

# PRESSEBERICHT

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

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

Nr. 22

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)  
Amsterdam, den 28. Oktober '35,

## Chris Mahlman, ein streitbarer Mensch.

(Wie in der letzten Nummer erwähnt, veröffentlichen wir dieses Mal einige kurze biographische Notizen über den verstorbenen Chris Mahlman.)

(I.T.F.) Das ganze Leben von Chris Mahlman ist ein einziges, bewunderenswertes Beispiel von Treue und Opferbereitschaft der Arbeiterklasse gegenüber. Geboren am 7. November 1874 in Amsterdam, wurde er in den 90er Jahren als junger Diamantarbeiter Mitglied des damals erst gegründeten Diamantarbeiterverbandes. 1896 verliess er Amsterdam, um sich 1898 dauernd in Antwerpen niederzulassen, nachdem er in verschiedenen Städten Europas gearbeitet hatte.

In dieser Stadt erwartete den jungen Gewerkschaftler, der sich auch hier sofort bei seiner Organisation anmeldete, ein bewegtes und für die Arbeiterschaft fruchtbares Leben. Nachdem er in der Gewerkschaftsbewegung und in der belgischen Arbeiterpartei verschiedene Ehrenämter bekleidet hatte, wurde er 1906 beim Ortsausschuss Antwerpen des belgischen Gewerkschaftsbundes besoldeter Angestellter. Bei der Ausübung dieser Funktion kam er mit den Organisationen der Seeleute und Hafentarbeiter, die damals um ihre junge Existenz kämpften, in Berührung.

Während der grossen Aussperrung von 1907 im Antwerpener Hafen übernahm er die Leitung der Unterstützungsaktion -- die Kasse des Hafentarbeiterverbandes war leer -- und es gelang ihm, im In- und Auslande beträchtliche Summen aufzubringen. Unterdessen stieg die Mitgliederzahl des Hafentarbeiterverbandes, dank auch seiner agitatorischen Betätigung, innerhalb eines Jahres von 448 auf 4 219 Köpfe.

Auch der Seeleuteverband, für den sich Mahlman ebenfalls interessierte, sah seine Mitgliederzahl von 43 auf 390 anwachsen, und es war im selben Jahre, 1907, als Mahlman beschloss, sich ganz der Leitung dieser Organisation zu widmen. Nicht Bequemlichkeit war bei dieser Wahl ausschlaggebend. Er wusste, dass ihn ein schwerer Kampf erwartete.

Mehr als einmal wurde er gerichtlich verfolgt, als bei Arbeitskonflikten die Organisation gegen die Streikbrecher vorging, wodurch sie sich gegen das Gesetz über die Freiheit der Arbeit, das damals galt, versties. Es wurde ein grosser Prozess gegen ihn und die meisten Vorstandsmitglieder der Seeleutegewerkschaft angestrengt, weil die Organisation gegen die privaten Arbeitsvermittler, die auf Kosten der sauer verdienten Seemannslöhne lebten, eine Aktion eingeleitet hatte. Als der Seemannsverband selber dazu überging, einen Arbeitsnachweis zu errichten, wurde damit nicht nur den direkten Interessen der Seeleute gedient, sondern auch die Anheuerung auf die gewerkschaftlich organisierten Seeleute beschränkt. Dies konnten die Reeder nicht dulden. Auch

sie machten einen Arbeitsnachweis auf. Ein langwieriger Kampf begann, der schliesslich zur gerichtlichen Beschlagnahme der Kasse und Bücher der Organisation und zur Verhaftung der meisten Vorstandsmitglieder führte. Mahlman wurde zu 18 Monaten Gefängnis verurteilt.

