



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305512

x
1463

Lehrer im Lehrfach Deutsch:

- 1, Bindemann. Einfluss des Regulierens und Erhaltens
auf den Abspaltungsweg des Darius in. Thier.
- 2, Schulte. Fortschritt in der Entwicklung von Menschen
zur Genesung der Kanäle.
- 3, Engels. Pflichten der Natur?
- 4, Köhler. Lebensweise des Menschen und Kanäle.
- 5, Thiele. Einwirkung des Wasserabtriebs auf die Luft in.
die Schöpfungen des Evolutionstheorie. Kanäle.
- 6, Just. Wasserbauwissenschaften für die Arbeiter der
Kanalbauwerke in. Thier.
- 7, Körte: Fuchs. Fortschritt des Kanalsbauwerks
in. Thier.
- 8, Schulte, H. W. Die in den letzten Jahren entwickelten
für die Entwicklung in. Thier und in den
letzten Jahren der Natur.
- 9, Franz. Entwicklung der Grundgesetze der
Entwicklung der Natur.

F. No. 23708.

F. 2.

11.



VIII. INTERNATIONALER SCHIFFFAHRTS-CONGRESS
PARIS — 1900

V. FRAGE

WOHLFAHRTSEINRICHTUNGEN

FÜR

DIE ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT UND FLÖSSEREI

BERICHT

VON

III JUST

Geheimer Ober-Regierungsrath, zu Berlin

PARIS

IMPRIMERIE GÉNÉRALE LAHURE

9, RUE DE FLEURUS, 9

1900



III - 307059

BPK-13-157/2018

WOHLFAHRTSEINRICHTUNGEN

FÜR

DIE ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT UND FLÖSSEREI

BERICHT

VON

M. JUST

Geheimer Ober-Regierungsrath, zu Berlin.

Bei meinen Umfragen nach dem Stande der Arbeiter- Wohlfahrtseinrichtungen im Bereiche der Binnenschiffahrt in Deutschland bin ich mehrfach der Auffassung begegnet, dass die Möglichkeit der Arbeiterfürsorge auf diesem Gebiete nicht eben gross sei. Das erscheint auf den ersten Blick befremdlich. Denn offenbar bedürfen die Arbeiter der Binnenschiffahrt, bei schwerer und langer Arbeit in Wind und Wetter und einer den Anforderungen der Gesundheitspflege nicht immer entsprechenden Unterbringung an Bord, der Erkrankung stark ausgesetzt, früh invalide und zeitig alternd, einer ausgiebigen Fürsorge an sich wohl in besonderem Masse. Die Eigenart des Binnenschiffahrtbetriebes macht es indessen in der That unmöglich, den Arbeitern auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege dasselbe zu bieten wie den Arbeitern ständiger Betriebe mit fester Betriebsstätte. Die fortwährende Bewegung der Fahrzeuge zwischen oft weit von einander entfernten Zielen, die Kürze der Rasten und der Aufenthalte an den Lösch- und Ladestellen, die Unentbehrlichkeit des Mannes an Bord, die Unterbrechung des Betriebes im Winter und, nicht am Wenigsten, das Ueberwiegen kleiner und kleinster Betriebe, in denen oft nur der Unternehmer selbst mit seinen Angehörigen thätig ist, schliessen gewisse Zweige der Wohlfahrtspflege von vorn herein aus und bereiten auch sonst einer wirksamen Arbeiterfürsorge erhebliche Schwierigkeiten. Es darf daher nicht Wunder nehmen, dass in früherer Zeit die Erfolge der privaten Wohlfahrtspflege, welche systemlos und ohne Nachdruck gehandhabt sich zersplitterte, im Bereiche der Binnenschiffahrt nur spärlich waren und dass gerade hier der Segen der auf gesetzlichem Zwange

beruhenden Arbeiterfürsorge, wie sie sich in Deutschland auf Grund der Kaiserlichen Botschaft vom 17. November 1881 entwickelt hat, mit besonderer Deutlichkeit hervortritt. Es ist hier nicht der Ort, die Erfolge dieser sogenannten socialpolitischen Gesetzgebung ausführlicher darzustellen. Erschöpfende Angaben darüber finden sich in der Ausstellung des Reichs-Versicherungsamtes des Deutschen Reiches. Um jedoch ein Bild von dem Umfange und der Bedeutung der Wohlfahrtseinrichtungen zu gewinnen, welche auf Grund jener Gesetzgebung dem arbeitenden Volke geboten werden, bedarf es einer kurzen Darlegung dessen, was man erreichen wollte und was man erreicht hat. Das Ziel der deutschen Arbeiterversicherung ist die thunlichste Wahrung der Versicherten vor den gesundheitlichen und wirthschaftlichen Nachtheilen von Krankheit und Erwerbsunfähigkeit, mögen diese durch Unfälle oder andersweit hervorgerufen sein. [Sie umfasst also die wichtigsten Gebiete der Wohlfahrtspflege, lässt aber der privaten Fürsorge noch reichlichen Spielraum. Sie bezieht sich insbesondere nicht auf Wittwen- und Waisenversorgung, Arbeitslosigkeit, Wohnungsfürsorge und das ganze weitere Gebiet der sittlichen und intellektuellen Hebung des Arbeiterstandes. Sie benutzt aber die ungeheueren ihr zur Verfügung stehenden Kapitalien mehrfach zur Unterstützung von humanen Zwecken, die, über ihre unmittelbaren Aufgaben hinausgehend, diese mittelbar fördern. Sie sucht ihre Aufgabe zu lösen durch gesetzliche Zwangsversicherung.] Sie zeigt besondere Organisationen zur Sicherung der Arbeiter gegen die nachtheiligen Folgen von Krankheiten [Krankenversicherung], von Betriebsunfällen [Unfallversicherung] und Invalidität und Alter [Invalidenversicherung]. Ich füge hinzu, dass der

KRANKENVERSICHERUNG

nach dem Stande von 1897 bei einer Gesamtbevölkerung von 55 614 000 Seelen 8 865 685 Versicherte in 22 672 verschiedenen Krankenkassen angehörten und dass während der Jahre 1885-1897 bei 1 415 481 073 Mark Einnahmen, 1 285 299 818 Mark Ausgaben und Ansammlung eines Kapitalvermögens von 146 452 542 Mark an Entschädigungen insgesamt 1 208 590 725 Mark gezahlt wurden, dass ferner der

UNFALLVERSICHERUNG

im Jahre 1898 bei einer Gesamtbevölkerung von 54 285 000 Seelen 16 746 000 Personen unterlagen und dass während der Jahre 1885 bis 1898 bei 701 194 655 Mark Einnahmen und 539 969 595 Mark Ausgaben Entschädigungen im Gesamtbetrage von 438 448 539 Mark geleistet und

Kapitaldeckungen in Höhe von 161 499 559 Mark angesammelt sind und dass schliesslich

DIE INVALIDENVERSICHERUNG

nach dem Stande von 1898 sich auf 12 659 600 Versicherte erstreckte und während ihres Bestehens von 1891 bis 1898 bei einer Gesamteinnahme von 1 041 860 000 Mark und einer Gesamtausgabe von 570 660 000 Mark Entschädigungen von zusammen 525 450 000 Mark geleistet und ein Deckungskapital von 672 000 000 Mark angesammelt hat. Alles in Allem sind also während der obigen Zeiten auf Grund der reichsgesetzlichen Versicherung überhaupt erwachsen an

Einnahmen	2 908 155 157 Mark.
Ausgaben	2 054 925 555 —
Vermögen	889 502 889 —

wovon die Einnahmen, wie beiläufig bemerkt sein mag, aufgebracht wurden

Von den Unternehmern mit	1 505 956 000 Mark.
Von den Arbeitern mit	1 508 108 502 —
Von dem Reiche mit	98 550 000 —
In anderer Weise/Zinsen pp./	197 760 055 —

Was die Binnenschifffahrt insbesondere anlangt, so ist ihr Antheil an diesen Summen zu meinem lebhaften Bedauern mit völliger Genauigkeit nicht zu ermitteln, obwohl für sie auf Grund der im kaiserlichen Statistischen Amte bearbeiteten Berufszählung vom 14. Juni 1895 ein ziemlich genaues statistisches Material vorliegt. Danach waren im Zählungsjahre in 19 122 gewerblichen Binnenschifffahrtsbetrieben und zwar in 18 352 Haupt- und 770 Nebenbetrieben¹ 55 048 männliche und 996 weibliche, zusammen 54 044 Personen beschäftigt.

