

## Hamburger Nachrichten

Nr. — vom 4. Oktober 1912.

Umweitung Druckbereich versucht am 15. X. 1912

### See-Verufsgenossenschaft.

Die Verwaltung der See-Verufsgenossenschaft erstattet soeben ihren Bericht für das Geschäftsjahr 1911, dem wir folgendes entnehmen:

Der Genossenschaftsvorstand, dessen Zusammensetzung Änderungen nicht aufweist, trat im Berichtsjahre zu drei Sitzungen zusammen, in denen über 110 Beratungsgegenstände verhandelt und Beschluß gefaßt wurde. Außerdem wurden 1294 Gegenstände den Vorstandsmitgliedern im Wege des Umlaufs zur schriftlichen Beschlufsfassung unterbreitet. Der Schiffsverkehr des Genossenschaftsbureaus hat in 1911 eine weitere Steigerung erfahren. An Ein- und Ausgängen weisen die Tagebücher 115 303 gegen 114 168 Nummern im Vorjahre auf, so daß bei 300 Arbeitstagen auf den Tag durchschnittlich mehr als 384 Schriftstücke entfallen. Die Zahl der zum dem Genossenschaftsbureau Angestellten betrug am Schlusse des Berichtsjahres 65. In diese Ziffer sind die lediglich für die See-Lasse tätigen Kräfte, deren Anzahl sich auf 26 stellt, nicht mit eingerechnet. Die durch die Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911, die für das Gebiet der Unfallversicherung mit dem 1. Januar 1913 in Kraft treten wird, bedingten größeren Ausarbeitungen gehen ihrem Abschluß entgegen. Die neue Satzung einschließlich der Wahlordnung sowie die neue Nebensatzung für die Zweiganstalt sind fertiggestellt und werden bereits der diesjährigen Genossenschaftsversammlung zur Genehmigung unterbreitet werden. Eine neue, den Anforderungen der Reichsversicherungsordnung gerecht werdende Dienstordnung für die Angestellten der See-Verufsgenossenschaft liegt in ihren Grundzügen gleichfalls schon vor. Aus den verschiedenen umfangreichen Büchern der Reichsversicherungsordnung hat der Verwaltungsdirektor die See-Unfallversicherung für den praktischen Gebrauch wieder herausgegeben und sie einheitlich in einer handlichen, mit erläuternden Bemerkungen versehenen Ausgabe vereinigt, die im Laufe der nächsten Monate erscheinen wird. Im Laufe des Berichtsjahres hat sich die See-Verufsgenossenschaft an der Internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung Turin 1911 beteiligt. Von ihrer Jury ist ihr der große Preis zuerkannt worden. Bei der See-Verufsgenossenschaft waren am 31. Dezember 1911 registriert: 3101 Kauffahrteischiffe (davon 1687 Dampfer) und 408 Fischdampfer und Beringsslogger.

Die Kauffahrteiflotte hat seit 1888 an hölzernen Seglern um 1488 oder 63,81 Prozent abgenommen, während die Zunahme der eisernen Segler seit 1888 365 oder 209,77 Proz. beträgt. Auch hat die Zunahme der Dampfer im Rechnungsjahr noch weiter angehalten, sie beträgt seit 1888 1004 oder 147,00 Proz. In der Hochseefischereiflotte, soweit sie durch die Bundesratsbeschlüsse vom 14. Juni 1895 und 6. Februar 1896 der Verufsgenossenschaft angegliedert worden ist, zeigt sich bei den hölzernen Segelsloggern seit 1897, dem Jahre des höchsten Bestandes, eine Abnahme um 14 Stück; die eisernen Logger haben seit dem Vorjahre um 1 abgenommen; dagegen die Logger mit Hilfsmaschine gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von 13, sowie die eigentlichen Fischdampfer eine solche von 9 aufweisen. Immerhin zeigen die letzteren gegenüber dem Höchstbestande im Jahre 1907 noch eine Abnahme von 9 Stück. Der Brutto-Raumgehalt hat seit dem Jahre 1888 bei den hölzernen Seglern um 90 Proz. abgenommen (im Vorjahre 90 Proz.), bei den eisernen Seglern um 149 Proz. zugenommen (im Vorjahre 146 Proz.), bei den Dampfern um 522 Proz. zugenommen (im Vorjahre 491 Proz.). Die durchschnittliche Zunahme für alle Schiffe beträgt 223 Proz. (gegen 208 Proz. im Vorjahre). Die deutschen Reedereien waren im allgemeinen entschieden bestrebt, ihren Bedarf an Neubauten nach Möglichkeit in Deutschland zu decken. Nur bei den kleinen eisernen (stählernen) Fahrzeugen von durchschnittlich 200 bis 300 Kubikmetern Raumgehalt macht sich eine Bevorzugung des Auslandes bemerkbar und zwar ist es Holland, das sich hier in den letzten Jahren den Hauptanteil sichern konnte.

Die Zahl der versicherungspflichtigen Seeleute, die die Befähigung aller zur See-Verufsgenossenschaft gehörenden Fahrzeuge bildeten, betrug im Jahre 1911 69 625 Personen, was eine Zunahme gegen das Vorjahr um 1292 Personen bedeutet. Im Berichtsjahre sind 12 Unfälle zwangsversicherter Reederei zur erstmaligen Entschädigung gelangt. Für diese Unfälle wurden 4557 Mark verausgabt. Im Rechnungsjahre wurden von Reedereien 152 Anträge und von Vörsen 3 Anträge auf freiwillige Versicherung gestellt und vom Vorstand genehmigt. Zu löschen waren dagegen 122 Versicherungen, so daß am Jahreschlusse freiwillig versichert waren:

399 Personen mit nominell 837 415 Mark. Im Jahre 1911 wurden auf Kauffahrteischiffen 3451 (1910 3192) Unfälle gemeldet. Es waren 346 (318) Todesfälle zu verzeichnen. Auf Fischdampfern und Beringssloggern ereigneten sich 249 (190) Unfälle, davon waren 77 (53) tödlich. Die bedauerliche Zunahme der Unfälle, insbesondere auch der Todesfälle, findet im wesentlichen durch die Tatsache ihre Erklärung, daß einen großen Teil des Jahres 1911 hindurch fast in allen Meeressteilen Umwetter von einer Heftigkeit gewütet haben, die selten beobachtet worden ist. Infolgedessen sind die Totalverluste, von denen die Handelsflotten sämtlicher an der Seeschifffahrt beteiligten Staaten in 1911 betroffen worden sind, besonders zahlreich und schwer gewesen. Von den Totalverlusten waren bei der deutschen Flotte nicht weniger als 25 mit Menschenverlusten verbunden, und zwar betrug die Zahl der allein hierbei ums Leben gekommenen Seeleute 256. — Die im Berichtsjahre zur Anzeige gelangten Verletzungen waren in ihrer überwiegenden Mehrzahl wiederum leichter Natur. In 965 Fällen konnte schon aus dem Inhalt der Unfallanzeigen festgestellt werden, daß irgendwelche Unfallfolgen nicht mehr vorhanden waren. Im übrigen haben von den 3296 Verletzungen bisher nur 193 = 5,9 Proz. zur Festsetzung einer Entschädigung geführt, ein Verhältnis, das schon seit einer Reihe von Jahren obgehaltet hat.

Ein Vergleich über die auf englischen und deutschen Kauffahrteischiffen durch Unfälle herbeigeführten Todesfälle im Jahre 1910 ergibt, daß in Deutschland bei 62 072 Personen 271 Todesfälle vorgekommen sind und in England bei 191 783 Personen 1053 Todesfälle. Demnach entfällt in Deutschland 1 Todesfall auf 229 Mann und in England 1 Todesfall auf 182 Mann. An Entschädigungen wurden von der See-Verufsgenossenschaft im Jahre 1911 alles in allem 1 154 513 Mark bezahlt, gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme um 33 309 Mark. Die Gesamteinnahme an Beiträgen betrug 1 812 685 Mark, die Vollumlage dagegen 1 810 704 Mark. Zu gunsten der Umlage 1911 verbleiben 1980 Mark. Für die Genossenschaft sind im Jahre 1911 einschließlich der Verwaltungskosten der Sektionen 1 864 449 Mark umzulegen; also durchschnittlich 2,46 Pfennige für 1 Mark Steuer.

Am 1. Juli des Berichtsjahres ist die auf dem Verwaltungsgebäude noch ruhende restliche Hypothek in Höhe von 140 000 Mark zurückgezahlt worden, so daß das Verwaltungsgebäude jetzt schuldenfreies Eigentum der See-Verufsgenossenschaft ist. Diese 140 000 Mark, wie überhaupt die ganze Kaufpreissumme nebst den Kosten, welche der Umbau erforderliche, sind unter Zustimmung des Reichsversicherungsamtes dem Referendatsfonds entnommen. Die Gesamtentnahme stellt sich auf 854 182 Mark und ist dem Referendatsfonds diese Summe gemäß Bestimmung des Reichsversicherungsamtes mit 3½ vom Hundert zu verzinsen. Das finanzielle Ergebnis der Verwaltung des „See-Haus“ hat sich im Berichtsjahre erfreulicherweise um 3522 Mark günstiger gestaltet als im Vorjahre.

Der Jahresbericht geht dann sehr eingehend auf die

#### Unfallprüfung

ein, wobei besonderes Gewicht auf die Frage der Ausrüstung deutscher Schiffe mit Funk- und Apparaten und Morjelaternen gelegt wird. U. a. wird wörtlich ausgeführt: Ein weiterer Ausbau unserer Unfallverhütungsvorschriften wird sich als unabwendbar erweisen auf Grund der Schlussfolgerungen, die aus der „Titanic“-Katastrophe auch für die deutsche Schifffahrt zu ziehen sind. Sofort nach Bekanntwerden dieses tief beklagenswerten Schicksalschlages, von welchem die britische Handelsflotte in so jäher Weise betroffen worden ist, haben wir bei der Reichsregierung die Einberufung einer internationalen Konferenz in Anregung gebracht, um auf ihr ein Übereinkommen über die Einführung verschiedener, die Sicherheit der transatlantischen Passagierdampfer wesentlich erhöhender Maßregeln herbeizuführen. Der Zusammentritt dieser Konferenz steht spätestens zu Beginn des nächsten Jahres zu erwarten. Gegenwärtig sind in Deutschland verschiedene Kommissionen, an denen auch wir beteiligt sind, damit beschäftigt, die Vorschläge, die in Bezug auf die Ausrüstung der Dampfer mit wasserdichten Schotten, mit Apparaten der drahtlosen Telegraphie und mit Booten und Rettungsgeräten seitens der deutschen Bevollmächtigten der Konferenz unterbreitet werden sollen, festzulegen. Sobald die Beschlüsse der Konferenz selbst vorliegen werden, werden mit diesen unsere Unfallverhütungsvorschriften in Übereinstimmung zu bringen sein.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. *292* vom *11. Juni* 1913.

### 27. ordentliche Genossenschafts-Verammlung der See-Berufsgenossenschaft in Aachen.

Aachen, die alte Kaiser- und Krönungsstadt mit ihrer fast zweitausendjährigen Geschichte, hatte sich die See-Berufsgenossenschaft (S. B. G.) ausersehen, um ihr 25jähriges Bestehen in würdiger Weise zu begehen. In Gegenwart zahlreicher Vertreter höchster Reichs- und Landesbehörden, hervorragender Rorphyäen ärztlicher Wissenschaft und unter starker Beteiligung der Delegierten wurde die 27. ordentliche Genossenschaftsversammlung im Kurhause zu Aachen von dem Vorsitzenden der S. B. G., Rich. C. Krogmann, Hamburg, eröffnet. Das Reichsversicherungsamt war durch seinen Präsidenten, Wirtl. Geh. Oberregierungsrat Dr. Dr. Kaufmann und Oberregierungsrat Kettig; das Reichs-Marineamt durch Fregattenkapitän Kühne; die Freien und Hansestädte Bremen und Hamburg durch die Senatoren Wessels und v. Berenberg-Göhrer; das Konglomerat des Kaiser-Wilhelm-Kanals durch seinen Präsidenten Dr. Kaub; die Stadt Aachen durch Oberbürgermeister Veltman; die Deutsche Seewarte durch ihren Direktor Admiral Behm vertreten. Aus der großen Anzahl von Herren, die in amtlicher Eigenschaft erschienen waren, seien noch besonders hervorgehoben der Präsident der Hamburger Bürgerschaft Oberregierungsrat Dr. Schön, der Reichskommissar des hamburgischen Seeamts Admiral Couran, sowie der Vorsitzende des Vereins Deutscher Industrieller Landrat a. D. Rötger.

In seiner Eröffnungsrede begrüßte der Vorsitzende die Vertreter der Regierungen und Behörden, insbesondere den Präsidenten des Reichsversicherungsamtes und gedachte der Bedeutung des Tages mit kurzem Rückblick auf die Tätigkeit der S. B. G., wobei er von Wärme getragene Worte für die Wirksamkeit seines Vorgängers, des verstorbenen Herrn C. Ferd. Laeisz, fand. In einer bedeutungsvollen, von großem Beifall begleiteten Ansprache dankte Dr. Dr. Kaufmann für die Begrüßung und ging auf die Selbstverwaltung der Genossenschaften ein, wobei er erklärte, daß sie den hohen Erwartungen des Gesetzgebers durchaus entsprochen hätten, daß insbesondere auch die Genossenschaftsmitglieder ihre ehrenamtliche Tätigkeit stets als eine gern geleistete Pflicht aufzufassen und erfüllt hätten. Mit aufrichtigen Worten der Anerkennung für seine großen Verdienste um die S. B. G. wandte sich der Präsident sodann zu Herrn Krogmann, wobei er nicht vergaß, sich dessen zu erinnern, was Herr Laeisz für die S. B. G. in den ersten zwölf Jahren ihres Bestehens gewesen war. Als besondere Leistungen der S. B. G. in den vergangenen fünf und zwanzig Jahren hob er hervor: ihre innere Geschlossenheit, die Einmütigkeit ihrer Mitglieder im Ergreifen ihrer verantwortungsvollen Pflichten; zielbewusstes Vorgehen auf dem Gebiet der Verhütung von Seeunfällen, wobei der Arbeiten um das Zustandekommen der 1903er Freibordvorschriften ehrende Erwähnung geschah, und erfolgreiche Bestrebungen zur Linderung menschlichen Elends. Die Unfallverhütung sei, so fuhr der Präsident fort, das wichtigste und nach der menschenfreundlichen Seite ergiebigste Gebiet vorbeugender Tätigkeit. Insbesondere sei anzuerkennen, wie die S. B. G. Hand in Hand mit dem Reichsversicherungsamt sich stets bemüht habe, in der Belastung der deutschen Rheder durch die Unfallversicherung die Grenzen innezuhalten, die ohne Schaden für die deutsche Wettbewerbsfähigkeit nicht überschritten werden dürfen. Die Durchführung der Unfallverhütung auch bei der S. B. G. habe bestätigt, wie weise es war, hier der Selbstverwaltung der Berufsgenossenschaften möglichst freien Spielraum zu lassen und Unternehmer bestmöglichst frei von belästigenden Maßnahmen nicht obrigkeitlichem Eingreifen, sondern der eigenen Entscheidung der Beteiligten vorzubehalten. Freiwillig angelegte Ketten würden immer williger und freier getragen. Redenfalls müßte festgestellt wer-

den, daß die S. B. G. die Unfallgefahren für Seeleute viel umfassender und schärfer bekämpft habe, als es behördliche Anordnungen je gewagt hätten. Den warmherzig ausgesprochenen Wünschen für die Zukunft der S. B. G., womit der Präsident seine eindrucksvolle Rede beendete, schloß sich im Namen des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amtes Fregatten-Kapitän Kühne an, der die guten Beziehungen des Reichs-Marine-Amtes zur S. B. G. hervorhob und ihr im besonderen für ihre tatkräftige Unterstützung auf dem Gebiet des Signalwesens dankte. Auch seine beifällig aufgenommenen Äußerungen gipfelten in aufrichtiger Anerkennung der Leistungen und in freundschaftlichen Wünschen für die Zukunft der S. B. G. Von demselben Gedankengang getragen waren die Begrüßungsworte von Professor Dr. Lehmann im Namen der Handelskammer zu Aachen, Seyler als Vertreter der Berufsgenossenschaft für Feinmechanik und Elektrotechnik, Oscar Mathies, Hamburg, im Namen des Zentralvereins Deutscher Rheder und C. Schroedter als Vorsitzender des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine. Herr Mathies stellte ein vom Zentralverein Deutscher Rheder gestiftetes Gemälde für die Amtsräume der S. B. G. in Aussicht, Herr Schroedter überreichte eine Glückwunschkarte des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine. Auf jede der erwähnten Ansprachen erwiderte Herr Krogmann mit warm empfundenen Worten. Zur Verlesung gelangten sodann Glückwunschkarten des Staatssekretärs des Innern Dr. Delbrück, des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amtes Großadmiral Tirpitz, des Chefs der Kaiserlichen Abteilung des R.-M.-A. Excellenz Grapow, ferner ein in warmen Worten der Anerkennung gehaltenes Schreiben von Ministerialdirektor v. Jonquieres sowie verschiedene Schreiben und Telegramme größerer Rhedervereine Deutschlands. Die Tagesordnung wurde sodann in folgender Weise erledigt:

1. Wahl von zwei Beisitzern und zwei Schriftführern. Gewählt wurden Senator Wessels, Bremen und Kommerzienrat Dieckhaus, Ravensburg, als Beisitzer, und Direktor Kramer, Bremen, und H. M. Gehrens jr., Hamburg, als Schriftführer.

2. Wahl eines Ausschusses von drei Vertretern zur Prüfung des Ausschusses der Erschienenen. Gewählt wurden Prof. Dr. Schilling, Bremen, Direktor Theodor Umsind, Hamburg, und Konful Seibel, Kiel. Die Feststellung ergab, daß von 52 Delegierten 49 vertreten waren.

3. Protokoll der 26. ordentlichen Genossenschaftsversammlung vom 14. September 1912. Auf die Verlesung des Protokolls, das den Delegierten bereits angestellt war, wurde verzichtet.

4. Jahresbericht und Rechnungsablage für 1912. Mit diesem inhaltsreichen Bericht, sowie auch einem von Direktor Schaufel verfaßten hochinteressanten Rückblick über die Vergangenheit der S. B. G. beschäftigte sich in eingehender Weise der Vorsitzende. Zunächst fand er Worte hoher Anerkennung und des Dankes für die Arbeit von Direktor Schaufel, der sich mit seinem bekannten Kommentar zur See-Unfallversicherung auch kurz vorher schon große Verdienste um die Schifffahrt erworben habe. Sodann verweilte Herr Krogmann längere Zeit bei den mannigfachen Abhängigkeiten, durch die sich der Rückblick auszeichnet. Er erwähnte dabei besonders die Männer, die sich um die S. B. G. als ehemalige und gegenwärtige Vorstandsmitglieder Verdienste erworben oder die der S. B. G. mit ihrem technischen oder ärztlichen Rat zur Seite gestanden haben. Zur Kennzeichnung des Entwicklungsganges der S. B. G. stellt der Vorsitzende aus dem Rückblick mehrere Angaben aus 1888 und 1912 einander gegenüber. U. a. die Tatsache, daß die Zahl der Beamten der S. B. G. von 2 auf fast 100, die Zahl der in der Seeschifffahrt beschäftigten Personen von 37 795 auf 86 176, die bezahlten Steuern von 36 auf 78 Millionen, die Handelsflotte von 4 auf 13 Millionen Kubikmeter, die Zahl der jährlichen Unfälle von 851 auf 3893 gestiegen ist. Mit besonderer Bemerkung grüßte Herr Krogmann sodann



die Stelle des Rückblickes heraus, die sich mit den beiden Hauptaufgaben der S. V. G. beschäftigt, nämlich die Folgen vorgekommener Unfälle zu lindern und Unfälle durch entsprechende Maßnahmen von vornherein zu verhüten. Zur besonderen Freude und lebhaften Befriedigung der S. V. G. ist der Gesandte, von dem der unvergeßliche erste Kanzler, Fürst Bismarck, bei Erlass der Unfallversicherungsgeetze beseelt war, und der darin gipfelte, in den durch diese Gesetze geschaffenen Berufsgenossenschaften nicht nur Organe zur speziellen Durchführung der Unfallversicherung, sondern hierüber hinaus auch beratende und begutachtende Instanzen für alle den betreffenden Beruf besonders interessierende Fragen zu besitzen, gerade bei der See-Berufsgenossenschaft in stark ausgeprägtem Maße der praktischen Verwirklichung entgegengeführt worden. Aus dem Jahresbericht hebt der Vorsitzende u. a. eine Gegenüberstellung der durch Unfälle herbeigeführten Todesfälle bei uns und in der englischen Handelsflotte heraus und stellt fest, daß Unfall- und Sterblichkeitsziffern bei uns geringer als in England sind. Nachdem Herr Krogmann sodann den Anteil der S. V. G. an den Vorarbeiten der zum Herbst in Aussicht genommenen internationalen Schiffsfahrtskonferenz gebührend in den Vordergrund gerückt hatte, teilte er mit, daß eine im Jahre 1908 wegen Beschleunigung der Herausgabe weiterer deutscher Seelarten und Seehandbücher an das Reichs-Marine-Mint gerichtete Eingabe den erfreulichen Erfolg gehabt habe, daß die Zahl der Karten und Bücher eine bedeutende Steigerung erfahren hat. Im Anschluß an diese Bemerkungen des Vorsitzenden ging Fregattenkapitän Kühne auf den Werdegang des deutschen Seelartenwerkes seit 1901 ein und stellte an der Hand einer Zusammenstellung fest, daß gegenwärtig bereits 460 Seelarten und 42 Seehandbücher herausgegeben seien; der Umsatz der Karten ist seit 1901 von 24 000 auf 83 000, der der Bücher von 3350 auf 6600 gestiegen. Wichtig für eine sachgemäße Herausgabe der Karten und Bücher sei, daß sie von den Rhedern und Kapitänen rechtzeitig bestellt würden.

5. Feststellung des Haushaltsplanes für 1914. Der vom Vorstande aufgestellte Plan, der mit 476 950 M abschließt, findet die Genehmigung der Versammlung.

6. Wahl des Genossenschaftsvorstandes für die Zeit vom 1. Oktober 1913 bis 30. September 1917. Auf Grund der neuen Bestimmung der Satzung in Verbindung mit den neuen Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung werden als gewählt erklärt: W. van Reusen-Emden, Senator Wessels-Bremen, Emil Wätjen-Bremen, Richd. C. Krogmann-Hamburg, Direk. Dr. Wolff-Hamburg, Hermann Schuldt-Flensburg, Geheim. Kommerzienrat Gröbel-Stettin, Konsul Sieg-Danzig, F. Thomae-Börsenbourg und zu Ersatzmännern: Kommerzienrat Dieckhaus-Papenburg, Direktor Heinemann-Bremen, Geh. Kommerzienrat Aug. Schulze-Oldenburg, Otto Harms-Hamburg, Konsul Warnde-Rüben, Konsul Sartori-Kiel, Direktor Wipper-Stettin, Konsul Preuß-Königsberg und Konsul Post-Geestemünde.

7. Wahl des Vorsitzenden und seines Stellvertreters für die Zeit vom 1. Oktober 1913 bis 30. September 1917. Auf Vorschlag von Senator Wessels werden unter lebhaftem Beifall der Versammlung Richd. C. Krogmann zum Vorsitzenden und Guido Wolff zu seinem Stellvertreter wiedergewählt.

8. Wahl eines Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1913. Es werden gewählt: Direktor Overweg, Bramslöw und D. Mathies, als deren erste Ersatzmänner Gehrdens, M. Amund, Gansauge, als deren zweite Ersatzmänner Direktor Dreessen, Dahlström und Ruß.

9. Zweiter Nachtrag zu den Unfallverhütungsvorschriften. Dieser in Gemeinschaft mit den Vertretern der Versicherten beschlossene Nachtrag findet, nach näheren Erläuterungen durch Direktor Schausell, die einstimmige Genehmigung der Genossenschaftsversammlung.

10. Dienstordnung für die Angestellten der See-Berufsgenossenschaft. Da der Entwurf den neuen Anforderungen der Reichsversicherungsordnung gerecht wird, findet er die Genehmigung der Versammlung.

11. Zuwendung für die Kommodore-Stiftung des Kaiserlichen Yacht-Klubs. Mit Genehmigung des Reichsversicherungsamts, die von Regierungsrat Reitia noch besonders bestätigt wird, werden zu einer größeren Zuwendung, die aus Anlaß des Regierungsjubiläums S. M. des Kaisers der Kommodore-Stiftung dargebracht werden soll, 5000 M beigegeben.

12. Bestimmung des Ortes der nächsten Genossenschaftsversammlung. Als solcher wird Kiel bestimmt.

13. Etwaige bis zum 31. Mai 1913 in Gemäßheit des § 12 Absatz 10 der Satzung zur Beratung angemeldete Gegenstände. Solche liegen nicht vor.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. 338 vom 6. Juli 1913.

### 25 Jahre See-Berufsgenossenschaft.

Ein Stück Geschichte der deutschen Seeschifffahrt stellen die Bemerkungen dar, die die See-Berufsgenossenschaft ihrem diesjährigen Verwaltungsbericht vorausgeschickt hat anlässlich der Tatsache, daß diese bedeutende Organisation, die wie alle Berufsgenossenschaften ihre Entstehung der Sozialgesetzgebung der 80er Jahre verdankt, am 31. Dezember 1912 auf eine Tätigkeit von einem Vierteljahrhundert zurückblicken konnte. Die Zahlenreihen der 25jährigen Entwicklung, welche der Jubiläumsrückblick enthält, gestatten die Feststellung einiger für die deutsche Rheederei besonders charakteristischen Momente. Die Zunahme der deutschen Handelsflotte, deren Tonnage die Statistik der See-Berufsgenossenschaft erfasst, beträgt zwischen 1888 und 1912 239 pZt. In den einzelnen Distrikten ist dieser Fortschritt naturgemäß äußerst ungleichmäßig. Eine Abnahme von 34 pZt. hat die Sektion VI, Danzig, zu verzeichnen, während über dem oben erwähnten Durchschnitt von 239 pZt. lediglich die Hamburger Sektion mit 497 pZt. steht. Bremen bleibt bereits etwas hinter dem Durchschnitt mit 194 pZt. zurück. Die genaue Zahl der bei der See-Berufsgenossenschaft versicherten eigentlichen Seeleute unter Ausschluss der in den verwandten Betrieben beschäftigten Personen ist leider nicht feststellbar. Der Genossenschaftsbericht gibt als Besatzung sämtlicher Seefahrzeuge insgesamt für das Jahr 1890 37 580, im Jahre 1912 72 072 Personen an. Der Fortschritt ist hier übrigens recht unregelmäßig gewesen. Eine direkte Abnahme der in der Seeschifffahrt beschäftigten Personen weisen die Jahre 1892, 1894, 1895 und 1904 auf; der Rückgang beträgt freilich nur einige 100 Personen. Zeitweise sind dagegen besonders große Fortschritte festzustellen, so im Jahre 1900, das eine Zunahme von 5119 gegenüber dem Vorjahr gebracht hat. Von besonderem Interesse sind auch die Angaben des Berichts über die Unfälle. Der Bericht weist in dieser Beziehung mit Recht darauf hin, daß die absolute Zahl der gemeldeten Unfälle kein völlig zutreffendes Bild gibt. Die überwiegende Mehrzahl der gemeldeten Unfälle ist vielmehr leichter Natur gewesen und hat zu einer Entschädigung überhaupt nicht geführt. Wichtiger ist die Zahl der zur erstmaligen Entschädigung gelangten Unfälle, deren Höchstzahl im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts mit 416 im Jahre 1899 erreicht wurde. Seit 1900 ist diese Zahl trotz der Zunahme der Mannschaften nicht erheblich gewachsen, in den letzten Jahren sogar merklich gesunken. Die Höchstzahl ist im Jahre 1907 mit 461 erreicht worden. Im Jahre 1912 betrug sie 403. Die Zahl derjenigen Unfälle, die eine Entschädigung im Gefolge hatten, auf je 1000 Versicherte berechnet, betrug insgesamt im Jahre 1890 6,34, davon 2,14 Todesfälle, im Jahre 1900 7,87, davon 2,35 Todesfälle, im Jahre 1905 5,95, davon 1,55 Todesfälle, im Jahre 1910 5,31, davon 1,17 Todesfälle, im Jahre 1912 4,68, davon 1,07 Todesfälle. Der Bericht stellt als Ergebnis der Tabelle fest, daß sich die Folgen der Unfälle im Laufe der Jahre allmählich günstiger gestaltet haben.