Während des grossen Krieges flüchtete Mahlman zunächst nach England, dann nach Holland. In diesen beiden Ländern kümmerte er sich stets um die belgischen Hafendarbeiter und Seelente, die ihr Land hatten verlassen müssen. In der letzten Zeit seines Aufenthaltes in Holland wirkte Mahlman bei der Gründung einer Organisation für belgische Arbeiter mit, die es sich u. a. auch zu ihrer Aufgabe gemacht hatte, für den Frieden zu arbeiten und sich dabei hinter den bekannten internationalen Kongress von Stockholm stellte. Diese Art der Betätigung sollte ihm teuer zu stehen kommen.

Als Mahlman nach dem Waffenstillstand nach Belgien zurückkehrte, wurde er sofort verhaftet und zu 6 Monaten Gefängnis verurteilt, welche Strafe jedoch, nachdem er gegen das Urteil Berufung eingelegt hatte, auf 3 Monate ermässigt wurde. Damit gab sich aber die Justiz nicht zufrieden. Es wurde ein neuer Prozess gegen ihn und 3 Kameraden anhängig gemacht, u. z. wegen Herausgabe des Blattes "De Belgische socialist" in Holland, das angeblich defaitistischen Charakter hatte. Die belgische Gewerkschaftsbewegung führte jedoch zu ihren Gunsten eine öffentliche Kampagne von einem solchen Ausmass durch, dass die Justiz Mahlman und zwei seiner Gefährten freigab und nur einer der 4 Angeklagten wurde verurteilt.

Mahlman nahm darnach seinen Platz in der nach dem Kriege viel stärker gewordenen Gewerkschaftsbewegung wieder ein. Er wurde zum Generalsekretär des kurz vor Kriegsausbruch gegründeten belgischen Transportarbeiterverbandes ernannt, in dem auch die Seeleute aufgenommen wurden. Diesen Posten hatte er bis zu seinem Tode inne. Es ist ihm vergönnt gewesen, die Gewerkschaft unter seiner Leitung wachsen zu sehen, bis sie sich zu einer moralisch und materiell gefestigten Organisation entwickelte, die in Belgien sowohl als auch im Auslande grosses Ansehen genoss.

Schon 1911 hat er seine Organisation auf dem I.T.F.-Kongress in Wien vertreten, und es war erst zu jener Zeit, dass er sich frei auf internationalem Gebiet bewegen konnte. Er war stets betrebt, die internationalen Beziehungen seiner Organisation möglichst stark zu machen. Im Generalrat der I.T.F. vertrat er die Ländergruppe Belgien-Holland und auf dem Londoner Kongress von 1930 wählte man ihn in das Exekutivkomitee. Leider war er auf dem diesjährigen Kopenhagener Kongresse, wo ihn seine Internationale wieder in die höchste Instanz ihrer Leitung hineinwählte, nicht mehr anwesend.

Die I.T.F. hat sich von den grossen Fähigkeiten und der bis an sein Ende nie versagenden streitbaren Gesinnung dieses Mannes überzeugen können.

#### EISENBAHNER

Die irischen Eisenbahner fordern Lohnerhöhung. (I.T.F.) In Irland fanden zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Personalverbänden über die Lohn- und Arbeitsbedingungen Verhandlungen statt. Da man sich bei der ersten Verhandlung nicht einigen konnte, wurde ein weiterer Verhandlungstermin angesetzt. Das Personal verlangt die Aufhebung der bereits vorgenommenen Kürzungen, die insgesamt 10% des Einkommens ausmachen.

Lohnforderungen der Eisenbahner Neu-Seelands. (I.T.F.) Seit 1931 wurden die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner Neu-Seelands ständig verschlechtert. Ihr Verdienst wurde mit Kürzungen bis zu 10% geschmälert. In den letzten Jahren verbesserten sich aber die wirtschaftlichen Verhältnisse derart, dass eine Aufrechterhaltung der Abzüge nicht mehr gerechtfertigt erscheint. Die Personalorganisation verlangt daher Wiedereinführung des Lohnstandes vom Jahre 1931.