Von den *Haupt*-Betrieben waren:

Allein-Betriebe : 5397 mit 5578 männl., 19 weibl., zus. 5397 Personen.
Gehilfen-Betriebe : 14 955 — 49 670 — 977 — — 50 647 —

Von den *Gehilfen*-Betrieben waren:

Betriebe mit bis 5 Pers. 14 311 mit 54 055 männl., 869 weibl., zus. 54 922 Pers.
— 6 — 20 — 502 — 4 658 — 44 — 4 682 —
— 21 und mehr — 142 — 10 979 — 64 — 11 045 —
Summe . . 14 955 — 49 670 — 977 — — 50 647 —

1. Unter Hauptbetrieben sind Betriebe verstanden, in deren Betriebsstätte eine oder mehrere Personen mit ihrer alleinigen oder Hauptbeschäftigung thätig sind. Unter Nebenbetrieben solche, denen sie nur ihre Nebenbeschäftigung widmen, Letztere bleiben hier ausser Betracht.

Nach ihrer Stellung im Betriebe waren in den *Haupt*-Betrieben thätig und zwar.

		IN ALLEIN- BETRIEBEN. Personen.	IN GEHILFEN-BETRIEBEN			
			IM GANZEN.	PERSONEN		
				MIT BIS 5.	MIT 6—20	MIT 21 U. MEHR.
Unternehmer.	m. . .	5.578	14.136	13.541	414	181
	w. . .	19	199	175	17	7
	zus. . .	5.597	14.335	13.716	431	188
Verwaltungs- Komtor-pp. Personal.	m. . .	»	840	80	169	591
	w. . .	»	5	»	5	2
	zus. . .	»	845	80	172	593
Technisches Aufsichts- Personal.	m. . .	»	1.428	127	251	1.070
	w. . .	»	1	»	»	1
	zus. . .	»	1.429	127	251	1.071
Arbeiter.	m. . .	»	32.756	19.799	5.804	9.153
	w. . .	»	170	99	18	53
	zus. . .	»	32.906	19.898	5.822	9.186
Mitarbeitende Familien- angehörige.	m. . .	»	550	506	20	4
	w. . .	»	602	595	6	1
	zus. . .	»	1.152	1.101	26	5
Summe.	m. . .	»	49.670	34.053	4.658	10.979
	w. . .	»	977	869	44	64
	zus. . .	»	50.647	34.922	4.682	11.043

Die Versicherten der Binnenschiffahrt verschwinden indess auf dem Gebiete der *Krankenversicherung* der Mehrzahl nach, auf dem der *Invalidenversicherung* völlig unter der Menge der Versicherten aus allen Kreisen des Erwerbslebens. Nur für die *Unfallversicherung* lassen sich annähernd genaue Zahlen geben, da für sie besondere Organisationen bestehen.

Hier ist zunächst zu untersuchen, welche Vortheile die in den Betrieben der Binnenschiffahrt beschäftigten Arbeiter durch die reichsgesetzliche Arbeiterfürsorge genießen. Da ist zunächst

DIE KRANKENVERSICHERUNG

Sie beruht auf dem Reichsgesetz vom 28. Mai 1885, durch welches vom 1. Januar 1886 ab die Vorschriften des Krankenversicherungsgesetzes

vom 15. Juni 1883¹ für die Binnenschiffahrt und Flösserei in Kraft gesetzt wurde, dem Hilfskassengesetz vom 7. April 1876² und gewissen landesgesetzlichen Vorschriften. Sie ist eine Zwangsversicherung dergestalt, dass ihr alle in der Binnenschiffahrt und Flösserei beschäftigten Arbeiter kraft Gesetzes unterliegen. Die Versicherten im Bereiche der gewerbmässig betriebenen Binnenschiffahrt und Flösserei genügen nach den Ermittlungen des Statistischen Amtes des Deutschen Reichs der Versicherungspflicht zu einem der Zahl nach nicht näher festzustellenden, jedenfalls aber zum überwiegenden Theile in der « Gemeindekrankenversicherung³ », der Rest in einer Anzahl von rund 15 000 Personen in 47 sogenannten « organisirten » Kassen [und zwar in 11 Orts-⁴, 24 Betriebs-⁵ und 2 Innungs-krankenkassen, sowie in 9 eingeschriebenen Hilfskassen⁶ und 4 auf landesrechtlichen Vorschriften beruhenden Hilfskassen]. Die Krankenversicherung bietet in Erkrankungsfällen als Mindestleistung auf die Dauer von 15 Wochen eine *Krankenunterstützung* bestehend in freier ärztlicher Behandlung, Arznei, kleineren Heilmitteln [Brillen, Bruchbändern u. s. w.] vom Beginn der Krankheit an und ferner im Falle der Erwerbsunfähigkeit nach einer Karenzzeit von 2 Tagen vom dritten Tage an für jeden Arbeitstag als Ersatz für den Ausfall des Lohnes [jedoch ohne Prüfung, ob der Arbeitgeber den Lohn weiter zahlt oder nicht], ein *Krankengeld* im Betrage der Hälfte des ortsüblichen Tagelohnes gewöhnlicher Tagearbeiter. An Stelle dieser Mindestleistungen kann dem Versicherten unter Umständen auch freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhause nebst einer Geldunterstützung seiner auf ihn angewiesenen Angehörigen gewährt werden. In der Mehrzahl der Fälle belaufen sich jedoch die Krankenunterstützungen höher. So haben vielfach die Gemeinden beschlossen, eine Erhöhung der Leistungen eintreten zu lassen. Ferner haben die Orts- und Betriebskrankenkassen schon auf Grund des Gesetzes ausser einem höheren Krankengelde *Wöchnerinnenunterstützungen* auf mindestens 4 Wochen und im Falle des Todes von Mitgliedern *Sterbegelder* zu zahlen. Ausserdem sind sie vielfach in der Lage, ihren Mitgliedern gewisse vom Gesetz zugelassene Mehrleistungen

1. Neu gefasst nach der Novelle vom 10. April 1892.

2. In der Fassung des Reichsgesetzes vom 1. Juni 1884.

3. Die « Gemeindekrankenversicherung » ist eine subsidiäre Form der Krankenversicherung insofern, als ihr überall diejenigen versicherungspflichtigen Gemeindeangehörige angehören, welche aus irgend einem Grunde einer sogenannten organisirten Kasse (Orts-, Betriebs-, Bau- u. s. w. Krankenkasse) nicht zugewiesen sind.

4. « Ortskrankenkassen » sind für bestimmte Kreise von Versicherten in einzelnen Gemeinden oder Bezirken beschäftigte versicherungspflichtigen errichtet.

5. « Betriebskrankenkassen » sind Krankenkassen für die Arbeiter grösserer Unternehmen. Solche Kassen besitzen insbesondere auch die meisten bedeutenderen Binnenschiffahrtsunternehmungen in Deutschland.

6. « Eingeschriebene Hilfskassen » sind auf freier Uebereinkunft der Versicherten beruhende Krankenkassen ohne Beitrittszwang, in denen versicherungspflichtige Personen ihrer gesetzlichen Versicherungspflicht genügen dürfen unter der Voraussetzung, dass diese Kassen den Versicherten mindestens dasselbe bieten, wie die Gemeindekrankenversicherung ihres Beschäftigungsortes.

statutarisch in grösserem oder geringerem Umfange zuzuwenden. [Auf Unterstützungen anderer Art, namentlich auf Invaliden-, Wittwen- und Waisenunterstützungen dürfen dagegen die Leistungen der Orts- und Betriebskrankenkassen nicht ausgedehnt werden.]

