



PRESSEBERICHT

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

Amsterdam,
den 31. Juli
1939

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

Nr. 16

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

Bevorstehende Kongresse:

Dänischer Heizerverband, August in Kopenhagen.
Schwedischer Seeleuteverband, 17. September in Viskadalen.

EISENBAHNER

Die belgischen Eisenbahner protestieren gegen Erhöhung der Pensionsabzüge.

1. August um 3% zu erhöhen. Entgegen der bisherigen Gepflogenheit, ist dieser Beschluss ohne vorherige Rücksprache mit den interessierten Organisationen gefasst worden. Das Kartell der betreffenden Organisationen, zu dem auch der belgische Eisenbahnerverband gehört, hat gegen diese Erhöhung um 3% energischen Protest erhoben. Der belgische Gewerkschaftsverband und die sozialistische Partei vereinigen sich vollständig mit dem Standpunkt der Gewerkschaften und haben sich in nachdrücklicher Weise mit ihnen solidarisch erklärt.

(I.T.F.) Die belgische Regierung hat beschlossen, die Personalbeiträge an die Witwen- und Waisenspensionskasse der Staatsbediensteten ab

Neue Gehaltssätze bei den schwedischen Staatsbahnen.

1. August um 3% zu erhöhen. Entgegen der bisherigen Gepflogenheit, ist dieser Beschluss ohne vorherige Rücksprache mit den interessierten Organisationen gefasst worden. Das Kartell der betreffenden Organisationen, zu dem auch der belgische Eisenbahnerverband gehört, hat gegen diese Erhöhung um 3% energischen Protest erhoben. Der belgische Gewerkschaftsverband und die sozialistische Partei vereinigen sich vollständig mit dem Standpunkt der Gewerkschaften und haben sich in nachdrücklicher Weise mit ihnen solidarisch erklärt.

(I.T.F.) Am 1. Juli ist für das Personal der schwedischen Staatsbahnen eine neue Besoldungsregelung in Kraft getreten. Wie erinnerlich ist diese neue Regelung Ergebnis von Unterhandlungen, die in vergangenen Jahren geführt worden sind. Die neue Regelung bringt eine Reihe von Verbesserungen der allgemeinen Bestimmungen sowie eine Gehaltserhöhung um durchschnittlich 7 1/2%. Natürlich bleiben noch einige Punkte hinsichtlich der Durchführung und Auslegung der neuen Regelung, die noch geklärt werden müssen. Ueber diese Punkte werden noch Unterhandlungen notwendig sein.

Forderungen des Eisenbahnpersonals von Nizam.

Die Eisenbahner von Nizam (Britisch-Indien) haben in einer ausführlichen Denkschrift der Regierung eine Reihe von Forderungen unterbreitet. In der Denkschrift wird darauf hingewiesen, dass sich die Betriebsergebnisse in den letzten Jahren verbessert haben und dass das Betriebsjahr 1937/38 in dieser Hinsicht alles überboten hat. Auch hätten andere indische Eisenbahnen die Arbeitsbedingungen verbessert.

(I.T.F.) Die Eisenbahner von Nizam (Britisch-Indien) haben in einer ausführlichen Denkschrift der Regierung eine Reihe von Forderungen unterbreitet. In der Denkschrift wird darauf hingewiesen, dass sich die Betriebsergebnisse in den letzten Jahren verbessert haben und dass das Betriebsjahr 1937/38 in dieser Hinsicht alles überboten hat. Auch hätten andere indische Eisenbahnen die Arbeitsbedingungen verbessert.

Die Denkschrift bemerkt, dass die Direktion der Staatsbahnen von Nizam ihr Versprechen, die Regelung der Löhne und Arbeitszeit in einem dem Personal günstigem Sinne abzuändern, nicht eingehalten und im Gegenteil sogar Verschlechterungen durchgeführt hat.

Das Personal fordert jetzt: die Wiedereinstellung entlassener Eisenbahner; Lohnerhöhung, besonders an Personen niedrigerer Dienstgrade; Durchführung der Arbeitszeitbestimmungen; Errichtung von Dienstwohnungen für das Personal; jährliche Ferien in angemessener Länge; Regelung der Aufrückung etc. Es fordert ferner die Errichtung eines Schlichtungsausschusses, einer Personalvertretung im Eisenbahnrat und die Zugehörigkeit aller Kategorien des Personals zu der Versicherungskasse.