Die Gesamtsumme der Entschädigungen, die die See-Berufsgenossenschaft im Laufe der Jahre bis Ende 1912 ausbezahlt hat, beläuft sich auf rund 15½ Millionen Mark. Grundsätzlich haben sich die Ausgaben der See-Berufsgenossenschaft infolge des Anwachsens der Besatzung im Laufe der Jahre regelmäßig gesteigert. Im Jahre 1912 belief sich der Gesamtbetrag der zur Auszahlung gelangten Entschädigungen auf rund 11 820 000 Mark. Davon ging weit mehr als die Hälfte, nämlich mehr als 6 710 000 Mark als Rente und Abfindungen an die Hinterbliebenen (Witwen und Waisen) und sonstigen Verwandten solcher Seeleute, die durch einen Unfall ihr Leben verloren haben. Für Unfallverhütung, in erster Linie für Überwachung der Betriebe, hat die See-Berufsgenossenschaft im Laufe der 25 Jahre folgende Beträge aufgewandt, im ganzen rund 1,9 Millionen Mark. Darüber hinaus hat die See-Berufsgenossenschaft bekanntlich eine führende Rolle gespielt während der oft schwierigen Verhandlungen internationaler Art, in erster Linie mit England, über die Vereinheitlichung der Sicherheitsvorschriften (Freibord), und auch auf diesem Gebiete große Erfolge erzielt. Die deutsche Schifffahrt darf auf die segensreiche Tätigkeit der „S. B. G.“ mit um so größerer Befriedigung zurückblicken, als diese erwachsen ist lediglich auf den finanziellen Leistungen der Unternehmer selbst zu Gunsten der Gesamtheit der deutschen Seeleute.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. 503 vom 2. Okt.

1915

### Von der See-Berufsgenossenschaft.

Dem Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft für das Geschäftsjahr 1914, der in seinem ersten Teil die üblichen Angaben über die Organisation nach dem Stande vom 1. Januar 1915 enthält, entnehmen wir folgendes:

#### Allgemeine Verwaltung.

Durch den gewaltigen Krieg, in dem unser Vaterland seit dem 1. August 1914 sich gegen eine Welt von Feinden zu wehren hat, ist die deutsche Seeschifffahrt, wie kein zweiter Beruf, in Mitleidenchaft gezogen worden. Daß hierdurch auch unsere Kasse nach mancher Richtung hin nachteilig beeinflusst wird, bedarf keiner weiteren Ausführung. Wir vermögen aber, zumal der größere Teil des Jahres 1914 noch in die Friedenszeit gefallen ist, heute bereits eine abschließende Schilderung der Wirkungen des Krieges auf unsere Kasse noch nicht zu geben, müssen uns vielmehr einen endgültigen Bericht bis zur Zeit nach Abschluß des Völkerringens vorbehalten. Von den Mitgliedern unseres Kassenvorstandes stehen 6 Herren mit im Felde, und zwar Herr Konsul August Sartori als Hauptmann der Landwehr und Führer der 1. Kompagnie des Landsturm-Bataillons Kiel I, Herr Kapitän Heinrich Boehner als Oberleutnant z. S. und Kommandant eines Spezialschiffs, Herr Emil Wätjen als Oberleutnant der Landwehr und Adjutant eines Kreisbef.-Amts, Herr Hermann Schuldt als Leutnant der 1. Kompagnie des Landsturm-Bataillons Flensburg II, Herr Franz Hammer als Obersteuermannsmaat und Führer eines Vorpostenboots, Herr C. Goldbeck als Maschinistenmaat auf einem Torpedoboot. Eine Sitzung des Kassenvorstandes hat infolge des Krieges im Berichtsjahr nicht stattgefunden. Gestorben ist im Jahre 1914 das stellvertretende Vorstandsmitglied Herr Konsul Herrn. Warnke, Lübeck, dem wir stets ein treues Andenken bewahren werden. Dem in Ausführung des § 193 der Satzung gewählten Ausschuss, dem die Entscheidung über Anträge auf Bewilligung von Renten und Uebernahme von Seilverfahren obliegt, wurden 435 Fälle (gegen 410 im 1913) im Wege des Umlaufs zur schriftlichen Beschlussfassung unterbreitet. Auch die Generalversammlung ist mit Genehmigung des Reichsversicherungsamts des Krieges wegen ausgesetzt worden.

Die Zahl der Beamten betrug am Schluß des Berichtsjahres 21, von denen 7 jedoch nur im Nebenamt tätig waren. Außerdem wurden 9 weibliche Hilfskräfte und 1 Bote beschäftigt. Von den ausschließlich bei unserer Kasse beschäftigten Beamten sind 8 dem Ruf zu den Fahnen gefolgt. Von diesen haben inzwischen den Heldentod erlitten: Kriegsfreiwilliger August F. J. L. geb. 23. Mai 1893, und Kriegsfreiwilliger Walter J. geb. 9. Dezember 1890. Wir gedenken mit Behrmut der blühenden, jungen, zu den schönsten Hoffnungen berechtigenden Leben, die den Tod fürs Vaterland fanden, und wir beklagen es lebhaft, daß wir diese, im besten Sinne guten Kameraden, die voll von jugendlicher Begeisterung hinausgezogen, nicht mehr in unsere Reihen zurückkehren sehen werden. Aber wir sind auch stolz darauf, daß sie ihr Bestes, ihr Leben, dem Vaterland haben zum Opfer bringen dürfen, und wir sind auch gewiß, daß ihr Opfer nicht vergeblich gebracht ist. Es stehen noch im Felde: Sekretär Brehm, Gefreiter im Ref.-Inf.-Reg. 76, Sekretär Wulf, Landsturmmann im Landw.-Inf.-Reg. 31, Assistent Diesel, Gefreiter im Landw.-Inf.-Reg. 31, Assistent Fabel, freiw. Krankenpfleger bei einem Lazarettzug, Assistent Friedenauer, Landsturmmann im Ref.-Inf.-Reg. 238, und Assistent Lust, Ersatzreservist im Ref.-Inf.-Reg. 254. Zwei von diesen sind verwundet, inzwischen aber wieder dienstfähig geworden.

Die unvermuteten monatlichen Prüfungen der Vermögensverwaltung der Kasse sind durch den beidigten Bücherrevisor, Herrn Georg Jensch, Hamburg, vorgenommen worden. Auch hat am 28. Dezember 1914 die durch § 45 der Rechnungsbestimmungen des Reichsversicherungsamts vorgeschriebene unvermutete Ueberholung der Kasse durch den Vorsitzenden der Kasse ordnungsmäßig stattgefunden. — Anlaß zu irgend welchen Beanstandungen haben diese Prüfungen nicht ergeben. Der Gesamtumsatz des Kassens- und Bankverkehrs im Berichtsjahr belief sich in Einnahme und Ausgabe auf 6 033 851,71 M. — Zur Verhängung von Strafen lag kein Anlaß vor.

#### Geschäftsbetrieb.

Im Ein- und Ausgängen weisen die Tagebücher 35 728 Nummern (gegen 45 565 im Vorjahr) auf, sodaß bei 300 Arbeitstagen auf den Tag durchschnittlich 119 Schriftstücke entfallen. Eingetragen waren im Lauf des Berichtsjahrs 1754 Rbder mit 4273 Schiffen sowie 50 verwandte Betriebe (§ 1046 Nr. 3 der Reichsversicherungsordnung). Im Berichtsjahr sind Beiträge alter Werte nach abgeschätzter Mannschaft nicht mehr eingegangen, da Rückstände aus den Jahren vor 1912 nicht mehr vorhanden waren. Insgesamt wurden an Versicherungsbeiträgen im Jahre 1914 1 084 496,04 M. gegen 1 492 940,24 M. im Vorjahr, also 408 444,20 M. weniger, vereinnahmt. Diese beträchtliche Mindereinnahme ist eine Folge der durch den Krieg geschaffenen Lahnlegung fast der gesamten Schifffahrt seit Anfang August 1914. Von den eingegangenen 1 084 496,04 M. entfallen auf das Jahr 1914 1 067 633,38 M., auf 1913 16 147,16 M., auf 1912 715,50 M. Bei Abschluß der Bücher am 15. Juni 1915 waren noch 460 Mitglieder mit einer Beitragssumme von 46 506,38 M. für das Jahr 1914 gegen 17 900,30 M. für 1913 im Rückstande. Dieser langsame Eingang der Beiträge im Berichtsjahr ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß der größte Teil der kleinen Rbder zu den Fahnen einberufen ist und infolge Stilliegens der Betriebe und des damit verbundenen Verdienstausfalls der Eigner eine Einziehung der Beiträge von diesen nicht möglich war.

Von der Zusatzversicherung ist auch in diesem Jahre wenig Gebrauch gemacht worden; es sind im Berichtsjahr nur 52 Zusatzmarken (§§ 236 ff der abgeänderten Satzung) verausgabt worden. Die durchschnittliche Höhe des Wochenbeitrags belief sich für sachungsmäßige für reichsgesellschaftliche

#### Beiträge:

im Jahre	
1907	auf 40,62 M.
1908	" 40,90 "
1909	" 41,23 "
1910	" 41,18 "
1911	" 41,15 "
1912	" 43,05 "
1913	" 44, — "
1914	" 43,99 "

#### Beiträge:

im Jahre	
1907	auf 31,01 M.
1908	" 31,25 "
1909	" 31,52 "
1910	" 31,48 "
1911	" 31,46 "
1912	" 41,70 "
1913	" 43,05 "
1914	" 43,04 "

Nimmt man entsprechend den Berechnungen des Reichsversicherungsamts 46 Beitragswochen als Durchschnitt für Person und Jahr an, so ergibt sich, daß die Seeklasse für das Berichtsjahr mit einer Gesamtzahl von 53 594 Versicherten gegen 73 756 im Vorjahr zu rechnen hatte. Der Rückgang ist eine Folge der Kriegswirren. Die Gesamteinnahme aus dem Verkauf von Beitragsmarken ist in diesem Jahr wiederum und zwar um den Betrag von 343,46 M. gegen das Vorjahr gestiegen. Die Mehrabgabe von Beitragsmarken dürfte vermutlich in der Hauptsache darauf zurückzuführen sein, daß für die infolge des Krieges abgemusterten, nicht zur Fahne eingezogenen, aber im Dienst ihrer Rbderien verbliebenen Mannschaften, für die sonst Beitragsmarken nicht verwendet zu werden brauchten, jetzt Marken geliefert worden sind.

und daß auch zur Erhaltung der Anwartschaft von der freiwilligen Wetterversicherung in erheblichem Maße Gebrauch gemacht ist.



Signatur:

Datum: 5. Okt. 1915

## Hamburgischer Correspondent

Nr. 508 vom 5. Okt. 1915

### Von der See-Berufsgenossenschaft.

II.

#### Geschäftsergebnisse auf dem Gebiet des Rentenverfahrens.

Altersrenten. Aus dem Vorjahre wurde unerledigt übernommen — Fall, neue Anträge wurden im Jahre 1914 gestellt 5 Fälle. Davon erledigt: durch Rentengewährung 4, durch Abweisung, weil die Wartezeit nicht erfüllt war, 1, sodas am Jahresluß kein Fall schwebend blieb. Die Empfänger der seit dem Bestehen der Kasse bewilligten 46 Altersrenten setzen sich aus 15 Kapitänen, 3 nautischen Schiffsoffizieren, 3 technischen Schiffsoffizieren, 3 Köchen, 2 Verwaltern, 1 Zahlmeister, 2 Proviantaussebern, 1 Bootsmann, 1 Zimmermann, 1 Westmann, 1 Aufwärter, 1 Zwischendeckaufwärter, 2 Matrosen, 1 Segelmacher, 1 Maschinenwärter, 2 Lötten, 3 Wachtmännern und 3 Arbeitern zusammen. Der Jahresbetrag der bewilligten 46 Altersrenten beläuft sich auf zusammen 9 220,80 M., oder im Durchschnitt auf 200,45 M für die einzelne Rente.

Invalidentrente. Aus dem Vorjahre wurden unerledigt übernommen 33 Fälle; von den in 1913 abgewiesenen Fällen wurden 3 wieder aufgenommen, neue Anträge wurden in 1914 266 gestellt. Davon wurden erledigt: durch Bewilligung der Invalidentrente 142, durch Bewilligung der Krankenrente 24, durch Abweisung, weil Invalidentät nicht vorlag 11, durch Abweisung, wegen Nichterfüllung der Wartezeit 1, durch Abweisung wegen Erlöschens der Anwartschaft 2, durch Abgabe an andere Versicherungsträger 3 und durch Zurücknahme des Antrags usw. 34, zusammen 217, sodas am Jahresluß schwebend blieben 45 Fälle. 9 Krankenrenten sind im Laufe des Jahres in Invalidentrenten umgewandelt. Der Jahresbetrag der bis Ende 1914 bewilligten 951 Invalident- und Krankenrenten beläuft sich auf insgesamt 202 416 M., sodas die durchschnittliche Höhe jeder Rente sich auf 212,85 M. beziffert. Das durchschnittliche Lebensalter beim Eintritt in den Genus einer Rente beträgt für 1914 bei der Krankenrente 37,3 Jahre gegen 38 des Vorjahres und bei der Invalidentrente 49,2 gegen 51,3 Jahre in 1913. Das Verhältnis hat sich sonach, namentlich bei der Invalidentrente, verschlechtert. Betrachtet man die Rentenempfänger nach ihrer beruflichen Stellung, so befanden sich unter ihnen: 129 Kapitäne, 65 nautische Schiffsoffiziere, 1 Arzt, 8 Zahlmeister, 2 Gepächmeister, 7 Verwalter, 2 Wachtmeister, 16 Bootleute, 24 Zimmerleute, 1 Klampenbauer, 7 Westleute, 19 Steuerer, 6 Segelmacher, 2 Lampenwärter, 113 Matrosen, 8 Reichsmatrosen, 125 technische Schiffsoffiziere, 8 Maschinisten, 2 Assistenten, 2 Hilfskesselwärter, 1 Kesselschmied, 3 Elektriker, 2 Eismaschinenwärter, 127 Heizer, 8 Maschinenwärter, 19 Kohlenzieher, 5 Lagermeister, 87 Köche, 94 Aufwärter, 16 Aufwärterinnen, 14

Zwischendeckaufwärter, 3 Aufwäscher, 4 Konditoren, 2 Bäcker, 2 Schlachter, 2 Barbier, 1 Drucker, 2 Regmacher, 1 Krankenwärter, 9 Lötten, 1 Leuchtfeuerwärter, 5 Wachtmänner und 3 Arbeiter. Von den 951 Rentenempfängern entfielen auf Schiffe beheimatet innerhalb des Gebiets der Sektion I 25, Sektion II 372, Sektion III 388, Sektion IV 51, Sektion V 94 und Sektion VI 21. In Invalidenthauspflege hatten wir im Laufe des Jahres 1914 einen Rentenempfänger. Derselbe ist Anfang 1915 gestorben. 127 Rentenempfänger wurden im Berichtsjahre einer ärztlichen Nachuntersuchung unterworfen. Bei 14 ergab sich eine derartige Besserung, das von einer Invalidentät im Sinne des Gesetzes keine Rede mehr sein konnte. Es mußte ihnen deshalb die Rente entzogen werden. Durch Tod sind ausgeschieden 55 Rentenempfänger. Diesem Abgang von 69 Personen steht ein Zugang von 166 Personen gegenüber. Neuüberweisungen von Renten und Rentenanteilen an Gemeinden und Armenverbände erfolgten in 33 Fällen.

Witwen- und Waisenrenten. Unerledigt aus dem Vorjahre übernommen wurden 19 Fälle, neue Anträge wurden in 1914 gestellt 122. Davon wurden erledigt: durch Anerkennung 98, durch Abweisung wegen Erlöschens der Anwartschaft 1, durch Abweisung wegen Gewährung der Unfallrente 11, durch Abgabe an andere Versicherungskassen 2 und anderweitig erledigt 4, zusammen 116 Fälle, sodas am Jahresluß noch 25 Fälle schwebend blieben.

Es wurden im Berichtsjahr gezahlt: an 335 Witwen 25 413,90 Mark, an 378 Waisen 30 175,70 M. und Abfindung an 6 Witwen wegen Wiederverheiratung 1 232,40 M., zusammen 56 822 M. Hiervon waren reichsgesetzliche Renten 11 173,75 M. und fahrunsmäßige Mehrleistungen 45 648,25 M. Es wurden bislang Renten bewilligt für die Hinterbliebenen von: 69 Kapitänen, 35 nautischen Schiffsoffizieren, 9 Bootleuten, 12 Zimmerleuten, 36 Matrosen, 6 Westleuten, 5 Steuerern, 1 Regmacher, 86 technischen Schiffsoffizieren, 1 Maschinisten-Assistenten, 2 Elektrikern, 22 Heizern, 9 Maschinenwärtern, 1 Kohlenzieher, 1 Eismaschinenwärter, 1 Hilfskesselwärter, 2 Gastwirten, 35 Köchen, 27 Aufwärtern, 1 Kasseföcher, 7 Zwischendeckaufwärtern, 1 Zahlmeister, 7 Lagermeister, 1 Chorführer, 3 Wächtern, 3 Lötten, 2 Wäckern, 2 Konditoren, 1 Schlachter, 2 Heilbedienern, 2 Arbeitern und 1 Barbier, und zwar an 371 Witwen und 468 Kinder. Davon sind bis Ende 1914 wieder ausgeschieden: infolge Wiederverheiratung 28 Witwen, infolge Auswanderung 2 Witwen, 1 Kind, infolge nachträglicher Bewilligung der Unfallrente 5 Witwen, 4 Kinder, infolge eingetretenen Todes 5 Witwen, 11 Kinder, und infolge Vollendung des 15. Lebensjahres 93 Kinder, im ganzen also 40 Witwen, 109 Kinder.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. 512 vom 7. Okt. 1915

### Von der See-Berufsgenossenschaft.

#### II.

**Kriegshilfe.** Neben der vorstehend geschilderten Tätigkeit für unsere unvergleichlich tapferen Truppen im Meer und in der Marine haben wir es uns angelegen sein lassen, nach Möglichkeit auch der unverschuldeten Not zu steuern, die durch den Krieg innerhalb der seemannischen Bevölkerung hervorgerufen wurde. Da wir für diesen Zweck Mittel unserer Genossenschaft nicht verwenden durften, hat, auf unsere Veranlassung hin, unsere Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse (Seekasse) in Anwendung des § 1274 der Reichsversicherungsordnung mit Genehmigung des Reichsversicherungsamts im ganzen einen Betrag von 200 000 M zur Unterstützung bedürftiger, bei ihr versicherter, durch die Kriegswirren in Not geratener Seeleute und ihrer Angehörigen bereitgestellt. Die Verteilung des von dieser Summe auf Hamburg entfallenden Betrags haben wir selbst übernommen und zu diesem Zweck in unserem „See-Haus“ eine besondere, ausschließlich mit Beamten unserer Seekasse und unserer Genossenschaft besetzte Abteilung der Hamburger Kriegshilfe errichtet. Diese unsere Tätigkeit, durch die uns eine nicht vorausgesehene, außerordentlich starke Belastung mit Arbeit erwachsen ist, hat von Anfang Oktober 1914 bis Mitte April 1915 gedauert, und sie ist von uns lediglich aus dem Grunde wieder eingestellt worden, weil die zur Verfügung stehenden Gelder zur Neige gingen. — Im ganzen sind während dieser Zeit 1893 Unterstützungsgesuche bei uns eingelaufen, ganz eingehend — insbesondere auch durch Nachfrage bei den Rhebereien, der Hamburgischen Gesellschaft für Wohltätigkeit und der Armenanstalt, durch schriftliche und mündliche Verhandlung mit den Vermietern sowie durch persönliche Ermittlungen in den Wohnungen der Gesuchsteller — geprüft und zur Entscheidung gebracht worden. In allen wichtigeren Fällen erfolgte diese Entscheidung auf Grund mündlichen Vortrags in zahlreichen Sitzungen durch einen besonderen Ausschuss. In diesem haben wir, da es sich um die Verteilung von Geldern handelte, die zu gleichen Teilen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern aufgebracht waren, auch den Vertretern der Versicherten in weitgehendem Maße Sitz und Stimme eingeräumt. Außer unserem Vorsitzenden und unserem Verwaltungsdirektor setzte sich dieser Ausschuss zusammen aus den als Vertreter der Versicherten tätigen Herren: Kapitän Wendig, Kapitän Brandt, Paul Hoffmann, F. C. Jensen und anfänglich Ingenieur Erdmann, der später durch Ingenieur Hanft abgelöst wurde. Alle diese Herren haben uns auch bei Vor-

breitung der Unterstützungsanträge wesentliche Hilfe geleistet, und trifft dieses auch auf die Herren: Kapitän Ritter, Kapitän Giesfeld, Kapitän Michelsen, Kapitän Remble zu. Ihnen allen für ihre ebenso tatkräftige wie sachkundige Unterstützung auch an dieser Stelle nochmals unseren verbindlichsten Dank! — Die Ausbeurteilung der bewilligten Unterstützungen erfolgte gegen persönliche Quittung der Empfangsberechtigten in unserem „See-Haus“ durch unsere Kassenabteilung, die zu diesem Zweck über 7000 Einzelauszahlungen leisten mußte. Gewährt wurden neben einmaligen und laufenden baren Unterstützungen sowie neben der Regelung von Mieteschulden auch Beihilfen in Gestalt von Gutscheinen auf Lebensmittel sowie Vergabe von Gebrauchsgegenständen, wie Arbeitsgerät, Kleidungsstücke usw. In zahlreichen Fällen ist es unseren Bemühungen auch gelungen, den Gesuchstellern passende Arbeitsgelegenheit zu vermitteln. Unverheirateten Personen, die in Hamburg keine Familie besaßen, wurde eine Unterstützung in der Form zuteil, daß wir ihnen auf dem von uns vom Zentralverein Deutscher Rheber gecharterten Dampfer „Ekel“ freie Unterkunft und Verpflegung gewährten. Interessant war die Beobachtung, daß unter den Gesuchstellern die höheren Chargen, vom Bootsmann einschließlich aufwärts, nahezu gänzlich fehlten und auch das Deck- und Maschinenpersonal nur schwach vertreten war, über 75 Prozent sich vielmehr aus Angehörigen des Aufwartepersonals, insbesondere aus Stewards und Stewardessen, zusammensetzten.

Ermittelung der Liegeplätze der deutschen Handelsschiffe nach Kriegsausbruch. Auf Wunsch der Reichsregierung haben wir im August 1914 durch Rundfragen bei sämtlichen Mitgliedern unserer Berufsgenossenschaft bezüglich eines jeden einzelnen, in ein deutsches Seeschiffsregister eingetragenen Kauffahrteischiffes genau ermittelt, ob es innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer sich befand, Schutz in einem neutralen Hafen, in welchem Hafen gefunden hatte, oder von einem der feindlichen Staaten genommen worden war. Bezüglich aller außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer weilenden Fahrzeuge haben wir auch den Marktpreis festgestellt. Das gesamte bei uns eingegangene Material haben wir an die Reichsregierung weitergegeben und diese auch fortgesetzt über alle eingetretenen Veränderungen auf dem Laufenden gehalten.

**Reichswochenhilfe für Seelente.** Durch die Bekanntmachung des Bundesrats vom 3. Dezember 1914 war für alle Wöchnerinnen, deren Ehemann zu den reichsgesetzlich gegen Krankheit versicherten Personen zählte und während des Krieges dem Reich Kriegsdienst leistete oder ähnliche Dienste leistete oder an deren Weiterleistung oder Wiederaufnahme einer Erwerbstätigkeit durch Tod, Verwundung, Erkrankung oder Gefangennahme verhindert war, für die Dauer des Krieges eine aus Mitteln des Reichs zu gewährende Wochenhilfe geschaffen worden. Diese Regelung ließ einen großen Teil der Befragungen deutscher Seefahrzeuge unberücksichtigt, nämlich alle diejenigen, die nicht unter die Krankenversicherung der Reichsversicherungsordnung fielen, somit einer Krankenkasse nicht angehörten, sondern für die auf Grund der §§ 59 bis 62 der Seemannsordnung und §§ 553 bis 559 des Handelsgesetzbuchs der Rheber die Krankenfürsorge zu leisten hatte. Da auf der einen Seite kein Grund vorlag, die Ehefrauen dieser Personen schlechter zu stellen als diejenigen der sonstigen gegen Krankheit Versicherten und ihnen bei Einberufung ihrer Ehemänner zum Kriegsdienst die Wochenhilfe zu verweigern, es aber auf der andern Seite nicht angezeigt erschien, die einzelnen Rheber mit der Durchführung der Wochenhilfe zu belasten, trat im Dezember 1914 die Reichsregierung an uns mit der Anfrage heran, ob wir zur Übernahme der Durchführung der Wochenhilfe für die Ehefrauen von Seelenten bereit seien. Wir haben selbstverständlich nicht einen Augenblick gezögert, uns dieser neuen Aufgabe im Interesse der seemannischen Bevölkerung zu unterziehen. Infolgedessen ist unter dem 28. Januar 1915 eine weitere Bekanntmachung des Bundesrats erlassen worden. Durch sie ist Anspruch auf Wochenhilfe auch denjenigen Ehefrauen verliehen worden, deren zum Kriegs- oder Sanitätsdienst eingezogene Ehemänner bis zum Tage des Kriegsausbruchs oder darüber hinaus zu der gegen Entgelt beschäftigten, aber nach der Reichsversicherungsordnung nicht gegen Krankheit versicherten Befugung eines deutschen Seefahrzeugs gehört und an Entgelt als regelmäßigen Jahresarbeitsverdienst nicht mehr als 2500 M bezogen haben. Anträge auf Ausbeurteilung dieser Wochenhilfe sind entweder an die für den Wohnort der Wöchnerin zuständige Orts- oder Landkrankenkasse, falls die Wöchnerin für ihre eigene Person bei einer Krankenkasse versichert ist, an diese, oder an unsere Genossenschaft zu richten. Da die Entscheidung über den Antrag, insbesondere die Prüfung, ob für den Ehemann die erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind, ausschließlich in unserer Hand liegt, so sind auch sämtliche bei einer Krankenkasse eingehenden Anträge zunächst an uns weiterzugeben. Ist nach unserer Auffassung dem Antrag stattzugeben, so können wir die weitere Erledigung des Falles selbst in der Hand behalten, insbesondere die Leistungen der Wochenhilfe durch unsere Organe zur Auszahlung bringen lassen; wir sind aber auch berechtigt, gegen Zahlung einer Vergütung von 2 M für jeden einzelnen Fall, die zuständige Krankenkasse mit Auszahlung der Wochenhilfe und mit der Durchführung der dafür sonst nötigen Maßnahmen zu beauftragen. Von dieser Berechtigung haben wir insoweit ausnahmslos Gebrauch gemacht. In ganzen sind bisher bei uns 502 Anträge zur Bearbeitung gelangt. In 4 Fällen ist unsere Entscheidung durch Beschwerde bei dem zuständigen Verwaltungsamt angefochten worden. Drei dieser Beschwerden sind als unbegründet zurückgewiesen, während in einem Fall die Entscheidung noch aussteht.



Signatur:

Datum: 1. Okt. 1915

## Hamburgischer Correspondent

Nr. 513 vom 1. Okt. 1915

### Von der See-Berufsgenossenschaft.

III.

