

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299320

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

No. XXXVIII.

Regelung
der
Nachtruhe im Schifffahrtsgewerbe.

Vom

k. k. Binnenschifffahrts-Inspektor, Regierungsrath **Schromm**-Wien.

Mit 1 Tafel.

Berlin 1898.
Siemenroth & Treschel.
Lützowstrasse 106 I.

Verbands-Schriften

des

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes f. Binnenschiffahrt.

Es erschienen bis jetzt:

- No. I. **Begründung des Verbandes.** Der I. Verbandstag in Dresden. 21. bis 23. 9. 1896. Preis 80 Pf., für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 35 Pf.
- No. Ia. **Die weltwirthschaftliche Lage und die mitteleuropäischen Kanalprojekte.** Dr. Gottfried Zöpfl-Nürnberg. (Sonderdruck aus No. I.) Preis 50 Pf., für Mitgl. 35 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. II. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.**
1. Heft. Geschichtliches; Technische und wirthschaftl. Verhältnisse; jetzige Lage u. s. w. Prof. A. Oelwein-Wien. Preis 60 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 Stück 35 Pf.
- No. III. **Das Donau-Main-Kanalprojekt.**
1. Heft. Geschichtliches u. s. w. Dr. v. Schuh-Nürnberg, Reg.- u. Kreisbaurath Reverdy-München, Prof. Dr. Günther-München, Wasserbauinspektor Sympher-Münster, Geh. Reg.-Rath Prof. Dr. Meitzen-Berlin. Preis 1 Mark, für Mitgl. 70 Pf., bei 25 Stück 50 Pf.
- No. IV. **Die Methode der statistischen Erhebungen bei Veranschlagungen des Güterverkehrs auf künftig zu erbauenden Kanälen.** Dr. H. Rentzsch-Dresden. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. V. **Das Donau-Moldau-Elbe-Kanalprojekt.**
1. Heft. Geschichtliches u. s. w. Ing. Kaftan-Prag, Prof. Dr. Steiner, Dtsch. Techn. Hochschule Prag, Gen.-Direkt. Bellingrath-Dresden. Mit Kartenskizze. Preis 1 Mark, für Mitgl. 70 Pf., bei 25 Stück 50 Pf.
- No. VI. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.**
2. Heft. Die Donau als Schiffsstrasse. Oberbaurath Ritter Weber von Ebenhof-Wien. Mit 33 Abbildgn. Preis Mark 1,25, für Mitgl. 80 Pf., bei 25 Stück 60 Pf.
- No. VII. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.**
3. Heft. Dessen Bedeutung für den Austausch Deutschlands mit den Donauländern. Bergrath Gothein-Breslau; Dr. Voltz-Kattowitz. Preis 75 Pf., für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 35 Pf.
- No. VIII. **Ueber die Ausdehnung des Wasserstrassen-Netzes in Oesterreich in der Zukunft.** Handelskammerrath Lieben-Wien. Preis 15 Pf., für Mitgl. 10 Pf., bei 25 Stück 5 Pf.
- No. IX. **Die Ausflüge des I. Verbandstages vom 23. 9. 1896.** Mit 5 Abbildgn. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. X. **Die Verhandlungen des I. Verbandstages am 21. u. 22. 9. 1896.** (Auszügl. Bericht.) Preis 40 Pf., für Mitgl. 30 Pf., bei 25 Stück 20 Pf.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

No. XXXVIII.

Regelung
der
Nachtruhe im Schiffahrtsgewerbe.

Vom

k. k. Binnenschifffahrts-Inspektor, Regierungsrath **Schromm**-Wien.

Mit 1 Tafel.

Berlin 1898.
Siemenroth & Troschel.
Lützowstrasse 106 I.



11-351822

2018-12-25

Regelung der Nachtruhe im Schiffahrtsgewerbe.

Vortrag gehalten vom Regierungsrath **A. Schromm**-Wien
auf dem III. Verbandstage in Nürnberg.