Bei dieser Gelegenheit sei noch bemerkt, dass die Eisenbahner die Errichtung einer unabhängigen Stelle verlangt haben, die befugt sein soll, ihre Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen zu regeln. Dies scheint umso notwendiger, weil das Kontrollrecht über die Eisenbahnen, das die Gesetzgebende Versammlung inne hatte, einem Eisenbahnrat übertragen wurde, sodass das Personal nicht mehr die selbe Sicherheit wie früher hat.

Die englischen Organisationen verhandeln. (I.T.F.) Der englische Landesverband der Eisenbahner teilt in seinem Organ mit, dass im Hinblick auf Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften wegen vollständiger Rückgängigmachung der Kürzungen aus dem Jahre 1931 Massnahmen ergriffen worden seien. Ein endgültiges Resultat liegt noch nicht vor, die Organisation erklärt jedoch, sie werde alles daransetzen, <sup>dass</sup> die gemeinsamen Forderungen der Eisenbahner erfüllt werden.

Kündigung des Kollektivvertrages für die Streckenarbeiter bei den schwedischen Staatsbahnen. (I.T.F.) Die schwedischen Staatsbahnen haben ihrerseits den Kollektivvertrag für die Streckenarbeiter gekündigt, den die Eisenbahnorganisation und die Gewerkschaft der Strecken- und Wasserbauarbeiter bereits gekündigt hatten. Die Eisenbahndirektion hat erklärt, sie erwarte nun Vorschläge der gewerkschaftlichen Organisation.

Die Gefahren der Ein-Mann-Besetzung. (I.T.F.) Vor einigen Wochen fiel der Führer eines Motorwagenzuges, der auf der dänischen Bahnlinie Skive-Saling verkehrt, aus dem Zuge, als er sich herauslehnte, um eine Leitung nachzuprüfen. Der Zug passierte in voller Fahrt den nächsten Bahnhof. Nachdem der Schaffner die Notbremse gezogen hatte, konnte er den Zug zum Stillstand bringen. Wäre er eine kurze Strecke weitergefahren, wo sich eine Kurve befand, so wäre ein Unfall unvermeidlich gewesen. Etwas später kam der Lokführer mit einem Auto an. Trotz der mitgemachten Aufregung konnte er seinen Posten auf der Maschine sofort wieder aufnehmen. Das schlimmste am ganzen Unfall war dass die "Totmannskurbel" genannte Vorrichtung nicht funktioniert hat. Dieser berühmte Sicherheitsapparat hat also vollständig versagt.

Die Löhne der Lokheizer von Queensland sind zu niedrig. (I.T.F.) Ein Lokheizer verdient in Queensland einen zwischen £ 3.18.10 und £ 4.4.4 wöchentlich schwankenden Lohn. Dies bedeutet, dass er 18 s. 6 d. mehr verdient als ein Putzer, der 21 Jahre alt ist, während der Wochenlohn eines Lokführers 12 bis 24 s. mehr beträgt. Mit Rücksicht auf die an sie gestellten hohen Anforderungen sind die Heizer der Ansicht, dass sie ungerecht behandelt werden. Sie haben ohne Erfolg an das Schiedsgericht appelliert. Auch die Vorrückungsmöglichkeiten sind sehr schlecht. Unter den 843 Heizern gibt es welche, die bei einem Alter von 42 Jahren, 27 Dienstjahre zurückgelegt haben. Unter den heutigen Verhältnissen können die Heizer vor etwa dem 60. Jahre auf keine Beförderung rechnen. Ihr Verbandsorgan schreibt: "Es scheint vergebliche Mühe zu sein, sich an das Schiedsgericht zu wenden. Andere Massnahmen sind notwendig."