Seeunfallversicherung gegen Kriegsgefahr. Anfang April 1915 sind der Zentralverein Deutscher Rheeder, der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg und der Verein der Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine zu Hamburg mit dem Antrag an uns herangetreten, für die Besatzungen der während des Krieges unter deutscher Handelsflagge in Fahrt verbliebenen Schiffe der deutschen Handelsflotte durch eine innerhalb unserer Genossenschaft zu schaffende besondere Einrichtung eine erhöhte Unfall- und Hinterbliebenenfürsorge gegenüber den durch den Krieg bedingten besonderen Gefahren (Auslaufen auf Minen, Angriff von feindlichen Schiffen usw.) in das Leben zu rufen. Wenn gleich auf Grund des § 1198 der Reichsversicherungsordnung in Verbindung mit den §§ 843 bis 847 dieses Gesetzes an sich die Möglichkeit gegeben war, „Rentenzuschüsse für Versicherte“ zu errichten, haben wir doch Bedenken getragen, diesen Weg zu beschreiten. Wahgebend hierfür war zunächst, daß nach unserer Überzeugung die Schaffung einer „Rentenzuschüsse“ die Aufbringung sehr erheblicher, die Leistungsfähigkeit der beteiligten Rhedereien zweifellos überschreitender Beträge erfordert hätte, sodann aber auch die Erwägung, daß es auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen zur Errichtung einer besonderen „Rentenzuschüsse“ nicht nur eines Beschlusses unserer Genossenschaftsversammlung bedurft hätte, sondern daß die von dieser festzusetzenden Beträge durch das Reichsversicherungsamt auch dem Bundesrat zur Genehmigung hätten unterbreitet werden müssen, Maßnahmen, deren Erledigung längere Zeit zweifellos in Anspruch genommen haben würde. Wir vertraten die Ansicht, daß das nach unserer Auffassung unbedingt anzustrebende Ziel rascher und demzufolge auch zweckmäßiger erreicht werden konnte, wenn seitens des Reichs eine zusätzliche Seeunfallversicherung gegen Kriegsgefahr geschaffen wurde. Infolge dessen haben wir einen entsprechenden Antrag unter dem 5. Februar 1915 dem Reichsamt des Innern unterbreitet. Auf Wunsch dieser Behörde haben wir durch eine Rundfrage bei den Rhedereien zunächst die sämtlichen, Mitte Februar 1915 in der Passagier- oder Frachtfahrt sowie in der Hochseefischerei beschäftigten Schiffe der deutschen Handelsflotte, einschließlich ihrer an Bord befindlichen, nach Chargen getrennten Besatzungen ermittelt, auch die Seegewässer festgestellt, in denen die Fahrt ausgeübt wurde und gleichfalls die sonstigen, in versicherungstechnischer Hinsicht erforderlichen Unterlagen beschafft. In einer vorbereitenden Versammlung, die am 27. Februar 1915 unter Zugiehung von Vertretern der in Frage kommenden Rhedereien und der seemannischen Fachvereine im Reichsamt des Innern gelangt hat, ist unser Vertreter mit Entschiedenheit dafür eingetreten, daß die neu zu schaffende Versicherung ausschließlich aus Mitteln des Reichs gedeckt, und von einer Beteiligung der Rhedereien an den Kosten dieser Versicherung gänzlich abgesehen werde, doch wurde demgegenüber von dem Vertreter des Zentralvereins Deutscher Rheeder ganz besonderer Wert darauf gelegt, auch die Rhedereien an der Aufbringung der Kosten teilnehmen zu lassen. Nach weiteren, längeren Verhandlungen, an denen wir ständig lebhaft mitbeteiligt gewesen sind und in deren Verlauf wir, um das Zustandekommen des Werkes zu ermöglichen, uns bereit erklärt haben, in weitgehendem Umfange an der geschäftlichen Durchführung der neuen Versicherung mitzuhelfen, ist sodann eine besondere Seeunfallversicherung gegen Kriegsgefahr der in der Ost- und Nordseefischerei beschäftigten Schiffsbefatzungen errichtet worden, für die im Reichsamt des Innern die folgenden Grundsätze festgesetzt worden sind:

1. Die durch den Krieg verursachte Gefährdung der deutschen Ostsee- und Nordseefischerei, deren Aufrechterhaltung im öffentlichen Interesse erforderlich ist, läßt es geboten erscheinen, für die Besatzungen der deutschen Rauffahrtsschiffe über den Rahmen der durch die Reichsversicherungsordnung begründeten hinaus eine erhöhte Unfallfürsorge eintreten zu lassen.

2. Von einer gesetzlichen Regelung der Angelegenheit ist aus grundsätzlichen Erwägungen Abstand genommen. Die Lösung hat vielmehr im Wege der Selbsthilfe der Rheeder unter Beihilfe des Reichs in der Weise zu erfolgen, daß den Besatzungen bei Unfällen neben den gesetzlichen Ansprüchen aus der Reichsversicherungsordnung eine einmalige Kapitalabfindung gewährt wird.

3. Diese Abfindung besteht in dem achtfachen Jahresbetrage derjenigen Rente, die nach Maßgabe der Reichsversicherungsordnung für den betreffenden Betriebsunfall erstmalig rechtsträchtig festgesetzt worden ist.

Im Falle einer Erwerbsunfähigkeit ist die Abfindung nur zu gewähren, wenn die Erwerbsfähigkeit mindestens 25 pSt. herabgesetzt ist.

4. Da die hiernach zu gewährende Abfindung, selbst unter angemessener Beteiligung des Reichs, erhebliche, die durchschnittliche Leistungsfähigkeit der beteiligten Rhedereien überschreitende Kapitalaufwendungen erfordern würde, so erscheint es zweckmäßig, das Risiko dieser Aufwendungen bei einer leistungsfähigen Privatversicherungsgesellschaft zu decken.

5. Die „Allianz“-Versicherungs-Akt.-Gesellschaft in Berlin hat sich bereit gefunden, die Versicherung des vorstehenden Risikos zu angemessenen Prämienätzen, die nur mit Zustimmung des Reichskanzlers erhöht werden dürfen, zu übernehmen.

6. Als Versicherungssumme ist der achtfache Betrag der sogenannten Jahresvollrente bei dauernder Erwerbsunfähigkeit gemäß §§ 1065 ff. der Reichsversicherungsordnung für jeden Mann der Besatzung festzusetzen.

7. Gegenstand der Versicherung bildet Tod oder Verletzung infolge von Beschießung, einschließlich Bombenwerfen, Rammen, Auslaufen auf Minen oder infolge einer anderen unmittelbaren Kriegsgefahr.

Falls ein Schiff verschollen ist, so soll der Verlust als durch Kriegsgefahr verursacht gelten, wenn nach den Begleitumständen nicht eine Seegefahr glaubhaft erscheint. Im Falle einer Meinungsverschiedenheit zwischen dem Versicherungsnehmer und der „Allianz“ über das Vorliegen von Kriegsgefahr entscheidet endgültig der Reichskommissar für die Deutsche Seeversicherungsgesellschaft von 1914, Aktiengesellschaft.

8. Die Regelung des Verhältnisses zwischen Rheeder und Besatzung erfolgt durch Aufnahme folgenden Zusatzes in die Musterrolle:

Die Schiffsbefatzung ist von der Rhederei bei der „Allianz“ Aktiengesellschaft in Berlin nach Maßgabe der vom Reichsamt des Innern festgesetzten Grundzüge gegen Kriegsgefahr besonders versichert.

9. Der Abschluß der Versicherungsverträge erfolgt auf Antrag des Rheeders durch die See-Berufsgenossenschaft. Diese erhält von der „Allianz“ Vollmacht zur Ausstellung der Polizen und übernimmt die Zahlung der Prämien und die Auszahlung etwaiger Versicherungsbeträge. Die auf den beteiligten Rheeder entfallenden Prämienbeträge zieht sie von diesem wieder ein.

Die See-Berufsgenossenschaft handelt hierbei lediglich als Beauftragte der „Allianz“.

10. Die erhöhte Unfallfürsorge wird beschränkt:

a) auf die Zeit bis zum Friedensschluß;

b) auf folgende Fahrten:

Nordsee von Emden bis Drontheim, Elbingerade einschließ-  
lich der Fahrt bis Christiania;  
Ostsee bis Memel und Lulea.

11. Um den Rheedern die durch die erhöhte Unfallfürsorge entstehenden Lasten zu erleichtern, hat sich das Reich bereit erklärt, diese Lasten zu zwei Dritteln zu übernehmen, und zwar im Wege der Selbstversicherung auf Grund einer mit der „Allianz“ abgeschlossenen Vereinbarung.

WENDEN!



Auf Grund der in Gemäßheit der vorstehenden Grundsätze von der „Allianz“ uns erteilten Vollmacht sind bisher von uns 1081 Polizen ausgestellt worden. Die hierfür zu entrichtenden Prämien sind von uns eingezogen und an die „Allianz“ abgeführt worden. Eine Auszahlung von Versicherungsbeträgen ist, da Schadensfälle noch nicht vorgekommen sind, bisher nicht erfolgt. Um Mißverständnissen, denen wir bei einzelnen Khebereien wiederholt begegnet sind, auch in der breiteren Öffentlichkeit entgegenzutreten, betonen wir nochmals mit Nachdruck, daß wir an der Festsetzung der Höhe der Prämien in keiner Weise beteiligt sind, auch auf sie keinerlei Einfluß ausüben vermögen, daß vielmehr diese Festsetzung ausschließlich in den Händen der „Allianz“ und des Reichsamts des Innern liegt. Wir haben uns der Mitwirkung, die für uns lediglich eine gewaltige Belastung mit neuer Arbeit im Gefolge gehabt hat, nur unterzogen, um, mit Rücksicht auf den verfolgten guten Zweck, das Zustandekommen der zusätzlichen Versicherung zu erleichtern, wenn nicht gar zu ermöglichen, haben aber, wie wir zu unserem Bedauern feststellen mußten, für dieses unser Entgegenkommen von manchen Seiten keinen Dank geerntet.

**Fürsorge für Kriegsbeschädigte.** Der Durchführung einer angemessenen Fürsorge für Kriegsbeschädigte schenken wir innerhalb des Rahmens unserer Zuständigkeit ernste Aufmerksamkeit. In die innerhalb des Preussischen Staates gebildeten Provinzialausschüsse, die sich insbesondere mit der Arbeitsvermittlung und der Erleichterung eines Berufswechsels für Kriegsinvalide beschäftigen, sind, auf unsere Veranlassung hin, unsere Vorstandsmitglieder Geh. Kommerzienrat F. Gröbel, Stettin, Konsul Sieg, Danzig und Konsul Preuß, Königsberg, eingetreten, während unser Verwaltungsdirektor dem Geschäftsausschuß des Hamburgischen Landesausschusses für Kriegsbeschädigte als Mitglied angehört. Auch hat auf unsere Veranlassung unsere Seelasse 10 000 M zur Errichtung einer besonderen Werkstätte zur Verfügung gestellt, die in dem in Hamburg-Neudorf in den Auswänderehallen der Hamburg-Amerika Linie untergebrachten Marinelazarett geschaffen worden ist und die ausschließlich dazu dient, Kriegsbeschädigten die Möglichkeit einer weiteren Ausbildung und falls erforderlich, auch einer Umlernung für neue Berufe zu bieten.

## Hamburgischer Correspondent

Nr. 710 vom 6. Okt. 1915

### Von der See-Berufsgenossenschaft.

#### IV.

##### Quittungsarten und Nachweisungen.

Umgetauscht und ohne Umtausch hinterlegt wurden 8135 Quittungsarten und zwar 8133 Formular A und 2 Formular B. Neue Karten Nr. 1 wurden Form. A 7582, Form. B 2 ausgestellt. Während des Jahres 1914 sind von den Seemannsämtern im ganzen 8257 erledigte Musterrollen bei uns eingelaufen. Auf Grund dieser sind 185 482 der durch § 263 der abgeänderten Satzung geforderten Nachweisungen gefertigt und in unserem Kassensbureau in feuerfester Aufbewahrung genommen worden.

Nachweisungen wurden bisher ausgefertigt:

Im Jahre 1907 . . . .	59 313
" " 1908 . . . .	161 517
" " 1909 . . . .	199 598
" " 1910 . . . .	159 712
" " 1911 . . . .	156 670
" " 1912 . . . .	154 476
" " 1913 . . . .	159 138
" " 1914 . . . .	185 482

zusammen . . 1 235 906

Davon haben wir 82 623, die Betten vor dem Tätigkeitsbeginn unserer Kasse betrafen, an die verschiedenen Landesversicherungsanstalten abgegeben. Eine Ausfertigung von Nachweisungen an andere Versicherungsanstalten und für Versicherungsämter beim Vorliegen eines Antrages auf Rente oder zu anderen Zwecken erfolgte in 409 Fällen. Abschriften von Nachweisungen auf Ansuchen von Versicherten selbst wurden in 14 Fällen erteilt.

##### Beschleide.

Durch Berufung anfechtbare Bescheide wurden im Berichtsjahre erteilt 380, und zwar 8 im Altersrentenverfahren, 206 im Invaliden- und Krankenrentenverfahren und 166 im Witwen- und Waisenrentenverfahren, gegen zusammen 395 im Vorjahre.

##### Rechtsmittel.

An unerledigten Berufungen waren aus dem Vorjahre zu übernehmen 4 Fälle. Im Berichtsjahre wurde gegen den Bescheid des Vorstandes in 23 Fällen seitens der Versicherten Berufung beim Oberversicherungsamt erhoben und zwar: gegen die Höhe der Kranken- bzw. Invalidenrente in 7 Fällen, gegen die Abweisung des erhobenen Anspruches auf Kranken- bzw. Invalidenrente in 9 Fällen, gegen die Entziehung der Krankenrente in 2 Fällen, gegen das Ruhen der Rente in 1 Fall, gegen Beginn und Höhe der Witwen- und Waisenrente in 2 Fällen und gegen die Abweisung des erhobenen Anspruches auf Witwen- und Waisenrente in 2 Fällen, sodas im ganzen anhängig waren 27 Fälle. Davon wurden bis zum Schluß des Jahres erledigt durch Zurückziehung der Berufung 4 Fälle, durch nachträgliche Anerkennung seitens der Kasse 3 Fälle, durch Vergleich 1 Fall, durch Ueberweisung an einen anderen Versicherungsträger 1 Fall, durch Entscheidung des Oberversicherungsamtes zugunsten der Versicherten 2 Fälle, durch Entscheidung des Oberversicherungsamtes zugunsten der Kasse 10 Fälle, sodas am Jahreschluß schwebend blieben 6 Fälle.

An unerledigten Revisionen waren aus dem Vorjahr zu übernehmen 4 Fälle. Gegen die Entscheidung der Oberversicherungsämter wurde Revision eingelegt von den Versicherten in 1 Fall und von der Kasse in 1 Fall, sodas im ganzen anhängig waren 6 Fälle. Davon wurden bis zum Jahreschluß erledigt durch Bestätigung des Urteils des Oberversicherungsamtes 1 Fall, durch Zurücknahme des Antrages 1 Fall und durch Zurückverweisung

an das Oberversicherungsamt 4 Fälle, sodas am Jahreschluß kein Fall mehr schwebend blieb.

##### Rechnungsergebnisse.

Seit Bestehen der Seelasse wurden in den Jahren 1907 bis 1914 insgesamt vereinnahmt 10 469 528,56 M., davon 1914 1 308 731,88 M., dagegen verausgabt 3 571 188,78 M., davon 1914 715 355,98 M., sodas ein Einnahme-Ueberschuß von 6 898 339,78 M. verbleibt. In den Zeichnungen zu den beiden ersten Kriegsjahren haben wir uns mit je 300 000 M. beteiligt.

Einen Mehraufwand gegen das Vorjahr erforderten die Kapitel: Rentenleistungen von 19 434,43 M., Einmalige Leistungen von 283,78 M., Heilverfahren von 139 849,86 M., Invalidenhauspflege 130,50 M., Allgemeine Verwaltung 4867,95 M., Erhebungen bei Gewährung oder Entziehung von Renten und bei einmaligen Leistungen von 30,70 M., während ein Minderaufwand zu verzeichnen war bei den Kapiteln: Berufungs-, Revisions- und Beschwerdeverfahren um 69,30 M., Beitragsverfahren und Ueberwachung um 550,53 M.

Von den für Heilverfahren mehr verausgabten 139 849,86 M. sind allein 137 610,85 M. für Kriegswohlfahrtspflege aufgewendet worden.

Im Verhältnis zu den Einnahmen stellen sich die Leistungen (an Renten, Heilverfahren usw.) und die gesamten Verwaltungskosten wie folgt:

Jahr	Einnahmen	Leistungen	Verwaltungskosten
1907 . . . .	855 508	200 191	31 746
1908 . . . .	1 391 149	282 809	43 399
1909 . . . .	1 200 466	334 472	59 102
1910 . . . .	1 255 277	360 288	67 747
1911 . . . .	1 321 641	357 306	67 954
1912 . . . .	1 459 452	412 131	87 340
1913 . . . .	1 677 303	474 659	76 720
1914 . . . .	1 808 782	634 857	80 999

Von dem Vermögensbestande einschließlich des Buchwertes der beweglichen Einrichtung im Betrage von 6 898 339,78 M. (1913: 6 204 963,88 M.) entfallen auf das Gemeinvermögen 1 062 246,49 M., sodas sich das Sondervermögen am Schluß des Berichtsjahres auf 5 836 093,29 M. (1913: 5 418 461,33 M.) stellt. Der buchmäßige Bestand des Gemeinvermögens ist von 886 502,55 M. am Schluß des Jahres 1913 auf 1 062 246,49 M. am Schluß des Berichtsjahres gestiegen.

Schiffsverluste in der Zeit vom 22. bis 27. September. Der Zusammenstellung von Lloyds über Schiffsschäden und -verluste in der Zeit vom 22. bis 27. September entnehmen wir folgende Angaben:

##### 22. September:

Noningen Emma, holl. Dampfer, 6631 Tons, 1913 erbaut, gesunken; Besatzung gerettet.

##### 23. September:

Stoningen, engl. D., 419 Tons, 1902 erbaut, gesunken; Besatzung gerettet.

Gorsvik, schwed. D., 688 Tons, 1913 erbaut, gesunken; Besatzung gerettet.

Florence W. Penley, amerikan. Segler, 937 Tons, 1907 erbaut, ver-laffen; Besatzung gerettet.

##### 24. September:

Chancellor, engl. D., 2958 Tons, 1895 erbaut, versenkt; Besatzung gerettet.

##### 25. September:

Gesione, engl. D., 2319 Tons, 1889 erbaut, versenkt; Besatzung gerettet.

Urbino, engl. D., 4240 Tons, 1915 erbaut, versenkt; Besatzung gerettet.

##### 27. September:

Tembijl, holl. D., 2946 Tons, 1913 erbaut, gesunken; Besatzung gerettet.

Western Star, amerikan. D., 3593 Tons, 1903 erbaut, auf den Großen Seen fahrend, gesunken; Besatzung gerettet.

Bega, schwed. Segler, 289 Tons, 1893 erbaut, von Alsborg nach Raumo, nach Verlassen gesunken; Besatzung gerettet.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. *574* vom *S. Okt.* 191 *5*

### Schiffahrt.

#### Von der See-Berufsgenossenschaft.

IV.

Vorbereitung der bei den Friedensverhandlungen zu erhebenden Forderungen. Seitens des Deutschen Nautischen Vereins, des Zentralvereins Deutscher Reederei und des Verbandes Deutscher Seeschiffervereine ist ein besonderer Ausschuss zum Zwecke der Vorbereitung derjenigen Forderungen eingesetzt worden, die von der deutschen Seeschiffahrt bei Gelegenheit der Friedensverhandlungen zu erheben sind. An den Arbeiten dieses Ausschusses haben auch wir uns beteiligt.

Rentenänderungen während der Dauer des Krieges. Während der ersten sechs Monate nach Kriegsausbruch haben wir grundsätzlich von jeder Ermäßigung und Einstellung von Renten abgesehen. An diesem Standpunkt halten wir für die Dauer des Krieges auch gegenüber allen Rentenempfängern fest, die zur Ableistung von Kriegs- oder Sanitätsdiensten unter die Fahnen getreten sind, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie in Feindesland oder in heimischen Garnisonen stehen. Dagegen lassen wir bei allen übrigen Rentenempfängern bei nachgewiesener Verringerung des körperlichen Zustandes eine Kürzung oder Einziehung der Rente eintreten, sofern die in jedem einzelnen Fall anzustellenden Ermittlungen zu dem Ergebnis führen, daß eine durch den Krieg bedingte besondere Notlage nicht vorliegt.

Tätigkeit des Genossenschaftsvorstandes. Der Genossenschaftsvorstand trat im Berichtsjahr zu einer Sitzung zusammen, in der über 30 Beratungsgegenstände verhandelt und Beschluß gefaßt wurde. Außerdem wurden 1317 Gegenstände gegen 1512 im Vorjahre den Vorstandsmitgliedern im Wege des Umlaufs zur schriftlichen Beschlussfassung unterbreitet. — An Ein- und Ausgängen weisen die Tagebücher 116 756 Nummern auf, sodaß auf 300 Arbeitstage auf den Tag durchschnittlich mehr als 389 Schriftstücke entfielen. — Die Vermögensverwaltung der Genossenschaft ist durch den beeidigten Bücherrevisor, Herrn Jentich, Hamburg, einer fortlaufenden Beaufsichtigung, die zum mindesten in jedem Monat, und zwar jedesmal mehrere Tage hindurch, ausgeübt worden ist, unterzogen worden. Auch hat am 28. Dezember 1914 die durch das Reichsversicherungsamt angeordnete unvermutete Rassenrevision durch den Vorsitzenden des Genossenschaftsvorstandes stattgefunden. Einen Anlaß zu irgendwelchen Beanstandungen haben diese Nachprüfungen nicht ergeben.

Jubiläumsgabe des Centralvereins Deutscher Reederei. Am 21. Dezember 1914 hat die Uebergabe des großen Wandgemäldes stattgefunden, das uns der Centralverein Deutscher Reederei als Jubiläumsgabe aus Anlaß des 25jährigen Bestehens unserer Genossenschaft dargebracht hat und das von der Hand des Meisters der See, Professor Schnars-Alquist, geschaffen worden ist. Das glänzend gelungene Bild, das einen Segler in bewegter See in nicht zu übertreffender Naturtreue von Wasser, Luft und Schiff darstellt, bildet den hervorragendsten Schmuck unseres „See-Haus“ und wird die dankbarste Erinnerung an die gütigen Spender auch in späteren Geschlechtern wachhalten.

#### Betriebsverzeichnis und Schiffsregister.

Im Betriebsverzeichnis, das am Schluß des Vorjahres 1620 Betriebe aufwies, wurden im Berichtsjahre 149 Betriebe gelöscht und 166 neu eingetragen, sodaß Ende 1914 1637 Betriebe vorhanden waren. Von der Anfertigung der sonst stets gebrachten näheren Nachweisung über die Anzahl und Art der unserer Berufsgenossenschaft angehörenden Schiffe mußte in diesem Jahre abgesehen werden, weil infolge der Kriegswirren das Schicksal einer Anzahl deutscher Schiffe in Dunkel gehüllt ist und wir infolgedessen eine Uebersicht, die nur einigermaßen Anspruch auf Zuverlässigkeit haben könnte, nicht zu liefern vermögen. Aus dem Fortfall dieser Schiffsregister-Statistik ergibt sich auch das Fehlen des sonst üblichen Nachweises über den Raumgehalt der Schiffe und die Personenzahl ihrer Besatzungen.

#### Durch die Satzung begründete Pflichtversicherung.

Von der gemäß §§ 51/56 unserer Satzung erfolgten Erstreckung der Versicherungspflicht auf die Kleinen, zur Befähigung ihrer Fahrzeuge gehörenden Reeder und deren regelmäßig an Bord mittätigen Gehilfen wurden 1054 Personen erfasst. Von diesen schieden im Lauf des Rechnungsjahres 120 wieder aus, sodaß am Jahreschluß 934 Personen mit einem anrechnungsfähigen Jahresarbeitsverdienst von insgesamt 890 728 *M* versichert waren.

#### Freiwillige Versicherung.

Im Rechnungsjahre wurden 136 Anträge auf freiwillige Versicherung gestellt und vom Vorstand genehmigt. Zu löschten waren dagegen 236 Versicherungen, sodaß am Jahreschluß freiwillig versichert waren: 130 Reeder (Unternehmer) mit 200 550 *M*, 82 selbstständige Loffen mit 220 800 *M* und 152 andere im Betriebe beschäftigte Personen mit 530 482 *M*, zusammen also 364 Personen mit 951 832 *M*. Es ergibt sich somit gegen das Rechnungsjahr 1913 eine Abnahme von 100 Personen und 252 884 *M* des versicherten Jahresarbeitsverdienstes.

## Hamburgischer Correspondent

Nr. 516 vom 9. Oktober 1915

### Schiffahrt.

#### Von der See-Berufsgenossenschaft.

##### VI.

##### Umlage 1913.

Die Soll-Umlage für 1913 betrug 1715 770.90 M. Für Schiffe, deren Verlust erst nach Abschluß der Umlage gemeldet wurde, sowie für solche, die im Jahre 1914 zum Verkauf gelangten, aber schon seit 1913 außer Betrieb stillgelegt hatten, mußten von den Beiträgen für 1913 99.75 M zurückgezahlt und für 1913 außerdem 407.93 M abgesetzt werden. Eine weitere durch Niederschlagung von Beiträgen in Höhe von 91.63 M bedingte Absetzung wurde durch Zahlungsunfähigkeit von zwei Mitgliedern erforderlich. 33 fernere Mitglieder waren mit der Entrichtung ihrer Beiträge von zusammen 1701.14 M am Schluß des Berichtjahres noch im Rückstande. Durch Abrundung der Beitragssätze auf zwei Dezimalstellen ergab sich bei der Umlage 1913 eine Mindereinnahme von 586.24 M, sodaß ein Betrag von 2886.69 M vorab mit umgelegt werden muß. Mithin ist auf die Soll-Umlage tatsächlich vereinnahmt 1712 884.21 M. Die Zahlung von Beitragsabfindungen (§ 41 Abs. 6 der Satzung) brachte einen Ueberschuß von 1830.74 M. Außerdem gingen an Beiträgen ein für nachträglich gemeldete Schiffe oder Betriebe (Nachtragsbeiträge) 622.73 M und auf früher bereits in Ausfall gestellte Beiträge 1302.76 M, auf 3756.23 M. Die Gesamteinnahme an Beiträgen betrug mithin 1716 640.44 M, die Soll-Umlage dagegen 1715 770.90 M. Zugunsten der Umlage 1914 verblieben somit 869.54 M.

Gegen die Beitragsveranlagung für 1913 hatten 34 Mitglieder Einspruch erhoben. 28 dieser Einsprüche wurden zurückgewiesen. In 6 Fällen erfolgte eine Ermäßigung des Beitrags, da nachträglich noch Löschung oder Außerdienststellung des Schiffes nachgewiesen wurde. In den ersten sieben Monaten des Jahres 1913 mußte der Weg der zwangsweisen Betreibung des Beitrages gegen 72 Mitglieder beschritten werden. Mit Beginn des Krieges wurden jedoch sofort sämtliche noch schwebenden Anträge auf zwangsweise Einziehung der Beiträge von uns zurückgezogen. Hieraus erklärt sich auch, daß am Abschluß noch 33 Mitglieder gegen 1 Mitglied im Vorjahr mit der Entrichtung des Beitrages von insgesamt 1701.14 M im Rückstand waren. Auch die im § 37 unserer Satzung vorgesehene Einziehung eines Vorschusses in Höhe der Hälfte des vorjährigen Beitrages von denjenigen Mitgliedern, von denen in den letzten drei Jahren hintereinander die

Beiträge im Zwangswege eingezogen werden mußten, ist infolge des Krieges unterblieben. Es handelt sich auch hier immer nur um geringe Beträge.

##### Geberolle und Umlage 1914.

Für die Genossenschaften sind im Jahre 1914 umzulegen: 1305 408.55 M (1913: 1715 770.90 M). Hierzu kommen die Verwaltungskosten der Sektionen mit 67 363.99 M (1913: 66 251.53 M), sodaß sich die Gesamtumlage auf 1372 772.54 M (1913: 1782 025.43 M) beläuft. Zur Erläuterung der vorstehenden Umlage bemerken wir, daß wir beim Reichsversicherungsamt, veranlaßt durch die schwierige Lage der Schiffahrt infolge des Krieges und zur Vermeidung einer übermäßigen Belastung unserer Mitglieder in der gegenwärtigen schweren Zeit, den Antrag gestellt hatten, uns in Gemäßheit des § 746 der Reichsversicherungsordnung zu ermächtigen, aus der Rücklage zur Erleichterung der Umlage für 1914 den Betrag von 302 258.60 M vorübergehend zu entnehmen. Diefem unseren Ersuchen hat das Reichsversicherungsamt unter dem 8. April 1915 in dankenswerter Weise entsprochen und sich die weitere Bestimmung über die Ergänzung der Rücklage vorbehalten. Bringt man diesen Betrag von 302 258.60 M von der sich auf 1 715 770.90 M stellenden Umlage für 1913 in Abzug, ergibt sich, daß gegenüber dieser letzten Umlage diejenige für 1914 (ohne Sektionen) noch einen weiteren Rückgang in Höhe von 108 103.75 M aufweist. Dieser Rückgang findet im wesentlichen durch eine Verminderung der Verwaltungskosten, einschließlich der zur Durchführung der Unfallverhütung aufgewandten Beträge, seine Erklärung. Die Summe der anrechnungsfähigen Steuern ist infolge des Krieges und der damit verbundenen Außerdienststellung der Schiffe im Berichtsjahre gegen das Vorjahr um 22 031 562 M gefallen.

Ueber die Verteilung der anrechnungsfähigen Steuern sowie des Beitrags auf die einzelnen Sektionen gibt Anlage 10 Aufschluß; dieser ist auch zu entnehmen, wie sich die entsprechenden Zahlen des Vorjahres gestellt haben.