Die Mittel werden im Bereich der auf dem Krankenversicherungsgesetz beruhenden Versicherung durch Beiträge aufgebracht, welche zu $\frac{1}{3}$ von den Arbeitgebern, zu $\frac{2}{3}$ von den Versicherten getragen werden und für diese einen bei den einzelnen Kassen verschiedenen, relativ sehr geringen Procentsatz des Lohnes nicht übersteigen dürfen¹. Bei der Hilfskassen ist die Höhe der Beiträge nicht gesetzlich fixirt.

Wie sich das Verhältnis zwischen Beiträgen, Lohn und Leistung bei den hier in Betracht kommenden 47 Kassen stellt, ergibt folgende auf neueren Feststellungen des Statistischen Amtes beruhende Statistik :

Es betrug für das Jahr 1898

DAS PROCENTVERHAELTNIS								
	DER BEITRÄGE ZUM LOHNE					DES KRANKENGELDES ZUM LOHNE.		
	Unter		Ueber	Ueber	Ueber		Ueber	Ueber
	1,5	1,5	2	5	50	50 bis	Ueber	
		bis einschliesslich				66 $\frac{2}{3}$	66 $\frac{2}{3}$	
	1,5	2	5	4 $\frac{1}{2}$		einschl.		
Bei Kassen	2	7	10	17	1	55	4	

DIE STATUTENMAESSIGE DAUER							
	DER KRANKENUNTERSTÜTZUNG			DER KARENZZEIT			Und die Krankenunterstützung wird auch an Sonn- und Festtagen gezahlt.
		Ueber	Ueber				
	15	15	26	2 Tage	1 Tag	0 Tag	
		bis einschliesslich					
		26	52				
		Wochen					
Bei Kassen	37	9	1	50	1	9	17

und es leisteten die genannten Kassen bei einer Gesamteinnahme von 319 000 und einer Gesamtausgabe [einschliesslich der Verwaltungs- und gewisser besonderer Kosten] von rund 296 400 Mark.

1. Bei der Gemeindeversicherung 2 Procent des ortsüblichen Tagelohns, bei den organisierten Kassen 3 Procent desjenigen Betrages, nach welchem die Unterstützungen zu bemessen sind.

FÜR AERZTLICHE BEHANDLUNG	FÜR ARZNEI UND SONSTIGE HEILMITTEL	AN KRANKENGELDERN		AN UNTERSTÜTZUNGEN VON WÜCHERINNEN	AN STERBEGELDER	FÜR KUR- UND VERPLEGUNGSKOSTEN AN KRANKENANSTALTEN
		AN MITGLIEDER	AN ANGEHÖRIGE DER MITGLIEDER			
M. 60 047	M. 85.902	M. 79.558	M. 5.129	M. 4.578	M. 9.060	M. 32.902

während das Vermögen der Kassen sich auf 374 978 Mark belief, wovon 318 124 Mark auf den Reservefonds entfallen.

Wenn man zu obigen Zahlen in Betracht zieht, dass sie nur die rund 15 000 Versicherten der 47 Kassen betreffen und dass ihnen, um zu den Gesamtleistungen der Deutschen Krankenversicherung im Bereiche der Binnenschiffahrt zu gelangen, noch die wie gesagt leider nicht feststehenden Leistungen der Gemeindekrankenversicherung für mindestens die gleiche Anzahl Versicherter [und diejenigen der staatlichen Betriebskrankenkassen für die in den Binnenschiffahrtbetrieben der verschiedenen Staatsverwaltungen beschäftigten Personen] hinzugerechnet werden müssen, so erhellt, wie gross die Wohlthaten sind, welche durch die Krankenversicherung den Arbeitern der Binnenschiffahrt und Flösserei zufließen.

[Die Krankenversicherung funktioniert, nachdem gewisse Schwierigkeiten, welche im Zusammenhange mit der besonderen Natur des Binnenschiffahrts- und Flössereibetriebes anfänglich hervortraten, überwunden sind, tadellos].

Ist sonach durch die Krankenversicherung dafür gesorgt, dass die Arbeiter der Binnenschiffahrt vor den Folgen von Krankheiten in umfassendem Masse geschützt werden, so trifft

DIE UNFALLVERSICHERUNG

Fürsorge gegen die besonderen Nachteile der Betriebsunfälle.

Beruhend ebenfalls auf dem Reichsgesetze vom 28. Mai 1885, welches vom 1. Januar 1886 ab die Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 auf die Binnenschiffahrt und Flösserei erstreckte, liegt sie, abgesehen von den in den Staatsbetrieben einzelner Bundesstaaten beschäftigten Personen, für die gesammten gewerblichen Binnenschiffahrtbetriebe in der Hand dreier « Berufsgenossenschaften » : der westdeutschen, der Elb- und der ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft. Diese Berufsgenossenschaften sind Zwangsvereinigungen der Betriebsunternehmer eines gewissen Bezirks, denen es obliegt, die auf Grund der Unfallversicherung entstehenden Ansprüche zu reguliren und die [ausschliesslich den Arbeitgebern ohne jede Konkurrenz der Arbeitnehmer zur Last fallenden] Mittel für die nach Massgabe des Gesetzes zu gewährende Fürsorge

aufzubringen. Die Unfallversicherung, wie die Krankenversicherung auf dem Versicherungszwange aufgebaut, erstreckt sich auf alle als Arbeiter oder in arbeiterähnlicher Stellung in Betrieben der Binnenschifffahrt und Flösserei beschäftigte Personen. Die Zahl dieser Personen beträgt nach der vom Reichs-Versicherungsamte für das Jahr 1898 bearbeiteten, in den amtlichen Nachrichten des Amtes vom 1. Januar 1900 veröffentlichten Statistik bei 17 692 Betrieben 58 497¹. Sie erfüllt ihre Aufgabe in der Weise, dass sie den Versicherten im Falle der Verletzung als Schadensersatz gewährt :

1. die Kosten des Heilverfahrens vom Beginn der vierzehnten Woche — bis zum Schlusse der dreizehnten hat die Krankenversicherung dafür aufzukommen — nach Eintritt des Unfalls,

2. eine Rente vom Beginn der vierzehnten Woche für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit, welche beträgt.

a. Im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit für deren Dauer sechsundsechzig zwei Drittel vom Hundert des Arbeitsverdienstes;

b. Im Falle theilweiser Erwerbsunfähigkeit für deren Dauer einen Bruchtheil der Rente zu a, welcher nach dem Masse der verbliebenen Erwerbsunfähigkeit zu bemessen ist und im Falle der Tödtung ausserdem.

1. Als Ersatz der Beerdigungskosten den fünfzehnten Theil des besonders zu ermittelnden Jahresarbeitsverdienstes, jedoch mindestens 30 Mark;

2. Eine Hinterbliebenenrente vom Todestage ab, welche beträgt :

a. Für die Wittve des Getödteten bis zu ihrem Tode oder ihrer Wiederverheirathung zwanzig vom Hundert, für jedes hinterbliebene vaterlose Kind bis zu dessen zurückgelegtem fünfzehnten Lebensjahre fünfzehn vom Hundert und, wenn das Kind auch mutterlos ist oder wird, zwanzig vom Hundert des Jahresarbeitsverdienstes, im Ganzen nicht mehr als sechzig vom Hundert des Jahresarbeitsverdienstes;

b. Für Ascendenten des Getödteten, wenn dieser ihr einziger Ernährer war, bis zu ihrem Tode oder bis zum Wegfalle der Bedürftigkeit zwanzig vom Hundert des Jahresarbeitsverdienstes.

Auch bei der Unfallversicherung kann an Stelle der Gewährung der Kosten des Heilverfahrens freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhause unter gewissen Voraussetzungen und mit bestimmten gesetzlich geregelten Nebenwirkungen gewährt werden.