Die seitens des Partikulier-Schiffverbandes „Jus et justitia“ aufgeworfene Frage der gesetzlichen Regelung der Nachtruhe, bezw. der Feststellung eines Maximal-Arbeitstages für das Schiffahrtsgewerbe auf den Binnengewässern, drängt jeden Unbefangenen dazu, einen Vergleich anzustellen, zwischen der Inanspruchnahme eines Schiffers und eines Fabrikarbeiters, nachdem ja durch die Eingabe des genannten Vereins an den Bundesrath in Berlin, die Ueberanstrengung im Schiffahrtsdienste nachgewiesen werden soll.

Zunächst bemerke ich, dass die Dauer der täglichen Inanspruchnahme eines Schiffers je nach der Kategorie des Schiffes, auf welchem er eingetheilt und je nach der Dienst eigenschaft, welche er bekleidet, verschieden ist. Beispielsweise ist der Dienst des Deckpersonales auf einem Personendampfer ganz verschieden von jenem auf einem Schleppdampfer und beide sind wieder verschieden von dem Dienste auf Schleppkähnen; auf diesen letzteren ist die Inanspruchnahme des Personales wieder ganz verschieden, je nachdem zu Thal oder zu Berg gefahren wird, weil auf manchen Flüssen die Thalfahrt ohne Zuhilfenahme von Schleppdampfern erfolgt.

Eine weitere Verschiedenheit in der Beschäftigung des Personales tritt im Stationsdienste zu Tage, nachdem beispielsweise die Schleppkähne in den Stationen behufs Ladung oder Löschung tage- ja auch wochenlang liegen müssen, während die Schleppdampfer in den Hauptstationen nur so lange bleiben, als zum Einschiffen der Kohlen, zum Reinigen der Dampfkessel u. s. w. nothwendig ist, es sei denn, dass ungünstige Geschäftskonjunkturen für diese Schiffsgattung ein unfreiwilliges Stilliegen bedingen.

Diese letztere Erscheinung tritt leider auf jenen Flüssen (z. B. auf der Donau) alljährlich ein, auf denen Cerealien, insbesondere Getreide den Massen-Ex- bezw. Importartikel bilden;

in der sog. „totden Saison“ müssen so manche Schleppdampfer und deren Bemannung unbeschäftigt liegen bleiben.

Behufs Feststellung der jährlichen Inanspruchnahme eines Frachtkahnschiffers, war ich bemüht, die mittlere Dauer einer Schiffahrtssaison zu bestimmen, zu welchem Ende ich mir seitens der k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, der österr. Nordwest- und der sächsisch-böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Dresden die einschlägigen Aufzeichnungen der letzten 10 Jahre geben liess. Aus diesen Zusammenstellungen ist ersichtlich, dass die durchschnittliche Dauer der Unterbrechung der Schiffahrt infolge Eissperre, Niedrig- und Hochwasser 80 Tage im Jahre betrug, so dass die mittlere Dauer einer Schiffahrtssaison mit $365 - 80 = 285$ Tage angenommen werden kann.

Ich muss hier bemerken, dass ich für die Behandlung der ganzen Frage naturgemäss nur den Frachtkahn-Schiffer vor Augen habe, nachdem einerseits die Zeiteintheilung für die verschiedenen Personendienste auf den Dampfern durch die Wache, den Inspections- oder Ablösungsdienst (entsprechend dem Schichtwechsel in den Fabrikbetrieben) geregelt erscheint, andererseits die Eingabe des Partikulier-Schifferverbandes sich speziell auf den Dienst des Schiffers auf den Schleppkähnen aufbaut.

Erfahrungsgemäss bringt ein Schleppkahn höchstens $\frac{1}{4}$ der gesammten Saisonzeit auf der Fahrt, die fehlenden $\frac{3}{4}$ aber in den Stationen zu, so dass als Fahrzeit $\frac{1}{4}$ von $285 = 71\frac{1}{4}$ (rund 70 Tage) und als Liegezeit $\frac{3}{4}$ von $285 = 213\frac{3}{4}$ (rund 215 Tage) zu rechnen sind.

In diese Liegezeit fallen $\frac{215}{7} = 31$ Sonntage, an welchen in den Stationen höchst selten gearbeitet wird, (nachdem es sich meistens um das Löschen oder Verladen von Massenartikeln handelt), so dass für den eigentlichen Stationsdienst $215 - 31 = 184$ Arbeitstage verbleiben.

