



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Siewert, Franz: Kranken- und Unfallversicherung in der Seeschiffahrt.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

produktiv sein würde, daß der eingehende Erbpachtkanon reichlichen Ersatz für die aufgewandten Kapitalien brächte, können nur Versuche ergeben. Diese Frage hier entscheiden zu wollen, würde vermessen sein. Aber der Gewinn, welcher aus einer erfolgreichen Besiedelung und Germanisirung der von polnischer Bevölkerung bewohnten Landteile für die Kräftigung Preußens und des Reiches im Innern und nach außen erwachsen würde, ist kaum hoch genug zu schätzen.



Kranken- und Unfallversicherung in der Seeschifffahrt.

Von Franz Siewert.



sgleich die Arbeitsleistungen des Seemannes ihrer Natur nach und nach den Bedingungen, unter welchen sie geleistet werden, sich durch nichts von denen eines andern Lohnarbeiters unterscheiden, die Schiffsleute demnach gerade so „Leibesarbeiter“ sind wie alle andern gewerblichen Arbeiter, so hat doch diese Arbeiterklasse bisher eine sehr passive Stellung zu der großen Arbeiterfrage eingenommen, und die Schlagwörter, welche in die öffentliche Diskussion über diese Frage geworfen werden, „Versicherung gegen Arbeitslosigkeit,“ „Recht auf Arbeit,“ „Organisation der Arbeit“ haben bisher auf sie keine passende Anwendung finden können. Diese begünstigte Stellung haben die Seeleute bisher nicht bloß in Deutschland eingenommen; auch in England, dem klassischen Vorbilde der Arbeiterkämpfe, und in allen andern Staaten, wo dieselben zum Brennpunkte der sozialen Bewegung geworden sind, ist der Stand der Seeleute aus dieser vorteilhaften Ausnahmestellung innerhalb der arbeitenden Bevölkerung nicht herausgetreten. Die Erklärung dafür liegt sehr nahe. Die Seeleute aller Nationen sind, und waren dies früher noch in höherm Grade als heute, in ihrer materiellen Lage ungleich begünstigter als die andern Lohnarbeiter, indem der höhere Gebrauchswert ihrer Arbeit, also der höhere Lohn, und ein nie in Frage gestelltes befriedigendes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage auf ihrem Arbeitsmarkte über eine wesentlich bessere wirtschaftliche Lage entschieden, als solche von den Lohnarbeitern der Gewerbe zu Lande erreicht werden konnte.

So richtig es nun auch ist, daß sich diese günstigen Verhältnisse der Seeleute in den meisten Handelsmarinen auch bis jetzt noch erhalten haben, so zeigt es sich doch, daß in der deutschen Marine dieselben je länger je mehr zu einer ungünstigen Veränderung hinneigen. Der bei uns sich außerordentlich schnell vollziehende Übergang der Segelschifffahrt zur Dampfschifffahrt hat zugleich mit

seiner nicht ausgebliebenen Überproduktion an Dampferraum in erster Linie auf die Lage der Seeleute sehr ungünstig eingewirkt, insofern dieser Übergang zunächst die Veranlassung geworden ist, daß ein Teil der erfahrensten und besten, noch ausschließlich der alten Schule der Segelschifffahrt angehörigen Seeleute aus unüberwindlicher Abneigung gegen den Dampftrieb in andre Marinen, besonders zahlreich in die Marine Nordamerikas übergetreten sind, welches selbst weniger eine seefahrende Bevölkerung besitzt, als auf die Heranziehung fremder Seeleute angewiesen ist, und welches noch eine Schifffahrt mit ausschließlicher Segelanwendung auf zahlreichen Linien betreibt. Sodann sind Nachteile dadurch entstanden, daß an der Ostseeküste der hier besonders vorherrschenden Segelschifffahrt durch die Konkurrenz der Dampfschiffahrtsgesellschaften und Rhedereien von Hamburg und Bremen einerseits und Kiel und Stettin andererseits starker Abbruch gethan worden ist, der stellenweise zu einem vollständigen Stillstande geführt hat. Besonders dadurch, daß namentlich in den kleineren Hafenstädten der holsteinischen, pommerischen, mecklenburgischen und preussischen Küste die Rhederei fast traditionell in den Händen der Kapitäne der Schiffe als ihrer Besitzer liegt und diese teils aus Mangel an Verständnis für die wirtschaftliche Tragweite neuer Verkehrseinrichtungen, teils auch aus Vermögenslosigkeit ihr Transportgewerbe dem Dampftriebe nicht dienstbar zu machen gewußt haben, hat die Kalamität der Segelschifffahrt in den Ostseehäfen die gegenwärtige Höhe erreicht. Wo hingegen an der Ostseeküste der Schifffahrtsbetrieb kaufmännischen Rhedereien angehört, wie namentlich in Kiel, Flensburg und Stettin, da hat sich mit Hilfe des kaufmännischen Kapitals auch hier dieser Übergang einigermaßen überwinden lassen.

