



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

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

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

Alters- und Invalidenversicherung der Handwerker. Der vierte deutsche Handwerks- und Gewerbe-Kammertag, der vom 10. bis 12. September in München abgehalten werden wird, wird sich mit dem Antrage zu beschäftigen haben, bei der Reichsregierung und dem Reichstage dahin vorstellig zu werden, „daß für die selbständigen Handwerker die obligatorische Alters- und Invalidenversicherung unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Alters- und Invaliditätsversicherungsgesetzes eingeführt wird.“ Zur Zeit besteht ein Recht zur freiwilligen Beteiligung an der Reichsalters- und Invalidenversicherung für selbständige Handwerker, die regelmäßig nicht mehr als zwei versicherungspflichtige Arbeiter beschäftigen und nicht mehr als 3000 Mark Jahreseinkommen haben. Die Freunde der Zwangsversicherung verlangen dagegen, soweit die Fachpresse darüber berichtet hat, neben der Versicherungspflicht aller Handwerker mit einem Einkommen bis zu 2000 Mark die Ausdehnung dieser Pflicht auf zwei weitere Einkommenklassen: von 2001 bis 3000 und von 3001 bis 4000 Mark. Wie die bisherige freiwillige Versicherung der selbständigen Handwerker soll auch die vorgeschlagene obligatorische des für die Arbeiterversicherung gewährten Reichszuschusses teilhaftig werden. Über den Betrag, um den sich dieser Zuschuß infolge der Handwerkerversicherung erhöhen würde, sind vorläufig nicht einmal Vermutungen möglich. Professor Georg Adler verlangt für die von ihm vorgeschlagene Handwerkerversicherung einen jährlichen Zuschuß von 15 bis 20 Millionen Mark, die, wie er meint, spielend durch Verschärfung der Erbschaftssteuer aufgebracht werden könnten. — Es scheint so, als ob die große Mehrzahl der Handwerkskammern mit dem Antrage durchaus einverstanden wäre, ja sehr eifrig dafür eintreten wolle, weil sie durch eine so großartige sozialpolitische Neugründung die ziemlich skeptisch gesinnte Masse ihrer Mandanten, d. h. der Handwerker in Stadt und Land, endlich von dem praktischen Nutzen, ja der Existenzberechtigung der neuen Handwerksorganisation überzeugen möchte. Nach den Zeitungen sollen die Antragsteller auch im Reichsamte des Innern jetzt Bereitwilligkeit gefunden haben, auf die Zwangsversicherung der Handwerker von mehr als 3000 Mark Einkommen hinaus einzugehen, während noch vor kurzem, wie Adler bedauernd mitteilt, dieses Amt die Zwangsfreunde mit dem Hinweis auf das Recht der freiwilligen Versicherung bis 3000 Mark abgefertigt haben soll. Der Handwerkskammertag wird darüber wohl sichrere Auskunft bringen.

Jedenfalls muß man wünschen, daß sich der Handwerkskammertag bei seinen Beschlüssen und die Regierung bei ihren Erklärungen der ungeheuren prinzipiellen und praktischen Bedeutung bewußt bleiben, die dem vorläufig mit sehr großem doktrinärem Schaffensdrang und Selbstvertrauen formulierten Projekt beigelegt werden muß. Es ist deshalb ganz besonders dankenswert, daß die Dresdner Handwerkskammer in einem Separatvotum auf die schweren Bedenken, die dem Projekt im Interesse der Handwerker selbst entgegenstehen, aufmerksam gemacht hat. Prinzipiell hat der Handwerker- und der ganze sogenannte gewerbliche Mittelstand denn doch ein großes Interesse daran, daß er mit einem andern sozialpolitischen Maß vom Staat gemessen wird als die unselbständigen Arbeiter. Und praktisch ist zu bedenken, daß das, was den Handwerkern recht ist, den Kaufleuten und Landwirten billig ist. Ob man vor hat, auch diese Unternehmer mit einem jährlichen Einkommen bis zu 4000 Mark zwangsweise und mit Reichszuschuß zu versichern, wissen wir nicht. Aber wenn man das tut, so wird man niemand einen größern Gefallen tun, als dem extremen, konsequenten Sozialismus der Sozialdemokratie.