Ein Beitrag ist zu leisten: in Sektion I 2,08 Pfg. gegenüber 2,01 Pfg. in 1913, in Sektion II 1,95 Pfg. gegenüber 1,92 Pfg. in 1913, in Sektion III 1,91 Pfg. gegenüber 1,90 Pfg. in 1913, in Sektion IV 2,11 Pfg. gegenüber 2,06 Pfg. in 1913, in Sektion V 2,26 Pfg. gegenüber 2,12 Pfg. in 1913 und in Sektion VI 2,15 Pfg.

gegenüber 2,06 Pfg. in 1913, mithin bei einer Gesamtumlage von 1 372 772.54 M und einem Gesamtjahresarbeitsverdienst von 70 292 698 M durchschnittlich 1,95 Pfg. (1913: 1,93 Pfg.) für eine Mark Steuer = 1,95 Prozent.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. 521 vom 12 Okt. 1915

### Von der See-Berufsgenossenschaft.

#### VIII.

Zur Vornahme der Augenuntersuchungen sind zur Zeit 104 Herren berechtigt. Die durch diese Herren bewirkten Untersuchungen gelten auch als vollwertige im Sinne der Bekanntmachung des Reichsanzeigers vom 9. Mai 1904, betreffend die Untersuchung der Seeleute auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen, und ist dieselbe Berechtigung bezüglich der zweiten Untersuchung auch den von uns in Hamburg, Bremen und Stettin errichteten Kommissionen staatlicherseits eingeräumt worden. Derartige zweite Untersuchungen haben, und zwar sämtlich in Hamburg, im Laufe des Jahres 1914 in 20 Fällen stattgefunden. In 8 Fällen war die Anrufung der Kommission von Erfolg begleitet.

Atteste für Trossen. Zur Ausstellung von Attesten über die Bruchfestigkeit von Trossen sind bis auf Widerruf in Deutschland 32 und im Ausland 5 Firmen befugt.

Die englischen und belgischen Geschäften bisher erteilten Ermächtigungen sind erloschen.

Prüfung der nautischen Instrumente. Die Berechtigung zur Vornahme der Prüfung, Regulierung und Kompensierung der Kompassse, der Prüfung der nautischen Instrumente (Oktanten, Sextanten, Barometer und Chronometer) sowie zur Ausstellung von Attesten über das Ergebnis dieser Prüfungen besitzen neben der Seewarte und deren Agenturen sämtliche staatliche Navigationschulen. Auch sind die Herren Dr. Heidehoff, Navigationslehrer a. D. zu Emden, Dr. Harry Mayer sowie J. F. Hofebroel zu Bremerhaven, S. S. Chr. Cordes und Kapitän C. Reuner zu Lehe sowie L. Wolff zu Bremen zur Prüfung, Regulierung und Kompensierung von Kompassen ermächtigt. Zu diesen Verrichtungen sowie zur Prüfung von Oktanten, Sextanten und Barometern ist auch die Firma W. Ludolph zu Bremerhaven befugt, jedoch mit der ausdrücklichen Einschränkung, daß sie über eigene Fabrikate und solche fremde Fabrikate, deren ständigen Vertrieb sie übernommen hat, ein Prüfungsattest nicht erteilen darf. Mit derselben Einschränkung ist auch den Firmen Georg Hechelmann Nachf. und C. Wlath zu Hamburg die Berechtigung zur Prüfung von Kompassen, Oktanten und Sextanten auf Gebrauchsfähigkeit zuerkannt worden. Auch sind die Herren August Carstens zu Hamburg, Carl Johansson zu Altona, Walter Seyffert i. Firma G. Mager zu Brate, sowie die Firma Cassens & Wlath zu Bremen ermächtigt, Kompassse, die von ihnen weder hergestellt worden sind noch auch ständig vertrieben werden, auf Gebrauchsfähigkeit zu untersuchen. Lediglich zur Regulierung und Kompensierung von Kompassen sind die Herren S. Lemde und D. Vedus zu Altona, L. Espe, E. Thackler, sowie die Kapitäne Johann Christoph Meyer und W. Rosendahl zu Hamburg, J. Cassens und R. W. A. Schwarz zu Bremen sowie Kapitän W. Meißel, Ober-Inspektor des Navigationsbüros des Norddeutschen Lloyd zu Bremerhaven, befugt. Die Prüfung der Chronometer darf auch durch die Chronometermacher F. Dender, W. Bröckling, Th. Knoblich (Inhaber: Robert Brause und Ed. Engbrechten), William Meier, sämtlich zu Hamburg, H. F. B. Sachmann & Sohn, Altona, Franz Vidde, Geestemünde, W. G. Ehrlich, Bremerhaven, Enno Koopmann, Bremen, Theodor Schmidt, Nordenham und A. Mager, Brate, diejenige der Barometer auch durch das Meteorologische Observatorium zu Bremen erfolgen.

Prüfung nautischer Instrumente im Ausland. Um auch solchen deutschen Schiffen, die nur selten einen deutschen Hafen anlaufen, die Möglichkeit zur Vornahme der durch unsere Unfallverhütungsvorschriften geforderten Prüfung der verschiedenen nautischen Instrumente zu verschaffen, erkennen wir, abgesehen von dem Kaiserlichen Observatorium zu Kantschow, das für jede Prüfung von nautischen und meteorologischen Instrumenten zuständig ist, und das hoffentlich bald seine Tätigkeit als deutsche Anstalt im vollen Umfang wieder aufnehmen wird, schon seit längerer Zeit vollinhaltlich auch alle Kompassprüfungen und Kompassregulierungen an, die, abgesehen von England, Frankreich, Japan und Italien, von einer ausländischen staatlichen Stelle bewirkt werden. Außerdem haben wir in Erfüllung von Sonderwünschen, die von einzelnen Rhebereien uns gegenüber geäußert worden sind, nach vorübergehender Einziehung eingehender und zuverlässiger Erkundigungen den nachstehenden ausländischen Privatpersonen die folgenden Ermächtigungen erteilt:

a) Die Ermächtigung zur Prüfung, Regulierung und Kompensierung von Kompassen sowie zur Prüfung der nautischen Instrumente (Chronometer, Barometer, Oktanten, Sextanten usw.) den Herren: John Bly & Co., New York; b) die Ermächtigung zur Prüfung, Regulierung und Kompensierung von Kompassen den Herren: 1. Kapitän A. J. L. Moris, Rotterdam, 2. A. van der Boordt, Antwerpen, 3. Kapitän Gotthar Weber, Lagos, 4. Kapitän Friedrich Kurt Tertrum, Nautischer Assistent der Oberinspektion des Norddeutschen Lloyd, Singapur, 5. Kapitän G. Götsche, Bangkok; c) die Ermächtigung zur Regulierung und Kompensierung von Kompassen den Herren: 1. Anton Bothner, Direktor der Navigationschule, Kristiansund, 2. Navigationschuldirektor A. Brakken, Delfzijl, 3. D. E. Kool, Ervert, Groningen, 4. Oscar Reij, Groningen, 5. J. T. McMillan, Nautical Expert, San Francisco; d) die Ermächtigung zur Prüfung von Chronometern den Herren: 1. A. de Casseres, Amsterdam, 2. B. v. d. Waal, i. Fa. E. R. Sedel & Co., Rotterdam. Die einzelnen Engländern, Franzosen und Italienern bisher zugestandenen Befugnisse sind widerrufen.

Sauerstoffressende Massengüter. Am 19. Mai 1914 haben an Bord des Bremer Dampfers „Schleswig“ vier Mann der Besatzung in einem Raum, in dem eine Ladung Meiskiele lagerte, den Erstickungstod gefunden. Dieser Unfall hat uns veranlaßt, über die Gefährlichkeit von Meiskiele und ähnlichen Massengütern ganz eingehende Ermittlungen anzustellen. Ihr Ergebnis läßt sich dahin zusammenfassen, daß sehr häufig eine sofort tödlich wirkende Sauerstoffarmut in denjenigen Laderäumen in die Erscheinung tritt, in denen Massengüter der Klasse IV der Verordnung, betreffend die Beförderung gefährlicher Stoffe in Kauffahrteischiffen, verladen sind. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um Steinkohlen in Schüttladung oder in Säcken, Preßkohle (Briketts von Steinkohle) und Braunkohle, Baumwolle, Zute, Hanf, Flach und andere pflanzliche Faserstoffe, Kopro in Säcken, Maischrot, Hülsenmehl von Getreide (Kleie, Kleie, Kleie), auch von Erdnüssen und Reis (ricemeal) und ähnliche Nebenzerzeugnisse der Mühlenindustrie, Viertreiber und Malzkeime, Rohstoffe für Papierfabrikation, Lumpen, geschliffenes Tauwerk, auch Gräser (z. B. Spartagras) und Schwefelkies. Alle diese Stoffe sind besonders geringe Sauerstoffresser. Ein ähnliches Verhalten weisen feine, verteilte Metalle, Koks, Gasse, ganze Getreidekörner, ölhaltige Materialien, Preßkuchen, Spateisenstein u. a. m. auf. Unseres Erachtens läßt sich der Sauerstoffabnahme in den Laderäumen am wirksamsten dadurch begegnen, daß auf sie ausnahmslos die Bestimmungen des § 14 der Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen, durch die insbesondere eine ausreichende Lüftung der Räume vor dem Einsteigen oder Betreten gefordert wird, zur Anwendung gebracht werden. Infolgedessen werden wir bei der nächsten Ergänzung unserer Unfallverhütungsvorschriften in diese eine entsprechende Bestimmung aufnehmen, verfehlen aber nicht, schon jetzt die Aufmerksamkeit der Rheber Kapitäne und Besatzungen auf diese erheblichen, nicht zu verkennenden Gefahren hinzuweisen.

Strafen sowie Festlegung von Schiffen. Wegen Nichtbefolgung von Unfallverhütungsvorschriften (zu vergl. außerdem letzter Absatz des Abschnitts XIV) sind im Berichtsjahre 9 Rheber und 3 Kapitäne mit Geldstrafen bis zu 200 M bestraft worden. Außerdem ist in 89 Fällen Kapitänen eine ernste Verwarnung deswegen erteilt worden, weil sie den, die Vornahme der verschiedenen Tagebucheintragen erheischenden Bestimmungen unserer Unfallverhütungsvorschriften nicht die genügende Beachtung geschenkt haben. Wegen leichterer Verstöße gegen die das Sehen von Getreidebottchen fordernden Vorschriften sind 7 Kapitäne verwahrt worden. In 5 Fällen haben wir durch Vermittlung der zuständigen staatlichen Behörden Schiffe aus dem Grunde am Auslaufen verhindern lassen, weil deren Zustand oder Ausrüstung nicht den Anforderungen unserer Unfallverhütungsvorschriften entsprach. Eine Anzahl von Strafverfahren, die bei Ausbruch des Krieges sich noch in der Schwebe befanden, haben wir eingestellt. Strafverfügungen gegen Versicherte sind im Laufe des Berichtsjahres nicht erlassen worden.

Belohnungen für Rettung Verunglückter. Als Belohnungen für Rettung Verunglückter (§ 1164 in Verbindung mit § 736 der Reichsversicherungsordnung) haben wir einem Matrosen und einem Seizer Gelbsenden mit entsprechenden Anerkennungsschreiben zugehen lassen.



## Schiffahrt Zeitung Hamburg

Nr. 10

### Die See-Berufsgenossenschaft im Jahre 1917.

Der jetzt gedruckt vorliegende Jahresbericht der See-Berufsgenossenschaft für das Jahr 1917 legt erneut Zeugnis davon ab, welche umfangreiche Arbeit in dieser Berufsgenossenschaft Jahr für Jahr geleistet wird. Nicht nur wurde im Jahre 1917 die Verwaltung der Genossenschaft im alten Umfange fortgeführt, sondern darüber hinaus auch erfüllt, was die Genossenschaft an besonderen Aufgaben aus Anlaß des Krieges freiwillig übernommen hatte. Unter diesen nimmt nach wie vor die erste Stelle die Tätigkeit für den Hamburger Ausschuß zur Verteilung von *Liebesgaben an die Flotte* ein, den die Genossenschaft im Oktober 1914 ins Leben gerufen und seitdem ununterbrochen geleitet hat. Beispielsweise sind im Jahre 1917 allein 36 338 Weihnachtspakete und -Kisten in den Geschäftsräumen der Genossenschaft fertiggestellt worden. Welchen großen Umfang diese Liebestätigkeit für die Flotte annahm, geht auch daraus hervor, daß bis zum 15. August 1918 insgesamt 1,25 Mill. Mark an die Marine abgesandt wurden.

Auch durch die freiwillig übernommene Durchführung der *Reichswochenhilfe für Seeleute* wurde die Arbeitskraft der Genossenschaft weiterhin stark in Anspruch genommen. Bis Ende August 1918 wurden im ganzen 2259 Anträge auf Zubilligung der Reichswochenhilfe an sie gestellt und von ihr erledigt. Das Verzeichnis der der See-Berufsgenossenschaft angehörenden Betriebe enthielt am 31. Dezember 1917 1412 Schiffahrtsbetriebe, 58 verwandte Betriebe und 76 Fischdampfer- und Heringsloggerbetriebe, insgesamt also 1546. Zur Anmeldung gelangten im Berichtsjahre 756 Unfälle, darunter 551 Verletzungen und 205 Todesfälle. An Entschädigungen wurden 1 189 606 M. ausgezahlt. Die seit Gründung der Genossenschaft ausgezahlten Entschädigungen erreichten damit den Betrag von 21,57 Mill. Mark. Aus dem sonstigen Inhalt des Verwaltungsberichts verdienen besondere Aufmerksamkeit die Mitteilungen über die *Beordnung eines seemannischen Beirats*, die neu eingerichteten paritätischen Rentenfestsetzungskommissionen und der Abschnitt über die zahlreichen Arbeiten der Genossenschaft auf dem wichtigen Gebiete der *Unfallverhütung*. Beachtenswert ist die Einleitung des Berichts, in besonderer Beachtung die Einleitung des Berichts, in der die Erwartung ausgesprochen wird, daß die Reichsstellen volles Verständnis dafür haben werden, „daß die deutsche Seeschifffahrt nur im ungehinderten Spiel der Kräfte, in nicht geschmülter Freiheit die großen Aufgaben bewältigen kann, die ihrer nach Beendigung des Völkerringens harren“.



## Deutsche Bergwerks-Zeitung (Essen)

Nr. 33

**Bedeutung und Wirken der Seeberufsgenossenschaft.**

Die See-Berufsgenossenschaft ist eine auf gesetzlicher Grundlage beruhende Zwangs-Haftpflichtversicherung der Reeder auf Gegenseitigkeit zum Zwecke der Entschädigung der durch Betriebsunfälle zu Schaden gekommenen Besatzung deutscher Seefahrzeuge bzw. Hinterbliebenen und gleichzeitig diejenige Instanz, die auf Grund gesetzlicher Ermächtigung Unfallverhütungsvorschriften zu erlassen und deren Durchführung durch technische Aufsichtsbeamte zu kontrollieren hat. Durch das Gesetz vom 13. Juli 1887 ins Leben gerufen, hat die See-Berufsgenossenschaft ihren Hauptsitz in Hamburg und Sektionsverwaltungen in Papenburg, Bremen, Hamburg, Kiel, Stettin und Danzig. Führende Männer der Schifffahrt bilden den Genossenschaftsvorstand und die Sektionsvorstände und sind ebenso in den anderen ehrenamtlichen Organen, d. h. als Delegierte in den Genossenschaftssammlungen und als Vertrauensmänner, tätig. — Die Entschädigung der Betriebsunfälle erfolgt nach ganz bestimmten gesetzlichen Vorschriften, und zwar ausschliesslich zu Lasten der Reeder. Die für Entschädigungen, Geschäftsführung, Unfallverhütung usw. aufzuwendenden Unkosten werden nachträglich für das vorhergehende Jahr nach Massgabe der von den einzelnen Reedern beschäftigten, bzw. der abgeschätzten Mannschaften und der für diese massgeblichen Heuern umgelegt. Die Krankenfürsorge trägt die Reederei allein nach Massgabe der Seemannsordnung.

Zur möglichststen Verkleinerung des Unfallrisikos hat die See-Berufsgenossenschaft eingehende Unfallverhütungsvorschriften erlassen, die sich auf den gesamten Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung erstrecken, ausserdem Schottvorschriften für Passagierdampfer in aussereuropäischer Fahrt und Freibordvorschriften für alle ausserhalb der kleinen Küstenfahrt verkehrenden Schiffe. Als technischer Beirat fungiert dabei der Germanische Lloyd in Berlin und in Freibordsachen eine besondere Freibordkommission, die sich aus den vorragendsten Technikern der Seeschiffswerften zusammensetzt. Für jedes Schiff ausserhalb der kleinen Küstenfahrt wird auf Grund der Aufmessungen ein besonderer Freibord festgesetzt und darüber ein Zertifikat ausgestellt, das, wie auch ein Zertifikat über die Seetüchtigkeit des Schiffes, ständig an Bord aufzubewahren ist und auf Grund internationaler Verhandlungen von allen Kulturstaaten anerkannt wird. Die Kontrolle der Fahrzeuge wird durch eine grosse Zahl technischer Aufsichtsbeamter (zur Zeit 63), Schiff- und Maschinenbau-Ingenieure wie Nautiker vorgenommen, und zwar sowohl in deutschen wie in ausländischen, auch aussereuropäischen Häfen.

Daneben stehen der See-Berufsgenossenschaft im Auslande die Experten des Germanischen Lloyd für die Kontrolle zur Verfügung. Die deutschen Hafen- und Musterungsbehörden sind regierungsseitig angewiesen, Schiffe ohne Seefähigkeits-Zertifikat nicht abzufertigen bzw. auslaufen zu lassen.

Die Kleinbetriebe der Schifffahrt und Fischerei, also Segel- und Segelfrachtfahrzeuge bis zu 80 kbm Bruttoreaumgehalt, die ohne maschinelle oder motorische Kraft fahren, sowie alle Segel-Fischereifahrzeuge, auch die mit Motor ausgerüsteten, und die Küstenfischereidampfer sind in der von der See-Berufsgenossenschaft verwalteten Zweiganstalt vereint, während die Hochseefischereidampfer und die Heringslogger wiederum zur See-Berufsgenossenschaft gehören. Für die Kleinbetriebe der Schifffahrt und Fischerei hat die See-Berufsgenossenschaft lediglich die Verwaltung kostenlos zu führen; nicht aber auch die Aufbringung der Mittel zu leisten. Die Beiträge werden vielmehr nach bestimmten, von der Regierung festgesetzten Prämiensätzen von den betreffenden Gemeinden wie Steuern hebetrieben und an die See-Berufsgenossenschaft zur Verwaltung abgeführt. Unfallverhütungsvorschriften hat die See-Berufsgenossenschaft wegen der Schwierigkeit der Kontrolle für diese Kleinbetriebe nicht erlassen. Diese werden vielmehr in aller kürzester Zeit von der Reichsregierung bzw. von den Landeszentralbehörden erlassen werden.

Neben der Versicherung gegen Unfallgefahr hat die See-Berufsgenossenschaft seit dem Jahre 1907 in der ihr angegliederten Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse (Seekasse) auch noch die Versicherung der Schiffsbesatzungen gegen die Gefahren der Invalidität und des Alters übernommen. Hierbei wird besonders auf ein vorbeugendes Heilverfahren, vornehmlich gegen Lungenerkrankungen, Gewicht gelegt, um ein frühzeitiges Invalldwerden zu verhindern.

Der Versichertenbestand bei der See-Berufsgenossenschaft und demgemäss auch bei der Seekasse betrug bei Kriegsausbruch ca. 90 000 Personen, während er jetzt nach Ablieferung der Handelsflotte ungefähr auf ein Viertel zurückgegangen ist. Trotzdem hat die See-Berufsgenossenschaft die durch die Geldentwertung und die damit zusammenhängenden Teuerungsmassnahmen der Regierung ungeheuerlich vermehrten Leistungen der Sozialpolitik unvermindert auf sich genommen.



## Weser Zeitung (Bremen)

Nr. 224

### Die Seeberrnngenossenschaft Sektion II Bremen im Geschäftsjahr 1923.

Dem Bericht des Vorstandes der Sektion II Bremen der See-Berufsgenossenschaft über das Geschäftsjahr 1923 entnehmen wir: In der Zusammensetzung des Sektionsvorstandes und in dem Bestande der Vertreter zur Genossenschaftsversammlung sowie der Vertrauensmänner sind seit der letzten Berichterstattung Änderungen nicht eingetreten. Die Amtsdauer der Vertreter zur Genossenschaftsversammlung (Delegierte) läuft mit dem 30. September ds. Js. ab; es waren daher in diesem Jahre Neuwahlen vorzunehmen. Nachdem bislang die Gesamt-Delegiertenzahl für die Genossenschaftsversammlung 64 betrug, hat die letztjährige Genossenschaftsversammlung beschlossen, für die nächste Wahlzeit die Gesamt-Vertreterzahl auf 55 festzusetzen. Hiervon entfallen auf unsere Sektion 15 und die gleiche Zahl Ersatzmänner. Durch die neue Bestimmung ist die Vertreterzahl herabgesetzt worden; für die letzte Wahlperiode hatte unsere Sektion 21 Vertreter und die gleiche Zahl Ersatzmänner zu stellen. Nach § 7 der Wahlordnung der See-Berufsgenossenschaft hat der Wahlvorstand einen Vorschlag für die Wahl der Vertreter zur Genossenschaftsversammlung aufgestellt. Weitere Vorschläge sind nicht eingereicht worden. Demnach gelten die in dem Wahlvorschlag des Wahlvorstandes bezeichneten Herren als gewählt. Eine Wahlhandlung findet also nicht mehr statt. Die Amtsdauer der Neugewählten, die aus der beigefügten Liste ersichtlich, läuft vom 1. Okt. 1924 bis 30. Sept. 1928. Die Amtsdauer für die Mitglieder des Sektionsvorstandes sowie für die Vertrauensmänner läuft noch bis zum 30. Sept. 1925.

Im Betriebsverzeichnis der Sektion II waren am Schlusse des Jahres 1923 eingetragen: Reedereibetriebe, einschließlich Schlepp- und Leichterbetriebe 54, Hochseefischereibetriebe 34, gemäß § 1046 Ziff. 3 R. V. O. versicherungspflichtige Betriebe 2, insgesamt 90.

Am 31. Dezember 1923 gehörten zu unserer Sektion 57 Reederei-, 30 Hochseefischerei-, sowie 3 gemäß § 1046 Ziff. 3 R.-V.-O. versicherungspflichtige Betriebe, zusammen 90. Die Gesamtzahl der Betriebe ist demnach die gleiche geblieben.

Im Schiffsregister der Sektion II waren am 31. Dezember 1923 eingetragen (in Klammern 1922): Kauffahrtschiffe 282 (210), Schlepper und Leichter 132 (172), Fischereifahrzeuge 286 (281), zusammen 700 (672). Im Jahre 1923 hat sich somit gegen das Vorjahr die Zahl der Schiffe um 28 vermehrt.

An Unfällen und Entschädigungen gelangten im Berichtsjahre in unserer Sektion 571 Unfälle, gegen 493 im Vorjahre zur Anzeige. Von diesen Unfällen erledigten sich 449 innerhalb der gesetzlichen Wartezeit; die übrigen verteilen sich auf:

A. Todesfälle 85 (gegen 73 im Vorjahre), von denen 71 auf Kauffahrtschiffe und 14 auf Fischereifahrzeuge entfallen. Von den Todesfällen belasten 55 unsere Genossenschaft nicht, und zwar 50, die solche Mannschaften betreffen, die keine im Sinne des Gesetzes entschädigungsberechtigten Angehörigen hinterlassen, während in fünf Fällen ein Betriebsunfall nicht vorlag. Dagegen erforderten 30 Todesfälle das Eintreten unserer Genossenschaft, gegen 32 im Jahre 1922. Die Todesfälle sind in der Hauptsache auf Massenunfälle zurückzuführen.

Am 24. Januar 1923 ist der Fischdampfer „Sperber“ gekentert und gesunken, wobei von der Besatzung 10 Mann ertrunken sind, während nur 2 Leute gerettet werden konnten. Der Frachtdampfer „Klupfel“ ist am 30. August

1923 auf der Reise von Hull nach Bremerhaven. Nur der Kapitän ist gerettet worden, während die ganze übrige Besatzung in Stärke von 40 Personen den Tod gefunden hat. Der kleine Segler „Hilkea“ ist am 27. Oktober 1923 von der Weser nach Kiel in See gegangen und seit dieser Zeit verschollen. Die Besatzung bestand aus dem Kapitän und einem Matrosen.

An Unfällen mit nachfolgender gänzlicher oder teilweiser Erwerbsbeschränkung, welche die Sektion voraussichtlich längere Zeit oder dauernd belasten, sind zu erwähnen: 19 Fälle (gegen 17 im Vorjahre). Von diesen Unfällen ereigneten sich 9 auf Kauffahrtschiffen und 10 auf Fischereifahrzeugen. Vorübergehend belastet wird die Sektion durch 18 Fälle (gegen 20 im Vorjahre), von denen sich 12 auf Kauffahrtschiffen und 6 auf Fischereifahrzeugen ereigneten. Für das Jahr 1923 muß der Genossenschaftsvorstand von einer Feststellung, welche Entschädigungsbeträge auf die einzelnen Sektionen entfallen, absehen, weil es dazu angesichts der Billionenbeträge, die für die einzelnen Konten aufzuwenden waren, einer monatelangen Arbeit mehrerer Beamten bedürfen würde, die nicht zur Verfügung stehen. Zudem würde das schließliche Ergebnis zu keinerlei Vergleich mit den Vorjahren dienen können, da es sich eben um phantastische, einer völlig entwerteten Währung entstammende Beträge handelt, die von Monat zu Monat gewechselt haben.

Berufungen und Rekurse. Die Zahl der im Jahre 1923 im Bezirke unserer Sektion gegen Feststellung oder Ablehnung der beanspruchten Entschädigungen bei den zuständigen Obergerichtsämtern erhobenen Berufungen belief sich auf 19 (einschließlich der aus dem Vorjahre schwebenden), gegen 23 im Vorjahre. Hiervon wurden entschieden: zugunsten unserer Genossenschaft 10, zugunsten der Berufskläger 2, vom Kläger zurückgezogen 2, am Jahres-schluß unerledigt geblieben 5, also insgesamt 19. Die für unsere Sektion in Frage kommenden Kosten des Verfahrens vor den Obergerichtsämtern stellten sich auf 70000 Mark, gegen 203475 Mark im Vorjahre. Rekursklagen waren im Jahre 1923 beim Reichsversicherungsamt für unsere Sektion anhängig 1, gegen 3 im Vorjahre. Die Klage wurde zugunsten unserer Genossenschaft entschieden.

Die Zusammenstellung des anrechnungsfähigen Jahresarbeitsverdienstes für das Jahr 1923, muß, weil vollständig wertlos, unterbleiben. Eine Umlage für 1923 findet nicht statt.

Auch im Berichtsjahre fanden die Besichtigungen und Ueberwachungen der Fahrzeuge in gewohnter Weise statt.

Im Bereiche unserer Sektion waren im verflossenen Jahre 9 technische Aufsichtsbeamte tätig, 6 für die Schiffsbesichtigungen und 3 für die Besichtigungen der Maschinenanlagen. Kapitän H. Sandstedt, Bremen, mußte wegen ernster und voraussichtlich dauernder Erkrankung ausscheiden, als Nachfolger für ihn ist Kapitän O. Juhl zum technischen Aufsichtsbeamten unserer Genossenschaft ernannt worden. Erhebliche Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften sind im Berichtsjahre nicht festgestellt worden.

Die Verwaltungskosten der Sektion für das Jahr 1923 haben sich auf Papiermark 1 215 700 776 810 011 belaufen. Der in der Sektionsversammlung am 6. Juni v. J. festgesetzte Voranschlag für 1923 war auf 36 000 000 Mark bemessen worden; die Mehrausgabe stellt sich demnach auf 1 215 700 740 810 011 Mark. Die nach Juni und namentlich in den letzten Monaten des verflossenen Jahres erfolgte ungeheure Geldentwertung hat den Voranschlag vollständig über den Haufen geworfen.

Bremser



Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 814. vom 8. Juli 1924

**See-Berufsgenossenschaft, Ham-**  
**burg.** An Stelle des am 15. Mai d. J. ver-  
storbenen Verwaltungsdirektors, Herrn Oberbürger-  
meister a. D. Lindemann, ist Herr Staats-  
sekretär a. D. Dr. Gustav Müller vom  
aufgelösten Wiederaufbauministe-  
rium vom Vorstände der See-Berufsgenossenschaft  
zum Verwaltungsdirektor gewählt worden. Herr  
Staatssekretär Dr. Müller wird seinen Posten am  
15. Juli übernehmen.