Es liegt außerhalb des Rahmens dieser Darlegung, des näheren nachzuweisen, wie auf Grund dieser veränderten Verhältnisse im technischen Betriebe unsrer Seeschifffahrt die wirtschaftliche Lage unsrer Schiffsmannschaften nicht mehr die frühere lohnende und vorteilhafte geblieben ist. Die beiden Umstände, daß infolge der zunehmenden Dampfschifffahrt ein großer Teil der deutschen Segelflotte zur Unthätigkeit gezwungen wird und daß der Dampfschiffahrtsbetrieb den deutschen Seeleuten alten Schlages unter heimatischer Flagge den Spielraum ihrer altgewohnten Thätigkeit beeinträchtigt, sind zwei thatsächliche Voraussetzungen dafür geworden, daß sich gewisse wirtschaftliche Notstände in der Lage unsrer Seemannschaften bemerkbar gemacht haben, deren Beseitigung oder deren Milderung wenigstens schlechterdings unabweisbar zu werden scheint. Die Frage der Sicherstellung unsrer Seeleute gegen die wirtschaftlichen Nachteile der Gefahren ihres Berufslebens, welche schon seit längerer Zeit die deutschen Schifffahrtskreise beschäftigt hat, hat man mit Rücksicht hierauf aus ihren bisherigen theoretischen Erörterungen jetzt dem Stadium der praktischen Ausführung näher geführt, und zwar gehen die Bemühungen darum von dem Deutschen Nautischen Vereine aus, einer Körperschaft, welche, da sie die nautischen

Spezialvereine aller Hafenstädte der Nord- und Ostseeküste umfaßt und Rheder und Seemannschaften — also Arbeitgeber und Arbeiter — gleichmäßig in sich vereinigt, als das berufenste Organ der Privatinteressen der deutschen Seeschifffahrt gelten darf. Die Arbeitsunfähigkeit des Seemannes, wie solche durch Unfall, Krankheit oder Tod herbeigeführt wird, ist von dieser Körperschaft als Ausgangspunkt für Maßnahmen zur Förderung der Interessen der Angehörigen des Schiffahrtsbetriebes ins Auge gefaßt worden, indem nach früheren Anregungen des letzten Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins (Gibson in Danzig) von seinem jetzigen Vorsitzenden, Konsul Sartori in Kiel, nach dem Vorbilde der Gesetzgebung vom 6. Juli 1884 betreffend die Unfallversicherung der Gewerbetreibenden in Verbindung mit dem Gesetze über die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juli 1883 die staatliche Organisation einer Unfall- und Krankenversicherung für Seeleute angeregt worden ist. Unseres Erachtens kann die nautische Arbeiterversicherung einen aussichtsvollen Schritt auf dem Wege zur Besserung der wirtschaftlichen Lage der deutschen Seemannschaften bedeuten, weil einerseits die Gefahren, welche der Sicherheit der wirtschaftlichen Existenz des Seemannes und seiner Familie infolge der Eigentümlichkeit seiner Arbeitsleistungen aus erlittenen Unfällen erwachsen, schwerlich von einem andern Gewerbe übertroffen werden, andererseits auch kein andres Gewerbe eine so regelmäßig und verhältnismäßig große Zahl von Arbeitsinvaliden als Opfer einer unausgesetzten aufreibenden Lebensstätigkeit liefert, wie gerade die den verderblichsten Einflüssen eines häufigen Klimawechsels ausgesetzte Seeschifffahrt; sodann auch, weil trotz alledem unsere Seeschifffahrt wohl die am wenigsten entwickelte Wohlthätigkeitsorganisation zum Besten ihrer notleidenden Angehörigen besitzt.