Nicht minder wie die Krankenversicherung hat sich die Unfallversicherung in segensvollster Weise und, man kann es ohne Uebertreibung sagen, zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten entwickelt. Nicht am wenigsten hat dazu die vortreffliche Handhabung der Verwaltung und Rechtsprechung

1. Die Differenzen zwischen diesen Zahlen und den oben mitgetheilten Ergebnissen der Berufszählung erklären sich einerseits aus der in der Zwischenzeit (von 1895 bis 1898 einschliessend) stattgehabten Entwicklung und andererseits daraus, dass sich die Unfallversicherung auch auf gewisse mit der Binnenschifffahrt zusammenhängende, bei der Berufszählung nicht einbegriffene Betriebe, zum Beispiel den Kai-, Speicher-, Lager- u. s. w. Betrieb bezieht.

des Reichs-Versicherungsamtes in oberster Instanz beigetragen. In aller erster Linie freilich die Thätigkeit der Berufsgenossenschaften, die in der richtigen Erkenntnis, dass eine ausgiebige Fürsorge für die den Betriebsgefahren zum Opfer gefallenen Arbeiter nicht minder im Interesse der Arbeitgeber wie der Arbeitnehmer liege, bestrebt gewesen sind, die Unfallfürsorge im Geiste des Gesetzgebers auszubilden. Wie hoch die [wie gesagt], von dem *Unternehmer allein* zu bestreitenden *Kosten* der Unfallversicherung insgesamt sich belaufen, habe ich vorhin schon bemerkt. Für die Binnenschifffahrt insbesondere ergeben sich für das Jahr 1898 folgende *Leistungen* aus Anlass von

VERLETZUNGEN									
ERWERBSUNFÄHIGKEIT				UNTERBRINGUNG IM KRANKENHAUSE					
Kosten des Heilverfahrens.		Renten an Verletzte.		Kur- und Verpflegungskosten im Krankenhause.		Renten an Ehefrauen an Kinder im Krankenhause untergebrachter Verletzter.			
Pers.	M.	Pers.	M.	Pers.	M.	Pers.	M.	Pers.	M.
314	14 622,57	1894	327 120,25	117	15 164,50	66	2 452,09	125	3 124,01

TODESFAELLEN									
Beerdigungskosten.		RENTEN AN						Abfindung an Wittwen bei Wiederverheirathung.	
		Wittwen.		Kinder.		Ascendenten.			
Pers.	M.	Pers.	M.	Pers.	M.	Pers.	M.	Pers.	M.
159	8 782,47	612	105 614,80	904	121 589,55	94	15 177,60	25	11 974,15

zusammen unter Hinzurechnung von 5470,81 Mark für Abfindungen an Ausländer an Entschädigungen 629 089,54 Mark während die Leistungen der drei Binnenschifffahrtsberufsgenossenschaften in den einzelnen Jahren seit dem Inkrafttreten der Unfallversicherung sich nach der Zusammenstellung in der Anlage insgesamt stellen auf 6 465 619,24 Mark.

In eine nähere Würdigung dieses Materials einzutreten muss ich mir hier versagen. Die Zahlen sprechen auch für sich selbst. Nur in einer Beziehung möchte ich mir gestatten, noch einiges hinzuzufügen: in Betreff der überaus wichtigen Frage der

UNFALLVERHÜTUNG.

In der richtigen Erkenntnis der eminenten socialpolitischen Bedeutung einer möglichst wirksamen Unfallverhütung und ihres günstigen Einflusses auf die finanzielle Seite der Versicherung hat der Gesetzgeber den Trägern der Unfallversicherung, insbesondere den Berufsgenossenschaften, die Befugnis beigelegt [unter geordneter Mitwirkung der Arbeiter bei der Berathung und Beschlussfassung und unter Bedrohung der Zuwiderhandelnden mit Strafe] Vorschriften zu erlassen :

1. Ueber die von den Unternehmern zur Verhütung von Unfällen in ihren Betrieben zu treffenden Einrichtungen, und

2. Ueber das in den Betrieben von den Versicherten zur Verhütung von Unfällen zu beobachtende Verhalten. Auch sind sie berechtigt, die Befolgung dieser Vorschriften in geeigneter Weise zu überwachen.

Alle drei Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften haben von jener Befugnis Gebrauch gemacht. Es unterliegt keinem Zweifel, dass auch für die Binnenschiffahrt den solchergestalt erlassenen Unfallverhütungsvorschriften die Bedeutung von Einrichtungen zur Pflege der Wohlfahrt der Arbeiter in ganz besonderem Masse innewohnt, obwohl nicht zu verkennen ist, dass die Einwirkungssphäre der Unfallverhütung bei der Binnenschiffahrt nach deren besonderer Natur eine beschränktere ist, als bei den meisten stehenden Gewerbebetrieben. Abgesehen von den der Schiffahrt als solcher anhaftenden Betriebsgefahren, bietet die Schlepp- und Segelfahrt, mangels umfangreicherer und complicirter maschinellen Einrichtungen eine verhältnismässig nur geringe Unfallgefahr und auch bei der Dampfschiffahrt liegen in mehrfacher Beziehung, z. B. wegen des Fehlens der Transmissionen, die Verhältnisse günstiger, als bei anderen maschinellen Betrieben. So bieten die Unfallverhütungsvorschriften der drei Berufsgenossenschaften¹ ein ziemlich einfaches Bild. Sie weichen im Einzelnen nach den Besonderheiten des Binnenschiffahrtsbetriebes in den betreffenden Bezirken mehrfach von einander ab und regeln in zweckmässiger Weise die behufs Verhütung von Unfällen den Unternehmern sowohl wie den Versicherten obliegenden Pflichten. Dass sich die Berufsgenossenschaften die Pflege der Unfallverhütung angelegen sein lassen, ergibt sich daraus, dass seit dem Jahre 1886 bis 1898 einschliesslich :

1. Die westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.	1 816,95	Mark
2. Die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft.	8 071,57	—
3. Die ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.	4 259,89	—

1. Vom 9. Februar 1897, 28. Februar 1888 und 14. November 1888.

im Wesentlichen für Ueberwachungszwecke und behufs Anregung verbesserter Unfallverhütungseinrichtungen aufgewendet haben. In letzterer Beziehung hat neuerdings die westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft für die Lösung der Frage, wie der missbräuchlichen Ueberlastung und dem Festkeilen der Sicherheitsventile an den Schiffsdampfkesseln wirksam zu begegnen sei, sowie für die Herstellung einer geeigneten Schutzvorrichtung an Hand-, Anker- und Ladewinden Preise in Höhe von je 1000 Mark ausgeschrieben.

Schliesslich ist auch die preussische Wasserbauverwaltung für ihre unfallversicherungspflichtigen Betriebe einschliesslich der Binnenschiffahrtsbetriebe der Frage der Unfallverhütung näher getreten, indem sie im Anschlusse an die vom 10. Berufsgenossenschaftstage im Jahre 1896 aufgestellten Muster-Unfallverhütungs-Vorschriften Normalien aufgestellt hat, nach welchen sich die Provinzialbehörden beim Erlasse solcher Vorschriften unter Berücksichtigung etwaiger lokaler Besonderheiten zu richten haben¹.

Das vorläufig letzte Glied in der Kette der reichsgesetzlichen Arbeiterfürsorge in Deutschland bildet

DIE INVALIDENVERSICHERUNG.

Diese kommt denjenigen zu Gute, welche nicht durch Betriebsunfall, sondern durch Alter oder durch die Folgen von Krankheit und Gebrechlichkeit oder sonst wie an ihrer Erwerbsfähigkeit dauernd Einbusse erleiden. Sie bezieht sich auf die Fälle der Hilfsbedürftigkeit, welche durch die zeitlich begrenzte Fürsorge der *Krankenversicherung* und die auf die Folgen von Betriebsunfällen beschränkte *Unfallversicherung* nicht gedeckt werden. Es bleiben somit nur verhältnismässig wenig Fälle übrig, in denen die Arbeiter der Deutschen Binnenschiffahrt sich nicht einer sicheren und verhältnismässig ausgiebigen Fürsorge zu erfreuen hätten. Soweit solche Lücken noch vorhanden sind, ist die Gesetzgebung bemüht, sie auszufüllen.