Weser-Zeitung (Bremen)

Nr. 520

Die Seeberufsgenossenschaft im  
Geschäftsjahr 1923.

Die Seeberufsgenossenschaft, die mit dem Jahresbericht von 1923 ihr 36jähriges Bestehen verzeichnet, eröffnet ihren Verwaltungsbericht für das Geschäftsjahr 1923 mit einem Nachruf für den Oberbürgermeister a. D. Paul Lindemann, mit dessen Tode am 5. Mai 1924 der Genossenschaft ein führendes Mitglied entrissen wurde, das durch Tatkraft, Entschlossenheit und Großzügigkeit in seiner Eigenschaft als Verwaltungsdirektor nicht nur ein treuer Berater des Vorstandes, sondern auch ein erfolgreicher Förderer der Genossenschaft gewesen ist.

Aus dem Bericht über das Geschäftsjahr 1924 ist hervorzuheben, daß die Danziger Reederei als Folge des Vertrags von Versailles aus der Genossenschaft ausgeschieden ist, nachdem mit Ablauf des Jahres 1922 aus gleichem Anlaß die Reederei des Memelgebietes voraufgegangen war. Durch die Abtrennung Danzigs vom Reichsgebiet hat die Genossenschaft 21 Mitglieder mit einer Flotte von 64 Schiffen und einer Gesamtbesatzung von 1083 Personen verloren. Das Ausscheiden Danzigs hatte die Verlegung des Sitzes der Sektion VI zur Folge. Als Sitz wurde Königsberg in Pr. gewählt. Die Leitung der Sektion hat Konsul Arthur Preuß übernommen. Durch den Verlust von Memel und Danzig mußten folgende Herren aus ihren Ehrenämtern scheiden: Kommerzienrat Emil Behnke, Danzig, Johannes Westphal, Danzig, Konsul L. Jahn, Memel, Eugen Berenz, Danzig, Konsul C. Wiese, Memel, Direktor Hugo Buchholz, Danzig, Ingenieur Otto Sturm, Danzig, Lotsenkommandeur Ratke, Memel. Als Nachfolger für den verstorbenen Oberbürgermeister a. D. Lindemann wurde das Amt des Verwaltungsdirektors der Seeberufsgenossenschaft dem früheren Staatssekretär des Reichsministeriums für Wiederaufbau Dr. ing. h. c. Gustav Müller übertragen. Anerkennung gedenkt der Bericht zweier aus dem Staatsdienst ausgeschiedenen Männer, die der deutschen Reederei und der Seeberufsgenossenschaft in ihrer amtlichen Tätigkeit lange Jahre persönlich nahe gestanden haben, des Ministerialdirektors im Reichswirtschaftsministerium Wirklicher Geheimrat Exz. von Jonquières und des Präsidenten des Reichsversicherungsamtes Dr. Kaufmann.

In finanzieller Hinsicht bemerkt der Bericht, daß das Jahr 1923 das Inflationsjahr für die Genossenschaft das schwerste aller bisherigen Jahre gewesen ist. Unter der Ungunst der Verhältnisse haben natürlich auch die Rentempfehlungen trotz fortwährender Aufbesserung der Rentenzulage sehr gelitten.

Im Betriebsverzeichnis, das am Schluß des Vorjahres 1353 Betriebe enthielt, wurden im Berichtsjahr 248 gelöscht, 97 neu eingetragen, so daß mit Abschluß des Geschäftsjahres 1923 in der Genossenschaft 1202 Betriebe vorhanden waren. Die versicherungspflichtige Besatzung bestand abschätzungsmäßig aus 45 466 Personen (40 599 im Vorjahre). Am Jahresabschluß waren freiwillig versichert 76 Reeder (41 im Vorjahre), 2 selbständige Lotsen (57 im Vorjahre) und 101 andere im Betriebe beschäftigte Personen (190 im Vorjahre).

Von den Unfällen mit tödlichem Ausgang sind 20 auf den Verlust bzw. die Verschollenheit von Schiffen zurückzuführen und zwar handelt es sich um 4 Dampfer, 3 Segler, 2 Segler mit Motor, 3 Fischdampfer und 1 Fischlogger. Zur erstmaligen Entschädigung gelangten im Berichtsjahre 279 Unfälle, davon 133 ohne und 146 mit tödlichem Ausgang.

An Kosten des Heilverfahrens sowie an Renten und andere Entschädigungen sind im Jahre 1923 insge-

samt 83 230 136 Mk. (16 308 535) aufgewendet worden. Das System der Rentenzulage mußte mit Rücksicht auf die ständige fortschreitende Entwertung der Papiermark nicht nur beibehalten, sondern weiter ausgebaut werden. Waren bis zum 1. September 1923 nur die Hinterbliebenen und solche Verletzte, die eine oder mehrere Renten von einem Hundertsatz von insgesamt 33 1/2 oder mehrbeziehend Zulageberechtigt, so sind von diesem Tage ab durch Gesetz von 20. Aug. 1923 alle diejenigen Verletzten zulageberechtigt, deren Renten einzeln oder zusammen 20 Pzt. und mehr ergeben.

An Feststellungsbescheiden über die Festsetzung, Abänderung oder Versagung einer Entschädigung wurden insgesamt 730 erlassen. Davon waren 169 durch Berufung anfechtbar, der Rest von 561 war einspruchsfähig. Weitere 768 Entscheidungen bezogen sich auf Fremdenzulagen. In der Berufungsinstanz waren 61 Fälle anhängig (54 im Vorjahre).

Infolge des Währungsverfalles wurde vom Vorstand auf eine Umlageaufstellung für das Jahr 1923 verzichtet. Infolge einer richtigen frühzeitigen Umstellung der größtenteils in Papiermark eingegangenen Beitragsvorschlüsse wurden insgesamt 420 000 Goldmark an Einnahmen für 1923 erzielt, die zur Deckung des Bedarfs für dieses Jahr ausreichten. Die Gesamtausgabe betrug im Jahre 1923 rund 1 782 000 Mark.

Die Vermögensübersicht zeigt einen Endposten von 638 509,66 Goldmark. Der Rücklage wurden im Jahre 1923 50 000 Goldmark zugeführt.

Unfallverhütung.

Für den Ueberwachungsdienst standen im Berichtsjahre 66 technische Aufsichtsbeamte in den Diensten der Genossenschaft. Ueberholungen von Fahrzeugen unter Zugrundelegung der Besichtigungsformulare fanden in 4240 Fällen statt. Außerdem wurden 3966 Fahrzeuge einer außerordentlichen Besichtigung unterzogen. Die Zahl aller bewirkten Ueberholungen verteilt sich auf 868 Reeder und stellt sich auf 8206 im Vergleich zu 7905 im Jahre 1922. Auf Farbenblindheit und Sehvermögen wurden insgesamt 7179 Personen des Decksdienstes untersucht. Als farbenblind wurden erkannt 2,69 Pzt., ungenügendes Sehvermögen und Farbenblindheit 0,12 Pzt., ungenügendes Sehvermögen war vorhanden bei 202 Mannschaften gleich 2,93 Pzt., 3 Offizieren = 1,29 Pzt., 1 Kapitän = 2,33 Pzt.

Wegen Nichtbefolgung von Unfallverhütungsvorschriften wurden im Berichtsjahre fünf Reeder mit Geldstrafen belegt. In der zweiten Hälfte des Berichtsjahres wurde von weiteren Bestrafungen Abstand genommen, weil eine Umstellung der Geldstrafen auf Goldbasis gesetzlich erst nach Jahreschluß erfolgen konnte. Verwarnungen wegen Nichtbeachtung der Schottvorschriften für Getreideladungen, wegen nicht vorschriftsmäßiger Führung der Tagebücher oder Nichtbeachtung der Freibordregeln wurden an 26 Kapitäne erteilt. In 36 Fällen wurde Festhaltung des Schiffes zur Verhütung des Inseegehens seeuntüchtiger Schiffe durch die Polizeibehörde erzwungen. Freibord wurde nach vorheriger Messung für 164 Dampfer in großer Fahrt, 68 Dampfer in großer Küstenfahrt und 40 Segelschiffe ermittelt, und die Urkunde sowie Anbringung der Lademark festgelegt. Für 11 Passagierdampfer wurde der Schottentiefgang festgesetzt. Die mit der belgischen Regierung eingeleiteten Verhandlungen wegen gegenseitiger Anerkennung der Freibord- und Seefähigkeitszertifikate sind noch nicht zum Abschluß gekommen.

In der Zweiganstalt der Seeberufsgenossenschaft betrug im Jahre 1923 die Zahl der versicherungspflichtigen Personen 14 587 (16 083 im Vorjahre). Die Zahl der Unfälle betrug in der Berichtszeit 97 (109 im Vorjahre), davon 38 Todesfälle, 59 Verletzungen. An Entschädigungen wurden gezahlt insgesamt 15 856 343 090 907 796 Papiermark. Das Vermögen der Zweiganstalt stellt sich am Jahreschluß auf 6511,40 Goldmark, nachdem 15 856,34 Goldmark als Darlehen aufgenommen wurden.

G. B.



## Weser-Zeitung (Bremen)

N. 243.

### Die Seeberufsgenossenschaft im Geschäftsjahr 1924.

Dem Bericht des Vorstandes der Sektion II Bremen der See-Berufsgenossenschaft über das Geschäftsjahr 1924 entnehmen wir:

Mit dem 31. März 1924 ist Direktor Dr. Ing. Max Walter infolge seines Ausscheidens aus dem Vorstände des Norddeutschen Lloyd auch aus dem Vorstände unserer Sektion ausgeschieden. Direktor Walter hat seit langen Jahren dem Sektionsvorstand — seit 1920 als stellv. Vorsitzender — angehört, und in vorbildlicher Weise die Interessen der See-Berufsgenossenschaft gefördert. Wir sprechen ihm auch an dieser Stelle unsern herzlichsten Dank für seine Mitarbeit aus.

Die Amtsdauer der Mitglieder des Sektionsvorstandes läuft mit dem 30. September d. J. ab; es sind daher in diesem Jahre Neuwahlen vorzunehmen. Nach § 7 der Wahlordnung der See-Berufsgenossenschaft hat der Wahlvorstand einen Vorschlag für die Wahl der Mitglieder des Sektionsvorstandes aufgestellt. Weitere Wahlvorschläge sind nicht eingereicht worden. Demnach gelten die in dem Wahlvorschlag des Wahlvorstandes bezeichneten Herren als gewählt. Eine Wahlhandlung in der diesjährigen Sektionsversammlung findet somit nicht mehr statt. Die Vertreter zur Genossenschaftsversammlung sind im Jahre 1924 neugewählt worden; ihre Amtsdauer läuft noch bis zum 30. September 1928.

Im Betriebsverzeichnis der Sektion II waren am Schlusse des Jahres 1924 eingetragen insgesamt 93. Davon Reedereibetriebe einschließlich Schlepp- und Leichter-Betriebe 56, Hochseefischereibetriebe 35, gemäß § 1046 Ziff. 3 R.-V.-O. versicherungspflichtige Betriebe 2. Am 31. Dezember 1923 gehörten zu der Sektion 54 Reedereien, 34 Hochseefischerei- sowie 2 gemäß § 1046 Ziff. 3 R.-V.-O. versicherungspflichtige Betriebe, zusammen 90. Die Zahl der Betriebe hat sich demnach um 3 vermehrt.

Im Schiffsregister der Sektion II waren am 31. Dezember 1924 eingetragen 710 Fahrzeuge und zwar: Kauffahrteischiffe 289, Schlepper und Leichter 132, Fischereifahrzeuge 289. Am 31. Dezember 1923 waren zusammen 700 Fahrzeuge eingetragen. Somit hat sich gegen das Vorjahr die Zahl der Schiffe um 10 vermehrt.

An Unfällen und Entschädigungen gelangten in der Sektion im Berichtsjahre 668 Unfälle, gegen 571 im Vorjahre, zur Anzeige. Von diesen Unfällen erlitten sich 555 innerhalb der gesetzlichen Wartezeit; die übrigen verteilen sich auf Todesfälle 63 (gegen 85 im Vorjahre), von denen 33 auf Kauffahrteischiffe und 30 auf Fischereifahrzeuge

entfallen. Von den Todesfällen belasten 41 die Genossenschaft nicht. Dagegen erforderten 22 Todesfälle das Eintreten der Genossenschaft, gegen 30 im Vorjahre.

Der Fischdampfer „Schill“ ist im Januar 1924 unter Island in den derzeit herrschenden schweren Stürmen mit seiner gesamten aus 13 Personen bestehenden Besatzung verloren gegangen. Von weiteren Massenunfällen ist unsere Sektion im Jahre 1924 verschont geblieben. An Unfällen mit nachfolgender gänzlicher oder teilweiser Erwerbsbeschränkung, voraussichtlich längere Zeit oder dauernd belastend, sind 30 Fälle (gegen 19 im Vorjahre) zu verzeichnen. Von diesen Unfällen ereigneten sich 18 auf Kauffahrteischiffen und 12 auf Fischereifahrzeugen. Voraussichtlich vorübergehend belastend waren 20 Fälle (gegen 18 im Vorjahre), von denen sich 16 auf Kauffahrteischiffen und 4 auf Fischereifahrzeugen ereigneten.

An Unfallentschädigungen wurden im Jahre 1924 für unsere Sektion gezahlt 206 216,69 Mark.

Die Zahl der im Jahre 1924 im Bezirke unserer Sektion gegen Feststellung oder Ablehnung der beanspruchten Entschädigungen bei den zuständigen Oberversicherungsämtern anhängigen Berufungen belief sich auf 29 (einschließlich der aus dem Vorjahre schwebenden) gegen 19 im Vorjahre. Die für die Sektion in Frage kommenden Kosten des Verfahrens vor den Oberversicherungsämtern stellten sich auf 73,77 Mark. Rekursklagen waren im Jahre 1924 beim Reichsversicherungsamt für unsere Sektion anhängig 3, gegen 1 im Vorjahre.

Der der Umlagerechnung zugrunde gelegte Jahresarbeitsverdienst für das Jahr 1924 stellt sich auf 24 171 737 Mark.

Was die Unfallverhütung anbelangt, so wurden im Berichtsjahre in gewohnter Weise die fälligen Formular-Überholungen ausgeführt. Ferner wurden die Fahrzeuge fortlaufend durch Vornahme von außerordentlichen Besichtigungen überwacht. Im Bereiche der Sektion waren im verflossenen Jahre 9 technische Aufsichtsbeamte tätig, und zwar 6 für die Schiffsbesichtigungen sowie 3 für die Besichtigungen der Maschinenanlagen. Erhebliche Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften sind nicht festgestellt worden.

Die Verwaltungskosten der Sektion für das Jahr 1924 haben sich auf 16 178,47 Mark belaufen. Der Voranschlag betrug 19 000 Mark; es ergibt sich demnach eine Minderausgabe von 2821,53 Mark. Die Rechnung ist am 9. Februar d. J. durch die Herren Direktor Ad. Stein und Direktor Herm. Bultmann, Bremen, geprüft und richtig befunden worden.

Weser-Zeitung



221

14. Mai 1925

Norderwerft A.-G. in Hamburg. Nach dem Bericht für das am 31. Dezember abgelaufene Geschäftsjahr 1924 erzielte das Unternehmen einen Betriebsgewinn von 138 733 R.M. Nach Abzug der Steuern von 91 165 R.M. und Abschreibungen von 45 917 R.M. verbleibt ein Ueberschuß von 1650 R.M., der auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die Verwaltung bemerkt hierzu im Bericht: Das Ergebnis des Jahres 1924 war ein ungünstiges. Die schlechte Konjunktur in der Seeschifffahrt führte zu größter Zurückhaltung bei Erteilung von Neubau- und Reparaturaufträgen seitens der Reedereien. Darunter hatten auch wir zu leiden. Wir wurden zu einer erheblichen Reduzierung der Belegschaft gezwungen. Der zwölfwöchige Werftarbeiterstreik trug natürlich auch erheblich dazu bei, das Jahresergebnis zu beeinflussen. Außerordentlich stark belastet wurde das Ergebnis durch die Betriebskosten, insbesondere durch die hohen Steuern. Unsere steuerliche Belastung übersteigt 9% des Aktienkapitals. Es ist dringend erforderlich, daß der außergewöhnlich ungünstigen Lage der Seeschiffswerften hinsichtlich der Belastung mit Steuern Rechnung getragen wird. Der Betriebsüberschuß läßt nach Abzug der Geschäftsunkosten und Steuern nur einen geringen Betrag für die Vornahme von Abschreibungen frei. Eine Dividende kann nicht zur Ausschüttung gelangen. Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr können leider nicht günstig beurteilt werden. In der Bilanz stehen u. a. zu Buche: Anlagen und Inventar mit 778 002 R.M., in Arbeit befindliche Gegenstände und Materialvorräte mit 737 991 R.M., Bank und Kasse mit 8155 R.M. und Debitoren einschl. geleisteter Anzahlungen mit 117 715 R.M. Andererseits betragen bei 1 Mill. R.M. Aktienkapital der Reservefonds 50 000 R.M. und die Kreditoren einschl. erhaltenen Anzahlungen 583 713 R.M. — In der gestrigen Generalversammlung unter Vorsitz von Max Mörck wurde der dividendenlose Abschluß genehmigt und der Verwaltung Entlastung erteilt.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. 391

### Dr. ing. e. h. Krogmann.

Der gestrige Tag, an dem Richd. C. Krogmann auf eine 25jährige Präsidentschaft der Seeberufsgenossenschaft zurückblicken konnte, hat dem einfachen und schlichten Manne viel Ehrung gebracht. Wohlverdiente, wie wir wissen, und recht erarbeitete. Denn der Arbeit, dem Schaffen, der unermüdblichen Tat hat sein Leben von je gegolten. Knapp 26 Jahre alt, trat er 1885 als Mitinhaber in die alte Reederei Wachsmuth & Krogmann ein; 1894 wurde er bereits zum Mitglied der Handelskammer gewählt, und 1900 übernahm er die Präsidentschaft der Seeberufsgenossenschaft. Dreimal war er seither Vizepräsident der Handelskammer und wäre sicher auch deren Präsident geworden, wenn ihm nicht die ans Herz gewachsene Aufgabe um Deutschlands Schifffahrt die Zeit dazu genommen hätte.

Krogmanns Name, hantischen Bürgern wohlbekannt, ist im übrigen deutschen Reich nur von solchen genannt gewesen, die Licht und Kenntnis hatten von seinem Wirken und Tun. Für die Mehrzahl der Binnenländer war er unbekannt, und Dr. Krogmanns Wesen war es auch nicht, hervorzutreten. Ihm hat es von je mehr gelegen, im Stillen zu schaffen und unbeachtet von der Öffentlichkeit Schritt um Schritt der deutschen Schifffahrt den Boden zu bereiten. Die Schaffung der Tiefseelinie, die zuerst für Deutschland, später für die ganze Welt Geltung erhielt, ist sein besonderes Verdienst; nicht minder aber lag ihm der Kampf um die Existenz der Seeberufsgenossenschaft am Herzen, den er freudig führte, weil er in der Errichtung eines in Berlin gelegenen Reichs-Schifffahrts-Amtes eine schwere Schädigung der deutschen Schifffahrt sah. Auch die Gründung einer Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungskasse für die Seeleute ist ihm zu verdanken.

Der Krieg, dessen unheilvoller Ausgang uns der Flotte beraubte, hat Richd. C. Krogmann nicht beugen können, obwohl ihm selbst ein Sohn gefallen war: unermüdblich hat er bis zum heutigen Tage weiter gekämpft und gestrebt. Wenn heute nun sein Verdienst anerkannt wird und seine Person geehrt, wenn heute sein Name der stillen Verborgenheit entzissen wird und in die Herzen aller Deutschen dringt, so geschieht es recht so: Männer braucht unser Volk, auf die es voll Stolz schauen kann, Männer braucht unsere Jugend, ihr Vorbild und Führer zu sein — Männer brauchen wir immerzu, daß der Glaube an Deutschlands Kraft und an Deutschlands Größe stetig mehr in der Brust jedes einzelnen wurzle und wachse. Taten noch gilt es viele und große zu tun: für Männer, für solche, die es wirklich sind, ist immer überall Platz. Das hat uns auch Richd. C. Krogmann bewiesen, und Deutschlands Geschichte ist um einen Namen reicher. Möge er noch lange klingen — ihm zur Freude, uns zum Ansporn, dem Land zur Größe!

### Die Feier in der Seeberufsgenossenschaft.

Am 22. August 1925 fand in Hamburg die 39. Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft statt. Vor Eintritt in die Tagesordnung beglückwünschte der stellvertretende Vorsitzende, Herr Arnold Alsin, den Vorsitzenden, Herrn Richd. C. Krogmann, anlässlich der Wiederkehr des Tages, an dem es 25 Jahre sind, das er den Vorsitz der See-Berufsgenossenschaft übernommen hat.

Darauf nahm der Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Dr. Petersen, das Wort, um in herzlichen und warmen Worten die Glückwünsche des Senats zum Ausdruck zu bringen. Er feierte Krogmann als echten Sohn Hamburgs, der neben vieler Arbeit noch die Zeit findet und die Pflicht in sich fühlt, dem öffentlichen Wohle zu dienen.

Der Präsident des Reichsversicherungsamtes, Herr Schäffer, überbrachte Glückwünsche seines Amtes sowie in besonderem Auftrage solche des Reichsarbeitsministers Dr. Brauns und des Staatssekretärs im Reichsarbeitsministerium Dr. Geib. Er nahm Bezug auf das Telegramm, das Reichspräsident von Hindenburg an den Jubilar gerichtet hat und betonte das vertrauensvolle Zusammenarbeiten der See-Berufsgenossenschaft mit dem Reichsversicherungsamt. In weiterer Ausführung gedachte er des allgemeinen Vertrauens, das die See-Berufsgenossenschaft dank der Tätigkeit des Jubilars im In- und Auslande im Interesse der gesamten Seewirtschaft weit über den Bereich ihres Arbeitsgebietes hinaus genießt.

Im Auftrage der Technischen Hochschule Charlottenburg überbrachte der Rektor Herr Dr. Laas dem Jubilar die Ehrenwürde eines Dr. ing. e. h. Er gedachte des gegenseitigen Verhältnisses zwischen Wissenschaft und Tatkraft und gab seiner Freude Ausdruck, daß die Technische Hochschule Charlottenburg und ihre Schiffsbauabteilung als Vertreter in der Wissenschaft einem Manne der Tatkraft die höchste akademische Würde verleihen könne.

Als Vertreter des Hamburger, Bremer und Stettiner Reedervereins brachten die Herren Böger, Hamburg, Präsident Dr. Heinke, Bremen, und Geheimrat D. Franz Gribel, Stettin, die herzlichsten Glückwünsche der deutschen Schifffahrtstriebe dar, denen sich Herr Kommerzienrat Sieg als Vertreter der Unfallgenossenschaft Danzig und als langjähriges Vorstandsmitglied der See-Berufsgenossenschaft anschloß.

Oberbaudirektor Dr. Wendemuth überbrachte ein Diplom, wodurch Dr. Krogmann zum Ehrenmitglied der Kaiserlichen technischen Gesellschaft ernannt wurde. Ebenso überreichte Kapitän Schrödter dem hochgeachteten Mitglied des Nautischen Vereins Hamburg ein Ehren-Diplom. Holm (Hensburg) feierte den Jubilar namens des Deutschen Nautischen Vereins und überbrachte Glückwünsche des Deutschen Schifffahrtstages.

Dr. Richd. C. Krogmann dankte für alle Ehrungen, insbesondere für die Glückwünsche, die ihm Herr Bürgermeister Petersen und der Präsident des Reichsversicherungsamtes, Herr Schäffer, überbracht hatten, sowie dem Vertreter der Technischen Hochschule Charlottenburg für die besondere Ehrung. Nachdem sich die Versammlung zu Ehren des verstorbenen Verwaltungsdirektors Schausell von ihren Plätzen erhoben hatte, führte Herr Dr. Krogmann weiter folgendes aus:

Ich nehme die Anerkennung für alle meine Freunde im Vorstande, für Sie, die Delegierten, und für meine Mitarbeiter in der See-Berufsgenossenschaft entgegen. Ich danke allen Herren Vorrednern von ganzem Herzen. Ich habe unter vier

Präsidenten des Reichsversicherungsamtes gedient, unter Präsident Voediker, Gaebel, Dr. Kaufmann und dem anwesenden verehrten Herrn Präsidenten Schäffer. Stets war ich mit den Präsidenten im besten Einvernehmen, ja teils in enger Freundschaft verbunden, wenn wir auch manchmal haben kämpfen müssen. Mit drei Direktoren habe ich zusammen gearbeitet, mit meinen unvergesslichen Freunden Schausell und Oberbürgermeister Lindemann und jetzt mit meinem verehrten Herrn Staatssekretär Dr. Müller. Viele meiner Kollegen sind dahin gegangen; ich erwähne nur Bessels, Dr. Wegand, Sartori, Maat, Dethleffen, Wolff, Mathies, Breuß sen., Lange, Lübed, und nicht zu vergessen meinen verehrten Freund und Vorgänger, C. Ferd. Laeisz. Ich habe mich mit meinen Kollegen im Vorstande bemüht, in seinen Furchen weiterzuarbeiten. Sie werden das vorzügliche Buch meines Freundes Schausell lesen. — Wenn ich die großen Etappen der 25 Jahre herausgreifen darf, so möchte ich sie zusammenfassen in:

Die Gründung der Zweiganstalt für die kleinen Reeder, die Gründung der Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse, die Schaffung der Tiefseelinie und die Verhandlungen mit dem Board of Trade in England sowie die persönlichen Verhandlungen mit Lloyd George, dem damaligen Präsidenten des Board of Trade, unsere gemeinsame Arbeit mit dem Germanischen Lloyd unter der vorzüglichen Leitung von Widdendorf und Professor Dr. Bagel, die Anerkennung unserer Unfallverhütungsvorschriften in der ganzen Welt und die Verhandlungen mit den verschiedenen Staaten und endlich den Kampf um die Existenz der See-Berufsgenossenschaft, den mir Laeisz besonders warm aus Herz gelegt hatte, weil er in einem Reichsschifffahrtsamt, das natürlich in Berlin seinen Sitz haben würde und mehr oder weniger bureaukratisch geleitet werden würde, eine schwere Schädigung der deutschen Schifffahrt sah.

Arbeit ist für mich stets ein Vergnügen gewesen. Ich halte es für die Pflicht eines jeden, zuerst seinen Beruf und sein Geschäft ganz wahrzunehmen, denn damit dient man nicht nur sich selbst, sondern auch der Allgemeinheit, daß man aber auch, wenn man sich in gehobener Stellung befindet, Zeit finden kann und muß, über die gewöhnliche Arbeitszeit hinaus sich dem Gemeinwohl zu widmen, denn: Noblesse oblige! Das habe ich in der See-Berufsgenossenschaft getan. Und wenn meine Kollegen und ich unserem Vaterlande, unserer Seeschifffahrt und unserer Arbeit einen Dienst erwiesen habe, so nehme ich die Ehrungen, Anerkennungen und Geschenke, die ich heute empfangen habe, als Spitze der See-Berufsgenossenschaft für die See-Berufsgenossenschaft mit innigstem Dank entgegen. Ich werde die Stunden hier und das, was Sie mir gesagt haben, tief im Herzen tragen und nie bis an mein Lebensende vergessen. Ich danke Ihnen!



## Hamburger Nachrichten

Nr. 245

**-§- Die 40. ordentliche Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft** findet am Sonnabend, dem 19. Juni 1926, in Düsseldorf statt mit folgender Tagesordnung: 9 Uhr vormittags: Genossenschaftsversammlung im Oberlichtsaal der Tonhalle in Düsseldorf; 11 Uhr vormittags: Besichtigung der Maschinenfabrik Schieß Act.-Ges. in Düsseldorf; anschließend Besuch der Ausstellung für Gesundheitspflege, soziale Fürsorge und Leibesübungen (Gesolei); Frühstück daselbst nach Belieben; 6 Uhr nachmittags: Gemeinsames Essen im Park-Hotel Düsseldorf, Cornelius-Platz; 9 Uhr abends: Zwangloses Zusammensein im Künstlerverein „Malkasten“ in Düsseldorf, Jacobistraße 6. Sonntag, 20. Juni, kann zu Ausflügen nach Köln, Remagen, Königswinter benutzt werden. Von der Charterung eines Dampfers für einen gemeinsamen Ausflug ist in Anbetracht der teilweisen Besetzung des Rheingebiets und in Rücksicht auf die schlechte Lage der Reedereien abgesehen worden.

## Hamburger Echo

Nr.

170.