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Ein Konflikt bei den Strassenbahnen in Lemberg (Polen). (I.T.F.) Am 17. Oktober sind die Arbeiter einer Remise der Lemberger Strassenbahnen, insgesamt 128 Mann, in Streik getreten. Die eigentliche Ursache des Streiks waren viele Schikane seitens des Direktors, denen die Strassenbahnbediensteten ausgesetzt sind. Der Direktor bemühte sich schon seit einiger Zeit, verschiedene Ersparungen auf Kosten des Personals durchzuführen, die das Personal nur durch energisches Auftreten abwehren konnte. Die Erbitterung gegen den Direktor blieb aber. Der unmittelbare Anlass zu dem Streik war die Einführung von Kontrollmarken in der betreffenden Werkstätte; einige Arbeiter weigerten sich, diese Marken anzunehmen, worauf einer entlassen wurde und einige durch Geldbussen bestraft worden sind. Darauf haben die Arbeiter die Arbeit niedergelegt. Den Arbeitern hat sich das Fahrpersonal der betreffenden Remise und dann auch das Personal übriger Remisen angeschlossen und es drohte ein allgemeiner Strassenbahnerstreik in Lemberg auszubrechen. Erschreckt durch diese Gefahr und auf energisches Eingreifen der Gewerkschaft hat der Direktor schliesslich nachgegeben. Der entlassene Arbeiter wurde wieder eingestellt, die Geldbussen wurden aufgehoben und keiner der Streikenden wird gemassregelt. Auch wird für die Streiktage den Bediensteten vom Lohn nichts abgezogen. Nach zwei Tagen haben die Streikenden ihre Arbeit wieder aufgenommen.

Die Löhne des belgischen Kleinbahnpersonals. (I.T.F.) Dem belgischen Zentralverband der Strassen- und Kleinbahner ist es gelungen, für das Personal der Landesgesellschaft der Kleinbahnen mit Wirkung ab 1. Oktober eine Lohnerhöhung von 5% zu erwirken. Die Organisation, nicht zufrieden mit dieser Erhöhung, wodurch die Löhne noch unter dem Stand der bei der Landesgesellschaft der Eisenbahnen gültigen Sätze bleiben, hat vorgeschlagen, dass die jetzigen Löhne solange als gültig betrachtet werden, als der Lebenshaltungsindex zwischen 666 und 700 Punkten schwankt (sie wurden bis zu einem Stand von 670 gewährt) und dass darnach eine gleitende Skala in Kraft treten soll, die bei jeder Änderung des Index um 35 Punkte eine Erhöhung oder Senkung der Lohnsätze um 5% mit sich bringt.

Das Brüsseler Strassenbahn- und Omnibuspersonal fordert Lohnerhöhung. (I.T.F.) Der Vorstand der Ortsgruppe Brabant des belgischen Zentralverbandes des Strassen- und Kleinbahnpersonals hat von neuem bei der Brüsseler Strassenbahngesellschaft unter Hinweis auf die Steigerung der Lebenshaltungskosten Lohnerhöhung gefordert. Er beantragte beim Direktor, eine Abordnung entsenden zu dürfen. Mit einem ähnlichen Ersuchen trat der Verband auch an die Brüsseler Omnibusgesellschaft heran.

Die Strassenbahner vom Haag (Holland) vor neuen Verschlechterungen. (I.T.F.) Trotz der bereits durchgeführten Sparmassnahmen arbeitet der Strassenbahnbetrieb Den Haag, ein gemischtes Unternehmen, noch stets mit Verlust. Der Magistrat hat der Direktion mitgeteilt, dass i. J. 1936 neue Sparmassnahmen in Höhe von insgesamt fl. 247.000.-- durchgeführt werden müssten. In einer Sitzung mit dem Personalausschuss teilte die Direktion mit, sie beabsichtige, entweder eine Lohnsenkung von 8% oder eine Arbeitszeitverlängerung (eine Arbeitsstunde pro Woche mehr entspräche 1% des einzusparenden Betrages) vorzunehmen. Diese Vorschläge sind unannehmbar, da das Einkommen des Personals seit 1932 durch wiederholte Senkungen und 2 Erhöhungen der vom Lohn in Abzug gebrachten Beiträge zur Pensionsversicherung, um insgesamt 17,59% geschmälert worden ist. Das Personal ist fest entschlossen, sein bereits zu niedriges Lebensniveau <sup>nicht</sup> noch mehr verschlechtern zu lassen.