Auch die Invalidenversicherung beruht auf dem Versicherungszwange und erstreckt sich, soweit die Binnenschiffahrt in Betracht kommt, mit gewissen geringen Abweichungen auf dieselben Kreise der Arbeitnehmer, wie die Kranken- und Unfallversicherung. Sie bietet aber auch den kleineren, den Arbeitern in ihrer Lebenshaltung nahestehenden Unternehmern die Möglichkeit, durch Selbstversicherung an ihren Wohlthaten theilzunehmen. Diese bestehen nach dem Reichsgesetz vom 15. Juli 1899, betreffend die Invalidenversicherung² in

1. Vergleiche « Allgemeine Verfügung für die Königlich Preussische Wasserbauverwaltung » Nr. 8, betreffend Unfallverhütungs-Vorschriften.

2. Novelle zum Gesetz, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889.

1. Altersrenten, welche in Höhe von 110 bis 250 Mark an alle Versicherten gezahlt werden, die das 70. Lebensjahr vollendet haben, nachdem sie zuvor für mindestens 1200 Wochen — die sogenannte Wartezeit — Beiträge entrichtet haben,

2. Invalidenrenten, welche diejenigen Versicherten,

a. deren Erwerbsfähigkeit dauernd auf weniger als ein Drittel herabgesetzt ist,

b. welche während 26 Wochen ununterbrochen erwerbsunfähig gewesen sind, für die weitere Dauer der Erwerbsunfähigkeit erhalten, nachdem sie eine gewisse Zeit — die sogenannte Wartezeit — hindurch — nämlich 200 bzw. 500 Wochen — Beiträge geleistet haben.

3. der Erstattung der Beiträge unter gewissen Voraussetzungen und zwar

a. im Falle des Todes Versicherter an ihre Hinterbliebenen,

b. im Falle der Verheirathung weiblicher Versicherter an diese, gewissermassen als Ausstattungsbeihilfe.

c. im Falle die dauernde Erwerbsunfähigkeit durch einen Unfall herbeigeführt wurde. an die Versicherten selbst.

Träger der Versicherung sind 51 nach örtlichen Bezirken abgegrenzte Versicherungsanstalten und 9 zur selbständigen Durchführung der Versicherung zugelassene selbständige Kasseneinrichtungen.

Die Mittel für die Bestreitung der hiernach zu gewährenden Leistungen werden in der Weise beschafft, dass das Reich zu jeder Rente einen festen Zuschuss gewährt, die zur Deckung des Kapitalwerths des Restes erforderlichen Beträge aber von den Arbeitgebern und Arbeitnehmern je zur Hälfte getragen und mittelst wochenweis zu entrichtender, nach der Höhe des Arbeitsverdienstes der Versicherten abgestufter Beiträge aufgebracht werden. Bei der Geringfügigkeit der auf den Arbeiter entfallenden Leistungen — der Hälfte von 14, 20, 24, 50 oder 56 Pfennig, je nachdem er bis zu 350, 350 - 550, 550 - 850, 850 - 1150 oder über 1150 Mark Jahresarbeitsverdienst besitzt, — ist ohne Weiteres ersichtlich, welche ausserordentliche weitere Festigung der socialen Stellung der arbeitenden Klasse durch diesen Zweig der Arbeiterversicherung gegeben wird.

Wie eingangs bemerkt, lässt sich der Antheil der Versicherten aus dem Bereiche der Binnenschifffahrt nicht ermitteln. Für die Beurtheilung der ihnen zufließenden Vortheile mögen aber folgende, der Statistik des Reichsversicherungsamtes für das Jahr 1898 — Amtl. Nachr. des Amtes vom 1. Januar 1900 S. 124 ff. — entnommene Zahlen dienen. Danach stellte sich die durchschnittliche Höhe des Wochenbeitrages:

Im Jahre 1891 auf	20,81 Pf.	Im Jahre 1895 auf	21,04 Pf.
— 1892 —	20,86 —	— 1896 —	21,17 —
— 1895 —	20,97 —	— 1897 —	21,55 —
— 1894 —	20,99 —	— 1898 —	21,55 —

die durchschnittliche Höhe der Rentenanteile für

	MIT REICHSZUSCHUSS	
	INVALIDENRENTEN	ALTERSRENTEN
	M.	M.
Im Jahre 1891 auf.	113,59	123,55
— 1892 —	114,70	127,50
— 1893 —	117,99	129,41
— 1894 —	121,20	125,61
— 1895 —	124,03	131,84
— 1896 —	126,68	135,56
— 1897 —	128,68	136,12
— 1898 —	130,00	139,72

und die durchschnittliche Höhe der Erstattung.

BEI DEN BEWILLIGUNGEN DES JAHRES	IN FÄLLEN	IN
	VON VERHEIRATHUNG AUF	TODESFÄLLEN AUF
	M.	M.
1895 ¹	21,78	29,14
1896.	25,74	31,35
1897.	26,25	35,44
1898.	28,62	39,86

Aus der eingangs betonten, in den besonderen Verhältnissen der Binnenschifffahrt beruhenden Schwierigkeit der Wohlfahrtspflege ergibt sich von selbst, dass neben der grossen reichsgesetzlichen Arbeiterfürsorge *private Bestrebungen* nicht gerade augenfällig hervortreten können. Nachdem jene die grossen und hauptsächlichlichen Gebiete der Kranken-, Unfall- und Invalidenfürsorge mit der ausgesprochenen Tendenz, private Wohlfahrtseinrichtungen dieser Art nur ausnahmsweise und nur unter bestimmten Voraussetzungen als gleichwerthig zuzulassen, für sich in Anspruch genommen hat, ist die Möglichkeit einer privaten Bethätigung im Bereiche der Binnenschifffahrt in der That kaum all zu gross. Immerhin geschieht, je nachdem die örtlichen, socialen, persönlichen und geschäftlichen Verhältnisse es erfordern oder gestatten, auch hier Mancherlei. Insbesondere hat der *Staat* [ich beschränke mich auf die Erwähnung dessen, was der preussische Staat thut, dessen über eine beträchtliche Anzahl grosser und leistungsfähiger Binnenschifffahrtsstrassen ausgedehnte Wasserbauverwaltung eine nicht unerhebliche Anzahl der Binnenschifffahrt angehörige Betriebe umfasst] — der privaten, nicht auf der socialpolitischen Gesetzgebung des Deutschen Reiches beruhenden Fürsorge für die Arbeiter besondere Aufmerksamkeit gewidmet².

1. Nach den Bestimmungen des Gesetzes fanden Erstattungen zuerst in diesem Jahre statt.
 2. Allgemeine Verfügung für die Königlich Preussische Wasserbauverwaltung Nr. 7, betreffend Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen.

Von dem Grundsatz ausgehend, dass die Wasserbauverwaltung rücksichtlich der Wohlfahrtseinrichtungen für ihre Arbeiter gut geleiteten Privatbetrieben nicht nachstehen soll, macht sie es ihren Betriebsleitern zur Pflicht unter Berücksichtigung der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse sowie der Eigenart der Betriebe und der Arbeiter, Einrichtungen anzustreben, welche geeignet sind, das sittliche, geistige, wirthschaftliche und leibliche Wohl der Arbeiter zu fördern. Insbesondere sollen sie dafür Sorge tragen, dass die Arbeitsstätten sich in guter Beschaffenheit befinden, dass namentlich in den Maschinenräumen in Sonderheit auf Schleppdampfern und Baggern, sowie in Taucherschachten ausreichender Luftwechsel gesichert ist. Auf den Schiffen soll brauchbares Trinkwasser vorhanden sein und die unentgeltliche Gewährung von Wasch- und Badegelegenheit überall da in Erwägung genommen werden, wo die Art des Betriebes es erfordert. Den Massnahmen zur Verhütung von Unfällen ist besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Soweit es die Verhältnisse gestatten, werden Betriebskrankenkassen errichtet und diese nach Möglichkeit dahin beeinflusst, ihre Leistungen über das gesetzliche Mindestmass hinaus zu steigern.