Um die Inanspruchnahme eines Schleppkahnsschiffers während der Fahrt beurtheilen zu können, berechnete ich für unseren Breitengrad die mittlere Tageslänge während der Schiffahrtssaison, d. i. vom 1. März bis 20. Dezember (= 285 Tage). Als solche ergab sich **12,85** Stunden. Während der 70 Fahrtage in der Saison, wird somit der Schiffer täglich im Mittel 12,85 Stunden, natürlich einschliesslich Ruhepausen, arbeiten. (In der Fig. 2 der angeschlossenen Tafel ist die jeweilige Tageslänge — Sonnen-

aufgang bis Sonnenuntergang — durch die Kurve MN ersichtlich gemacht).

Die Inanspruchnahme des Schiffers im Stationsdienste, also während der Liegezeit, d. h. während 184 Tagen (nachdem 31 Sonntage in Abzug zu bringen sind) ist mit täglich 12 Stunden inklusive Ruhepausen anzunehmen. Als wirkliche Arbeitszeit sind jedoch in den Stationen höchstens $10\frac{1}{2}$ Stunden in den meisten Fällen nur 10 Stunden zu rechnen. Auf den an der Elbe gelegenen Umschlagplätzen, in den zugehörigen Lagerhäusern wird gewöhnlich nur 10 Stunden (effektiv) per Tag gearbeitet, da für die Mittags-, Frühstücks- und Vesperpause $1\frac{1}{2}$ bis 2 Stunden innerhalb der 12stündigen Arbeitszeit in Wegfall kommen.

An Sonntagen wird daselbst gewöhnlich nicht gearbeitet, so dass der Kahnschiffer während der ganzen Liegezeitperiode täglich höchstens 10 bis $10\frac{1}{2}$ Stunden zu arbeiten hat, an den in diese Periode fallenden Sonntagen aber ganz frei ist.

Ich spreche mich ganz entschieden dagegen aus, den Schiffer in den Stationen länger arbeiten zu lassen, als die übrigen Platzarbeiter daselbst, weil hierfür unter normalen Verhältnissen keine Nothwendigkeit vorliegt.

Während der ganzen Liegezeitperiode (215 Tage der Saison) wird daher der Schiffer für die Nachtruhe mehr als hinreichend Zeit finden. Aber auch während der Fahrzeitsperiode (70 Tage) ist die Möglichkeit einer Nachtruhe geboten, denn die Kähne, welche beispielsweise allein zu Thal fahren, werden von den Streckenlotsen (Hauptern) gesteuert, so dass der Steuermann vom Dienste fast ganz entlastet wird, während die beiden Bootsleute abwechselnd von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang (mittlere Dauer 12.85 Stdn.) bereit sein müssen. Beim bergwärts-schleppen der Kähne ist die Inanspruchnahme der 3 Leute (1 Stm. und 2 Bootsleute) eine gleich geringe. Wir sehen daher, dass dem Personale der Schleppkähne im Allgemeinen auch während der Fahrzeitsperiode Zeit zum Ausruhen gewährleistet ist. Es muss jedoch andererseits hervorgehoben werden, dass mit Rücksicht auf die Abhängigkeit des Schiffsbetriebes von dem Wasserstande, von der Witterung, von den lokalen Fluss- und Verkehrsverhältnissen, von der Geschäfts-Konjunktur etc. etc. es gar nicht nothwendig erscheint, während dieser kurzen Dauer der Fahrzeitperiode eine regelmässige, bestimmt begrenzte Nachtruhe festzustellen. Diese 70 Tage im Jahre müssen ausgenützt werden, will man nicht Gefahr laufen, im Wettkampfe

mit den Eisenbahnen, welche das ganze Jahr hindurch — ohne Rücksicht auf Eis- und Witterungsverhältnisse etc. die Waaren transportiren, zu unterliegen.

Nachdem weiters in allen strompolizeilichen Verordnungen das Fahren von Schiffen zur Nachtzeit nur dann gestattet ist, wenn die Ufer deutlich sichtbar sind, so beschränkt sich der Nachtdienst auf ganz klare d. h. stern- oder mondhele Nächte, so dass von regelmässigen Nachtfahrten in der Fluss-Frachtschiffahrt überhaupt keine Rede sein kann.