Der Arbeitsmarkt im Monat Juli 1903. Nach dem vom Kaiserlichen Statistischen Amt herausgegebenen „Reichs-Arbeitsblatt“ (Heft 5 vom 21. August) zeigte der Arbeitsmarkt im Monat Juli gegen den Juni keine bedeutenden Ver-

änderungen. Der Beschäftigungsgrad in den hauptsächlichsten Industrien war nach wie vor „nicht unbefriedigend.“ Hervorgehoben wird ein leichter Rückgang in der Koksproduktion, während der Kohlenbergbau nach wie vor gut beschäftigt blieb. In der Textilindustrie ist die weitere Trübung der Lage, die befürchtet wurde, nicht eingetreten. Nur vereinzelt wird ein Rückgang der Beschäftigung gemeldet. In der Metallindustrie hat die Besserung, die in den Monaten vorher begonnen hatte, im Juli noch angehalten, doch scheinen die Verhältnisse immer noch nicht völlig normal zu sein, und es werden Rückschläge befürchtet. Nach den Berichten der Krankenkassen zeigt der Juli eine Zunahme der Mitglieder um 5505, während der Juni eine Abnahme um 13892 aufwies. Der Verkehr an den Arbeitsnachweisen zeigte im Juli im wesentlichen dasselbe Bild wie im Juni.

Der Bestand der britischen Handelsflotte. Die soeben vom Board of Trade im „Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom for the Year 1902“ veröffentlichte Statistik des Bestands der britischen Handelsflotte am 31. Dezember 1902 umfaßt alle nach dem Handelsschiffahrtsgesetz von 1894 im Vereinigten Königreich mit der Insel Man und den Kanalinseln und in den „Britischen Besitzungen“ — im amtlichen Sinne — registrierten britischen Schiffe. Dazu gehören nicht die Fahrzeuge der Kriegsflotte. Einbegriffen sind erstens und hauptsächlich die nach Teil I des genannten Gesetzes registrierten Fahrzeuge überhaupt und zweitens die nach Teil IV registrierten Fischereifahrzeuge. Ein Teil der Fischereifahrzeuge, und zwar die größten (Seagoing Fishing Boats), sind sowohl in die nach Teil I als auch in die nach Teil II des Gesetzes vorgeschriebnen Schiffsregister eingetragen. Sektion 2 Teil I des Gesetzes bestimmt, daß jedes britische Schiff registriert werden soll, sofern es nicht unter folgende Ausnahmen fällt: 1. „Schiffe nicht über 15 Tons Bruttoreaumgehalt, die ausschließlich in der Schifffahrt auf den Flüssen und an den Küsten des Vereinigten Königreichs oder einer Britischen Besitzung, in der die geschäftsführenden Eigentümer ihren Wohnsitz haben, verwandt werden“; 2. „Schiffe nicht über 30 Tons Bruttoreumgehalt, die kein ganzes oder festes Deck haben und ausschließlich verwandt werden in der Fischerei oder im Küstenverkehr an den Gestaden von Neufundland oder in daranliegenden Häfen, oder in dem Golf von St. Lorenz, oder an den Teilen der Kanadischen Küste, die an diesen Golf grenzen.“ — Ausgenommen von der Registrierung nach Teil I des Gesetzes sind also keineswegs — wie bei Vergleichen des britischen und des deutschen Schiffsbestands oft angenommen wird — alle Schiffe von 15 Registertons brutto und darunter, sondern nur solche Schiffe dieser Größe, die ausschließlich auf den Flüssen und an der Küste ihrer Heimat verwandt werden. Eine Minimalgrenze des Raumgehalts der zu registrierenden und in der Statistik nachzuweisenden Schiffe überhaupt ist nirgends angegeben. Mitgezählt sind jedenfalls auch alle nur auf Flüssen verwandte Fahrzeuge, wenn sie nur über 15 Tons brutto groß sind, ferner unter derselben Bedingung alle Schleppdampfer, Schlepp- und Leichterschiffe und Jachten. Auch die Fischereifahrzeuge sind nur soweit nicht in der Statistik der nach Teil I des Gesetzes registrierten Schiffe mitgezählt, als sie zu den oben unter 1 und 2 angegebenen Ausnahmen gehören. Wir beschäftigen uns hier nur mit dem