Auf Grund der Erfahrung ferner, dass bei Erkrankungen nicht minder wie bei Unfällen eine sofortige, sachgemässe erste Hilfeleistung geeignet ist, die nachtheiligen Folgen oft wesentlich abzuschwächen, sind alle Dampfer, Bagger u. s. w. mit nach ärztlicher Vorschrift zusammengestellten Medizin- und Verbandkästen ausgestattet und es wird nach Möglichkeit dafür gesorgt, dass im Samariterdienste bewanderte Personen zur Stelle sind. Zu diesem Zweck werden auf Staatskosten eine genügende Anzahl geeigneter Personen nach den bewährten Anleitungen der bekanntesten Autorität auf diesem Gebiete, des hochverdienten Professors Dr. Friedrich von Esmarch, ausgebildet und mit den erforderlichen Dienstvorschriften versehen, welche sie bei der Arbeit stets bei sich zu führen haben¹.

Besondere Vorkehrungen sind, anknüpfend an die letzte Choleraepidemie gegen Seuchengefahren aller Art getroffen. Die Kontrolle neu eintretender Arbeiter, die Belehrung der Beamten, Vorarbeiter und Arbeiter über die drohende Gefahr, Reinhaltung, Lüftung und nöthigenfalls Desinfektion der Aufenthaltsräume an Bord, namentlich aber der Kielräume der Fahrzeuge, Beschaffung unverdächtigen Trinkwassers, Beobachtung des Gesundheitszustandes des Personals, Isolirung Verdächtiger u. s. w. sind geordnet.

Für die Unterbringung des Personals an Bord gilt der Grundsatz, dass die Räume allen im Interesse des körperlichen und sittlichen Wohles der Arbeiter zu stellenden Anforderungen entsprechen müssen. Das Sparen wird thunlichst durch Empfehlung und Erleichterung der Einzahlung in die Sparkassen gefördert. Ausser der auf der Reichsgesetzgebung beruhenden Fürsorge für Krankheit, Unfall, Invalidität und Alter werden ferner den in den Binnenschiffahrtbetrieben des Staats beschäftigten Arbeitern und

1. Anlage 2 zur Allgemeinen Verfügung Nr. 7, betreffend Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen.

deren Hinterbliebenen ausserordentliche Unterstützungen nach den dafür massgebenden allgemeinen Grundsätzen sowohl im Falle der Erwerbsunfähigkeit bezw. des Todes, wie aus Anlass von Krankheiten in der Familie, von wirthschaftlichen Verlusten durch aussergewöhnliche Ereignisse u. s. w. aus Staatsfonds gewährt. Auch ist dafür gesorgt, dass Arbeiter, welche in den Binnenschifffahrtsbetrieben der Wasserbauverwaltung in Folge von Unfällen, Krankheit oder vorgeschrittenem Alter minder leistungsfähig geworden sind, weiter beschäftigt werden, soweit eine für ihre Kräfte und Fähigkeiten irgend passende Beschäftigung vorhanden ist, wobei nur daran festgehalten wird, dass der Regel nach der Lohn unter Hinzurechnung von etwaigen Unfall-, Invaliden- oder Altersrenten den früheren Arbeitsverdienst nicht übersteigt.

Das sittliche und geistige Wohl der Arbeiter wird in genügender Weise, insbesondere durch Einwirkung auf die Arbeiter unter 18 Jahre, behufs Besuchs von Fortbildungs- oder Fachschulen, durch Darbietung passenden Lesestoffs und durch praktische Bekämpfung übermässigen Brantweingusses gefördert.

In ähnlicher Weise nicht minder ist man in den Kreisen der *gewerblichen Binnenschiffahrt* bestrebt, die Lage der Arbeiter zu verbessern. Hier ist im Allgemeinen bei der Verschiedenheit der Verhältnisse auf den einzelnen Wasserstrassen, ja häufig auf den einzelnen Stromstrecken, die planmässige Pflege der Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen in der Hand engerer Interessentenverbände, wie sie in grosser Anzahl bestehen, am Besten aufgehoben. In der That giebt es in Deutschland zahlreiche Binnenschifffahrts- und Schiffervereine, die, an der Spitze der Central Verein zur Förderung der Binnen- und Kanalschiffahrt, sich mit der Pflege von Wohlfahrtseinrichtungen aller Art beschäftigen¹. Daneben lassen es sich aber noch die meisten grösseren Binnenschifffahrts-Unternehmungen, abgesehen davon, dass sie wohl in der Regel Vereinigungen der bezeichneten Art angehören, in erfreulicher Weise angelegen sein, die Wohlfahrt ihres Personals zu fördern. Die bedeutenderen Rhedereien haben fast alle gut organisirte Betriebskrankenkassen, einzelne auch alte und blühende Zuschusskassen anderer Art, welche, wie z. B. die Seemannskasse und die Wittwen- und Waisenspensionskasse des Norddeutschen Lloyd in Bremen, die Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft u. A., die Unterstützung dienstunfähigen Personals sowie von Wittwen und Waisen verstorbener Arbeiter pp. oder die Versicherung des Eigenthums der Schiffsmannschaft bei Havariiefällen, so bei der Deutschen Elbschiffahrts-Gesellschaft « Kette », und dergleichen bezwecken. Die Mannheimer Dampf-Schlepp-Schiffahrts-Gesellschaft gewährt Unterstützungen ähnlicher Art unmittelbar ohne besondere Kasseneinrichtung. Die Verbesserung der Lebenshaltung der Leute wird erstrebt durch

1. Vergleiche hierüber die sorgfältige Arbeit Laffite's: *Étude sur la navigation intérieure en Allemagne*. S. 108 ff. insbes. S. 118.

Unterstützungen während der Winterpause mittelst Fortzahlung eines Theils des Lohns [z. B. bei der Aktiengesellschaft Wesermühlen in Hameln, der Deutschen Elbschiffahrts-Gesellschaft « Kette »] oder des Krankenkassenbeitrages [z. B. die Seemannskasse und die Wittwen- und Waisenpensionskasse des Norddeutschen Lloyd in Bremen], durch die Gewährung möglichst geräumiger, heller und luftiger Wohn- und Schlafräume an Bord [z. B. bei der Schlesischen Dampfer-Kompagnie in Breslau, Rhederei Cäsar Wollheim daselbst u. a.], zum Theil mit Vorhaltung der Mobiliareinrichtung, Heizung, Licht [bei der Mannheimer Dampf-Schlepp-Schiffahrts-Gesellschaft]. Durch die Anordnung dieser Räume ausser unmittelbarer Verbindung mit den Maschinenräumen, durch geräumigere Anordnung der letzteren sowie der Kesselräume und deren ausgiebige Ventilation sucht man die Unzuträglichkeiten zu mildern, welche bei der Beschränktheit des zur Verfügung stehenden Raumes sich bei mangelnder Aufmerksamkeit leicht ergeben. Den hygienischen Verhältnissen wird auch sonst immer grössere Sorgfalt zugewandt. Auf Grund der Erkenntnis der ausserordentlichen Wichtigkeit, welche grade für die Binnenschiffer ein gesundes Trinkwasser besitzt, ist man insbesondere lebhaft bemüht, die leidige Gewohnheit der Schiffer, Flusswasser zu trinken, dadurch zu bekämpfen, dass man sie einerseits von den Gefahren, welche der Genuss und unter Umständen der blosse Gebrauch ungereinigten Flusswassers mit sich bringt, unterrichtet, andererseits ihnen gutes Wasser zur Verfügung stellt. Zu diesem Behufe führen mehrere Rhedereien auf allen Fahrzeugen stets Fässer mit frischem Trinkwasser [z. B. die « Kette »], auch werden die Leute, um sie an den zuträglicheren Theegenuss zu gewöhnen, von einer Rhederei mit Thee behufs gelegentlicher Zubereitung versehen oder, zumal in der warmen Jahreszeit, fertig zubereiteter Thee an sie verabfolgt [Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft in Breslau]. Der ausgiebige Gebrauch, den sie davon machen, beweist, wie sehr ihnen die Einrichtung zusagt. Dieselbe Rhederei, welche diese ebenso humane wie zweckmässige Einrichtung getroffen hat, sorgt ferner in ganz besonders nachahmenswerther Weise dadurch für die gesundheitlichen Verhältnisse ihrer Arbeiter, dass sie für diese in ihren Hafenanlagen durch den Kassenarzt ihrer Betriebskrankenkasse Sprechstunden abhalten lässt und ihnen so Gelegenheit bietet, sich jederzeit, auch bei anscheinend geringfügigen Leiden und Verletzungen rechtzeitig und bequem Rath und Hilfe zu holen. In derselben Richtung bewegt sich bei zahlreichen Rhedereien die Ausrüstung aller Fahrzeuge mit Verband- und Medizinalkästen behufs Gewährung der ersten Hilfe an Erkrankte und Verletzte. Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass in dem grössten Hafen Deutschlands, in Hamburg, wo sich der gewaltige Seeverkehr und der sehr bedeutende Binnenverkehr der Elbschiffahrt begegnen, von der Hamburgischen Regierung zahlreiche Bestimmungen getroffen sind, die zwar in erster Linie unter polizeilichen Gesichtspunkten getroffen, sich dennoch zum Theil mittelbar als Wohlfahrtseinrichtungen ersten Ranges darstellen.