### See-Berufsgenossenschaft.

In Düsseldorf fand am 19. Juni dieses Jahres die 40. Genossenschafts-Versammlung der See-Berufsgenossenschaft unter der Leitung ihres langjährigen Vorsitzenden Dr. ing. ehr. Rich. Krogmann, Hamburg, statt. Nach Begrüßung des Vertreters des Reichsversicherungsamtes sowie der Vertreter der Reichs-, Staats-, Provinz- und Kommunalbehörden gedachte der Vorsitzende des Hingangs des Direktors des Germanischen Lloyd, Professor Dr. Pagel, dessen Verdienste um die Sicherheit der deutschen Seeschifffahrt weit über Deutschlands Grenzen hinaus unbestritten sind, und begrüßte den Nachfolger in der Leitung des Germanischen Lloyd, Professor Laas. Auch in den Reihen der Delegierten zur Genossenschaftsversammlung hat der Tod durch den Hingang der Herren Dellier, Belzer und Binnen Rücken gerissen. Die Vertreter des Reichsversicherungsamtes, des Regierungspräsidenten und des Oberbürgermeisters von Düsseldorf gedachten hierauf des Zusammenwirkens der See-Berufsgenossenschaft mit den Reichs- und staatlichen Behörden zum Segen einer gedeihlichen Fortentwicklung der sozialen Versicherung. — Nach Erledigung der Wahlen wurde der Haushaltsplan für 1927 genehmigt. Der Verwaltungsbericht und die Rechnungsablage für 1925 gaben zu Bemerkungen keinen Anlaß. — Der Gesamtaufwand an Entschädigungen für Unfälle betrug 1,8 Millionen Mark, das sind 0,8 Millionen Mark mehr als 1924 und 0,5 Millionen Mark mehr als 1913. Die Steigerung der Entschädigungen ist eine Folge der Erhöhung der Renten auf Grund des Gesetzes vom 14. Juli 1925. Diese Steigerung wird bis zur vollen Auswirkung des Gesetzes rund 175% gegenüber der Vorkriegszeit betragen. — Der Brutto-raumgehalt der Ende 1925 bei der See-Berufsgenossenschaft eingetragenen Fahrzeuge betrug 3,05 Millionen Registertons gegenüber 2,99 im Jahre 1924. Die versicherungspflichtige Besatzung ist auf rund 51 200 Personen angenommen, das sind 1000 Personen weniger als im Vorjahre, eine Folge der Zunahme größerer Schiffe, die verhältnismäßig weniger Personal beanspruchen. Im Jahre 1925 kamen 282 Unfälle erstmalig zur Entschädigung, darunter 73 mit tödlichem Ausgang. Die Durchführung der am 1. Juni 1925 in Kraft getretenen Unfallverhütungsvorschriften hat sich in zufriedenstellender Weise vollzogen. Durch die in immer schärferem Maße durchgeführte Kontrolle der Seeschiffe durch Hafen-, Musterungs- und Zollbehörden ist ein wesentlicher Fortschritt in bezug auf die größtmögliche Sicherheit der Seeschifffahrt erzielt worden, die auszubauen die See-Berufsgenossenschaft nach Kräften bestrebt ist. Das zeigt sich auch in dem von der Versammlung genehmigten 1. Nachtrag zu den Unfallverhütungsvorschriften. Durch diesen Nachtrag werden Vorschriften zum Schutze der an Bord der Schiffe beschäftigten Hafenarbeiter erlassen und eingehende Richtlinien für die Prüfung des Lösch- und Ladegeschirrs durch den Germanischen Lloyd festgelegt.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. 569.

# Krankenversicherung der Seeleute.

## Die Stellungnahme der Handelskammer.

Nach Anhörung der interessierten Verbände hat die Reichsregierung den jetzt dem Reichstag vorliegenden Gesetzentwurf über die Krankenversicherung der Seeleute ausgearbeitet. Die "Mitteilungen" der Handelskammer Hamburg beschäftigen sich jetzt mit diesem Entwurf. In dieser Stellungnahme der Handelskammer heißt es u. a.:

Mit den Grundzügen der Regierungsvorlage hat sich die Reederei als Arbeitgeber einverstanden erklärt. Wenn auch bei der vorgesehenen Regelung der Anteil des Reeders an den Kosten der Krankenversicherung der Seeleute höher ist als der der Arbeitgeber in den übrigen Gewerben, so ist die deutsche Seeschifffahrt dennoch bereit, diese Lasten auf sich zu nehmen. Sie sieht sich hierzu veranlaßt durch die Erwägung, daß sich eine zweckmäßige Lösung des Problems der Krankenversicherung der Seeleute nur unter Benutzung der bestehenden Einrichtungen in der Sozialversicherung der Seeleute finden läßt, was durch die organische Verbindung mit der Invaliden- und Unfallversicherung erreicht werden würde. Eine solche Verbindung ist aber nur in der Weise denkbar, daß die Organe der Seelasse in ihrer jetzigen für die Invalidenversicherung getroffenen Zusammensetzung auch die in dem Entwurf der Seelasse zugeteilten Funktionen in der Krankenversicherung übernehmen. Ein ersprieliches Arbeiten der Seelasse als Seefrankenlasse wird jedenfalls nur in dieser Form für möglich gehalten. Es muß daher nachdrücklich betont werden, daß die Häufelung in der Stimmverteilung zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern in den Verwaltungsorganen der Seefrankenlasse, mithin die vorgesehene organische Verbindung zwischen Seelasse und Seefrankenlasse die Voraussetzung für die reedereifertige Zustimmung zu den Grundzügen des Entwurfes bildet.

Darüber hinaus wird größter Wert darauf gelegt, daß die Vorlage hinsichtlich ihrer Einzelheiten noch in folgenden Punkten geändert wird:

1. Entsprechend dem schon bisher in der Krankenversicherung geltenden Grundsatz, Personen in gehobener Stellung bis zu einer bestimmten Verdienstgrenze der Versicherungspflicht zu unterwerfen, ist nichts dagegen einzuwenden, die im § 1226, 3 von der Invalidenversicherung ausgenommenen Kreise der Seeleute (Schiffsführer, Offiziere usw.) in die Seefrankenlasse aufzunehmen. Die Handelskammer hat sich aber dringend dagegen ausgesprochen, daß, wie es der vorliegende Entwurf will, über die gesetzliche Verdienstgrenze von 3600 M. hinausgegangen wird. Abgesehen davon, daß die Leistungen der Klasse den Ansprüchen der höher bezahlten Angestellten nicht entsprechen würden, ist in Begründung dieser Ablehnung auf folgendes hinzuweisen:

Eine Reederei — selbst kleineren Umfanges — pflegt außer an Bord auch in ihrem Landbetriebe eine Reihe von Angestellten zu beschäftigen, die ebenfalls die Grenze von 3600 M. mit ihrem Jahreseinkommen überschreiten. Es sind dies teils kaufmännische Angestellte mittlerer oder höherer Art, teils technische Angestellte bis zu den Inspektoren des nautischen und des Maschinenwesens. Diese Angestellten würden im Gegensatz zu den ihnen teilweise gebührend gleich- oder sogar bessergestellten Schiffs-offizieren und Kapitänen nicht versichert sein, eine Feststellung, die notwendigerweise zu Unzuträglichkeiten innerhalb des Betriebes der Reederei führen müßte. Es fehlt im übrigen auch jede Begründung für die Notwendigkeit einer Ausnahme-stellung für die seemannischen Angestellten gegenüber sämtlichen übrigen Angestelltingruppen. Die Folge würde sein, daß sogar die Kapitäne der großen Passagierdampfer, deren Jahreseinkommen teilweise 12000 M. übersteigt, von der obligatorischen Krankenversicherung erfasst würden. Nirgends sonst ist man auf den Gedanken gekommen, etwas Berartiges für Personen in entsprechenden Stellungen anzuordnen. Diesen Erwägungen gegenüber kann nicht auf die bisherige Fassung des § 165 RVD. verwiesen werden, nach welcher bei den dort unter Riffer 7 fallenden Arbeitnehmergruppen die 3600 M. Jahresgehalts-

grenze fehlt. Denn erstens kommt die dort theoretisch als Regel vorgesehene Versicherungspflicht der Seeleute in der Praxis überhaupt nicht vor, da die Belassung der Rauffahrtschiffe von der Anwendung dieser Bestimmung ausgeschlossen war, mithin in Wirklichkeit kein Seemann von der Krankenversicherung erfasst wurde. Zweitens ist in Betracht zu ziehen, daß in den Geltungsbereich des bisherigen § 165, soweit er praktische Bedeutung hatte, auch kaum Arbeitnehmer fielen, deren Jahresarbeitsverdienst die 3600-Mark-Grenze überschreitet.

2. Wenn sich auch die Reederei grundsätzlich mit dem Gedanken abfinden kann, daß die Krankenfürsorge im Auslande nach wie vor allein zu ihren Lasten gehen soll, weil dieses Risiko für die inländische Krankenkasse nur schwer zu übersehen ist, so ist es doch erforderlich, die folgenden Bestimmungen, auf die diese Bedenken nicht zutreffen, zu ändern:

Die Reeder wünschen, daß für die Gewährung von Krankenhandsbehandlung im Auslande an Versicherte die betreffende Reederei pro Tag einen Vorschuss von der Seefrankenlasse zurückerhält, und zwar wird hierfür ein Satz in Vorschlag gebracht, der von den Hamburger Staatskrankenkassen für die 3. Klasse erhobenen Gebühre entspricht. Eine solche Regelung bedeutet natürlich keinesfalls eine Erleichterung der bisher gemäß Seemannsordnung dem Arbeitgeber auferlegten Lasten, soll ja der Reeder wie bisher über die Pflegekosten an Bord hinaus nicht nur die weiter durch die Erkrankung eines Seemanns im Auslande erwachsenen Kosten tragen, sondern Versicherungsbeiträge leisten, Lasten, die zumal in Unbetracht der vorgeschriebenen Häufelung der Beiträge bedeutend höher sind, als diejenigen eines Arbeitgebers am Lande.

Gleichzeitig hat die Handelskammer beantragt, zu bestimmen, daß den Angehörigen eines im Auslande erkrankten Seemanns der Anspruch auf Zahlung von Hausgeld direkt gegen die Versicherung gewährt wird, statt daß die Reederei das Viertel der Steuer zahlt, das ihr nach dem Entwurf später die Seelasse zurückerstatten soll. Auf diese Weise würden nicht nur Reederei und Krankenkasse an Verwaltungsmäßiger Arbeit sparen, sondern auch erreicht werden, daß die Angehörigen des Seemanns prompt in den Besitz des Hausgeldes gelangen.

3. Unbedingt notwendig ist, in dem Gesetz festzulegen, daß die Seefrankenlasse berechtigt ist mit dem Kontrahenten der erfüllenden Krankenkassen (wie den Organisationen der Ärzte, Zahnärzte, Dentisten, Krankenhäuser) entweder für das ganze Reich oder für größere einzelne Bezirke Verträge bezüglich der Kosten und der Kostenbegleichung abzuschließen. Wenn der Seefrankenlasse ein wirklicher Einfluß auf die Art der Gewährung der Leistungen der Erfüllungsgeldern an die Versicherten ausgeübt werden soll, so muß sie natürlich das Recht der direkten Abmachungen haben.

4. In § 477 wird bestimmt, daß „bormalige noch in Dienst einer Reederei stehende Seeleute, die bei ihrer Reederei vorübergehend für eine Fahrt angemustert werden und Mitglied eines als Ersatzklasse zugelassenen Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit sind, für diese Fahrt das Recht auf Befreiung von der Mitgliedschaft bei der Seefrankenlasse nach Maßgabe der §§ 517 bis 523 haben“. Im Interesse der Mitglieder von als Ersatzklassen zugelassenen Versicherungsvereinen auf Gegenseitigkeit legen die Reeder Wert darauf, daß die Worte „vorübergehend für eine Fahrt“ gestrichen werden. Es erscheint billiz, solche Arbeitnehmer nicht der Rechte aus ihrer Ersatzversicherung zu berauben, wenn ihre versicherungspflichtige Beschäftigung an Bord einmal länger als nur eine Reise dauert.

Die Handelskammer hat in Uebereinstimmung mit dem Verein Hamburger Reeder und der Seevereinigungsgenossenschaft die Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe gebeten, im Sinne vorstehender Ausführungen zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen und dabei gleichzeitig den Antrag auf Uenderung des Namens des Versicherungssträgers in „Seemanns-Krankenkasse“ zu stellen da die bisherige Wortuna (Seefrankenlasse) in der Praxis sehr leicht zu Verwechslungen mit „See-Kasse“ führen müßte, auch sonst wohl den Begriff „Versicherung“ für den Seemann etwas unvollkommen wiedergibt.

## Hamburger Nachrichten

Nr. 416

### See-Berufsgenossenschaft.

Am 2./3. September fanden in Emden und in Norderney die 87. Sitzung des Genossenschaftsvorstandes und die 41. Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft unter Leitung ihres Vorsitzenden Dr. ing. ehr. Richd. C. Krogmann (Hamburg) statt. Die Teilnehmer waren am 2. September abends einer Einladung der Industrie- und Handelskammer in Emden zu einem Empfange gefolgt. Der Vorsitzende der Industrie- und Handelskammer Herr Schulte hieß die Mitglieder der See-Berufsgenossenschaft in herzlichen Worten in Emden willkommen, worauf der Regierungspräsident Berghaus von Aurich die individuellen Eigenschaften und die Zähigkeit des friesischen Volksstammes in besonders warmen Worten pries. Dr. Krogmann dankte beiden Herren für die herzlichen Worte der Begrüßung und wies auf die Bedeutung der Emdener Reederei und Fischerei hin.

Am 3. September besichtigten die Teilnehmer mit Dampfer „Rheinland“ der Aktien-Gesellschaft „Ems“ den Hafen und die Schleusen in Emden und fuhren nach Norderney zur Genossenschaftsversammlung. Nach Begrüßung des Vertreters des Reichsversicherungsamts und des Reichsverkehrsministeriums sowie der Vertreter der Staats-, Provinzial- und Kommunalbehörden durch den Vorsitzenden überbrachte Geheimrat Werner vom Reichsverkehrsministerium Grüße des Reichsverkehrsministers und des Präsidenten des Reichsversicherungsamts. Sodann wurde in die Tagesordnung eingetreten.

Nach Erledigung der üblichen Wahlen wurde der Haushaltsplan für 1928 genehmigt. Der Verwaltungsbericht für 1926 gab zu Bemerkungen keinen Anlaß. Der Gesamtaufwand an Entschädigungen für Unfälle betrug 1926 2 907 393 R.M., das sind 1 120 491 R.M. mehr als 1925 und 1 667 074 R.M. mehr als 1913. Die Zunahme ist bedingt durch die Erhöhung der Renten auf Grund des Gesetzes vom 14. Juli 1925. Der Bruttoraumgehalt der Ende 1926 bei der See-Berufsgenossenschaft eingetragenen Fahrzeuge belief sich auf 9 264 092 Brutto-Kubikmeter gegen 8 643 462 Brutto-Kubikmeter im Jahre 1925 und 14 457 340 Brutto-Kubikmeter im Jahre 1913. Die versicherungspflichtige Besatzung ist auf rund 51 800 Personen gegen 51 200 im Vorjahre angenommen. Im Jahre 1926 kamen 3657 Unfälle zur Entschädigung, darunter 2023 mit tödlichem Ausgang. Der die Wahlen auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1927 regelnde Nachtrag zur Satzung wurde genehmigt. Die Zahl der Vertreter für die Genossenschaftsversammlung bleibt wie bisher 55. Der neuen Musterdenkstiftung stimmte die Versammlung grundsätzlich zu.



## Hamburger Nachrichten

Nr. 574

### Versicherungskasse der See-Berufsgenossenschaft (Seekasse).

Unter dem Vorsitz von Dr.-Ing. ehr. Richd. C. Krogmann fand am 2. Dezember 1927 die 23. Vorstandssitzung und die 21. Generalversammlung der Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse der See-Berufsgenossenschaft (Seekasse) statt. Neben den üblichen geschäftlichen Angelegenheiten (Wahlen), wurden der Verwaltungsbericht und die Rechnungsablage für 1926 sowie der Haushaltsplan für 1928 besprochen und genehmigt. Für eine Reihe gemeinnütziger Wohlfahrts-einrichtungen wurden gegen früher erhöhte Beihilfen bewilligt; insbesondere wurden für die Unterstützung seemannischer Altersheime 25 000 R. M. bereitgestellt. Für Durchführung von Heilverfahren und für Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten wurden, im Vergleich zum Vorjahre, wiederum erhöhte Mittel zur Verfügung gestellt. Die Überschreitungen des Haushaltsplanes für 1926 wurden genehmigt und einige Posten nicht einzubringender Beiträge niedergeschlagen. Außerdem wurde von der Generalversammlung ein zweiter Nachtrag zur Satzung beschlossen, der nur redaktionelle Änderungen enthält. Der Nachtrag bedarf noch der Genehmigung des Reichsarbeitsministers. Für die durch Ablauf der Wahlperiode aus ihrem Amt ausscheidenden Vorstandsmitglieder aus dem Stande der Versicherten fand durch die Generalversammlung eine Neuwahl statt. Der Vorsitzende dankte den ausscheidenden Herren für die geleistete Arbeit. Von dem Vertrauensarzt Herrn Dr. med. Spaethe wurde ein ausführlicher Vortrag über die von der Kasse eingeführte Prophylaxe zur Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten gehalten, der mit Beifall aufgenommen wurde.

o. auch 1137 572

Deutscher Reichsanzeiger und  
Preussischer Staatsanzeiger (Berlin)

Nr. 2.

See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

[84505] Bekanntmachung.  
Die seitens unserer Sektionen gemäß §§ 8 ff. der Satzung der See-Berufsgenossenschaft vorgenommenen Wahlen ihrer Vertreter zur Genossenschaftsversammlung (Delegierten) haben folgendes Ergebnis gehabt.

Gewählt wurden:

Vertreter:

Griechen:

innerhalb der Sektion I (Hamburg):

1. Johann Schulte, Emden,
2. Theodor Klingenberg, Emden,

1. Adolf Wards, Emden,
2. Otto Bruns, Leer i. Ostf.,

innerhalb der Sektion II (Bremen):

1. Arnold Veget, Bremen,
2. Karl Stimming, Geheimrat, Bremen,
3. Ernst Gläsel, Bremen,
4. Hermann Velms, Bremen,
5. Konsul F. Alb. Pust, Wesermünde-G.,
6. Prof. Dr. Carl Schilling, Bremen,

1. Edward Richardson, Wesermünde-G.,
2. Paul Barchan, Bremen,
3. Hermann Kimmie, Bremen,
4. Wilhelm Burmeister, Bremen,
5. Louis Kohl, Bremen,
6. Wilhelm Schuchmann, Bremer-

7. Adolf Stein, Bremen,
8. Friedrich Klippert, Grohn b. Begead,
9. Ernst Grödel, Wesermünde-G.,
10. Adolph Stadtländer, Bremen,
11. Hermann Bultmann, Bremen,
12. Syndikus Joha. Köfing, Bremen,
13. Heinrich Gehrmann, Bremen,
14. Franz Schidau, Bremen,
15. Hans Wriedt, Bremen,
16. August Bösch, Bremerhaven,
17. Hans Meineke, Bremen,
18. Carl Kämpf, Wesermünde-G.,

7. Paul Biedermann, Bremen,
8. Wilhelm Gerking, Bremen,
9. Julius Bittsch, Bremen,
10. Ernst Klob, Nordenham,
11. Wilhelm Schröder, Bremen,
12. Kapitän Carl Felsenfeld, Cuxhaven,
13. H. Freese, Bremerhaven,
14. Konsul G. Meiners, Bremerhaven,
15. Friedrich Basse, Wesermünde-G.,
16. Ludwig Janssen, Wesermünde-G.,
17. Paul König, Bremen,
18. Carl Praesent, Bremerhaven,

innerhalb der Sektion III (Hamburg):

1. Dr.-Ing. e. h. c. h. C. Krogmann, Hamburg,
2. Marius Vögel, Hamburg,
3. Otto Andersen, Hamburg,
4. Heinrich Gehrdens, Hamburg,
5. Karl Peters, Hamburg,
6. Arnold Amfand, Hamburg,
7. Walter Kelling, Hamburg,
8. Bruno Richter, Hamburg,
9. Theodor Ritter, Hamburg,
10. Dr. Julius Schulze, Hamburg,
11. Otto Reichenbacher, Hamburg,
12. Theodor Amfand, Hamburg,
13. Oscar Overweg, Hamburg,
14. Prof. Hans Dieckhoff, Hamburg,
15. Oscar Mathies, Hamburg,
16. Georg Dreesen, Oldenfelde b. Altona,
17. Adolf Leonhardt, Hamburg,
18. Paul Gansauge, Hamburg,
19. Ernst Ruck, Hamburg,
20. Herman Zauber, Hamburg,
21. Richard Ohlrogge, Cuxhaven,
22. Carlsten Rehder, Altona,
23. Wilhelm Tobel, Lübeck,
24. Heinrich Arp, Hamburg,
25. Carl Mathies, Hamburg,
26. Dr. jur. Kurt Siemers, Hamburg,
27. Jürgen C. Jürgenfen, Glückstadt,

1. Max Mörd, Hamburg,
2. Sonny G. B. Grosse, Hamburg,
3. Eobhar Vohlen, Hamburg,
4. J. Alfred Ede, Hamburg,
5. Ernst Jeymann, Hamburg,
6. Anton Rotholt, Hamburg,
7. John Eggert, Hamburg,
8. Robert Krikel, Hamburg,
9. Heinrich Strud, Hamburg,
10. Arthur Biedemann, Hamburg,
11. Heinrich Fock, Altona,
12. Robert Gehrt, Glückstadt,
13. Carl Wohlenberg, Hamburg,
14. Johannes Schulenburg, Altona,
15. Carl Aldag, Hamburg,
16. J. Guido Gantler, Cuxhaven,
17. Maximilian von Uhlir, Hamburg,
18. Johs. Zimmermann, Hamburg,
19. Carl-Vincent Krogmann, Hamburg,
20. Franz Mathies, Hamburg,
21. Konsul Wilhelm Heinemeier, Lübeck,
22. Ad. Joh. Otto Lütz, Hamburg,
23. Paul E. Lorenz-Meyer, Hamburg,
24. Emil Offen, Hamburg,
25. Julius Pohl, Hamburg,
26. Eberhard Hoff, Hamburg,
27. Sonny Sonas, Neuenfelde,

innerhalb der Sektion IV (Kiel):

1. August Seibel, Kiel,
2. Hermann Bruhn, Flensburg,

1. August Sartori, Kiel,
2. Adolf Hansen, Flensburg,

innerhalb der Sektion V (Stettin):

1. Geheimrat Dr. h. c. theol. J. Griebel, Stettin,
2. Dr. Georg Behm, Stettin,
3. Otto Feld, Rostock i. M.,
4. Otto Schünemann, Stettin,

1. Konsul Arthur Kunsimann, Stettin,
2. Konsul Emil Heglast, Stettin,
3. Erik Larsen, Rostock i. M.,
4. Hans Braemlich, Stettin,

innerhalb der Sektion VI (Königsberg i. Pr.):

1. Konsul Arthur Preuß, Königsberg i. Pr.,
2. Robert Meyenshäuser, Königsberg i. Pr.,

1. Bruno Dumont du Bois, Königsberg i. Pr.,
2. Walter Meyenshäuser, Königsberg i. Pr.,

Die Wahlzeit dauert fünf Jahre und zwar vom 1. Januar 1928 bis 31. Dezember 1932.  
Veröffentlicht gemäß § 19 der Wahlordnung.  
Hamburg, den 31. Dezember 1927.  
Der Genossenschaftsvorstand.  
Dr. h. c. C. Krogmann, Vorsitzender.



Vorwärts (Berlin)

Nr. 8

**Die Seetrantenkasse.**

Die auf Grund des Gesetzes vom 16. Dezember 1927 über die Krankenversicherung der Seeleute zu errichtende Seetrantenkasse ist nunmehr gebildet worden und hat ihren Sitz in Hamburg 8, Zippelhaus 18.

Als Seeleute im Sinne der Reichsversicherungsordnung und der Seehundsgesetze gelten die Mitglieder der Besatzung deutscher Seefahrzeuge, insbesondere der Kapitän (Schiffer), die Schiffsoffiziere, die Schiffsleute und die sonstigen zum Dienst auf dem Schiff während der Fahrt für Rechnung des Reeders gehörenden Personen, ohne Unterschied, ob die Anmusterung erfolgt ist oder nicht, mit Ausnahme der Boten. Versicherungsfrei sind Kapitäne mit über 8400 Mark Jahresarbeitsverdienst, Kapitäne von Fischereifahrzeugen sind versicherungspflichtig.

Freiwillige Versicherung ist neben der gesetzlichen vorgesehen. Für die Mitgliedschaft ist ein Nachweis für den Versicherten (durch das Seefahrtbuch oder Bescheinigung des Seemannsamts oder der Kasse) zu erbringen. Zum Nachweis der Familienangehörigkeit bedarf es außerdem für die Kasseneinanspruchnahme einer amtlichen Personenstandsbescheinigung. Die Versicherten müssen in ihrem eigenen Interesse dafür sorgen, daß sich ihre Angehörigen in den Besitz einer Bescheinigung über ihre Zugehörigkeit zur Seetrantenkasse befinden. Die Reeder müssen die erforderlichen Bescheinigungen ausstellen.

Die Leistungen der Seetrantenkasse sind für Seeleute im ganzen Reich die gleichen. Die Seetrantenkasse gewährt den Mitgliedern für ihre Person Krankenhilfe, Wochenhilfe und Sterbehilfe, für ihre Familienmitglieder Familienhilfe. Die Krankenhilfe ruht, solange sich der Seemann an Bord des Schiffes auf der Reise oder im Auslande befindet (Reederfürsorge). Diese Reederfürsorge bleibt auch für Mitglieder der Seetrantenkasse im wesentlichen wie bisher bestehen, sie endet aber, sobald der Seemann ins Inland zurückkehrt. Die Krankenhilfe ruht im Falle der Reederfürsorge aber nur für den Seemann selbst, nicht auch für seine Familienangehörigen. Dessen steht das Recht auf Krankenhilfe auch für die Zeit zu, während welcher der Seemann selbst Reederfürsorge beanspruchen kann. Der Versicherte und seine Familienangehörigen erhalten im Regelfalle im Auftrag und für Rechnung der Seetrantenkasse die in ihren Satzungen aufgeführten Leistungen von der Allgemeinen Ortskrankenkasse bzw. Landkrankenkasse des Beschäftigungs-, Wohn- und Aufenthaltsortes oder der Betriebskrankenkasse seiner Reederei. Zwischen diesen Kassen hat der Versicherte die Wahl. Als Beitrag werden zweieinhalb Hundertteile des Grundlohns erhoben, von denen der Reeder zwei Fünftel und der Versicherte drei Fünftel zu tragen hat. Die freiwillig Versicherten haben die Beiträge voll zu bezahlen, Seeleute können sich nur bei der Seetrantenkasse versichern, doch ist in Artikel 6 der Uebergangsvorschriften des Gesetzes vorgesehen, daß Seeleute, die vor dem 1. Dezember 1927 Mitglied eines als Ersatzkasse zugelassenen Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit sind, das Recht auf Befreiung von der Mitgliedschaft bei der Seetrantenkasse haben. Das Gesetz trat mit dem 1. Januar 1928 in Kraft.

Seeleute, die in Betrieben beschäftigt sind, die nicht zur Seeverufsgenossenschaft gehören, insbesondere also solche, die bei der Zweiganstalt der Seeverufsgenossenschaft (Kleinschiffer und Küstenschiffer) versichert sind, sind bei den zuständigen allgemeinen Orts- (Land-) Krankenkassen versicherungspflichtig.

## Hamburger Fremdenblatt

340.

Nr.

### Krankenversicherung der Seeleute

Vom Arbeiterrat Groß-Hamburg wird uns geschrieben:

Der Entwurf eines Gesetzes über die Krankenversicherung der Seeleute ist geleitet von dem Gedanken einer geschlossenen Berufsversicherung der Seeleute. Da diese vorwiegend bei der Seberufsgenossenschaft gegen Unfall und bei dieser Berufsgenossenschaft angegliederten Sonderanstalt gegen Invalidität versichert sind, soll der künftige Träger der Krankenversicherung der Seeleute, die Seekrankenkasse, als besondere Abteilung der Sonderanstalt (Seekasse) angeschlossen werden.

Der Entwurf schließt in die Versicherungspflicht diejenigen Seeleute ein, die bei der Seberufsgenossenschaft gegen Unfall versichert sind sowie jene Seeleute von Beruf, die (während der Liegezeit des Schiffes in einem deutschen Hafen), ohne für eine Fahrt angemustert zu sein, mit Diensten für Rechnung des Reeders an Bord beschäftigt sind. Die hiernach in Frage kommenden Seeleute, einschließlich des Kapitäns, sind versicherungspflichtig, unabhängig von der Art ihrer Beschäftigung und von der Höhe ihres Entgelts.