Bisher haben die Seemannsordnung und das Handelsgesetzbuch neben der Thätigkeit der privaten Seemannskassen die Fürsorge in Fällen von Erkrankungen und Verletzungen in der Seeschifffahrt geordnet. Beide Gesetzgebungen haben keine Trennung dieser Materien gekannt, und in dem Entwurfe des Nautischen Vereins für die Kranken- und Unfallversicherung ist diese übereinstimmende Behandlung auch als Grundlage für die staatliche Gesetzgebung einer nautischen Kranken- und Unfallversicherung beibehalten worden. Wir möchten einstweilen dahingestellt sein lassen, wie weit eine Vereinigung der Kranken- und Unfallversicherung für Seeleute in dieser Übereinstimmung mit den bestehenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches und der Seemannsordnung zweckmäßig sein kann. Vom nautischen Verein selbst wird die im In- und Auslande für eine längere Zeitdauer vorzunehmende statistische Erhebung über die Erkrankungs- und Unglücksfälle unter den Angehörigen der deutschen Handelsmarine als eine notwendige Voraussetzung für jedes abschließende Urteil über die zweckmäßigste Organisation der nautischen Arbeiterversicherung anerkannt, und es ist nicht ausgeschlossen, daß die Resultate dieser Statistik, wie über manchen andern so auch über diesen Punkt der vom Nautischen Verein erstrebten Organisation der Kranken- und

Unfallversicherung noch Änderungen herbeiführen. In den Gewerben zu Lande wird bekanntlich eine verschiedene Behandlung der Unfallversicherung und Krankenversicherung der Arbeiter anerkannt, indem man bei den Gefahren, welche die wirtschaftliche Existenz der Arbeiter bedrohen, einen Unterschied hinsichtlich ihrer Dauer macht. Die Gefahr nämlich, bei der Arbeit durch einen Unfall betroffen zu werden, dauert ihrer Natur nach nur so lange wie die Beschäftigung, aus welcher der Arbeiter die Mittel zur Prämienzahlung hernimmt. Die Gefahr dagegen, daß der Arbeiter durch Krankheit, Alter oder Tod arbeitsunfähig wird, droht ihm und seiner Familie, so lange er lebt, gleichviel ob er beschäftigt oder arbeitslos ist. Daraus ergibt sich eine wesentlich verschiedene Auffassung der Hilfsbedürftigkeit der durch Unfall oder Krankheit betroffenen.

In seinen Grundzügen wird der mit großer Sachkenntnis und entschiedenem Wohlwollen für seine Zwecke ausgearbeitete Entwurf die Bestätigung vieler seiner Voraussetzungen durch die Ergebnisse der von der Reichsregierung noch zu fordernden Statistik erhalten, und die Hoffnung des Vorsitzenden, daß sein Entwurf mit diesen statistischen Erhebungen gemeinsam „ein für die Zwecke der Gesetzgebung brauchbares Material und die zahlreichen gewichtigen Momente, die hierbei Berücksichtigung erheischen, klären helfen werde,“ darf gewiß als eine höchst berechnete erscheinen. Indem wir uns vorbehalten, auf die Materie vor ihrer gesetzgeberischen Behandlung noch einmal zurückzukommen, wollen wir im nachstehenden einige Gesichtspunkte skizzieren, welche dem Nautischen Verein für seinen Entwurf maßgebend gewesen sind.

Was zunächst den Umfang der Versicherung betrifft, so wird empfohlen, der Anwendung des Gesetzes die Größe der registrierten Schiffe deutscher Nationalität — von 50 Kubikmeter aufwärts — zu grunde zu legen.