Ich weise nur hin auf die zahlreichen sanitären Bestimmungen, betreffend das Verhalten bei ansteckenden Krankheiten, Haltung der Logisräume an Bord, das Verbot des Gebrauchs rohen Elbwassers, ergänzt durch eine vortreffliche Trinkwasserversorgung des ganzen grossen Hafengebietes, ferner die Vorschriften über die Unterbringung der Mannschaften auf Petroleum-Kastenschiffen, die Institution des Hafenarztes und des Schiffahrts-Inspektors, denen Beiden nach ihren umfassenden Instruktionem die reichste Gelegenheit geboten ist, helfend und fördernd in die Wohlfahrtsfürsorge der Binnenschiffer einzugreifen.

Schliesslich bedarf noch die Frage der

SONNTAGS- UND NACHTRUHE

der Binnenschiffer einer kurzen Beleuchtung. Es sieht in dieser Beziehung in Deutschland nicht anders aus, als vermuthlich in den andern Binnenschiffahrt betreibenden Ländern : es fehlt an einer allgemeinen Regelung. Wiederum eine Folge der Eigenart des Binnenschiffahrtsbetriebes, welches es mit sich bringt, dass allgemeine Vorschriften betreffend die Sonntags- und Nachtruhe, geschweige denn betreffend die Arbeitsdauer und die Ruhepausen, wie sie für die stehenden Gewerbe vielfach und ohne Beschwerde für Arbeitgeber und Arbeitnehmer erlassen sind, sich nur schwer entwickeln lassen oder sich als undurchführbar erweisen. Die deutsche Reichsgewerbeordnung hat demgemäss die Binnenschiffahrt von ihren bezüglichen Vorschriften ausgeschlossen¹.

Neuerdings wurde bei der Durchberathung des Gesetzes über die Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895 die Frage der *Sonntagsruhe* eingehend behandelt. Man nahm schliesslich eine Resolution an, die Reichsregierung wolle die Kommission für Arbeiterstatistik damit befassen. Auch hier kam zum Ausdruck, dass die Frage unter eigenartigen, von den meisten anderen Gewerbszweigen abweichenden Gesichtspunkten zu behandeln sei. Von vornherein müsse der *Personenverkehr*, ebenso wie beim Landverkehr, insbesondere bei den Eisenbahnen, ausscheiden. Bei der Frachtschiffahrt und Flösserei aber sei zu beachten, dass in Folge der durch die Natur der Schiffahrt bedingten längeren und kürzeren, vielfach recht häufigen Unterbrechungen der Fahrt, vom Standpunkte des Arbeiterschutzes ein Bedürfnis der Ruhe entfernt nicht in gleichem Masse vorliege, wie bei den die ganze Woche hindurch ohne Unterbrechung in ermüdender Thätigkeit befindlichen Arbeitern der stehenden, insbesondere der meisten Fabrikationsgewerbe. Dies sei um so weniger der Fall, als das Löschen und Laden ohnehin an Sonn- und Feiertagen verboten sei, so dass füglich nur diejenigen Sonn- und Feiertage in Betracht kommen werden, an denen das Binnenschiff sich

1. § 105 der Reichs-Gewerbeordnung.

gerade auf der Fahrt befindet. Die Ergebnisse der Arbeiten der Reichs-Kommission liegen noch nicht vor.

Aehnlich steht es mit der Regelung der *Nachtruhe* für Binnenschiffer.

Ein rheinischer Schiffferverband [wenn ich nicht irre Jus et Justitia in Mannheim] regte die gesetzliche Einführung der Nachtruhe an. Er fand aber keine Unterstützung, weder am Rhein selbst, auf dessen besondere Verhältnisse die Anregung sich stützte, noch sonst. Man erkannte ein Bedürfnis aus der Entwicklung des Schiffsdienstes auf den verschiedenen Wasserstrassen nicht an und betonte auf der anderen Seite, dass die Einführung der Nachtruhe angesichts der vielfachen Störungen des Schifffahrtsbetriebes durch rasch fallendes Wasser, Nebel, schlechtes Wetter, mangelnde Schleppgelegenheit und dergleichen der Schifffahrt die Beweglichkeit beeinträchtigen werde, deren sie nicht entrathen könne, wenn sie gegenüber dem Wettbewerbe der Eisenbahnen konkurrenzfähig bleiben wolle. Die deutsche Binnenschifffahrt hat sich demgemäss von der Nothwendigkeit der gesetzlichen Einführung der Nachtruhe in den Betrieb der Binnenschifffahrt und Flösserei nicht zu überzeugen vermocht, ein Standpunkt, den auch der um die Entwicklung der Wohlfahrtspflege im Bereiche der Binnenschifffahrt hochverdiente k. k. Binnenschifffahrts-Inspektor, Regierungsrath Schromm in Wien, auf Grund seiner eingehenden Kenntniss der Verhältnisse theilt und öffentlich vertreten hat.

Hiermit bin ich am Schlusse meiner Ausführungen angelangt, die sich mit Rücksicht auf Ort und Zeit vielfach in engeren Rahmen halten mussten, als es angesichts der hohen Bedeutung der behandelten Materie wünschenswerth gewesen wäre. Insbesondere habe ich mir die Beschränkung auferlegen müssen, auf eine Darstellung des weiten Gebietes der polizeilichen und instruktionellen Vorschriften, welche die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf den Binnenwasserstrassen regeln, zu verzichten, obwohl das mir ursprünglich gestellte Thema dieselbe eigentlich nahe legte. Vielleicht kommt ein späterer Kongress auf diese Seite der Sache zurück.

