, der Dienst an Bord so einzuteilen dass von den Offizieren, die mit dem Fahrzeuge ankamen und bei der nächsten Reise mitfahren sollen, nur ein Stuurman und ein Maschinist an Bord zu bleiben braucht.

Möglicherweise werden bei aussergewöhnlichen Verhältnissen oder am Tage vor der Ausfahrt mehr Offiziere an Bord benötigt; das steht jedoch im Belieben der Reeder oder des Kapitäns.

Dienst in ausländischen Häfen

- 1.) Ist das Fahrzeug länger als 12 Stunden im Hafen, so werden die Seewachen eingestellt, ausser der Kapitän halt dies im Interesse der Sicherheit des Fahrzeuges, seiner Ladung oder der Mannschaft oder Fahrgäste für erforderlich. Halt sich ein Fahrzeug nur 24 Stunden in einem Hafen auf, so kann der Kapitän, sofern er dies für notwendig halt, anordnen, dass die Seewachen nicht unterbrochen werden.
- 2.) Werden während des Aufenthaltes eines Fahrzeuges in einem ausländischen Hafen die Seewachen fortgesetzt, gilt die gleiche Arbeitszeit und Definition der Überstundenarbeit wie auf See.
- 3.) Sonst soll die normale Arbeitszeit, ausschliesslich der Mahlzeiten, 8 Stunden im Tag betragen.

Am Samstagnachmittag (nach 1.30 Uhr) und an Sonntagen ist alle andere Arbeit, als die hier vorgesehene, als Überarbeit zu entschädigen:

I. Samstagnachmittag:

- a) Dienst notwendig und im Zusammenhang mit dem Wachdienst (nicht in-betriffen Unterhalt und Ausbesserung des Fahrzeuges, der Maschinen oder Zubehör) oder Eintragungen in das Logbuch.
- b) Dienst im Zusammenhang mit der Sicherheit des Fahrzeuges, der Fracht oder der Mannschaft oder Fahrgäste.
- c) Dienst erforderlich im Zusammenhang mit der Schiffsroutine.
- d) Dienst erforderlich bei der Behandlung der Ladung.

II. Sonntags:

Hierfür gilt das unter a), b) und c) Gesagte.

Dienst auf See

Die normale Arbeitszeit beträgt:

1.) für Offiziere, denen Seewachen zugewiesen wurden:

- a) auf Fahrzeugen, wo gemäss der Bestimmung in dieser Vereinbarung das 3-Wachensystem durchgeführt ist:

an Wochentagen:

8 Stunden; hinzu kann noch kommen die Zeit erforderlich für:

- I. Ablösung der Wachen und Eintragungen in das Logbuch.
- II. Aller Dienst im Zusammenhang mit der Navigation und der Sicherheit des Fahrzeuges, der Ladung oder Mannschaft oder Fahrgäste.
- III. Schreiberdienst.
- IV. Dienst an den Maschinen, Kesseln, Zubehör, Instrumenten, elektrischen Einrichtungen, Ventilation, Heizung oder Sanitätsdienst.

Für vorstehend aufgeführte Dienstarten I - IV gelten folgende Höchstbestimmungen:

2 Stunden für Decksoffiziere;

1 Stunde für Maschinisten und Elektriker, unter der Voraussetzung, dass eine gleiche Anzahl Tage eingehalten werden muss für die Falle, wo die normalen 8 Arbeitsstunden nicht überschritten werden

an Sonntagen:

8 Stunden mit den laut I. und II. (S. oben) zulässigen Verlängerungen und dem vorgeschriebenen Höchstsatz;

- b) auf Fahrzeugen, wo gemäss der Bestimmungen in dieser Vereinbarung das 2-Wachensystem durchgeführt ist:

12 Stunden; hinzu kann noch kommen die Zeit erforderlich für die Ablösung der Wachen und Eintragungen in das Logbuch.

2.) für Offiziere mit Tagdienst:

9 Stunden, ausschliesslich Mahlzeiten.

Für Dienst am Samstagnachmittag und Sonntag gelten die Bestimmungen unter a), b) und c) des Abschnittes: Dienst in ausländischen Hafen.