Die Beiträge werden je zur Hälfte vom Reeder und von dem versicherten Seemann getragen; sie werden nach der Höhe des Grundlohnes festgesetzt, der mit ein Dreißigstel des nach § 1068 R. V. O. festgesetzten monatlichen Durchschnittsverdienstes der einzelnen Klassen der Schiffsbesatzung und Schiffsgattungen, eventuell zuzüglich ein Dreißigstel des Durchschnittssatzes für Beköstigung berechnet wird.

Zur Vermeidung von Doppelleistungen sollen die Leistungen der seemannischen Krankenversicherung grundsätzlich ruhen während der sogenannten Reederfürsorge, d. i. insbesondere an Bord des Schiffes, auf der Reise und im Ausland. Im allgemeinen beginnen die Leistungen der Versicherung für den kranken Seemann mit dem Verlassen des Schiffes im Inland bzw. mit der Rückkehr ins Ausland.

Der Entwurf bestimmt ausdrücklich, daß den Unterhaltsberechtigten und in häuslicher Gemeinschaft mit dem Seemann lebenden Familienangehörigen Krankenpflege zu gewähren ist. Dieser Anspruch ruht auch nicht während der Reederfürsorge, ebensowenig der Anspruch auf Familienwochenhilfe und auf Sterbegeld.

Die Leistungen der Versicherung erfolgen nicht durch die Seekrankenkasse, sondern durch die Allgemeine Ortskrankenkasse des Beschäftigungs-, Wohn- oder Aufenthaltsortes des erkrankten Seemanns oder, wo eine solche Ortskrankenkasse nicht vorhanden ist, durch die Landkrankenkasse.

Die Krankenfürsorge obliegt dem Reeder nach wie vor, solange sich der Schiffsmann an Bord oder auf der Reise befindet, oder bei Verlassen des Schiffes wegen Krankheit oder Verletzung im Ausland bis zur Dauer von 26 Wochen bzw. bis zur Rückbeförderung. Bei Erkrankungen im Inland hat der Schiffsmann die Wahl zwischen der Heilbehandlung auf Kosten des Reeders und der Krankenpflege aus der Versicherung. Die Fürsorgepflicht des Reeders erstreckt sich aber nicht auf einen im Auslande in den Dienst getretenen oder angemusterten Schiffsmann, wenn dessen Krankheit oder Verletzung, derentwegen er die Reise nicht antritt, schon vor seinem Dienstantritt oder seiner Anmusterung bestand. Die früher vom Reeder „für die Dauer des Aufenthalts in einer Krankenanstalt“ an die unterhaltsberechtigten Angehörigen des Schiffsmannes zu zahlen gewesene Viertelheuer ist nach dem Entwurf — im Hinblick auf das Hausgeld aus der Krankenversicherung — nur noch bei Arbeitsunfähigkeit oder während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt im Auslande zu gewähren, solange die Fürsorgepflicht des Reeders dauert. Für Streitigkeiten aus der Krankenfürsorge zwischen Reeder und Schiffsmann ist das zuerst angerufene Seemannsamt zuständig. Der Arbeiterrat Groß-Hamburg vermag der

Angliederung der Krankenversicherung der Seeleute an die Sonderanstalt der Seberufsgenossenschaft nicht beizustimmen. Entsprechend der Auffassung der zuständigen Arbeitnehnergewerkschaften möchte er eine Schlechterstellung der Seeleute gegenüber anderen Arbeitnehmern vermeiden sehen durch Eingliederung der Krankenversicherung der Seeleute in den bestehenden Aufbau der gesetzlichen Krankenversicherung. Die vorgeschlagene Schaffung einer Sektion für Seeleute mit eigener Leitung und eigenem Ausschuß bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse in Hamburg als Träger der Krankenversicherung würde nicht nur alle angeführten Nachteile des vorliegenden Entwurfs ausschließen, die erwünschte Selbstverwaltung und einen ausreichenden Einfluß der Versicherten auf ihre Krankenkasse sicherstellen, sondern auch der Tatsache gerecht werden, daß zwei Drittel aller deutschen Seeleute auf Hamburger Schiffen fahren. Die Auswirkung auf die Arbeitslosenversicherung der Seeleute würde als Vorzug im Sinne einer größeren Einheitlichkeit auch dieses Zweiges der Sozialversicherung u. E. nur zu begrüßen sein.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. 577.

### Die Krankenversicherung für Seeleute.

Von  
Dr. jur. Fr. Pfeffer, M. d. R.

Zu den Berufen, die bisher von der Krankenversicherung der Reichsversicherungsordnung nicht erfasst sind, gehört die Seeschifffahrt. Nach dem Handelsgesetzbuch und der Seemannsordnung liegt dem Reeder die Fürsorge in Krankheitsfällen für die gesamte Besatzung des Schiffes einschließlich des Kapitäns (Schiffers) und der Offiziere ob. Daraus folgt aber, daß der Seemann keine Fürsorge in Krankheitsfällen zu beanspruchen hat, wenn er an Land erkrankt, ohne angeheuert und angemustert zu sein. Ebenso gibt es für die seemannische Bevölkerung auch keine Familienhilfe, die heute der weitest- aus größte Teil der Krankenkassen der Reichsversicherungsordnung als freiwillige Leistung durchgeführt hat.

Diesem Zustand wird jetzt durch die Einführung der Krankenversicherungspflicht für die Seeleute abgeholfen. Die Krankenversicherung tritt in bestimmtem Umfang an die Stelle der Reederfürsorge, ohne sie jedoch aus zwingenden praktischen Gründen, nämlich im Falle der Erkrankung an Bord während der Reise und im Ausland, ganz aufzuheben. Dem Grundgedanken des neuen Gesetzes wird deshalb jedermann zustimmen. Insbesondere haben auch die Reeder selbst der Krankenversicherung zugestimmt, obgleich für sie die Krankenversicherung eine finanzielle Mehrbelastung bedeutet, der eine entsprechende Abnahme der ihnen heute durch die Fürsorge erwachsenden Kosten nicht gegenübersteht.

Aber trotz dieser allgemeinen Übereinstimmung in den Grundgedanken dieses Gesetzes findet der Entwurf aus zwei Gründen nicht überall Zustimmung. Nach der Reichsversicherungsordnung erstreckt sich die Krankenversicherungspflicht für Angestellte nur auf solche Angestellte, deren Arbeitseinkommen jährlich 3600 Mark nicht übersteigt. Diese in den letzten Jahren mehrfach heraufgesetzte Gehaltsgrenze ist von jeher stark umstritten gewesen. Bisher hat also die Mehrheit des Reichstages mit Recht an einer Gehaltsgrenze festgehalten. Der Regierungsentwurf sieht nun für die Krankenversicherung der Seeleute die Beseitigung dieser Gehaltsgrenze vor. Die Kapitäne und Offiziere der Seefahrzeuge sollen also ohne jede Rück-

sicht auf die Höhe ihres Gehalts versicherungspflichtig werden, ihre Angehörigen ohne Rücksicht auf das Arbeitseinkommen des Haushaltungsvorstandes als Kassenpatienten von den Ärzten behandelt werden. Damit wird der bisher in der Krankenversicherung aufrecht erhaltene Grundsatz, daß nur derjenige versicherungspflichtig ist, der wegen seines Einkommens einer solchen Sicherung bedarf, verlassen, und es steht zu befürchten, daß die Aufgabe dieses Grundsatzes sehr bald weitere Kreise in der Krankenversicherung zieht, zum Nachteil der Versicherung, aber auch zum Nachteil der Ärzte und der Erhaltung eines leistungsfähigen Arztstandes. Die Mehrheit des Reichstages hat aber dem Regierungsentwurf trotzdem zugestimmt.

Die andere umstrittene Frage wird von den Arbeitnehmern als Frage des Grundsatzes behandelt, während sie in der Tat nur eine solche der Zweckmäßigkeit ist. Die Krankenkasse soll der bestehenden Seelasse, der Invalidenversicherung der Seeleute, die mit der Berufsgenossenschaft als besondere Abteilung verbunden ist, angegliedert werden, um die Schaffung neuer Verwaltungsorgane zu ersparen. In der Verwaltung der Seelasse sind Arbeitgeber und Arbeitnehmer je zur Hälfte beteiligt. Der Regierungsentwurf schlug deshalb vor, die Arbeitgeber und Arbeitnehmer auch bei der Verwaltung der neuen Abteilung Krankenkasse je zur Hälfte zu beteiligen, um eine einheitliche Verwaltung zu gewährleisten. Selbstverständlich sollen dementsprechend auch die Beiträge je zur Hälfte von den Arbeitgebern und Arbeitnehmern getragen werden. Ein Vorbild hierfür besteht bereits bei den Innungsrankenkassen. Bei den übrigen Krankenkassen werden dagegen die Verwaltungsorgane zu  $\frac{2}{3}$  von den Arbeitnehmern und zu  $\frac{1}{3}$  von den Arbeitgebern besetzt. Die Arbeitnehmer sehen deshalb in dem Vorschlag der Regierung einen Abbau ihrer Rechte in der Krankenkassenverwaltung, und infolgedessen hat die Mehrheit des Reichstages, so wie es bereits in der knappschaftlichen Krankenversicherung der Fall ist, beschlossen, die Arbeitgeber zu  $\frac{2}{3}$ , die Arbeitnehmer zu  $\frac{1}{3}$  an der Verwaltung zu beteiligen und dementsprechend auch die Beiträge zu verteilen. Es ergibt sich somit das Bild, daß an der Spitze desselben Verwaltungsorgans zwei verschieden zusammengesetzte Körperschaften stehen, denn an der Eingliederung der Krankenkasse in die Seelasse ist festgehalten worden. Man wird kaum sagen können, daß diese Organisation zweckmäßig und der Entwicklung beider Einrichtungen förderlich ist. Das von allen Seiten an sich begrüßte Gesetz ist also mit Mängeln behaftet, die es begreiflich machen, daß eine Reihe von Abgeordneten schließlich dem Gesetz die Zustimmung versagt haben.

Signatur

Datum

31. Mai 1928<sub>2</sub>

## Hamburger Nachrichten

№ 249

### See-Berufsgenossenschaft.

Aus Flensburg wird uns geschrieben:  
Die Sektion IV der See-Berufsgenossenschaft hielt im Verwaltungsgebäude der Vereinigten Flensburger-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft ihre diesjährige Generalversammlung ab. In den Sektionsvorstand wurden gewählt: Direktor August Seibel (Kiel), Reeder A. Sartori (Kiel), Direktor H. Bruhn (Flensburg), Reeder Curt Ivers (Kiel), Reeder M. Petersen (Flensburg). Dem Voranschlag von 6600 R. stand ein Verbrauch von 6863 R. gegenüber. Durch den 6. Nachtrag zur Satzung der See-Berufsgenossenschaft ist die Versicherungspflicht der kleinen Reeder vom 1. Januar 1928 ab wieder eingeführt worden. Bei der Sektion IV waren am 31. Dezember 1927 133 Betriebe mit 259 Schiffen eingetragen. Es wurden im Berichtsjahr 125 Betriebsunfälle auf Schiffen und 62 Betriebsunfälle in Fischereibetrieben gemeldet. Der Voranschlag für 1929 wurde auf 7600 R. festgesetzt. Zum Vorsitzenden im Sektionsvorstand für die Zeit vom 1. Januar 1928 bis 31. Dezember 1932 wurde Direktor Aug. Seibel (Kiel), zum stellvertretenden Vorsitzenden Reeder A. Sartori (Kiel) wiedergewählt.



## Weser-Zeitung (Bremen)

Nr. 351

Nr.

### Die See-Berufsgenossenschaft (Sektion II) Bremen im Geschäfts- jahr 1927.

Die ordentliche Sektionsversammlung der Sektion II Bremen der See-Berufsgenossenschaft fand am 31. Mai unter dem Vorsitz des Herrn Emil Wätjen statt. Dem der Versammlung unterbreiteten Geschäftsbericht für das Jahr 1927 entnehmen wir folgendes:

#### Ehrenamtliche Organe der Sektion II.

Wie bereits im vorjährigen Jahresbericht erwähnt worden, ist durch das Gesetz über Wahlen nach der Reichsversicherungsordnung usw. vom 8. April 1927 die Neuwahl der ehrenamtlichen Organe (Sektionsvorstände, Vertreter zur Genossenschaftsversammlung, Vertrauensmänner) mit Wirkung vom 1. Januar 1928 verfügt worden.

Diese Neuwahlen haben im Herbst vorigen Jahres stattgefunden. Der ernannte Wahlvorstand hat nach Einvernehmen mit den in Frage kommenden wirtschaftlichen Verbänden Vorschlagslisten für die Wahl des Sektionsvorstandes sowie für die Wahl der Vertreter zur Genossenschaftsversammlung aufgestellt. Da in der vorgesehenen Frist weitere Vorschlagslisten nicht eingereicht wurden, galten die in den Vorschlagslisten des Wahlvorstandes benannten Herren als gewählt.

Es setzen sich hierdurch die ehrenamtlichen Organe wie folgt zusammen: Als Sektionsvorstand sind genannt: Emil Wätjen, Bremen, Direktor Ernst Glässel, Bremen, Direktor Hermann Helms, Bremen, Direktor Heinr. Hehmsoth, Bremen, Carl Kämpf, Wesermünde-G. Als Ersatzmänner fungieren: Direktor Reg. a. D. Arnold Petzet, Bremen, Direktor Franz Stückan, Bremen, Direktor Burmeister, Bremen, Direktor L. Kohl, Bremen, Konsul F. Albt. Pust, Wesermünde-G.

Die Wahl der Vertrauensmänner und ihrer Ersatzmänner hatte nach der Satzung des Sektionsvorstandes vorzunehmen. In der Sitzung vom 8. November 1927 wurden dementsprechend von ihm gewählt: Vertrauensmänner: Bezirk I a Direktor Louis Kohl, Bremen, Bezirk I b Prokurist Jul. Bischoff, Bremen, Bezirk II Konsul H. Meiners, Bremerhaven, Bezirk III Kapt. Carl Fesenfeld, Elsfleth i. O. Stellvertreter: Bezirk I a Inspektor Wilh. Schröder, Bremen, Bezirk I b Prokurist Carl Westermann, Bremen, Bezirk II August Bösch, Bremerhaven, Bezirk III Direktor Ernst Flohr, Nordenham.

Die Wahlzeit beträgt jetzt fünf Jahre (früher vier Jahre), so daß die Amtsdauer der gewählten Herren vom 1. Januar 1928 bis 31. Dezember 1932 läuft.

Im Januar d. J. ist der Ersatzmann im Sektionsvorstand und Vertreter zur Genossenschaftsversammlung Herr Konsul F. Albt. Pust verstorben. Herr Konsul Pust hat seit langen Jahren seine Ehrenämter in unserer Genossenschaft verwaltet und mit voller Hingabe für die See-Berufsgenossenschaft gewirkt. Das Hinscheiden dieses treuen Mitarbeiters betrauert wir sehr; ein ehrendes Gedenken wird ihm bewahrt bleiben.

Der Vertreter zur Genossenschaftsversammlung, Herr Direktor Hermann Bultmann, hat infolge seines am 31. März erfolgten Ausscheidens aus dem Vorstande des Norddeutschen Lloyd die Wahlbarkeit zu den Ehrenämtern unserer Genossenschaft verloren. Wir bedauern aufrichtigst, auf die weitere Mitarbeit des Herrn Bultmann, der außerdem auch Ersatzmann eines nichtständigen Mitgliedes des Reichsversicherungsamts war und lange Jahre dem Ausschuß zur Vorprüfung der Jahresrechnungen angehört hat, verzichten zu müssen. Wir sprechen ihm für seine langjährige Tätigkeit im Dienste der Genossenschaft unseren herzlichsten Dank aus.

Ferner mußte Herr Konsul Meiners, Bremerhaven, sein Amt als Ersatzmann eines Vertreters zur Genossenschaftsversammlung niederlegen, da er hierfür nicht mehr wählbar war. Dagegen kann Herr Meiners sein Amt als Vertrauensmann für den Bezirk II weiterhin bekleiden, so daß wir ihn auch weiterhin zu unseren Mitarbeitern zählen können.

#### Verwaltung.

Die Zahl der Ein- und Ausgänge betrug im verflossenen Jahre 18688 gegen 16838 im Jahre 1926 und 13017 im Jahre 1925. Es ist also auch im Jahre 1927 wieder eine Steigerung eingetreten.

#### Betriebsverzeichnis und Schiffsregister.

Im Betriebsverzeichnis der Sektion II waren am Schlusse des Jahres 1927 eingetragen insgesamt 103 und zwar:

Reedereibetriebe, einschl. Schlepp- und Leichterbetriebe 73; Hochseefischereibetriebe 26; gemäß § 1046 Ziffer 3 RVO. versicherungspflichtige Betriebe 2. Am 31. Dezember 1926 gehörten zu unserer Sektion 66 Reederei-, 30 Hochseefischerei- sowie 2 gemäß § 1046 Ziffer 3 RVO. versicherungspflichtige Betriebe, zusammen 98. Die Zahl der Reedereibetriebe hat sich um 9 vermehrt, die der Hochseefischereibetriebe um 4 vermindert.

Im Schiffsregister der Sektion II waren am 31. Dez. 1927 eingetragen: Kauffahrteischiffe 361, Schlepper und Leichter 105, Fischereifahrzeuge 256, zusammen 722. Am Schlusse des Jahres 1927 betrug die Besatzung der zu Sektion II gehörenden Schiffe 22098.

#### Unfälle und Entschädigungen.

Im Jahre 1927 gelangten in unserer Sektion 1190 Unfälle gegen 984 im Vorjahre zur Anzeige. Von diesen Unfällen erledigten sich 1024 innerhalb der gesetzlichen Wartezeit; die übrigen (166) verteilen sich auf:

A. Todesfälle 68 (gegen 102 im Vorjahre), von denen 42 auf Kauffahrteischiffe und 26 auf Fischereifahrzeuge entfallen. Von den Todesfällen belasten 42 unsere Genossenschaft nicht und zwar 27, die solche Leute betreffen, die keine im Sinne des Gesetzes entschädigungsberechtigten Angehörigen hinterlassen haben, während in 15 Fällen ein Betriebsunfall nicht vorlag. Dagegen erforderten 26 Todesfälle das Eintreten unserer Genossenschaft.

Am 4. November 1927 ist der Dampfer „Möwe“ auf eine Mine gelaufen und gesunken. Hierbei haben drei Leute der Besatzung den Tod gefunden.

Der Fischdampfer „Scharnhorst“ ist von der am 7. November 1927 angetretenen Fangreise nicht zurückgekehrt und muß mit seiner Besatzung von 13 Mann als verschollen gelten.

B. Unfälle mit nachfolgender gänzlicher oder teilweiser Erwerbsbeschränkung: 1. Voraussichtlich dauernd oder längere Zeit belastend: 47 Fälle (gegen 34 im Vorjahre). Von diesen Unfällen ereigneten sich 31 auf Kauffahrteischiffen und 16 auf Fischereifahrzeugen. 2. Voraussichtlich vorübergehend belastend: 51 Fälle (gegen 32 im Vorjahre), von denen sich 35 auf Kauffahrteischiffen und 16 auf Fischereifahrzeugen ereigneten.

An Unfallentschädigungen wurden im Jahre 1927 für unsere Sektion gezahlt insgesamt 851 824,53 RM. (im Vorj. 985 702,83 RM.).

#### Berufungen und Rekurse.

Die Zahl der im Jahre 1927 im Bezirk unserer Sektion gegen Feststellung oder Ablehnung der beanspruchten Entschädigungen bei den zuständigen Übersicherungsämtern anhängigen Berufungen belief sich auf 90 (einschließlich der aus dem Vorjahre schwebenden) gegen 83 im Jahre 1926.

Der der Umlage zugrunde gelegte

Jahresarbeitsverdienst für das Jahr 1927

stellt sich auf 39 146 172 RM. für den Bezirk unserer Sektion.

Der Beitrag der Sektion II zu den Genossenschaftskosten und zu den Sektionskosten betrug zusammen 1 276 163,40 RM.

Der Beitragsfuß für jede Mark Heuer bzw. Mark Arbeitsverdienst zu den Genossenschaftskosten und zu den Sektionslasten betrug zusammen 3,26 Pfennig. Für 1926 belief sich unser Beitrag zu den Genossenschaftskosten und Sektionskosten auf zusammen 1 142 208,00 RM. Der Beitragsfuß stellte sich für das Jahr 1926 auf 3,47 Pfennig für die Mark anrechnungsfähiger Heuer, wovon 0,08 Pfennig auf die Sektionskosten entfielen. Der für das Jahr 1926 der Umlagerechnung zugrunde gelegte Jahresarbeitsverdienst betrug 33 693 478 RM.

#### Unfallverhütung.

Im Bezirk unserer Sektion waren im Jahre 1927 9 technische Aufsichtsbeamte tätig und zwar 6 für die Schiffsbesichtigungen sowie 3 für die Besichtigungen der Maschinenanlagen. Die fälligen Formular-Ueberholungen wurden in gewohnter Weise ausgeführt; ferner wurden die Fahrzeuge fortlaufend durch Vornahme von außerordentlichen Besichtigungen überwacht.

#### Verwaltungskosten.

Die Verwaltungskosten betrugen 29 453,71 RM. gegen bewilligte 31 000 RM. Es ergibt sich somit eine Minderausgabe von 1 546,29 RM. Die Rechnung ist am 8. Februar 1928 durch die Herren Direktor Ad. Stein und Direktor Herm. Bultmann geprüft und richtig befunden worden.

## Hamburger Nachrichten

Nr. 408

### See-Berufsgenossenschaft.

Am 24. und 25. August fanden in Stettin und in Binz a. Rg. die 88. Sitzung des Genossenschaftsvorstandes und die 42. ordentliche Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft unter Leitung ihres Vorsitzenden Dr. Ing. ehr. Richd. C. Krogmann, Hamburg, statt. Die Teilnehmer waren am 24. August, abends, einer Einladung der Industrie- und Handelskammer in Stettin zu einem Empfange gefolgt. Der Präsident der Industrie- und Handelskammer, Herr Dr. Toepffer hieß die Mitglieder der Seeberufsgenossenschaft in herzlichen Worten in Stettin willkommen, worauf Herr Dr. Krogmann dankte und besonders darauf hinwies, daß von allen Sektionen der See-Berufsgenossenschaft die Sektion V in Stettin diejenige ist, die trotz der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse die Tonnage ihrer Seeschiffe über den Umfang des Jahres 1913 hinaus hat verstärken können, ein Beweis für die zähe Schaffens- und Arbeitsfreudigkeit der Stettiner Kaufmannschaft.

Am folgenden Tage fand die

#### Genossenschaftsversammlung

in Anwesenheit des Präsidenten des Reichsversicherungsamtes, Herrn Schäffer, statt. Nach Begrüßung der Vertreter des Reichsversicherungsamtes, des Reichsverkehrsministeriums und der Länder-, Provinzial- und Kommunalbehörden durch den Vorsitzenden dankte der Präsident des Reichsversicherungsamtes und hob in anerkennenden Worten die langjährige ehrenamtliche Tätigkeit des Vorsitzenden und die eifrige ehrenamtliche Mitarbeit der führenden Herren der Schifffahrt im Vorstand und als Vertreter in der Genossenschaftsversammlung hervor und wünschte der See-Berufsgenossenschaft und ihrem unermüdlichen Vorsitzenden weiterhin gute Fahrt. Herr Geheimrat Werner vom Reichsverkehrsministerium überbrachte Grüße des Reichsverkehrsministers. Im Namen des verhinderten Oberhauptes der Stadt Stettin, hieß der Vorsteher der Stadtverordnetenversammlung, Herr Generalkonsul Dr. h. c. Ahrens, die Tagungsteilnehmer herzlich willkommen und wünschte der Versammlung erfolgreiche Arbeit.

Nach Erledigung der üblichen Wahlen wurde der Haushaltsplan für 1929 genehmigt. Der

#### Verwaltungsbericht

für 1927 gab zu Bemerkungen keinen Anlaß. Der Gesamtaufwand an Entschädigungen für Unfälle betrug 1927: 2 938 462 R.M., d. s. 31 000 R.M. mehr als im Vorjahre. Der Bruttoreisumsatz der bei der See-Berufsgenossenschaft eingetragenen Fahrzeuge belief sich Ende 1927 auf 10 216 702 cbm gegen 9 264 092 cbm im Vorjahre und 14 457 340 cbm im Jahre 1913. Die versicherungspflichtige Besatzung ist auf rund 57 600 Personen gegen 51 800 im Vorjahre gestiegen. Unfälle kamen im Jahre 1927 zur Anmeldung 3162, darunter 153 mit tödlichem Ausgange. Der Herr Vorsitzende, Professor Laas vom Germanischen Lloyd und Geheimrat Dr. Rieß berichteten über den Stand der Vorarbeiten für die in Aussicht stehende Konferenz, betreffend die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See.

Wegen der auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1927 erforderlich gewordenen Neuwahl des Genossenschaftsvorstandes für 1928/32 waren der Vorsitzende und seine Stellvertreter neu zu wählen. Auf Vorschlag von Herrn Geheimrat Dr. Gribel, Stettin, wurden unter lebhafter Zustimmung der Versammlung die Herren: Dr. Ing. ehr. Richd. C. Krogmann bzw. Arnold Amsinck und Carsten Rehder wiedergewählt.



## Hamburgischer Correspondent

Nr. 404

### See-Berufsgenossenschaft.

#### Genossenschaftsversammlung.

In der vergangenen Woche fanden in Stettin und in Binz auf Rügen die 88. Sitzung des Genossenschaftsvorstandes und die 42. ordentliche Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft unter Leitung ihres Vorsitzenden Dr. ing. ehr. Richd. C. Krogmann, Hamburg, statt. Die Teilnehmer waren am 24. August abends einer Einladung der Industrie- und Handelskammer in Stettin zu einem Empfange gefolgt. Der Präsident der Industrie- und Handelskammer, Dr. Toepffer, hieß die Mitglieder der See-Berufsgenossenschaft in herzlichen Worten in Stettin willkommen, worauf Dr. Krogmann dankte und besonders darauf hinwies, daß von allen Sektionen der See-Berufsgenossenschaft die Sektion V in Stettin diejenige ist, die trotz der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse die Tonnage ihrer Seeschiffe über den Umfang des Jahres 1913 hinaus hat verstärken können, ein Beweis für die zähe Schaffens- und Arbeitsfreudigkeit der Stettiner Kaufmannschaft.

Am folgenden Tage fand die Genossenschaftsversammlung in Anwesenheit des Präsidenten des Reichsversicherungsamts Schäffer statt. Nach Begrüßung der Vertreter des Reichsversicherungsamts, des Reichsverkehrsministeriums und der Länder-, Provinzial- und Kommunalbehörden durch den Vorsitzenden, dankte der Präsident des Reichsversicherungsamts und hob in anerkennenden Worten die langjährige ehrenamtliche Tätigkeit des Vorsitzenden und die eifrige ehrenamtliche Mitarbeit der führenden Herren der Schifffahrt im Vorstand und als Vertreter in der Genossenschaftsversammlung hervor und wünschte der See-Berufsgenossenschaft und ihrem unermüdlichen Vorsitzenden weiterhin gute Fahrt. Geheimrat Werner vom Reichsverkehrsministerium überbrachte Grüße des Reichsverkehrsministers. Im Namen des verhinderten Oberhauptes der Stadt Stettin hieß der Vorsteher der Stadtverordnetenversammlung, Generalkonsul Dr. h. c. Ahrens die Tagungsteilnehmer herzlich willkommen und wünschte der Versammlung erfolgreiche Arbeit.

Nach Erledigung der üblichen Wahlen wurde der Haushaltsplan für 1929 genehmigt. Der Verwaltungsbericht für 1927 gab zu Bemerkungen keinen Anlaß. Der Gesamtaufwand an Entschädigungen für Unfälle betrug 1927: 2 938 462 R.M., d. s. 31 000 R.M. mehr als im Vorjahre. Der Brutto-Raumgehalt der bei der See-Berufsgenossenschaft eingetragenen Fahrzeuge belief sich Ende 1927 auf 10 216 702 cbm gegen 9 264 092 cbm im Vorjahre und 14 457 340 cbm im Jahre 1913. Die versicherungspflichtige Besatzung ist auf rund 57 600 Personen gegen 51 800 im Vorjahre gestiegen. Unfälle kamen im Jahre 1927 zur Anmeldung 3162, darunter 153 mit tödlichem Ausgange. Der Vorsitzende, Professor Laas vom Germanischen Lloyd und Geheimrat Dr. Rieß berichteten über den Stand der Vorarbeiten für die in Aussicht stehende Konferenz betreffend die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See.