Die wenigen Nächte jedoch, die eine Nachtfahrt gefahrlos gestatten, also Ausnahmefahrten im vollsten Sinne des Wortes, sollen und können ansgenützt werden, ohne dieserhalb eine Ueberanstrengung des Personals zur Folge zu haben. Weder die Schiffseigenthümer, noch die Versicherungs-Gesellschaften würden es zugeben, dass bei dunklen Nächten gefahren wird, abgesehen davon, dass auch die strompolizeilichen Vorschriften solche Nachtfahrten verbieten.

Würde man eine bestimmt begrenzte, tägliche Nachtruhe während der in Rede stehenden 70 Tage dauernden Fahrzeitperiode einführen wollen, so dürften die Folgen davon wohl in erster Linie die Frachtschiffer selbst zu fühlen bekommen und zwar in Gestalt eines Mangels an „zu verfrachtenden Waaren.“ Der Schiffer kann dann wahrscheinlich nicht nur während dieser 70 Tage, sondern während der ganzen 365 Tage eines Jahres nach Belieben schlafen!

Ich führe aber auch noch andere Gründe ins Treffen, welche beweisen sollen, dass von einer Ueberanstrengung im Schiffsgewerbe nicht leicht die Rede sein kann.

Zu diesem Zwecke habe ich in der, diesem Berichte beigefügten Tafel eine vergleichende graphische Darstellung der Jahres-Inanspruchnahme eines Fabrikarbeiters und eines Frachtkahnschiffers gebracht.

Für den Fabrikarbeiter ist eine tägliche 12stündige Arbeitszeit (einschl. der Ruhepausen, somit eine wirkliche 10 bis 10 $\frac{1}{2}$ stündige Arbeitszeit) angenommen; dies entspricht einer Jahres-Inanspruchnahme von 3600 Stunden, auf Basis von 300 Arbeitstagen im Jahre. In Fig. 1 der Tafel ist diese Inanspruchnahme durch die leicht schraffierte Fläche *abcd* dargestellt.

Für den Schiffer ist die Inanspruchnahme während der Fahrzeitperiode (70 Tage) durch die dicht schraffierte Fläche *mno p*, jene der Liegezeitperiode (184 Tage) durch die leicht

schaffirte Fläche $o' p q r$ und endlich die nicht schraffierte Fläche $q' r s t$ den 31 in die Liegezeit fallenden Sonntagen entsprechend, dargestellt.

Man ersieht sofort, dass die Inanspruchnahme des Schiffers (den 3 eben erwähnten Flächen entsprechend) nur $900 + 2208 = 3108$ Stunden incl. Ruhepausen gegen $300 \times 12 = 3600$ „ des Fabriksarbeiters, mithin um 492 „ pro Jahr d. i. um $13,7\%$ weniger beträgt.

Dabei ist zu bemerken, dass vom sanitären Standpunkte der Dienst des Schiffers weitaus dem eines Fabriksarbeiters vorzuziehen ist, nachdem derselbe stets in frischer, gesunder Luft beschäftigt ist.

Die Thatsache, dass ein verhältnismässig grosser Theil des Personals der Eingangs angeführten Gesellschaften 20, 25, 30 ja 40 Dienstjahre aufweist, spricht wohl zur Genüge für die gesunde, die physischen Kräfte nicht überanstrengende Beschäftigung der Schiffer.

Ich führe beispielsweise die 1. k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien an, dessen Schiffspersonalstand 4067 Köpfe zählt; von diesen dienen

2315	=	56.9 ⁰ / ₀	bis zu 10 Jahren,
973	=	23.9 ⁰ / ₀	über 10 „
563	=	13.8 ⁰ / ₀	„ 20 „
177	=	4.5 ⁰ / ₀	„ 30 „
39	=	0.9 ⁰ / ₀	„ 40 „

Von Ueberanstrengungen im Dienste kann höchstens hie und da beim Heizerpersonale die Rede sein, aber nicht etwa wegen zu langer Arbeitszeit, sondern vielmehr wegen zu schlechten Brennmaterials, welches zeitweilig zur Verfügung gestellt wurde.