Hinsichtlich der Zusammensetzung der Besatzungen der Schiffe entsteht die Frage, ob das Gesetz nur den Mannschaften deutscher Nationalität zu gute kommen soll, oder ob auch auf deutschen Schiffen dienende fremde Mannschaften einzuschließen wären, und ob zwangsweise oder freiwillig. Es muß einerseits berücksichtigt werden, daß sofern Ausländer bedingungslos ausgeschlossen werden, dies namentlich in den Grenzküstengebieten zu mancherlei Bedenken Veranlassung bieten wird, und daß für ausländische Mannschaften alsdann der Schutz des § 48 der Seemannsordnung und des Artikels 523 des Handelsgesetzbuches Giltigkeit behalten würde; daß andererseits im Falle der unbeschränkten Zulassung von Ausländern, sich eine große Schwierigkeit in der Handhabung des Gesetzes bei Schiffen erwarten läßt, die in überseeischen Gewässern fast ausschließlich mit Mannschaften fremder Nationalität, Chinesen, Malayen, Negern *z.*, fahren. Wahrscheinlich werden die Widersprüche damit gelöst werden, daß die auf deutschen Schiffen ziemlich zahlreich fahrenden Ausländer auf Antrag der Rheder — unter vom Reichsversicherungsamte näher festzusetzenden Bedingungen — der Vorteile der zum Gesetz gewordenen Versicherung teilhaftig werden können.

Bei Ermittlung des Jahresverdienstes der Mannschaften (dessen Höhe entsprechend die Höhe der Beiträge normirt werden soll) müßte beim Abzug der Prämie vom Lohne die auf den Schiffen gewährte Beköstigung und Wohnung, Wäsche u. s. w. ohne Bedenken mit in Rechnung gezogen werden, weil diese Lieferungen Naturallohnleistungen sind, die von den Erträgen der Arbeitsleistungen bezahlt werden sollen. Im übrigen würde es uns passend erscheinen, daß die Ermittlung der in jedem Hafen verschiedenen Jahreslöhne nur auf Grund einheitlich in Anschlag zu bringender Sätze innerhalb des ganzen Gebietes unsrer Seeküsten vorgenommen werde.

Für den Kernpunkt der Versicherung — die gegenständliche Versicherungsmaterie — schlägt der Entwurf des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins wörtlich nachstehende Fassung vor:

A.

Jeder Schiffsmann, der nach Antritt seines Dienstes erkrankt, verwundet oder beschädigt wird, hat Anspruch auf Verpflegung bis zu seiner Wiederherstellung.

Die Verpflegung erfolgt, den Umständen entsprechend, entweder auf dem Schiffe oder auf dem Lande, in der Fremde oder im Heimathafen.

Geschieht die Verpflegung auf dem Schiffe selbst, so bestreitet der Schiffseigentümer, d. h. entweder der Rheder oder, falls [ein] solcher nicht vorhanden ist, der Schiffer, auf eigne Rechnung die Kosten, ohne daß ihm ein Anspruch auf Ersatz zusteht.

Geschieht die Verpflegung an einem fremden Orte, so trägt der Schiffseigentümer zunächst die erwachsenden Kosten; seine nachweislich in [?] dieser Veranlassung gemachten Auslagen werden sodann oder aus der allgemeinen Versicherungskasse für deutsche Seeleute vergütet.

Als zu ersetzende Kosten sind auch die Auslagen für die Beförderung der als krank oder verwundet in fremden Hafenplätzen zurückgelassenen Mannschaften nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, anzusehen.

B.

Im Heimathafen bei Verpflegung auf dem Lande ist [sind?] als Krankenvergütung zu gewähren:

1. vom Beginn der Krankheit oder Verletzung bez. wenn das Schiff von auswärts hierher zurückkehrt, vom Tage der Ankunft an gerechnet, freie ärztliche Behandlung, Arznei, Bruchbänder und ähnliche Heilmittel;
2. im Falle der Erwerbsunfähigkeit, vom dritten Tage nach dem Tage der Erkrankung, oder, wenn das Schiff erst später hier eingetroffen, vom Tage der Ankunft, für jeden Arbeitstag ein Krankengeld in der Höhe des ermittelten Tagesverdienstes (oder eines fixirten Satzes).

Das Krankengeld ist wöchentlich postnumerando zu zahlen und endet spätestens mit dem Ablauf der dreizehnten Woche.

An Stelle der eben vorgeschriebenen Leistungen kann bis zum beendigten Heilverfahren freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhause gewährt werden und zwar:

1. für Kranke oder Berunglückte, welche verheiratet sind oder bei einem Mitgliede ihrer Familie wohnen, mit ihrer Zustimmung oder unabhängig von

derselben, wenn die Art der Krankheit oder Verletzung Anforderungen an die Behandlung oder Verpflegung stellt, denen in der Familie nicht genügt werden kann;

2. für sonstige Kranke oder Verunglückte in allen Fällen.