Die Löhne bei den syrischen Eisenbahnen.

(I.T.F.) In den "Foreign Railway News", eine von der Sektion Verkehr des amerikanischen Handelsministe-

riums herausgegebenen Wochenschrift, ist eine Tabelle der Durchschnittslöhne des Eisenbahnpersonal von Beirut und Umgebung (Syrien) veröffentlicht worden. Die im Inneren des Landes gezahlten Löhne sind etwas niedriger.

Nachstehend veröffentlichen wir einige dieser Löhne:

Lokomotivführer	pro Monat	8.000 bis 20.000	syrische Piaster
Heizer	" "	2.500 " 6.000	" "

Werkstättenpersonal:

Lehrling	pro Woche	500	syrische Piaster
Arbeiter	" "	1.000	" "
Qualifizierter Arbeiter	" "	1.850	" "
Werkführer	" "	6.200	" "

(100 Piaster = 1 syrisches Pfund, oder etwa 1,- Hfl.)

Die Lage bei den mexikanischen Eisenbahnen.

(I.T.F.) Bekanntlich befindet sich die Verwaltung der mexikanischen Eisenbahnen in Händen des Personals.

Jetzt, wo die ersten Ergebnisse dieser neuen Verwaltungsform bekannt sind, entnehmen wir den "Foreign Railway News" (eine Veröffentlichung des Handelsministeriums der Vereinigten Staaten) folgende Einzelheiten:

Die Verwaltung der Eisenbahnen durch das Personal erstreckt sich auf folgende Eisenbahnen: Mexikanische Staatsbahnen, Tehuantepec-Bahn, Zwischenozean-Bahn, "Gesellschaft des nationalen Aufbaus", die Bahn Veracruz-Alvarado und die Linie Juile-San Juan Evangelista. Diese Eisenbahnen machen 66% des gesamten mexikanischen Eisenbahnnetzes aus. Ihre Gesamtlänge ist 11.609 km Normalspurbahnen und 2.114 km Schmalspurbahnen, darunter 49 km zweigleisig.

Was das rollende Material anbetrifft, sind seit Mai 1938 keine Neuanschaffungen gemacht worden, weder von neuem noch von gebrauchtem Material. Die neue Verwaltung hatte aber zwischen Mai und Oktober 1938 mex. Dol. 9.283.055,39 an Vereinigte Staaten für alte Lieferungen der früheren Verwaltung bezahlt.

Der von der Verwaltung gezahlte Mindestlohn beträgt \$ 1,80 pro Tag, der Höchstlohn \$ 2,100 pro Monat. In Dezember 1938 betrug der Durchschnittslohn \$ 154,47, Ueberstundenvergütung nicht inbegriffen.

Dem Staat wurden auf Grund der Verordnung, durch die die Verwaltung der Eisenbahnen dem Personal anvertraut wurde, 5,64% der Bruttoeinnahmen abgeführt.

Der Zustand der Bahnen und des rollenden Materials ist im allgemeinen zufriedenstellend, aber auf internationalen Strecken ist man bestrebt, nur das neueste Material zu benützen.

Der Personalstand der mexikanischen Staatsbahnen betrug im Dezember 1938 42.491.

Seit dem Mai 1938 wurden weder neue Linien gebaut noch alte abgeschafft.

Was die Betriebsergebnisse für den Zeitraum von Mai bis Dezember 1938 betrifft, werden folgende Zahlen angeführt:

Beförderte Güter	7.747.237	Tonnen
Tonnenkilometer	3.452.377.543	
Passagiere	11.677.430	
Passagierkilometer	750.892.271	
Tarif pro Tonnenkilometer	\$ 0,02256	
Tarif pro Passagierkilometer	\$ 0,02479	
Ausgaben für Bahnunterhaltung (ganzes Jahr 1938)	\$ 21.370.092,03	
Prozentsatz der Züge ohne Verspätung (ganzes Jahr 1938)	66,8%	

Für das Jahr 1937 werden folgende Zahlen angeführt:

Beförderte Güter	11.570.531	Tonnen
Passagiere	16.914.812	
Mindestlohn	\$ 1.80	pro Tag
Höchstlohn	\$ 5.000,--	pro Monat
Durchschnittslohn	\$ 138,87	pro Monat
Ausgaben für Bahnunterhaltung etc.	\$ 21.674.627,19	
Prozentsatz der Züge ohne Verspätung	65%	
Durchschnittszahl des Personals, Dezember 1937	46.119	

Die Sanierung der schweizerischen Privatbahnen

durch ein Referendum Einspruch erhoben werden kann, am 11 Juli abgelaufen ist, wird dieses Gesetz in Kraft treten, nachdem eine Durchführungsverordnung erlassen werden wird. Man hofft, dass das Gesetz im Herbst in Wirkung tritt.

Der erste Artikel des Gesetzes stellt der Regierung ein Kredit von 125 Millionen Schweizerfranken zur Teilnahme an der finanziellen Sanierung der sich in Notlage befindlichen Betriebe zur Verfügung, die auf Grund ihrer wirtschaftlichen oder strategischen Bedeutung für die Schweiz oder einen bedeutenden Teil des Landes wichtig sind. Es wird dabei vorausgesetzt, dass die interessierten Kantone an der finanziellen Sanierung dieser Betriebe teilnehmen werden; die Regierung wird den Anteil der Kantone festsetzen. Dieser muss dem Anteil des Bundes entsprechen, doch werden die früher vom Kanton oder von kantonalen Stellen gewährten Subventionen berücksichtigt.

Im zweiten Artikel des Gesetzes wird der Regierung ein Kredit von 15 Millionen schw. Fr. zugebilligt, aus dem sie solchen Betrieben, die den im ersten Artikel vorgesehenen Bedingungen nicht entsprechen, aber im Verkehr des Landes oder eines Gebietes wichtige Stelle einnehmen, Anleihen gegen nach den Umständen festzusetzende Zinsen gewähren kann, oder auch Subventionen zur Erneuerung des Materials oder zu technischen Verbesserungen, die einen sparsameren Betrieb ermöglichen. Verkehrsbetriebe, die im Wesen nur lokalen Bedürfnissen dienen, können diese Hilfe nicht beanspruchen.

Der Bund kann auf Grund des Gesetzes bei Verschmelzung von Betrieben, die den im ersten Artikel festgesetzten Bedingungen nicht entsprechen, behilflich sein, falls durch diese Verschmelzung ein Betrieb zustande kommt, den genannten Bedingungen entspricht und dadurch Erzielung günstiger Betriebsergebnisse ermöglicht wird.

der

Verbesserungen bei amerikanischen Verkehrsbetrieben

(I.T.F.) Ein nach Verhandlungen von sechs Wochen abgeschlossener Kollektivvertrag mit dem Verkehrsbetrieb in Rochester (Staat New York) bringt eine Erhöhung des Stundenlohnes um 2 Dollarcent. Der neue Höchstlohn der Wagenführer beträgt \$ 0,70 pro Stunde. Alle Bediensteten mit einem Dienstjahr haben Anspruch auf bezahlte Ferien von einer Woche. Der Vertrag sieht noch andere Verbesserungen vor.

In Atlanta (Staat Georgien) ist am 1. Mai mit der "Georgia Power Cy" ein Kollektivvertrag abgeschlossen worden, wodurch die Stundenlöhne aller Bediensteten um 1 1/2 Cent erhöht werden; im Jahre 1940 wird eine neuerliche Aufbesserung in derselben Höhe folgen. Die jetzigen Löhne sind: \$ 0,70 für Wagenführer im Einmannwagen, Autobuslenker und Trolleybusführer und \$ 0,63 für das ganze übrige Verkehrspersonal. Der garantierte Mindestlohn des Hilfspersonals mit weniger als 2 Dienstjahren ist von \$ 80 auf \$ 90, mit 2 bis 5 Dienstjahren von \$ 90 auf \$ 100 und mit mehr als 5 Dienstjahren von \$ 100 auf \$ 110 erhöht worden.

In Philadelphia (Pensylvanien) sieht ein vor kurzem mit der "Reading Transportation Cy" abgeschlossener Kollektivvertrag die verbindliche Mitgliedschaft beim amerikanischen Verband des Strassen-, Kleinbahn- und Autobuspersonals sowie eine Lohnerhöhung um \$ 0,49 und \$ 1,- pro Tag vor.