In meiner Eigenschaft als „Schiffahrts - Gewerbe-Inspektor“ hatte ich wiederholt Gelegenheit, derartige Uebelstände festzustellen und deren Abhilfe zu verlangen.

Dass übrigens auch der Dienst der Kesselheizer, — einen richtigen Ablösungsdienst, entsprechendes Brennmaterial, sanitär entsprechende Unterkunft vorausgesetzt —, kein so nachtheiliger ist, wie dies gewöhnlich angenommen wird, beweisen die Alterszulagen für diese Kategorie der Schiffsbemannung. So gelangten beispielsweise im Jahre 1897, bei der 1. k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, bei einem Gesamt-

Heizerstande von 517 Köpfen, an 346 d. h. ca. 67⁰/₁₀₀ Alterszulagen zur Auszahlung; darunter befinden sich 75 Heizer (also 10¹/₂⁰/₁₀₀), welche bereits über 20 Jahre dienen.

Während meiner 12jährigen Thätigkeit habe ich keinen Unfall zu verzeichnen, welcher auf eine Ueberanstrengung des Schiffspersonals im Dienste zurückzuführen wäre. Die Unfälle, deren Zahl, Dank der getroffenen Schutzmassregeln von Jahr zu Jahr abnimmt, sind in ihrer grossen Mehrheit meist als „wahre Betriebsunfälle“ zu bezeichnen, so z. B. zahlreiche Risswunden an den Händen beim Hantiren mit den Drahtseilen, zahlreiche Muskelzerrungen und auch Leistenbrüche in Folge Hebens von grösseren Lasten etc. Ertrinkungs- bezw. Todesfälle sind fast ausnahmslos auf das urwüchsige Verriichten der Nothdurft im schlaftrunkenen Zustande, theilweise auch auf unzulängliche Beleuchtung der Landungsstege zurückzuführen.

Zur Frage der Arbeitszeit im Schiffergewerbe konnte ich bereits im Jahre 1886, also schon 10 Jahre früher als diese Frage in Deutschland auftauchte, Stellung nehmen, nachdem meines Wissens in Oesterreich zuerst das Schiffergewerbe in den Wirkungskreis der Gewerbe-Inspektion einbezogen wurde, obgleich die Dampfschiffahrt nicht den Forderungen der Gewerbe-Ordnung bezüglich Arbeitszeit, Ruhepausen etc. unterlag und auch bis heute nicht unterliegt. Gerade aus diesem Grunde fühle ich mich verpflichtet, an dieser Stelle den verschiedenen Dampfschiffahrts-Unternehmungen, welche in Oesterreich meiner Inspektionsthätigkeit unterliegen, die vollste Anerkennung auszusprechen, nachdem allen meinen Anordnungen und Wünschen, welche auf Schutzmassnahmen im Interesse der Gesundheit und Sicherheit des Lebens des Schiffspersonals Bezug hatten, ohneweiters und oft selbst mit nennenswerthen Geldopfern, zur Ausführung brachten.

Ich kann wohl mit grosser Befriedigung auf meine diesbezüglichen Jahresberichte hinweisen und gestatte mir bei dieser Gelegenheit eine Stelle aus meinem 1886er Jahresbericht, zu zitiren; diese lautet:

„Auf den Schiffen lässt sich die Arbeitszeit nicht so strikte, wie in den Betrieben auf dem Lande, begrenzen; dessenungeachtet kann ich konstatiren, dass auf allen Schiffen, welche die Binnenseen befahren, in den wenigsten Fällen eine effektive Arbeitszeit von 11 Stunden im Tage erreicht wird.

„Anders stellt sich die Sachlage bei der Flussschifffahrt, wo bei Fahrten auf längeren Strecken von einer genauen Feststellung der Arbeitszeit überhaupt nicht die Rede sein kann, da äussere Verhältnisse (d. i. Wind, Nebel, Wasserstand etc. etc.) hierfür massgebend sind. Dafür tritt hier ein wohlverstandenes Interesse der Schonung der physischen Kräfte der Leute die sog. Wache oder der Inspektionsdienst — dem Schichtwechsel im Fabriksbetriebe entsprechend — in Kraft.“