Dienst an Tagen der Ankunft und/oder Ausfahrt

9 Stunden im Tag, ausschliesslich Mahlzeiten.

Für Dienst am Samstagnachmittag und Sonntag gelten oben angeführte Abschnitte a), b) und c), auch aller Dienst im Zusammenhang mit der Ankunft und Ausfahrt und der Landung oder Einschiffung von Fahrgästen, Post und Gepäck; ferner aller Dienst notwendig in Verbindung mit der Behandlung der Ladung, auch für Maschinisten und Elektriker, wenn es sich um Dienst dreht der auf Grund der Behandlung der Ladung notwendig wird. Dies gilt nur für Samstagnachmittag.

In der neuen Vereinbarung ist auch eine bessere Umschreibung der Bedingungen enthalten, unter denen Überarbeit geleistet werden muss und zu entschädigen ist.

Die jährlichen Ferien für sämtliche Offiziere unter dem Rang des 2. Steuermanns und 2. Maschinisten wurden von einer Woche auf zwei verlängert.

Norwegisches Kriegsrisiken-Schlichtungsamt für Seeleute (I.T.F.) Laut einer Vereinbarung des norwegischen Seemanns-Vorbandes mit der norwegischen Roeder-Organisation

wurden drei Schlichter ernannt, die darüber zu entscheiden haben, ob in irgend einer Gegend der Welt Kriegsgefahr besteht und demzufolge Seeleuten eine Kriegsrisikenprämie zu zahlen ist. Das Schlichtungsamt setzt sich zusammen aus einem Vertreter des Seemannsverbandes, einem Roedervertreter und einem unparteiischen Mitglied, das den Vorsitz hat. Wenn in einem Falle Zweifel oder Uneinigkeit darüber herrschen sollte, ob

Kriegsgefahr vorhanden, so hat das Amt zu entscheiden. Gegen die Entscheidungen des Amtes ist keine Berufung zulässig.

Nordamerikanischer Tankerstreik (I.T.F.) Der grosse Streik gegen die Tankschiffmonopole an der Ostküste Nordamerikas dauert noch stets fort. In verschiedenen Fällen versuchen die Reeder, ihre Schiffe mit nicht kompetenten Besatzungen zu bemannen. Nachdem Fälle wegen Verletzung der Gesetze betr. Sicherheit auf See anhängig gemacht wurden ordnete die Regierung eine Untersuchung i. S. Beschäftigung unqualifizierter Seeleute an, mit der Folge, dass 5 Gesellschaften von New Jersey, einschliesslich der Standard Oil Company, mit Geldbussen belegt wurden. Nach uns zugegangenen Mitteilungen wurden im Hafen von Norfolk unfähige Besatzungsleute aus den Tankschiffen gezogen. In diesem Falle erhielt die Standard Oil Company eine Geldstrafe von 17 000 Dollar. Für die Streikenden bedeuten diese notwendigen gerichtlichen Verfolgungen eine starke Hilfe in ihrem Kampfe.

Kurzer Bericht über die Sitzung des Generalrats
(4. und 5. Juni in Genf)

(I.T.F.) Folgende Mitglieder waren anwesend: Charles Lindley, Vorsitzender; J. Marchbank, Vizevorsitzender; R. Bratschi, Chu Hsueh-Fan, E. Ehlers, T. Gomez, J. Jarrigion, G. Lambert, K. Maxamin, G. Reed (Stellvertreter von W.R. Spence), Chr. Vejre; Edo Fimmen, Generalsekretär; J.H. Oldenbroek, stellvertretender Generalsekretär; ausserdem A. Kievit, Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses und P. Tofahrn, Sekretär für die Sektion der Eisenbahner und Landtransportarbeiter.

Nachdem der Vorsitzende Charles Lindley die Sitzung eröffnete und die neuen Mitglieder des Generalrats, u. zw. Vejre, Chu Hsueh-Fan, Reed, Ehlers und Oldenbroek willkommen hiess, wurden die Tätigkeitsberichte des Sekretariats über den Zeitraum vom 1. Oktober 1938 bis 20. Mai 1939 nach kurzer Besprechung gutgeheissen. Ebenfalls gutgeheissen wurde der Kassenbericht und der Bericht des Kontrollausschusses.

Bei dieser Gelegenheit sprach der Generalrat den der I.T.F. angeschlossenen französischen Organisationen, besonders der französischen Eisenbahner-Föderation, für die grosse Arbeit, die sie bei der Unterstützung der spanischen Flüchtlinge in Frankreich verrichtet haben, seinen Dank aus. Es wurde beschlossen, zu diesem Zwecke ein weiteres Kredit zu bewilligen.