Kündigung des Kollektivvertrages im Pariser Kraftdroschkengewerbe

(I.T.F.) Die grossen Pariser Kraftdroschkenbetriebe sind mit allen Mitteln bemüht, die Regelung der Arbeitsbedingungen und Löhne ihrer Chauffeure sowie die Vorteile, die sie auf Grund des Kollektivvertrages geniessen, zu durchlöchern. Am 19. Juli hat der Verband der Mietautounternehmer dem Kraftfahrerverband brieflich mitgeteilt, dass er den Kollektivvertrag kündigt. Der Kraftfahrerverband beruft sich auf den Beschluss des Pariser Gemeinderates vom 13. Juli, in dem die Verlängerung der Arbeitszeit und Verminderung der Anzahl Wagen zum zweiten Male abgelehnt wurde. Die Organisation ist der Ansicht, dass dieser Beschluss eingehalten werden muss und dass auf Grund dessen der Kollektivvertrag in Geltung bleiben muss. Der Verband bleibt auf der Hut und ist entschlossen, die Interessen seiner Mitglieder gegen die Unternehmer, die scheinbar auf einen Konflikt hinsteuern, zu verteidigen.

Eine Protestbewegung der Kraftdroschkenführer in Lugano (Schweiz)

(I.T.F.) Die Kraftdroschkenführer in Lugano haben vor kurzem eine Protestaktion durchgeführt, weil die Gemeindeverwaltung beschlossen hat, der

Schiffahrtsgesellschaft auf dem See von Lugano die Zustimmung zur Unterhaltung eines Autobusdienstes von 10 Uhr abends bis 1 Uhr nachts auf der Strecke zwischen Lugano und dem Vorort Paradiso gegeben hat, während sie Kraftdroschkenführern, die nach 10 Uhr abends vor dem Kurhaus stationierten, um noch einige Franken zu verdienen, Geldstrafen auferlegte.

Die Protestaktion bestand darin, dass die Führer am 15. Juli alle Dienste nach 10 Uhr abends verweigerten. Am 19. Juli morgens war im Rathaus eine Abordnung der Kraftdroschkenführer erschienen. Nach längeren Unterhandlungen einigte man sich auf folgender Regelung:

Man wird die Schiffahrtsgesellschaft zu bewegen suchen, von dem Autobusdienst Lugano-Paradiso abzusehen; sollte sich die Gesellschaft auf Grund der bereits erhaltenen Bewilligung weigern, dies zu tun, dann werden die Dienste auf die Zeit von 10 bis 12 Uhr nachts beschränkt.

Die Kraftdroschkenführer haben von nun an das Recht, vor dem Kurhaus zu stationieren und die dafür zu entrichtende Abgabe wird aufgehoben. Falls die Kraftdroschkenführer eine Organisation mit Recht der Öffentlichkeit bilden, erhalten sie Anspruch auf eine Subvention, die die Organisation für Fremdenverkehr "Pro Lugano" und andere Stellen für Touristik verteilen.

Nach dem Ablauf der an die Schiffahrtsgesellschaft gewährten Bewilligung, die nicht mehr erneuert werden wird, wird die Reorganisierung des ganzen Verkehrswesens der Stadt vorgeschlagen.

Eine Lohnerhöhung bei den Verkehrsbetrieben in Alpes-Maritimes (Frankreich)

(I.T.F.) Nach dem grossen Streik vom 30. November 1938 haben die grossen Verkehrsbetriebe in Alpes-Maritimes versucht, ihren Bediensteten den Anspruch auf Ferien streitig zu machen, indem sie durch verschiedene Manöver die durch die Dienstdauer erworbene Stellung nicht anerkennen wollten. Die Gegenaktion der Gewerkschaft hatte zur Folge, dass der Arbeitsminister den Teilnehmern an dem Streik den Anspruch auf Ferien anerkannte. Das Kartell der Transportarbeiterorganisationen in Alpes-Maritimes hat am 10. Februar unter Hinweis auf die steigenden Lebenshaltungskosten eine Lohnerhöhung um 10% gefordert. Nachdem die Frage der Lohnerhöhung durch verschiedene Schlichtungsstellen gegangen war, ist am 18. Juli ein Schiedsspruch gefällt worden, auf Grund dessen die Löhne mit rückwirkender Kraft ab 1. April 1939 um 5,15% erhöht werden