„Die Kesselheizer auf den Dampfern der 1. k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft haben beispielsweise 3 Stdn. Dienst und sind die darauf folgenden 6 Stdn. frei, so dass auf je 24 Stdn neun Arbeitsstunden entfallen.“

„Bei der Deckmannschaft ist die Wache gewöhnlich von 3 zu 3 Stdn. vertheilt, so dass auf je 24 Std 12 Arbeitsstunden kommen. Dieses scheinbare Missverhältniss findet jedoch seine Erklärung in der grossen Verschiedenheit der physischen Inanspruchnahme der betreffenden Arbeiter-Kategorien. Die Deckmannschaft hat während der Fahrt (auf Schleppdampfern) nicht besonders viel zu thun; sie arbeiten überdies in frischer, gesunder Luft, während die Heizer in den meist engen Kesselräumen ihrer Aufgabe obliegen.“

„Eine Feststellung von Ruhepausen für ganz bestimmte Zeiten ist bei der Schifffahrt ebenso wenig thunlich, wie die Begrenzung der Arbeitszeit. Zur Einnahme der Mahlzeiten ergeben sich immer reichlich bemessene Pausen.“

So lautete mein Bericht im Jahre 1886 und auch der heutige stimmt mit demselben vollkommen überein.

Ausser den an anderer Stelle bereits erwähnten Klagen der Heizer wegen Ueberanstrengung, kamen mir während meiner 12jährigen Thätigkeit als „Schiffahrtsgewerbe-Inspektor“ keinerlei Klagen des übrigen Personals der Eilfracht-, Schlepp-, Ketten-, Personendampfer, Ueberfahren etc. zu und nicht einmal auf anonymen Wege, der ja in solchen Fällen mit Vorliebe gewählt wird.

Da ich es ungefähr mit 15,000 Leuten zu thun habe, so dürfte die eben erwähnte Thatsache wohl den Beweis erbringen, dass der Schiffer im Donau-, Elbe- und Weichselgebiete (inclusive der Binnenseen), insoweit diese Ströme österreichisches Gebiet durch-

fließen, wegen Ueberanstrengung im Dienste keinen Anlass zur Klage haben.

Nach dem Vorstehenden gelange ich nun zur Schlussfolgerung, welche ich als Resolution dem III. Verbandstage hiermit unterbreite bzw. zur Annahme empfehle:

„Die gesetzliche Regelung der Nachruhe im Schiffergewerbe ist im Allgemeinen, mit Rücksicht auf den bereits durch die strompolizeilichen Vorschriften geforderten sicheren Betrieb, nicht notwendig.“

Diese Regelung erscheint daher nur auf jenen Schiffen notwendig, auf welchen ein für den Zweck des Schiffes ungenügender Bemannungsstand ist, d. h. ungenügend in dem Sinne, um einen regelmässigen Ablösungsdienst zu ermöglichen.

Dazu bedarf es jedoch keiner neuen Vorschriften, es genügt vielmehr die strenge Durchführung der bereits bestehenden strompolizeilichen Vorschriften. Durch vorstehende Schlussfolgerung finden gleichzeitig die beiden andern Fragen, d. h. ob die Nachruhe wünschenswert, bzw. ob sie durchführbar ist, ihre Erledigung.

Ich muss zum Schlusse noch auf eine weitere Schwierigkeit hinweisen, welche einer allgemeinen Regelung der Nachruhe im Schiffergewerbe entgegensteht, nämlich die Verschiedenartigkeit der einschlägigen Arbeiter-Schutz-Gesetzgebung in den einzelnen Ländern.

Auf internationalen Binnengewässern sind wohl einheitliche strom- bzw. seepolizeiliche Vorschriften erlassen worden, welche jedoch mit der Gewerbegesetzgebung der betreffenden Länder gar nichts zu thun haben.

Würde also beispielsweise Deutschland, — was ich übrigens ganz für ausgeschlossen halte — eine gesetzliche Regelung der Nachruhe für das Schiffergewerbe auf den, einen internationalen Charakter tragenden Flüssen einseitig durchführen, so wären die Schiffseigenthümer deutscher Staatsangehörigkeit entschieden im Nachtheile gegen jene des Auslandes, weil letztere den einschlägigen Anforderungen der deutschen Gewerbe-Ordnung nicht unterliegen.