Bestand der nach Teil I des Schiffahrtsgesetzes registrierten Schiffe.

Der Raumgehalt ist im nachstehenden durchweg in Registertons (Tons) netto angegeben.

Im ganzen Britischen Reiche waren am 31. Dezember 1902 registriert:

(Handelsflotte des Britischen Reichs)

	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
1898	22753	3350430	12247	7110213	35000	10460643
1899	22368	3178795	12528	7423404	34896	10602199
1900	21994	3011594	12881	7439798	34875	10751392
1901	22071	2930765	13282	8189623	35353	11120388
1902	22036	2875488	13745	8691257	35781	11566745

Davon kamen auf das Vereinigte Königreich mit der Insel Man und den Kanalinseln:

(Handelsflotte des Mutterlandes)

1898	11566	2387943	8838	6613917	20404	9001860
1899	11167	2246850	9029	6917492	20196	9164342
1900	10773	2096498	9209	7207610	19982	9304108
1901	10572	1990627	9484	7617793	20056	9608420
1902	10455	1950675	9803	8104095	20258	10054770

Auf die einzelnen Königreiche des Mutterlandes verteilen sie sich wie folgt:

	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
England	8634	1214692	7305	6212276	15939	7427068
Schottland	1037	659485	2101	1662601	3138	2322086
Irland	602	57664	364	223783	966	281447
Vereinigtes Königreich	10273	1931841	9770	8098760	20043	10030601

Im Jahre 1898 betrug die in England registrierte Dampfer-tonnage nur 4966801 Tons, in Schottland 1485096 Tons und in Irland 156664 Tons. Die Häfen mit der größten in ihnen registrierten Dampfer-tonnage waren 1902 in England: Liverpool mit 1983151 Tons, London mit 1734205 Tons, Newcastle mit 437520 Tons, Hartlepool-West mit 406148 Tons, Sunderland mit 274615 Tons, Cardiff mit 276253 Tons, Hull mit 211891 Tons, Southampton mit 109396 Tons; in Schottland: Glasgow mit 1213064 Tons, Leith mit 115719 Tons, Greenock mit 159243 Tons; in Irland: Belfast mit 155029 Tons. Außer diesen Häfen hatte kein Hafen des Vereinigten Königreichs eine Dampfer-tonnage von 100000 Tons und darüber aufzuweisen.

Die in den Häfen der Insel Man und der Kanalinseln registrierte Flotte ist unbedeutend. Auf der Insel Man waren am 31. Dezember 1902 registriert 63 Segelschiffe mit 9393 Tons und 27 Dampfer mit 5196 Tons, auf den Kanalinseln 119 Segelschiffe mit 9441 Tons und 6 Dampfer mit 139 Tons.

In den überseeischen Besitzungen Großbritanniens waren am 31. Dezember registriert:

(Handelsflotte der Kolonien)

	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
1898	11187	962487	3409	496296	14596	1458782
1899	11201	931945	3499	506912	14700	1437857
1900	11221	915096	3672	532188	14893	1447284
1901	11499	940138	3798	571839	15297	1511968
1902	11581	924813	3942	587162	15523	1511975

(Nur Schiffe europäischer Bauart sind einbegriffen.)