Für die Zeit der Verpflegung in dem Krankenhause steht den Angehörigen eine Rente (s. u.) insoweit zu, als sie auf dieselbe im Falle des Todes des Erkrankten oder Verletzten einen Anspruch haben würden.

C.

Dauert die Erwerbsunfähigkeit länger als dreizehn Wochen, so tritt von nun an eine Rente [ein].

Die Rente ist entweder nach dem für den Grad des Betroffenen festgesetzten Satze zu berechnen oder unter Zugrundelegung desjenigen Arbeitsverdienstes zu bemessen, den der Erkrankte oder Verletzte während der letzten sechs Monate seines Dienstes als Heuer durchschnittlich für den Monat, sowie unter Berücksichtigung des für Beföstigung zc. zu berechnenden Zuschlages bezogen hat, wobei der 2000 Mark jährlich übersteigende Betrag nur mit einem Drittel zum Anfaß gelangt. War der Betreffende in seiner Stellung nicht sechs Monate von dem Tage der Erkrankung bez. der Verwundung an gerechnet, so ist die zuletzt bezogene Monatsheuer mit sechs zu multiplizieren.

Die Rente beträgt:

- a) im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben $66\frac{2}{3}$ Prozent des Arbeitsverdienstes;
- b) im Falle teilweiser Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben einen Bruchteil der Rente unter a, welche nach dem Maße der verbliebenen Erwerbsfähigkeit zu bemessen ist.

D.

Im Falle des Ablebens eines Schiffmannes in nachweislicher Folge von Erkrankung während der Dauer des Arbeitsverhältnisses oder als Folge von Verletzung ist außerdem zu leisten:

1. als Ersatz der Begräbniskosten — sofern das Ableben in der Heimat stattgefunden hat — ein einmaliger Monatsverdienst, jedoch mindestens dreißig Mark;
2. der volle Ersatz der vom Rheder bez. Schiffer bestrittenen Bestattungskosten — sofern das Ableben an einem fremden Orte stattgefunden hat;
3. eine den Hinterbliebenen des Verstorbenen vom Todestage an zu gewährende Rente.

Diese Rente beträgt:

- a für die Witwe des Verstorbenen bis zu deren Tode oder Wiederverheiratung 20 Prozent, für jedes hinterbliebene vaterlose Kind bis zu dessen zurückgelegtem fünfzehnten Lebensjahre 15 Prozent und, wenn das Kind auch mutterlos ist oder wird, 20 Prozent des jährlichen Arbeitsverdienstes.

Die Renten der Wittve und der Kinder dürfen zusammen 60 Prozent des Arbeitsverdienstes nicht übersteigen; ergiebt sich ein höherer Betrag, so werden die einzelnen Renten im gleichen Verhältnis gekürzt.

Im Falle der Wiederverheiratung erhält die Witwe den dreifachen Betrag ihrer Jahresrente als Abfindung.

Der Anspruch der Witwe ist ausgeschlossen, wenn die Ehe erst nach dem Anfall geschlossen worden ist.

- b) Für Ascendenten des Verstorbenen, wenn dieser ihr einziger Ernährer war, für die Zeit bis zu ihrem Tode oder bis zum Wegfall der Bedürftigkeit 20 Prozent des Arbeitsverdienstes.

Wenn mehrere der unter b genannten Berechtigten vorhanden sind, so wird die Rente den Eltern vor den Großeltern gewährt.

Wenn die unter b bezeichneten mit den unter a bezeichneten konkurrieren, so haben die ersteren einen Anspruch nur, soweit für die letzteren der Höchstbetrag der Rente nicht in Anspruch genommen wird.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten zugleich für die Mannschaft eines nach den Artikeln 866 und 867 des H.-G.-B. als verschollen anzusehenden Schiffes. Die Rente an die Hinterbliebenen beginnt hier mit dem Tage zu laufen, von welchem an, den gesetzlichen Bestimmungen zufolge, die Verschollenheit eines Schiffes erklärt worden ist.

Von ganz besondrer Wichtigkeit erscheint uns angesichts der häufigen Katastrophen auf See und des unbekannteren Unterganges von Schiffen, daß man die vorstehenden Bestimmungen auch auf die Besatzungen aller derjenigen Seefahrzeuge auszudehnen wünscht, welche nach den Artikeln 866 und 867 des Handelsgesetzbuches als verschollen betrachtet werden.