Es müssten diesbezüglich erst mit Holland, Belgien, Frankreich, Oesterreich-Ungarn und Russland Verhandlungen gepflogen werden, welche aber nach einer langen Reihe von Jahren wahrscheinlich zu einem negativen Ergebniss führen würden.

Fig. 1.

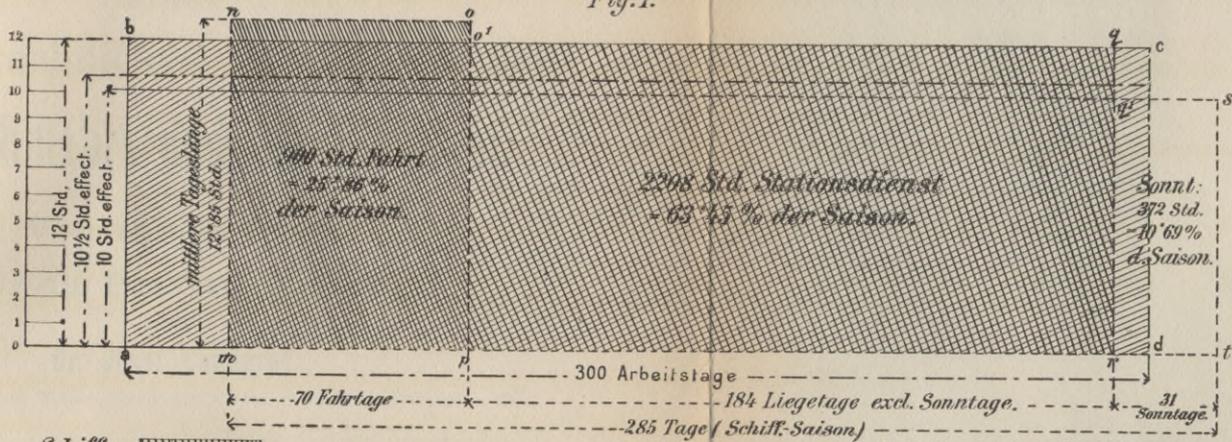
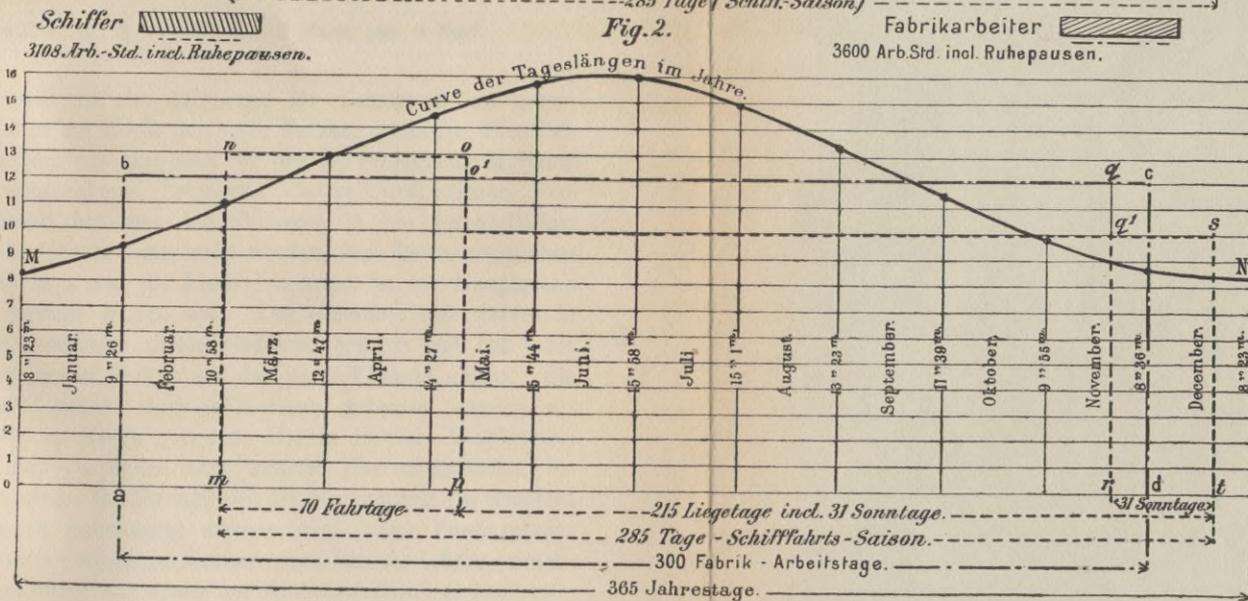


Fig. 2.