Die Arbeiter im Londoner Güterverkehr fordern die 48-Stundenwoche

(I.T.F.) Nach dem englischen Gesetz von 1938 über die Entlohnung im Güterverkehr auf der Strasse wird

die Schaffung eines zentralen Lohnrates und verschiedener regionaler Lohnrate vorgesehen. Die regionalen Lohnrate sind befugt, die Frage der Arbeitszeit und der Löhne zu regeln. Am 22. Juli hat eine Konferenz der Vertreter von etwa 50.000 Arbeitern im Güterverkehr des Londoner Gebietes stattgefunden. Die Konferenz ist vom britischen Transportarbeiterverband einberufen worden, um den betreffenden Arbeitern zu ermöglichen, Tätigkeitsbericht des zentralen Lohnrates und des regionalen Lohnrates des Londoner Gebietes zu hören. Die Delegierten haben darauf einmütig eine Resolution angenommen, in der sie eine befriedigende Arbeitszeitregelung auf der Grundlage der 48-Stundenwoche fordern.

Kontrollbücher für holländische Kraftfahrer

(I.T.F.) Die am 14. März erlassene Durchführungsverordnung zu dem Arbeitszeitgesetz von 1936, enthält

u. a. eine Bestimmung, wonach jeder Berufskraftfahrer, ganz gleich ob er im Dienste eines Unternehmers steht oder für eigene Rechnung fährt, ein Kontrollbuch mitführen muss und die Unternehmer ein Kraftfahrerregister zu führen haben. Der zuständige Minister sollte noch über die Form des Kontrollbuches entscheiden, was jetzt geschehen ist.

Das Kontrollbuch besteht aus 25 nummerierte Seiten, wovon jede für eine Kalenderwoche bestimmt ist. Auf jeder Seite sind Rubriken enthalten, in die mindestens sieben Dienst- und Arbeitszeiten eingetragen werden:

- 1) der Tag, das Datum und die Stunde des Anfangs des Dienstes;
- 2) Das Datum und die Stunde der Beendigung des Dienstes;
- 3) Anfang und Beendigung der in der Zeit zwischen 1 und 2 liegenden Ruhezeiten.

In drei weiteren Rubriken wird die Zahl der Arbeitsstunden pro Dienstzeit, die Gesamtzahl der in der Kalenderwoche geleisteten Arbeitsstunden und ferner Angaben anderer Art und eventuelle Anmerkungen eingetragen. Das ganze muss durch die Unterschrift des Kraftfahrers bestätigt werden.

Jedes Kontrollbuch ist mit einem Serienbuchstaben und einer Nummer versehen, um Nachahmungen unmöglich zu machen und die Kontrolle zu erleichtern. Es wird nur nach Vorweisung des Führerscheines ausgestellt, auf den der Tag und das Jahr der Ausstellung, die Nummer und der Serienbuchstabe des Buches vermerkt werden.

Der Kraftfahrer ist für die Eintragungen in das Buch selbst verantwortlich. Jede falsche Eintragung oder unrichtige Angabe an den kontrollierenden Beamten wird bestraft, und zwar zum ersten Male mit einer Geldstrafe von Hfl. 150,-, oder dem Gefängnis von einem Monat und zum zweiten Male mit Hfl. 300,- oder zwei Monaten Gefängnis. Ausserdem kann der Führerschein für die Zeit von 6 Monaten entzogen werden.

Für die Ueberschreitung der Arbeitszeitgrenze ist der Arbeitgeber verantwortlich. Diese Verantwortung entfällt, wenn er nachweisen kann, dass er alles getan hatte, um die Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen zu ermöglichen.

Jetzt sind alle Durchführungsbestimmungen erlassen worden, sodass der Zeitpunkt, an dem das Gesetz in Kraft treten wird, auf den 13. August festgesetzt worden ist.

(Ueber die Einzelheiten der Arbeitszeitregelung siehe "Pressebericht" vom 27. März 1939.)