Kurzer Streik bei einem Kraftverkehrsbetrieb in Saint-Etienne—Frankreich. (I.T.F.) Zwischen der Direktion einer Kraftverkehrsfirma in St. Etienne und einer Anzahl ihrer Arbeiter kam es vor einigen Tagen zu einem Konflikt, sodass die Arbeiter beschlossen, am 20. Oktober in den Streik zu treten. Nach Niederlegung der Arbeiter veranlassten die Behörden Unterhandlungen zwischen der Direktion und der Gewerkschaft, wo es schliesslich zu einem Vergleich kam. Von den 6 entlassenen Arbeitern wurden 5 wiedereingestellt. Die Arbeit wurde nach dieser Verständigung wieder aufgenommen.

Lohnregelung für die Taxameterfahrer von Breda.— Holland. (I.T.F.) In dieser Stadt führte der holländische Transportarbeiterverband, unterstützt vom katholischen Verband, seit langem Verhandlungen mit dem Gemeinderat und den Kraftdroschkenbetrieben, um für die Taxameterfahrer eine Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erwirken. Dabei wurde auch der Polizeikommissar der Stadt um Vermittlung angegangen, der selber dem Gemeinderat den Entwurf zu einer einheitlichen Regelung des gesamten Kraftdroschkenbetriebs unterbreitete. Der Kommissar hatte wegen dieser Regelung noch Sonderunterhandlungen mit den bedeutendsten Taxameterfirmen, da 3 von den 4 nicht für die Kosten der vorgeschlagenen zentralen Telephonstelle aufkommen wollten. Der Gemeinderat hat in seiner darnach abgehaltenen Sitzung, in der auch die genannten Arbeitnehmerverbände vertreten waren und sich für die Regelung einsetzten, den Polizeikommissar beauftragt, die vorgeschlagene Regelung durchzuführen. Nach dieser Sitzung fanden erneut im Polizeiamt Verhandlungen mit den Arbeitgebern statt, wo sich dieselben schliesslich mit der Regelung einverstanden erklärten.

Nun blieb nur noch die Regelung der Löhne übrig. Letzten Endes erklärten sich die Unternehmer mit einer Provisionsregelung von 20% der Bruttoeinnahmen und einem vorläufigen Garantielohn von fl. 7.50 wöchentlich einverstanden. Nach einem halben Jahre soll nochmals

geprüft werden, ob von den Betrieben der verlangte Garantielohn von fl. 9.-- getragen werden kann. Mit diesem Vorschlag der Arbeitgeber befasste sich eine Versammlung der Kraftdroschkenführer, zum 10. Oktober einberufen, und obwohl sie der Auffassung waren, dass mit sofortiger Wirkung der Garantielohn von fl. 9.-- durchgeführt werden könnte, sprach sich die Versammlung in geheimer Abstimmung mit grosser Stimmenmehrheit für den Vorschlag der Arbeitgeber aus. Die Chauffeure begründeten ihren Standpunkt damit, dass mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden dürfe, dass bei den jetzigen Verdienstmöglichkeiten doch ein Wochenlohn von fl. 9.-- bis 10.-- erzielt werde. Bedenkt man, dass noch vor wenigen Monaten überhaupt nur gegen Trinkgeld gefahren wurde, so darf man sagen, dass diese Aktion mit einem hübschen Erfolg abgeschlossen hat.

Lohnerhöhung für die englischen Hafentarbeiter. (I.T.F.) Im Jahre 1932 wurden die Löhne der englischen Hafentarbeiter herabgesetzt. Die Senkung betrug 10 Pence täglich für die im Taglohn und 7% für die im Stücklohn Arbeitenden. Im Dezember 1934 gelang es dem englischen Transportarbeiterverband, einen grossen Teil dieser Senkungen wieder rückgängig zu machen: die Sätze der Taglohnarbeiter wurden um 5 Pence und diejenigen der Stücklohnarbeiter um 2,5% erhöht.