ANLAGE

ANLAGE

JAHR	ANZAHL DER BETRIEBE	ANZAHL DER VERSI- CHERTEN	SUMME DER BEITRÄGE DER UNTERNEHMER	SUMME DER LEISTUNGEN		
				HEILVERFAHREN	FÜRSORGE IN DER WARTEZEIT	KRANKENHAUS- PFLEGE
1. Westdeutsche						
1886.	2.859	11.918	25.821,51	»	»	16,00
1887.	2.974	12.684	80.980,90	722,12	»	325,70
1888.	2.959	11.945	127.408,66	1.705,50	»	2.465,27
1889.	5.156	12.611	145.584,95	5.655,45	»	1.058,50
1890.	5.551	15.000	175.843,42	5.456,65	»	400,80
1891.	5.148	12.000	175.817,58	1.852,10	»	5.057,75
1892.	5.247	12.000	203.871,86	5.495,05	»	5.529,99
1895.	5.241	12.000	222.524,95	2.840,44	»	4.885,50
1894.	5.257	12.000	254.954,55	5.785,08	»	2.574,05
1895.	5.155	12.000	245.962,57	6.211,54	101,25	4.594,55
1896.	5.211	12.000	257.452,56	4.794,85	540,75	6.844,14
1897.	5.278	14.666	224.197,65	4.104,47	70,00	5.985,49
1898.	5.294	14.485	261.876,69	4.667,19	157,00	5.898,50
	Summe :		2.578.297,85	44.248,18	669,00	45.450,24
2. Elbschiffahrts-						
1886.	4.055	17.504	75.966	»	»	»
1887.	4.555	21.129	105.011	2.701,25	474,40	411,80
1888.	4.572	27.564	160.056	5.586,55	517,60	1.765,60
1889.	4.762	19.552	179.112	5.045,11	568,50	1.628,10
1890.	4.819	20.152	215.428	7.076,86	562,65	5.856,25
1891.	4.957	20.556	216.566	6.620,84	972,20	5.816,08
1892.	4.958	19.724	252.624	6.650,28	1.195,59	2.615,95
1895.	4.887	19.480	269.501	7.960,59	1.552,08	4.589,28
1894.	4.994	19.555	265.029	5.506,11	2.461,95	5.007,10
1895.	4.956	20.351	285.885	8.087,74	2.854,11	9.262,08
1896.	4.945	19.295	286.682	8.552,55	5.562,70	6.192,53
1897.	4.971	20.599	262.454	7.948,89	7.555,58	10.920,90
1898.	5.005	19.654	272.222	6.918,57	7.911,90	7.655,65
	Summe :		2.820.114	76.054,94	51.948,66	57.697,52
3. Ostdeutsche						
1886.	7.022	22.290	75.472,10	58,00	»	51,60
1887.	7.155	20.552	80.161,82	692,90	»	1.582,45
1888.	7.565	19.959	58.495,95	559,64	»	910,49
1889.	7.729	21.005	68.100,71	1.144,98	»	651,10
1890.	8.104	22.251	97.289,22	1.494,91	»	2.058,84
1891.	8.191	22.580	119.970,96	1.482,07	»	5.989,20
1892.	8.099	22.256	154.959,55	922,75	11,75	4.447,10
1895.	8.026	21.561	156.977,17	1.568,41	110,50	4.428,19
1894.	7.960	21.280	145.778,52	1.277,53	198,05	5.986,42
1895.	7.914	21.290	142.020,21	799,46	5,00	4.184,12
1896.	7.994	21.542	157.561,22	1.472,24	855,95	6.775,54
1897.	8.054	21.768	155.555,52	1.685,62	587,52	6.572,58
1898.	8.009	21.595	171.602,92	3.057,01	182,58	2.612,55
	Summe :		1.557.925,45	15.975,52	1.946,95	42.029,78

ANLAGE

SUMME DER LEISTUNGEN						GESAMTLEISTUNG EINSCHL. VERWALTUNGSKOSTEN U. S. W.
ANGEHÖRIGEN	VERLETZTEN	BEERDIGUNGS-	HINTERBLIEBENEN	WITTWEN-	AUSLÄNDER-	
RENTE	RENTE	KOSTEN	RENTE	ABFINDUNG	ABFINDUNG	
M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Binnenschiffahrts- Berufsgenossenschaft.						
»	66,00	177,00	155,65	»	»	25.821,51
240,60	6.624,74	1.450,74	4.657,05	»	»	80.980,90
475,22	18.602,56	1.550,40	12.071,50	»	»	127.408,66
659,52	22.806,94	1.927,85	18.556,95	551,20	1.849,20	145.584,95
158,71	41.155,10	1.999,59	25.872,22	1.081,87	550,00	175.843,42
862,25	47.081,46	2.516,44	27.486,59	555,50	»	175.817,58
2.591,54	48.552,92	5.004,62	40.101,48	1.701,20	500,00	203.871,86
881,12	58.259,47	2.652,54	51.902,49	2.741,80	904,00	222.524,95
1.712,26	71.115,41	2.166,12	59.241,51	»	1.841,05	254.954,55
1.655,40	81.471,18	2.746,62	69.115,52	4.151,19	755,60	245.962,57
1.651,92	95.855,41	4.071,57	81.907,58	4.118,17	500,00	257.452,56
1.680,60	109.454,15	2.517,87	82.456,04	2.150,65	1.121,94	224.197,65
2.577,42	124.085,22	5.892,25	92.999,17	5.707,56	5.570,81	261.876,69
14.706,56	725.081,54	50.452,99	564.505,15	22.719,14	11.190,53	2.578.297,85
Berufsgenossenschaft.						
»	150,75	545,00	877,70	»	»	55.101,10
416,15	11.912,51	1.752,60	6.469,85	»	»	197.060,92
1.922,90	21.528,55	1.828,00	16.571,75	499,10	»	149.229,81
1.550,05	56.904,00	2.555,55	25.249,40	1.819,05	526,55	179.256,78
1.851,15	50.685,10	5.106,90	55.557,50	747,05	»	216.191,56
870,60	55.009,55	2.655,20	41.044,85	2.906,25	180,00	216.755,08
1.844,59	65.784,01	2.529,20	47.767,80	2.501,05	»	255.168,64
1.448,80	85.171,65	2.218,60	59.079,60	2.477,95	»	270.512,50
2.106,65	87.007,50	2.704,20	65.587,10	5.519,75	3.085,20	267.571,36
2.904,50	101.895,00	2.626,20	75.504,00	1.840,95	»	284.405,25
1.644,80	112.551,75	4.060,00	78.252,55	1.878,85	»	286.901,25
5.077,70	115.560,60	5.478,80	89.700,90	4.775,70	»	284.600,66
5.682,90	125.912,85	2.617,94	96.456,50	2.921,40	»	295.979,52
22.150,59	865.851,07	52.255,99	651.679,10	25.487,10	5.591,55	2.826.712,41
Binnenschiffahrts- Berufsgenossenschaft.						
8,05	150,55	400,80	155,90	»	»	20.769,68
721,00	4.155,90	989,55	4.100,60	»	75,00	59.668,36
424,45	7.605,40	1.227,50	5.652,60	»	»	46.015,64
580,25	12.057,70	1.612,65	14.550,01	1.870,45	»	58.745,85
419,90	17.626,25	1.991,95	18.555,45	950,85	»	65.966,51
869,15	25.709,85	1.558,80	28.089,55	1.554,74	»	89.425,72
912,95	51.545,55	779,15	50.793,92	1.652,57	»	98.172,76
1.178,74	56.551,75	1.450,25	55.070,92	1.075,55	1.000,00	106.644,61
585,44	45.218,25	885,70	57.588,65	1.770,86	»	119.920,41
671,49	50.518,12	1.085,50	59.951,50	566,45	»	124.995,22
1.107,59	61.752,76	1.545,50	44.822,85	686,47	»	148.258,65
1.615,70	71.695,65	1.552,80	49.276,46	1.862,20	»	166.646,62
515,69	79.122,16	1.272,50	52.946,06	3.342,17	100,00	175.407,17
9.410,58	445.447,41	16.510,05	559.112,05	15.091,91	1.175,00	1.260.609,00

42 241. — PARIS, IMPRIMERIE LAHURE
9, Rue de Fleurus, 9

S. 61

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

L. inw.

~~17684~~

U. J. Zam. 356. 10,000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307055

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305512

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307057

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316025

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307081

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307060

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316024

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316026

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307056

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316023

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307058

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316022

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307059

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316021

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307061

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316020

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307080

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316019