Bei Bemessung der Beitragsleistungen (Prämien) will man von einer Diskussion dieser Prämien noch so lange absehen, bis ein greifbarer Anhalt für die Leistungen der Versicherung durch die erwähnte und zu schaffende Statistik gewonnen sein wird. Von Wichtigkeit ist der Standpunkt, daß man in den nautischen Vereinen jetzt schon dafür eingetreten ist, neben den Rhedern auch die Mannschaften zur Zahlung der Beitragsleistungen (mit 1 bis 3 Pfennigen pro Mark der Steuer) mit heranzuziehen. Es ist dies ein Standpunkt, der sich leicht erklären läßt aus dem Wunsche, daß die dem Unternehmen angehörenden finanziellen Lasten, namentlich mit Rücksicht auf den gegenwärtig nicht sehr florirenden Schiffahrtsbetrieb nicht allein von den Rhedern getragen werden sollen, der aber unserm Erachtens nicht in dem Maße, wie die Sicherstellung des Arbeiters gegen die aus Unfall, Krankheit und Tod entstehenden Gefahren, als ein menschenwürdiges Bedürfnis anerkannt wird, mit den Bemühungen zur Befriedigung dieses Bedürfnisses vereinbar ist. Ob es an und für sich auch einerlei wäre, ob der Schiffsmann oder der Rheder, oder beide gemeinsam die Beitragsleistungen zahlen, in allen drei Fällen entspräche es der idealen Auffassung der Versicherung, wenn die Beiträge durch den Ertrag der Arbeitsleistungen des versicherten Seemannes gedeckt und auf den Preis dieser Arbeitsleistungen zur Bezahlung durch die Konsumenten der letzteren übertragen würden, sodaß eine Frage, ob der Seemann den Teil dieses Ertrages, welchen er zu seiner Versicherung gegen die Folgen der Gefahren von Unfällen, Krankheit, Tod verwenden muß, erst als Lohn in die Hände bekommt und ihn selbst einahlt, oder ob der Rheder diesen Teil für ihn sofort abführt, hiernach also an

und für sich eine lediglich untergeordnete oder nur formelle Frage sein müßte. Wir glauben aber nicht, daß man in den Schifffahrtskreisen auf Seiten der Arbeitgeber der Frage nur diese formelle Bedeutung beimißt. Oder beabsichtigt man, die Steuern der Seeleute um denjenigen Betrag zu erhöhen, welchen sie als Versicherungsprämie aus ihrem Einkommen zahlen sollen?

Die Eventualität eintretender Arbeitslosigkeit übergehen die nautischen Vereine in ihren Vorschlägen für die nautische Arbeiterversicherung, und soweit wir die Lage übersehen können, liegt zu ihrer Berücksichtigung auch keine Veranlassung vor. Man bemüht sich jetzt zwar, in der Arbeiterfrage das „Recht auf Arbeit“ dadurch in die Grenzen des Möglichen und Denkbaren einzuführen, daß man die Unfall-, Kranken-, Alters- u. s. w. Versicherung einer Versicherung gegen Arbeitslosigkeit unterordnen zu müssen glaubt. Weil Gefahren von Krankheit, Alter und Tod den Arbeiter und seine Familie nicht nur während der Dauer seiner Beschäftigung, sondern Zeit seines Lebens bedrohen, und weil die zur Versicherung für den Fall ihres Eintrittes nötigen Prämienzahlungen, wenn sie zur wirklichen Sicherheit des Versicherten führen sollen, auch während der Arbeitslosigkeit des Arbeiters geleistet werden müssen, die Mittel hierzu aber nur aus den Leistungen einer Versicherung gegen solche Arbeitslosigkeit gewonnen werden könnten, so hätte, sagt man, nach Durchführung eines derartigen „Rechts auf Arbeit,“ verbunden mit einer Versicherung gegen Arbeitslosigkeit die Kranken- und Unfallversicherung vor der Hand in ihrer jetzigen Gestalt ganz unterbleiben können. Nach diesem Gesichtspunkte die nautische Arbeiterversicherung zu prüfen, erscheint uns überflüssig. Haben wir auch im Eingange dargelegt, daß die Lage unsrer Seeschifffahrt keine sehr befriedigende ist, so dürfte sie doch nicht mit einer Notlage identifiziert werden, die zu einem umfassenden Arbeitsmangel ihrer Angehörigen und damit zu einer Illusion für die Unterhaltung der Unfall- und Krankenversicherung führen könnte, umsoweniger als man berechtigt ist, anzunehmen, daß die augenblicklich sehr großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten im Schifffahrtsbetriebe auch nur vorübergehender Art sind.