Gleichzeitig wurde beschlossen, an der allgemeinen Unterstützungsaktion des I.G.B. für die spanischen Flüchtlinge teilzunehmen und dazu einen Betrag zur Verfügung zu stellen.

Der Bericht über die Einteilung der Arbeiten im Sekretariat gab Anlass zur Debatte, worauf der Bericht mit einer kleinen Abänderung angenommen worden ist. Diese Abänderung besteht eigentlich in einer Ergänzung, aus der deutlich ersichtlich ist, dass das Sekretariat nur in Übereinstimmung mit den Statuten der I.T.F. handeln kann.

Nach langer Debatte hat der Generalrat beschlossen, während der Jahrhundertfeier Neuseelands eine Konferenz der australischen und neuseeländischen Organisationen der Eisenbahner, Hafendarbeiter, Transportarbeiter und Seeleute abzuhalten, unter der Bedingungen aber, dass eine genügende Teilnahme an dieser Konferenz von vornherein feststeht. Ueber die Vorbereitung dieser Konferenz wird in der nächsten Sitzung des Exekutivkomitees berichtet werden. Die angeschlossenen Organisationen, insbesondere die britischen, werden anlässlich dieser Konferenz eingeladen, ebenfalls je einen Vertreter nach Neuseeland zu entsenden.

Zur Festigung der Beziehungen mit den Organisationen in den Vereinigten Staaten wird sobald als möglich in die Vereinigten Staaten eine Delegation entsandt und die angeschlossenen Organisationen werden aufgefordert, Vertreter anzuweisen. Auch über diese Angelegenheit wird auf der nächsten Sitzung des Exekutivkomitees Bericht erstattet werden.

Es besteht die Absicht, sowohl in Neuseeland wie in den Vereinigten Staaten die Errichtung von Zweigsekretariaten der I.T.F. zu erwirken.

In bezug auf die Errichtung eines Zweigsekretariats für Lateinamerika sind verschiedene Besprechungen geführt worden, sodass das Exekutivkomitee auf seiner nächsten Sitzung endgültig über die Einberufung einer Konferenz und die Errichtung dieses Zweigsekretariats beschliessen kann.

Genosse Chu Hsueh-Fan erstattete einen ausführlichen Bericht über die Lage in China, worauf der Generalrat einstimmig folgende Resolution angenommen hat:

"Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, zusammengetreten in Genf am 4. und 5. Juni 1939;

In Anbetracht der vom Dreijahreskongress, abgehalten in den Tagen vom 31. Oktober bis 5. November 1938 in Luxemburg, angenommenen Resolution, in der unter anderm erklärt wird, dass es Pflicht der organisierten Arbeiter sei, den chinesischen Arbeitern und Bauern in ihrem Kampf jede mögliche moralische, materielle und politische Hilfe angedeihen zu lassen, und den der I.T.F. angeschlossenen Organisationen empfohlen wird, ihre Mitglieder zum Boykott japanischer Waren aufzurufen;

nach Kenntnisnahme der Schilderungen des Delegierten des chinesischen Seeleuteverbandes über die hervorragende Stelle, die die chinesischen Transportarbeiter im Abwehrkampf gegen den faschistischen Angriff Japans einnehmen;

drückt den chinesischen Genossen in ihrem heldenmütigen Kampf für Demokratie und Weltfrieden tiefe Sympathie aus; und

ruft die angeschlossenen Organisationen auf, durch strenge Durchführung der oben angeführten Kongressresolution in ihren Bemühungen gegen den japanischen Angriff und zugunsten des chinesischen Abwehrkampfes fortzufahren".

Ferner hat der Generalrat beschlossen, dem chinesischen Seeleuteverband zum Zeichen besonderer Sympathie der I.T.F. eine Fahne mit den Abzeichen der I.T.F. und des chinesischen Seeleuteverbandes zu widmen.

Nach Besprechungen der Tagesordnung des I.G.B.-Kongresses und der Tagesordnung der Konferenz Internationaler Berufssekretariate ist die nächste Sitzung des Exekutivkomitees auf den 10. und 11. Oktober nach Amsterdam einberufen worden.