Von der Kolonialflotte kamen 1902 auf Gibraltar 9 Segelschiffe (mit 1389 Tons), 24 Dampfer (1522); auf Valetta (Malta) 81 Segelschiffe (4819), 29 Dampfer (1529); auf Westafrika 89 Segelschiffe (1538), 3 Dampfer (132); auf Kapland und Natal 20 Segelschiffe (673), 55 Dampfer (4286); auf Mauritius 59 Segelschiffe (5384), 3 Dampfer (99). Ferner kamen auf

	Segelschiffe	Tons	Dampfer	Tons
Indien	70	19955	113	47681
Ceylon	188	14792	9	1328
Penang	20	1735	30	5297
Singapore	424	42006	46	24478
Hongkong	20	6191	45	28129
Australien	1494	141183	969	207692
Neuseeland	326	42635	225	61685
Fidschi-Inseln	5	177	2	97
Kanada	4557	469499	2287	183836
Neu-Fundland	2751	109205	48	9728
Bermuda	24	8930	2	64
Honduras	219	4686	6	1326
Guinea	38	1732	16	1230
West-Indien	1183	50086	30	7023
Falklandinseln	4	198	—	—

Außerdem waren in dem seit 1870 in Schanghai eingerichteten Britischen Schiffsregister 1902 an britischen Schiffen registriert: 76 Segelschiffe mit 29809 Tons und 51 Dampfer mit 15322 Tons.

Als britische Schiffe waren sonach 1902 überhaupt nach Teil I des Handelsschiffahrtsgesetzes von 1894 registriert: 22112 Segelschiffe mit 2905297 Tons und 13796 Dampfer mit 8706579 Tons.

Unter diesen nach Teil I des Schiffahrtsgesetzes registrierten Schiffen waren 1595 Segelschiffe mit 56167 Tons und 1711 Dampfer mit 85553 Tons, die als Fischereifahrzeuge (Fishing Boats) zugleich in die nach Teil II des Gesetzes vorgeschriebenen besondern Register der Fischereiflotte im Vereinigten Königreich, der Insel Man und den Kanalinseln eingetragen waren.

Über die Größe der nach Teil I des Schiffahrtsgesetzes registrierten Schiffe nach dem Raumgehalt müssen wir uns mit folgenden Angaben über die Fahrzeuge von 2000 Tons und darüber begnügen:

Die größten Schiffe (2000 Tons und darüber)

Größenklassen nach dem Nettoraumgehalt	Flotte des Mutterlandes*)				Flotte der Kolonien			
	Segelschiffe		Dampfer		Segelschiffe		Dampfer	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
2000 bis 2200 Tons	72	152096	282	594156	3	6328	13	27330
2200 „ 2400 „	46	105035	289	663407	—	—	5	11397
2400 „ 2600 „	24	59930	241	601408	—	—	4	10043
2600 „ 2800 „	11	29625	173	466532	—	—	1	2715
2800 „ 3000 „	7	20531	112	324982	—	—	1	2931
3000 „ 3500 „	3	9394	190	614644	1	3308	—	—
3500 „ 4000 „	2	7208	100	371231	—	—	—	—
4000 und darüber	—	—	188	975138	—	—	—	—
Zusammen	165	383819	1575	4611498	4	9636	24	54416

Die Insel Man und die Kanalinseln haben überhaupt keine Schiffe von 2000 Tons netto und darüber aufzuweisen. Das Hauptgewicht der Flotte des Mutterlandes liegt also heute wohl schon in den Dampfern von 2000 Tons und darüber.

Über die Verwendung der registrierten Fahrzeuge (Home Trade und Foreign Trade), die Fischereiflotte und die Besatzung der Handelsflotte werden die Hauptzahlen noch mitgeteilt werden.

*) Ohne die Insel Man und die Kanalinseln.

Herausgegeben von Johannes Grunow in Leipzig

Verlag von Fr. Wlth. Grunow in Leipzig — Druck von Karl Marquart in Leipzig

Wer Odol konsequent fählich vorschriftsmäßig anwendet, übt die nach dem heutigen Stande der Wissenschaft denkbar beste Zahn- und Mundpflege aus.