Reichsgesetze

betreffend

die privatrechtlichen Verhältnisse der **Binnenschifffahrt und der Flösserei.**

Vom 15. Juni 1895.

Für die Praxis erläutert

von

Dr. Josef Landgraf,

Sekretär des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessen in Frankfurt a. M.

1896. VIII u. 423 S. gr. 8. Preis: Geh. 8 Mark, geb. 9 Mark.

„Bekanntlich wurde auf die Anregung Dr. Landgrafs hin gegen die Mitte der 80er Jahre am Rhein der erste Versuch gemacht, öffentlich zum Ausdruck zu bringen, wie man sich für den hervorragendsten Strom Deutschlands eine Gesetzgebung, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flösserei, in den geschäftlichen Kreisen denke. Es darf heute festgestellt werden, dass die thatsächlichen Verhältnisse dieses Stromes und die Ideen Landgrafs in der Hauptsache der Neuregelung zu Grunde gelegt sind. Der Genannte war darum in erster Linie zur Commentirung dieses Gesetzes berufen und hat seine Aufgabe in dem vorliegenden Werke auf das vortrefflichste gelöst. Ein solcher Commentar wird um so mehr willkommen geheissen werden, als das am 1. Januar 1896 in Kraft getretene Gesetz in viele Verhältnisse eingreift und neben den Vortheilen auch manche Härten darbietet, bezüglich deren die praktische Berührung oder Nichtberührung des Gesetzes eventuelle Abänderungen nothwendig machen wird. Der Landgrafsche Commentar wird in allen denjenigen Kreisen gute Dienste leisten, welche in irgend welcher Beziehung zur deutschen Binnenschifffahrt stehen.“

Dr. W. Beumer.

„Bei aller Gründlichkeit ist die Darstellung eine allgemein verständliche, und verbindet das Werk die Vorzüge eines wissenschaftlichen Commentars mit den Vortheilen einer auch für Nichtjuristen bestimmten Bearbeitung. Wir glauben unserem Leserkreise schuldig zu sein, ihn auf das vorliegende, in höchstem Maasse brauchbare Buch besonders aufmerksam zu machen.“

G. Hack (Fürth).

Zeitschrift
für
Binnenschiffahrt.

Herausgegeben
vom
**Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss-
und Kanalschiffahrt.**

Verbands-Zeitschrift
für den
**Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband
für Binnenschiffahrt.**

Schriftleitung: Major z. D. **Hilken-Berlin.**

Jährlich 24 Hefte. Abonnementspreis: 12 Mark.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“, das **Organ des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt** und des **Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt**, ist im Jahre 1894 an die Stelle der den Mitgliedern des Central-Vereins seit vielen Jahren regelmässig zugestellten „Mittheilungen“ getreten.

Sowohl durch die Grösse des Interessentenkreises, den der Verein und noch mehr der Verband umfasst, als auch durch die hervorragende wirtschaftliche und politische Stellung, die von einer grossen Anzahl der Mitglieder eingenommen wird, erlangte die Zeitschrift bald eine Bedeutung, welche ihr die dauernde Beachtung aller Behörden und der sonst auf den in Frage kommenden Gebieten maassgebenden Faktoren gesichert hat.

Die Zeitschrift bringt ausführliche Berichte über die Sitzungen der Hauptvereine und ihrer Zweigvereine, statistische Uebersichten und eingehende Besprechungen der einschlägigen Literatur; sie bietet ausserdem werthvolle volkswirtschaftliche, verkehrspolitische und technische Aufsätze, und ist jetzt in jeder Beziehung führendes Organ im Binnenschiffahrts-Wesen Mitteleuropas.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351916

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315766

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351757

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351917

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315767

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299320

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351918

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315768

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351919

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315769

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351920

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315770

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351921

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315771

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351922

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315772

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351923

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315773

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351924

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315774