Die Organisation vermochte nun den Abschluss einer Vereinbarung durchzusetzen, auf Grund welcher die alten Löhne wieder für gültig erklärt wurden. Ab 6. Januar werden die Sätze der Taglohnarbeiter um 5 Pence erhöht, sodass die Mindestlöhne wieder 12 s in den grossen und 11 s in den kleineren Häfen betragen. Bei den Stückarbeitern treten die früheren Löhne in 2 Etappen wieder in Kraft, u. z. am 6. Januar und am 6. April 1936.

Hafentarbeiterstreik in amerikanischen Häfen. (I.T.F.) Die Arbeiter in mehreren Häfen am Golf von Mexiko, u. a. in Neu-Orleans und Gulfport, sind in den Streik getreten. Sie fordern die Anerkennung ihrer gewerkschaftlichen Organisation, der "International Longshoremen Association", eine Erhöhung des Stundenlohns um \$ 0.10 und einige sonstige Verbesserungen.

Ein Streik im französischen Hafen Lorient. (I.T.F.) Zum zweiten Mal in einer kurzen Zeitspanne haben die Hafentarbeiter von Lorient den Streik proklamiert. Beim ersten Mal, im September d. J., vermochten sie die angekündigte Lohnherabsetzung von Fr. 4.-- täglich auf Fr. 1,80 zurückzuschrauben. Diesmal geht es um die eigentliche Überstundenvergütung und den Abschluss eines Arbeitsvertrages.

### SEELEUTE

Beendigung des Seeleutekonfliktes in Estland. (I.T.F.) Nach mehrfachen Verhandlungen ist eine Einigung in bezug auf die Seeleuteheuern zu Stande gekommen.

Die neuen Heuern gelten vom 1. November 1935 bis 1. Mai 1936. Sie bedeuten eine 10%-ige Erhöhung, was aber keineswegs den Wünschen und den gerechten Forderungen der estnischen Seeleute entspricht. Die neuen Heuern betragen:

	<u>Estn. Kronen</u>
Bootsmann	85.--
Zimmermann	82.--
Vollmatrose	60.--
Leichtmatrose	50.--
Heizer	55.--
Kohlenzieher	50.--



Für Fahrten nach dem Mittelmeer und Afrika wird 5 Kronen, für Amerika-Reisen 10 Kronen mehr per Monat gezahlt. Wenn die Seeleute selbst für ihre Verköstigung sorgen, erhalten sie dafür 35 Kronen, in der Ostseefahrt nur 30 Kronen pro Monat.

Die Reeder haben jedoch zugesagt die Löhne zum 1. Mai 1936 weiter zu erhöhen.

Lohnbewegung der finnischen Seeleute. (I.T.F.) Während des finnischen Seeleutestreiks vom Jahre 1933 machten die Reeder bekannt, dass sie die Heuern erhöhen und einheitlich regeln würden. Sie bestimmten, dass diejenigen, die mindestens 3 Jahre auf dem selben Fahrzeug oder unter dem selben Kapitän beschäftigt sind, eine Dienstalterszulage erhalten. Man weiss aber, wie solche Regelungen gehandhabt, bzw. umgangen werden. Nur die wenigsten halten es drei Jahre aus.

Viele Reeder haben ihr Wort nicht gehalten, sondern niedrigere Löhne als die von ihnen selbst festgesetzten angeboten. Der finnische Reederverein konnte nur in einigen Fällen mit Erfolg gegen Missbräuche einschreiten.