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

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

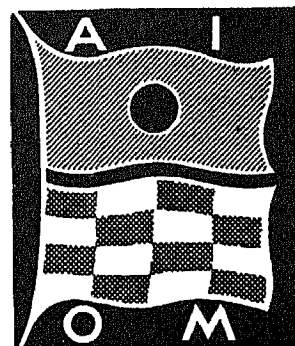
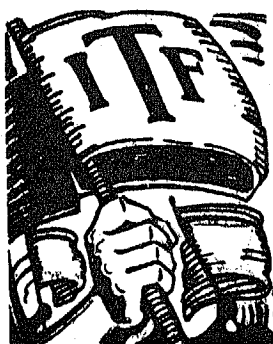
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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, 31. Juli 1939
Antwerpen

Neue Vereinbarung für die Offiziere in der holländischen Schifffahrt

(IBS) Im Juli 1939 ist zwischen der Reeder-Vereinigung in Rotterdam (allgemeiner Frachtverkehr) und der

Organisation der holländischen Offiziere in der Handelsmarine eine Vereinbarung geschlossen worden.

Die erzielten Verbesserungen kommen im wesentlichen mit den Überein, die in der am 1. VII. mit den Reedern in der regelrechten Linienfahrt abgeschlossene Vereinbarung enthalten sind. Die kleinen Unterschiede sind:

Während in der regelrechten Linienfahrt die Art der Obliegenheiten des Offiziers einem Schiedsverfahren unterworfen werden kann, das feststellt, ob diese der Stellung entsprechen, die der Offizier an Bord einnimmt, kommt im allgemeinen Frachtverkehr keine solche Bestimmung vor.

Der Obersteuermann bekommt im allgemeinen Frachtverkehr keine Vergütung für jede Ueberstunde, sondern eine Pauschalsumme.

Die jährlichen Ferien der Offiziere unter dem Rang des 2. Steuermanns und des 2. Maschinisten sind bei den verschiedenen Unternehmen verschieden und schwanken zwischen 10 und 12 Tagen.

Arbeitslosenunterstützung für Seeleute in Uruguay

(ITF) Das Parlament und das Senat von Uruguay haben ein Gesetz angenommen, wonach Seeleute, die wegen Schiffbruch ihre

Arbeit verloren haben, eine Arbeitslosenunterstützung bekommen. Das Gesetz erstreckt sich auf alle an Bord der Seeschifffahrt von Uruguay beschäftigten Seeleute. Es ermöglicht die volle Durchführung der internationalen Genfer Konvention über die Arbeitslosenunterstützung (Schiffbruch) vom Jahre 1920, die von der Regierung von Uruguay im Jahre 1933 ratifiziert worden ist.

Die Regierung von Ceylon plant die Errichtung einer Fischereischule.

(ITF) Zwecks Modernisierung der See- fischerei beabsichtigt die Regierung von Ceylon eine technische Schule

für Fischer zu errichten. Die Berufsbildung nach modernen Methoden wird der erste Schritt zur Einführung neuer Fischereifahrzeuge und einer modernen Fischereitechnik sein.

Einnahmen der Ringwade-Fischer in Südost-Alaska

(ITF) Die Salmfischer mit der Ringwade in Südost-Alaska hatten im Jahre 1938, warscheinlich auch wegen Meinungsver-

schiedenheiten in den Gewerkschaftskreisen, einen bedeutenden Verlust an Einnahmen erlitten. In der Saisonfischerei wird den Salmfishern von den Unternehmern eine Prämie ausgezahlt, deren Höhe sich nach der Menge des gefangenen Fisches richtet. Diese Prämie betrug i. J. 1938 nur 5 Dollar-cents pro Pinksalm. Für wertvollere Fische war die Prämie zwar viel höher, aber der Fang dieser Fischer besteht zu 90% aus dem Pinksalm. Die Folge davon war, dass die Durchschnittseinnahmen dieser Fischer in der Fangsaison 1938 nur auf \$ 75 geschätzt werden. In der Fangsaison 1939 ist es gelungen, gegenüber der Saison 1938 bedeutende Verbesserungen zu erzielen. Wahrscheinlich werden die Einnahmen der Fischer für diese Saison beim selben Fangertag um 40% höher sein als für 1938; das ist jedoch immer noch weniger als in 1937.