Aus diesen flüchtigen Andeutungen (die äußere Organisation der nautischen Arbeiterversicherung interessiert uns zur vorläufigen Beurteilung ihrer inneren Bedeutung nicht) läßt sich erkennen, daß es sich um ein Unternehmen handelt, welches, von vielem Wohlwollen getragen, dem Besten eines Standes dienen soll, von dem sich trotz der Überfülle der Gefahren seines Berufslebens und bei allem „Schutz der nationalen Arbeit“ das öffentliche Interesse bisher doch sehr ferngehalten hat, ein Unternehmen, welches vollen Anspruch auf Beachtung verdient, in dem Maße, wie gesunde Zustände im Schifffahrtsbetriebe von wunderthätiger Wirkung auf die wirtschaftliche Wohlfahrt jeder seefahrenden Nation erkannt werden. Der außerordentlich schnelle Aufschwung des deutschen Seeverkehrs hat es mit sich gebracht, daß bei ihm mancherlei Unzuträglichkeiten entstanden sind, die, wie wir gesehen haben, ungünstig auch auf die wirtschaftliche

Lage unsrer Seeleute eingewirkt haben. Aber wie Deutschland sich bestreht zeigt, seine Seehandelsstellung zu konsolidiren, in dem Grade muß es auch bemüht sein, dem Stande, der ihm diese Stellung trägt, seine Fürsorge und seinen Schutz zu gewähren.



Peter der Große in neuer Beleuchtung.



gegenüber den Zuständen und Ereignissen im heutigen Rußland haben wir besondern Anlaß, auf die Geschichte zurückzugehen, da sie uns allein zum rechten Verständnis derselben verhelfen kann. Rußlands Stellung in Europa ist seit der Wiederaufrichtung des deutschen Reiches eine wesentlich andre geworden, sein Einfluß seit dem Frankfurter Frieden stetig zurückgegangen, und zu gleicher Zeit ist die Kraft des Zarentums durch revolutionäre Bewegungen geschwächt worden. Beides aber hat das letztere bewogen, sich möglichst vom Auslande im Westen abzuwenden und sich mehr den innern, den nationalen Interessen zu widmen. Diese Abkehr von Europa ist in Rußland als Rückkehr von der Politik Peters des Großen, als Abschluß einer Periode der Verirrung bezeichnet worden, in welcher Rußland nach fremden Ideen, mit fremden Mitteln und zu fremden Zwecken regiert worden sei, und welche jetzt ihre verhängnisvollen Folgen offenbare, weshalb die Zaren aufhören müßten, zu europäisiren, und die Pflicht hätten, zu der alt-russischen Natur und Kultur mit ihren Tugenden und ihrem Glücke zurückzugreifen, sie neu zu beleben, zu pflegen und zu befestigen. Dem gegenüber war es dankenswert, daß ein Geschichtsforscher daran ging, zu untersuchen, ob die Entwicklung Rußlands in den letzten anderthalb hundert Jahren wirklich Irrwege gegangen sei, und ob der Weg abseits vom europäischen Wesen, den man demselben jetzt anrät, wirklich zu eignen russischen Kulturzielen führe. Dies ist in der Schrift *Wie Rußland europäisch* wurde von E. v. d. Brüggen (Leipzig, Weit u. Comp., 1885) geschehen, die wir wegen der gründlichen Sachkunde und der außerordentlichen Klarheit, mit welcher der Verfasser seinen Gegenstand behandelt, eindringlichst empfehlen. Wir Deutsche haben jene von Peter dem Großen eingeleitete Periode bisher vielfach einseitig beurteilt, theils aus Unkenntnis, theils von dem Bestreben der Russen getäuscht, ihren heimischen Dingen das Ansehen europäischer Art und Gestalt zu geben, und so lobten wir, überzeugt von der Trefflichkeit und Unfehlbarkeit europäischer Bildungsmittel, Peter und seine Nachfolger als die Begründer dieser Kultur, ohne viel zu fragen, wie tief sie