Der Seeleuteverband hat nun um eine richtige Anwendung und eine Verbesserung des Heuertarifs durchzusetzen eine neue Aktion eingeleitet. In einem Brief an die Reeder wird betont, dass die Heuern im Vergleich zu andern Ländern viel zu niedrig sind, dass besonders die niedrigsten Chargen mit ihrer Heuer keine Familie erhalten können und sich deshalb Nebeneinnahmen, z. B. durch Schmuggeln, verschaffen müssen. Seetüchtige Schiffe liegen in finnischen Häfen nicht auf. Die Einnahmen der Reeder sind gerade so hoch wie in andern Ländern, aber die Löhne dagegen um die Hälfte geringer. Der Seeleuteverband fordert nun, dass die Heuern nach der B-Klasse geregelt (das heisst einschl. Dienstalterszulage) und dass darüber hinaus die Löhne des Jungmanns, des Schmierers und des Kohlenziehers erhöht werden sollen. Es werden nun nachfolgende Heuern vorgeschlagen:

	Fmk.		Fmk.
Zimmermann	1175.--	Hilfskesselwärter	1100.--
Bootsmann	1170.--	Schmierer	1000.--
Vollmatrose	965.--	Heizer	990.--
Leichtmatrose	765.--	Kohlenzieher	775.--
Jungmann	450.--		

Kriegsgefahr und Seeleute. (I.T.F.) Die zusammenarbeitenden Organisationen der Schiffskapitäne, Steuerleute, Maschinisten und Seeleute Norwegens haben an das Handelsministerium das Ersuchen gerichtet, mit Rücksicht auf die bestehende Kriegsgefahr so bald wie möglich Bestimmungen betr. Unfälle und Krankheitsfälle verursacht durch den Kriegszustand, zu erlassen. Folgender Wortlaut wurde dafür vorgeschlagen:

"Bei Verletzung, Krankheit oder Tod infolge des Kriegszustandes erhält:

- 1.) Der Verletzte oder Kranke eine Entschädigung berechnet nach Par. 7, Abs. 1, des Unfallversicherungsgesetzes für Seeleute x) auf Grund seiner wirklichen Heuer; dabei hat jedoch bei vollständiger Arbeitsunfähigkeit die Mindestrente 2 400 Kronen pro Jahr zu betragen;
- 2.) Die Witwe erhält bis zu ihrem Tod oder bis zur Wiederverheiratung 50% des nach Punkt 1 berechneten Einkommens. Das gleiche gilt für den Witwer, sofern er arbeitsunfähig ist;
- 3.) Ausser den ordentlichen Entschädigungen, berechnet nach Punkt 1 und 2, gewährt die Reichsversicherungsanstalt dem Verletzten eine ausserordentliche Entschädigung in Höhe von 10 000 Kronen bei voller Einbusse der Arbeitsfähigkeit und eine entsprechende Entschädigung bei teilweise Arbeitsunfähigkeit. Bei Tod ist den Hinterbliebenen die ausserordentliche Entschädigung auszuführen.

Die Reichsversicherungsanstalt beschliesst in jedem einzelnen Falle, ob die ausserordentliche Entschädigung als Pauschalbetrag oder in von der Reichsversicherungsanstalt festzusetzenden Terminen auszuführen ist;

- 4.) Der Grad der Invalidität wird auf Grund der Eignung des Verletzten, seinen früheren Beruf als Seemann wieder auszuüben, festgesetzt.

x) Dieser Par. besagt folgendes:

Falls der Verletzte infolge eines Unfalls einen Schaden erlitten hat, wodurch er vollständig erwerbsunfähig wird, so gewährt die Reichsversicherungsanstalt eine Invalidenrente in Höhe von 60% seines Arbeitseinkommens (Vollrente). Falls er die Erwerbsfähigkeit nur teilweise einbüsst, gewährt die Reichsversicherungsanstalt einen entsprechenden Bruchteil der Vollrente. Der Verletzte hat jedoch keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn dieselbe weniger als 5% seines Arbeitseinkommens betragen würde.

x x x

Beilagen:

- 1) Koordination der Verkehrsmittel
- 2) Luftfahrt
- 3) Strassenbahner
- 4) Redaktioneller Informationsdienst (Eisenbahner)