Wegen der auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1927 erforderlich gewordenen Neuwahl des Genossenschaftsvorstandes für 1928/29 waren der Vorsitzende und seine Stellvertreter neu zu wählen. Auf Vorschlag von Geheimrat Dr. Gribel, Stettin, wurden unter lebhafter Zustimmung der Versammlung die Herren Dr. ing. ehr. Richd. C. Krogmann bzw. Arnold Amsinck und Carsten Rehder wiedergewählt.

## Hamburger Nachrichten

Nr. 448

### Die See-Berufsgenossenschaft.

Dem soeben herausgegebenen Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft für 1927 entnehmen wir:

Das Gesetz über die Krankenversicherung der Seeleute vom 16. 12. 1927 hat die bisherigen Bestimmungen der Seemannsordnung und des Handelsgesetzbuches über die Krankenfürsorge des Reeders grundsätzlich geändert. Seit dem 1. Januar 1928 liegt dem Reeder die Krankenfürsorge nur noch für die Dauer des Heilverfahrens im Auslande bzw. bis zur Rückkehr des Verletzten nach Deutschland ob, im übrigen aber wird die Krankenversicherung der Seeleute entsprechend den Vorschriften des Gesetzes durch die neuerrichtete See-Krankenkasse durchgeführt. Dadurch sind auch der See-Berufsgenossenschaft neue Aufgaben erwachsen. Während die See-Berufsgenossenschaft bisher in Fällen der Entschädigungsleistung an Verletzte in der Regel erst nach Ablauf der Krankenfürsorge des Reeders zahlungspflichtig wurde, weil sie auf Grund § 1066 c der Reichsversicherungsordnung berechtigt war, die Leistungen des Reeders auf die ihrigen anzurechnen, hat sie heute in allen Fällen zu leisten, in denen das Heilverfahren bei dem im Inlande aufhaltigen Verletzten nicht innerhalb acht Wochen nach dem Unfall als abgeschlossen zu gelten hat bzw. der Verletzte innerhalb dieser Zeit nicht wieder voll erwerbsfähig wird. Da die Krankenkasse in allen Fällen vorleistet, ist ein ständiger reger Verkehr, insbesondere auch ein umfangreiches Abrechnungsverfahren zwischen ihr und der Berufsgenossenschaft die notwendige Folge. Im Interesse der Arbeits- und Kostenersparnis wird von beiden Versicherungsträgern das Augenmerk darauf gerichtet, daß sich der Geschäftsverkehr zwischen ihnen in einfachster Weise abwickelt, was bei den engen Beziehungen beider zueinander möglich ist. Trotzdem bringt das neue Gesetz für die See-Berufsgenossenschaft eine Mehrarbeit, die aber gegenüber der Tatsache, daß mit der See-Krankenkasse für die Seeleute und ihre Angehörigen eine neue segensreiche Einrichtung geschaffen worden ist, gern mit in den Kauf genommen wird.

Während nach den bisherigen Vorschriften nur Renten bis zur Höhe von 25% durch Kapitalzahlung mit dem Einverständnis des Verletzten abgelöst werden konnten, hat durch die Zweite Verordnung über die Abfindungen für Unfallrenten vom 10. 2. 1928 der Reichsarbeitsminister von der ihm durch § 618 a der Reichsversicherungsordnung gegebenen Befugnis, eine Kapitalabfindung auch bei höheren Renten dann zuzulassen, wenn sie zum Erwerb von Grundbesitz im Deutschen Reich oder zur wirtschaftlichen Stärkung daselbst bereits vorhandenen eigenen Grundbesitzes dienen soll, Gebrauch gemacht. Damit ist für die Unfallverletzten eine ähnliche Fürsorge getroffen worden, wie solche für die Kriegsbeschädigten bisher schon bestand. Der Kapitalwert berechnet sich, wie bisher, nach einem regierungsseitig aufgestellten Tarif. Voraussetzung für eine Abfindung ist unter anderen, daß die Verletzten das 21. Lebensjahr vollendet und das 55. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, sowie, daß für eine nützliche Verwendung des Geldes Gewähr besteht. Die Prüfung, ob die letztere Voraussetzung erfüllt wird, welche Maßnahmen zur Sicherung des Zwecks der Abfindung erforderlich sind, sowie die Überwachung der bestimmungsgemäßen Verwendung der Abfindung und der Durchführung der Auflagen kann die Berufsgenossenschaft den amtlichen Hauptfürsorgestellen übertragen. Die Abfindung kann bei Renten, die weniger als die Hälfte der Vollrente betragen, die ganze Rente, sonst zwei Drittel der Rente umfassen. Wird der Zweck der Abfindung vereitelt, so kann die Abfindungssumme zurückgefordert werden. Zur Sicherung der Rückzahlung kann die Berufsgenossenschaft die Eintragung einer Sicherungshypothek oder eine andere Sicherheit verlangen. Dem Abgefundenen kann auf Antrag die durch die Abfindung erloschene Rente gegen Rückzahlung der Abfindungssumme wieder bewilligt werden, wenn er zur Erlangung einer anderen Erwerbsmöglichkeit das Grundstück weiterveräußert oder wenn andere wichtige Gründe vorliegen. In diesem Falle lebt die durch Abfindung erloschene Rente mit Wirkung vom Anfang des Monats wieder auf, in dem die Abfindungssumme zurückgezahlt ist. Die Durchführung dieser Verordnung bedarf zeitweilig vermehrter Mittel. Nach den bisherigen Erfahrungen dürfte sich aber die Zahl der Fälle der Kapitalabfindung zum Zwecke des Grunderwerbs in angemessenen Grenzen halten.

Im Berichtsjahr kamen insgesamt 3162 Fälle zur Meldung gegen 2662 im Jahre 1926. Von den Unfällen entfielen auf Kauffahrteischiffe 2789, davon 120 Todesfälle, auf verwandte Betriebe 11, auf Fischdampfer und Heringslogger 362, davon 33 Todesfälle.

Im Berichtsjahr waren für insgesamt 3697 Unfälle (alte und neue) an Entschädigungen zu zahlen: 1. Kosten der Krankenbehandlung in 563 Fällen 109 870 R.M., 2. Berufsfürsorge an sieben Personen 1795 R.M., 3. Renten an Verletzte einschließlich Krankengeld an 1637 Personen 771 287 R.M., 4. Abfindungen an Verletzte 87 389 R.M., 5. Sterbegeld in fünf Fällen 656 R.M., 6. Renten an Hinterbliebene 1919 728 R.M., 7. Abfindungen an Witwen infolge Wiederverheiratung an 31 Personen 40 593 R.M., 8. Einmalige Witwenbeihilfen an acht Personen 6424 R.M., 9. Beiträge an Unfallstationen usw. 718 R.M., zusammen also 2 938 462 R.M. Gegenüber dem Vorjahre, in dem die Aufwendungen für Heilverfahren, Renten usw. 2 907 393 R.M. betragen, ergibt sich ein Mehraufwand von 31 069 R.M. (rund 1%).



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 847.

### Seekasse — See-Krankenkasse.

Unter dem Vorsitz von Dr. ing. h. c. Richd. O. Krogmann und in Anwesenheit des Oberregierungsrats Sauerborn vom Reichsarbeitsministerium fanden dieser Tage Vorstandssitzung und Generalversammlung der Seekasse und der See-Krankenkasse statt. Neben den üblichen geschäftlichen Angelegenheiten (Wahlen) wurde der Verwaltungsbericht und die Rechnungsablage für 1927 der Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse besprochen und genehmigt. An Versicherungsbeiträgen wurden im Jahre 1927 2,4 Millionen RM vereinnahmt. Von 842 Anträgen auf Invalidenrenten wurden im Jahre 287, von 333 Anträgen auf Witwen- und Waisenrenten 294 Fälle erledigt. Die Gesamtbelastung der Kasse betrug aus Renten und Heilverfahren 1,7 Millionen RM. Besondere Fürsorge wurde dem Heilverfahren und der Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten zugewendet. An Stelle der bisherigen Abschätzung der Mannschaften in Schlepper- und Leichterbetrieben treten ab 1. Januar 1929 Lohnnachweisungen. Die Einnahmen und Ausgaben für die Arbeitslosenversicherung für 1927 stellen sich auf rund 2,68 Millionen RM.

Für die

#### See-Krankenkasse

lag ein abgeschlossenes Geschäftsjahr noch nicht vor, da diese Kasse erst am 1. Januar 1928 ins Leben getreten ist. Daß sich die Kasse als nützlich und segensreich erwiesen hat, ist schon mehrfach festgestellt worden. Die Zusammenarbeit mit den beauftragten Kassen als Leistungshelfen hat sich nach den bisherigen Erfahrungen im allgemeinen bewährt. Der Krankenstand wies Ende November 1928 an Versicherten rund 5500 und an Familienangehörigen rund 2900 Anmeldungen auf. Im ganzen liefen in den ersten elf Monaten 50 000 Krankheitsmeldungen von Versicherten und 34 000 von Familienangehörigen ein, so daß Ende November insgesamt rund 84 000 Krankheitsmeldungen vorlagen. Die Kosten der Kasse lassen sich auch heute noch nicht übersehen; es wird zwei bis drei Jahre dauern, bis stabile Verhältnisse vorliegen. Der vorgelegte Voranschlag für 1929, der mit einer geschätzten Mitgliederzahl von 56 000 Seeleuten rechnet und dem ein geschätzter Jahresarbeitsverdienst von 118 Millionen RM zugrunde liegt, konnte daher auch nur geschätzte Zahlen an Hand der ersten elf Monate enthalten, wobei die ersten drei Monate des Bestehens der Kasse als durchaus anormal anzusehen sind. An Hand dieser Schätzungen wurde der Beitragsfuß ab 1. Januar 1929 auf vier Hundertteile des Grundlohnes festgesetzt, jedoch eine Nachprüfung vorbehalten, sobald das Ergebnis der ersten Jahresrechnung vorliegt. Da die Praxis der Krankenversicherung der Verwaltung Grund für die Annahme gibt, daß vielfach nicht Krankheit der Grund zur Aufgabe des Dienstes, sondern die mit Krankheit in keinem Zusammenhang stehende Gelegenheit des Auflegens des Schiffes oder eine zu erhoffende spätere günstigere Fahrtgelegenheit ist, und da ferner die Besonderheiten des Seedienstes in bezug auf die Frage der Arbeitsunfähigkeitsklärung in der Praxis Auswirkungen gezeigt haben, die geeignet sind, einzelnen Seeleuten Sondervorteile auf Kosten der Gesamtheit der Kassenmitglieder zu verschaffen, nahmen diese Fragen in den Erörterungen einen breiteren Raum ein. Man war darin einig, daß Mittel und Wege gesucht werden müssen, solchen unzulässigen Machenschaften Einhalt zu gebieten. Der Vorstandsbeschluß wegen Gewährung von Reisekosten an Kranke beim Wechsel der beauftragten Kassen wurde an Hand der Praxis dahin eingeschränkt, daß solche Kosten nur noch nach vertrauensärztlicher Feststellung bei voraussichtlich längerer Krankheitsdauer gewährt werden. Schließlich wurde der Beschluß gefaßt, daß die See-Krankenkasse dem Hauptverband deutscher Krankenkassen als Mitglied ab 1. Januar 1929 beitrifft. Die Krankenversicherungspflicht der sogenannten Baubeaufsichtigten sowie sonstiger Seeleute von Beruf, die vorübergehend mit Aufsichtsarbeiten beschäftigt sind, wurde neu geregelt. Einem von Arbeitnehmerseite geäußerten Wunsch auf Vorlage eingehender Materials zur Beurteilung der Lage der See-Krankenkasse und ihrer Zusammenhänge mit den beauftragten Kassen soll entsprochen werden, sobald das erste Verwaltungsjahr der See-Krankenkasse abgeschlossen vorliegt.

Weser-Zeitung (Bremen)

№ 813.

**Ein Jahr Seekasse der Seeberufsgenossenschaft.**

Aus dem Verwaltungsbericht für das Geschäftsjahr 1927.

Aus dem Verwaltungsbericht der Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse der See-Berufsgenossenschaft — Seekasse — für das Geschäftsjahr 1927 entnehmen wir auszugswise folgende Angaben: Dem Kassenvorstand gehörten als Vertreter der Arbeitgeber aus Bremen an: Emil Wätjen und Präsident Dr. Ing. ehrenh. Ph. Heinenken, sowie Direktor Ernst Glässel als Ersatzmann. Ein neues Gesetz über Leistungen und Beiträge in der Invalidenversicherung vom 8. April 1927 brachte einige Änderungen: Die Steigerungsbeträge aus den alten Beiträgen wurden auf das Doppelte erhöht, wodurch die Bezüge der Rentenempfänger, hauptsächlich der älteren unter ihnen, eine wesentliche Erhöhung erfuhren. Für die Witwenrente wurde, wie das für die Versicherten selbst schon seit dem 1. Januar 1923 der Fall ist, auch die Vollendung des 65. Lebensjahres als Versicherungsfall eingeführt. Diese Witwen haben also dann ohne weiteres Anspruch auf Rente, auch wenn sie noch nicht invalide sind. Die Vorschrift, daß Kinderzuschüsse und Hinterbliebenenrente nicht zu zahlen sind, wenn der Versicherte vor dem 1. Januar 1912, dem Tage des Inkrafttretens der Reichsversicherungsordnung, invalide geworden bzw. gestorben ist, wurde beseitigt. Der Kinderzuschuß ist heute auch diesen Versicherten zu gewähren, während für die Zahlung der Hinterbliebenenrenten Vorbedingung ist, daß der Anspruch auf Invalidenrente am 1. Januar 1924 noch bestanden hat.

Die Umrechnung aller Renten war bis Ende Juni 1927 beendet, so daß sämtliche Rentenempfänger am 1. Juli, dem Tage des Inkrafttretens des Gesetzes, in den Besitz der erhöhten Bezüge gelangten. Im laufenden Jahre trat wiederum die Notwendigkeit ein, infolge des Gesetzes vom 29. März 1928 eine Umrechnung sämtlicher Renten vorzunehmen. Auch diese Umrechnung wurde innerhalb der gestellten Frist erledigt.

Infolge einer Erhöhung der Heuersätze in der Seeschiffahrt am 1. Januar 1927 wurde eine Umgruppierung der invalidenversicherungspflichtigen seemannischen Bevölkerung erforderlich. Diese neue, siebente Verordnung, ist maßgebend für die Einreihung der Schiffsbesatzung in die Lohnklassen der Invalidenversicherung ab 1. Januar 1928.

An Versicherungsbeiträgen wurden im Jahre 1927 insgesamt 2.400.156,60 RM. gegen 2.215.617,50 RM. im Jahre 1926 vereinnahmt. Der Mehreingang an Beiträgen ist infolge Erhöhung der Beitragssätze ab 27. Juni 1927 entstanden. Die Zahl der Wochenbeiträge beträgt 1.557.087. Nimmt man wie bisher 44 Beitragswochen als Durchschnitt für Person und Jahr an, so

ergibt sich, daß die Seekasse für das Berichtsjahr mit einer Gesamtzahl von 35.409 Versicherten gegen 37.763 im Jahre 1926 zu rechnen hatte, worunter sich auch die freiwillig Versicherten befinden. Die Ursache der Abnahme in der Zahl der Wochenbeiträge und damit verbunden auch in der Zahl der Versicherten im Geschäftsjahr ist darauf zurückzuführen, daß in diesem Jahre zum ersten Male das Beitragskonto auf Wunsch des Reichsversicherungsamtes früher als bisher abgeschlossen werden mußte, damit die Aufgabe der insgesamt von sämtlichen Landesversicherungs- und Landesanstalten eingegangenen Beiträge jetzt und für die Folge seitens des Reichsversicherungsamtes dem Reichsarbeitsministerium rechtzeitig gemacht werden kann. Die für 1927 noch fehlenden Eingänge sind in 1928 verbucht, wodurch im nächsten Jahre ein Ausgleich gegenüber 1927 geschaffen wird. Das Gesamtvermögen, einschließlich beweglicher Einrichtung, am Schlusse des Rechnungsjahres 1927 belief sich auf 2.626.330 RM.

Ueber die versicherungsrechtliche Zugehörigkeit von Seeleuten haben im Berichtsjahre Streitverfahren gemäß § 194 AVG. mit der Reichsversicherungsanstalt in zwei Fällen ihre Erledigung gefunden. Der erste Fall betraf 34 Maschinisten der Kieler Hafen- und Fährdampfer, die von der Invaliden- zur Angestelltenversicherung überwiesen werden wollten. Das zunächst zur Entscheidung zuständige Versicherungsamt Kiel, Ausschuß für Angestelltenversicherung, erkannte auf Zugehörigkeit der Angestellten zur Invalidenversicherung. Die gegen diesen Beschluß eingelegte Berufung wurde vom Obergerichtsamt in Hannover zurückgewiesen. In der zweiten, seit September 1925 schwebenden Streitsache, betreffend die versicherungsrechtliche Zugehörigkeit des Leichterführers O. der Firma Sch., Hamburg, entschied das Reichsversicherungsamt, daß er in seiner Stellung als Leichterführer der Angestelltenversicherungspflicht unterliege.

Eingetragen waren im Berichtsjahre 1231 Reedereibetriebe und 36 verwandte Betriebe mit insgesamt 3081 Schiffen. Dem Feststellungsausschuß wurden 885 Anträge (gegen 650 im Jahre 1926) auf Rente und Heilverfahren im Wege des Umlaufes zur Beschlußfassung unterbreitet. Nach der Verteilung des Reichsversicherungsamtes hatte die Kasse für das Jahr 1927 für Invaliden-, Witwen- und Waisenrenten einen anteiligen Betrag von 1.610.341 RM. zu zahlen. In Behandlung waren am Schlusse des Vorjahres 19 Personen. Dazu kamen im Laufe des Jahres 1927 108 Personen. Von diesen 127 Fällen wurden 100 wieder zum Abschluß gebracht, so daß am Schlusse des Jahres 1927 noch 27 Personen in Behandlung blieben. Die Zahl der Pflage Tage der im Jahre 1927 zur Entlassung gekommenen und in Anstaltsbehandlung gewesenen Personen belief sich auf 6872. Der Gesamtaufwand für Heilverfahren, Behandlung Geschlechtskranker und allgemeine Maßnahmen betrug 123.184,— RM. Hierauf sind von anderen Verpflichteten 10.486 RM. erstattet worden, so daß noch 112.698 RM. verbleiben.

\*S.



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 210.

### See-Berufsgenossenschaft Hamburg.

#### Die Jahresversammlung in Essen.

Dieser Tage fand in Essen die 43. ordentliche Versammlung der See-Berufsgenossenschaft unter Leitung ihres Vorsitzenden Dr.-Ing. ehr. Richd. C. Krogmann, Hamburg, statt.

Die Genossenschaftsversammlung erledigte zunächst den Jahresbericht und die Rechnungslegung. Es ist ist Jaraus bemerkenswert, daß die See-Berufsgenossenschaft mit dem Jahre 1928 das erste Jahr der Angliederung auch der Krankenversicherung neben der bereits früher angegliederten Invalidenversicherung abgeschlossen hat. Ueber die Invalidenversicherung (Seekasse) und Krankenversicherung (See-Krankenkasse) werden besondere Geschäftsberichte in ihren Organen beschlossen. Auf dem eigentlichen Gebiete der See-Berufsgenossenschaft — der Unfallversicherung — betrug der Gesamtaufwand an Entschädigungen im Jahre 1928 3186 980.— RM d. h. 250 989.— RM mehr als im Vorjahre. Einschließlich der Aufwendungen für die Zweiganstalt, die Seekasse und die See-Krankenkasse sowie die Arbeitslosenversicherung wurden fast 15 250 000.— RM für die Sozialversicherung der Seeleute aufgewendet.

Der Brutto raum gehalt der bei der See-Berufsgenossenschaft eingetragenen Fahrzeuge belief sich Ende 1928 auf 3 893 283 Brutto Reg.-Tonnen gegen 3 603 775 im Vorjahre und 5 099 591 Brutto Reg.-Tonnen im Jahre 1913. Die Versicherungspflichtige Besatzung ist mit der weiteren Einstellung von Neubauten in die deutsche Handelsflotte auf rund 58 000 gestiegen gegen 57 600 im Vorjahre und 78 300 Personen im Jahre 1913.

Im übrigen befaßte sich die Versammlung mit verschiedenen gesetzl. Aenderungen und Ergänzungen der Unfallversicherung sowie besonders mit dem durch die Londoner internationale Konferenz kürzlich angenommenen sogenannten Schiffssicherheitsverträge, über den Prof. Laas und Geh.-Rat Rieß, die an der Londoner Tagung teilgenommen haben, in interessanten Ausführungen berichteten. Dieser Vertrag, der den kurz vor Kriegsausbruch international vereinbarten Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See" erneut und in vielen Richtungen erheblich erweitert, bringt eine große Reihe von Einzelbestimmungen über die Ausrüstung insbesondere der Passagierschiffe, aber auch aller übrigen größeren Schiffe mit Rettungsbooten, funktelegraphischer Einrichtungen usw., genaue Vorschriften über die Schotteneinteilung, Ladelinie und Freibord der Passagierschiffe sowie allgemeine navigatorische Bestimmungen und Aenderungen der Seestraßenordnung, sämtlich Bestimmungen, an deren Durchführung die See-Berufsgenossenschaft in besonderem Maße beteiligt sein wird. Eine deutsche Uebersetzung des d. J. ist im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichspostministerium inzwischen bereits von der See-Berufsgenossenschaft zusammen mit dem Germanischen Lloyd herausgegeben worden und in diesen Tagen erschienen. Die Tagung war umrahmt von einer Anzahl gesellschaftlicher Veranstaltungen und Besichtigungen Krupp'scher Unternehmungen.

Industrie- und Handelszeitung (Berlin)

Nr. 178.4

**Essener Tagung der See-Berufsgenossenschaft**

Am 25. und 26. Juli fand in Essen die 43. ordentliche Versammlung der See-Berufsgenossenschaft statt. Aus dem Jahresbericht ist bemerkenswert, daß die See-Berufsgenossenschaft mit dem Jahre 1928 das erste Jahr der Angliederung auch der Krankenversicherung neben der bereits früher angegliederten Invalidenversicherung abgeschlossen hat. Ueber die Invalidenversicherung (Seekasse) und Krankenversicherung (Seekrankenkasse) werden besondere Geschäftsberichte in ihren Organen beschlossen. Auf dem eigentlichen Gebiet der See-Berufsgenossenschaft — der Unfallversicherung — betrug der Gesamtaufwand an Entschädigungen für Unfälle im Jahre 1928 3 186 980 RM, d. h. 250 989 RM mehr als im Vorjahre. Einschließlich der Aufwendungen für die Zweiganstalt, die Seekasse und die Seekrankenkasse sowie die Arbeitslosenversicherung

wurden fast 15 250 000 RM für die Sozialversicherung der Seeleute aufgewendet.

Der Bruttoreingehalt der bei der See-Berufsgenossenschaft eingetragenen Fahrzeuge belief sich Ende 1928 auf 3 893 283 Br.-R.-T. gegen 3 603 775 im Vorjahre und 5 099 591 Br.-R.-T. im Jahre 1913. Die versicherungspflichtige Besatzung ist mit der weiteren Einstellung von Neubauten in die deutsche Handelsflotte auf rund 58 300 gestiegen gegen 57 600 im Vorjahre und 78 300 Personen im Jahre 1913.

Im übrigen befaßte sich die Versammlung besonders mit dem durch die Londoner internationale Konferenz kürzlich angenommenen sogenannten Schiffssicherheitsvertrag. Dieser Vertrag, der den kurz vor Kriegsausbruch international vereinbarten „Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See“ erneuert und in vielen Richtungen erheblich erweitert, bringt eine große Reihe von Einzelbestimmungen über die Ausrüstung insbesondere der Fahrgastschiffe, aber auch aller übrigen größeren Schiffe mit Rettungsbooten, funktelegraphischer Einrichtung usw., genaue Vorschriften über Schotteneinteilung, Ladelinie und Freibord der Fahrgastschiffe sowie allgemeine navigatorische Bestimmungen und Abänderungen der Seestraßenordnung, sämtlich Bestimmungen, an deren Durchführung die See-Berufsgenossenschaft in besonderem Maße beteiligt sein wird.



Hamburger Fremdenblatt

238.4

Nr. vom

# See-Berufsgenossenschaft und See-Krankenkasse.

## Verwaltungsbericht für 1928.

Dem soeben erschienenen Geschäftsbericht der See-Berufsgenossenschaft für 1928 ist folgendes zu entnehmen:

Im Betriebsverzeichnis, das am Schluß des Jahres 1927 1267 Betriebe enthielt, wurden im Berichtsjahre 128 gelöscht und 171 neu eingetragen, so daß Ende 1928 1310 Betriebe vorhanden waren. Es entfielen auf:

Sektion	Schiff-fahrts-betriebe	Hochsee-fischerbetriebe	Ver-vandte Betriebe	Zu-sammen
I (Emden)	93	7	3	103 (92)
II (Bremen)	79	27	2	108 (103)
III (Hamburg)	625	16	9	650 (629)
IV (Kiel)	113	1	14	128 (132)
V (Stettin)	227	—	9	236 (228)
VI (Königsberg)	84	—	1	85 (83)

zusammen 1221 51 38 1310  
gegen Ende 1927 (1180) (51) (36) (1267)

Im Schiffsregister waren am Schluß des Jahres 1927 3081 Schiffe eingetragen. Im Laufe des Berichtsjahres hinzugekommen sind 258 und ausgeschieden 178, so daß Ende 1928 ein Bestand von 3161 Schiffen verblieb.

Der Bruttoreumgehalt sämtlicher am Jahreschluß 1928 eingetragenen Fahrzeuge stellte sich auf 3893 283 Registertonnen gegen 3603 775 Registertonnen Ende 1927. Davon entfielen auf die Schiffe der Sektion

I (Emden)	111 059 Reg.-To.
II (Bremen)	1 362 756 "
III (Hamburg)	2 037 285 "
IV (Kiel)	107 528 "
V (Stettin)	252 841 "
VI (Königsberg)	21 814 "

zusammen 3893 283 Reg.-To.

Die am Jahreschluß 1928 vorhandenen gewesenen 3161 Schiffe erfordern nach der für Beitragszwecke vorgenommenen Abschätzung eine Besatzung von 58 343 Personen (gegen 57 637 im Vorjahre). Von diesen entfallen auf Schiffe: Emden 2440, Bremen 19 596, Hamburg 29 526, Kiel 2005, Stettin 4169, Königsberg 507.

Nach der Heberolle belief sich die Gesamtzahl aller Versicherten im Jahre 1928 auf 65 791 Personen.

### Zwangsversicherung kleiner Reeder.

Infolge Wiedereinführung der Zwangsversicherung für Reeder, die ihr Schiff selbst führen und regelmäßig keine oder höchstens 2 Versicherungspflichtige an Bord beschäftigen, sowie deren Ehegatten wurden am 1. Januar 1928 versicherungspflichtig 612 Personen. Neu aufgenommen während des Jahres wurden 79 Personen und gelöscht 39, so daß am Jahreschluß versichert waren 652.

Im Berichtsjahre kamen insgesamt 3868 Unfälle zur Meldung, gegen 3162 im Jahre 1927.

### Totalverluste von Schiffen.

Von den im Jahre 1928 gemeldeten 179 Todesfällen sind 69 Fälle auf Massenanfälle bzw. Totalverlust oder Verschollenheit von Schiffen zurückzuführen, und zwar betrafen die Unfälle: 3 Dampfer mit 41 Mann Besatzung, 1 Motorschiff mit 3 Mann Besatzung, 1 Schleppdampfer mit 13 Mann Besatzung und 1 Fischdampfer mit 12 Mann Besatzung.

In keinem Falle konnte von den Seeämtern mangelnde Seeuntüchtigkeit festgestellt, geschweige denn der See-Berufsgenossenschaft hinsichtlich der Ueberwachungstätigkeit ein Vorwurf gemacht werden.

### Unfallverhütung.

Ladegeschirrprüfungen wurden im Berichtsjahre auf 783 Schiffen durchgeführt und Bescheinigungen, die als Anhang zum Fahrt-erlaubnisschein an Bord aufzubewahren sind, über das Prüfungsergebnis ausgestellt.

Anlaßlich des Massenanfalls, der sich auf der Probefahrt des schwedischen Passagier-Motorschiffes Kungsholm durch Explosion von Benzindämpfern im Motorraum zugetragen hat — es war Benzin im Motorraum zu Reinigungszwecken benutzt und aufbewahrt worden, sind im Verein mit dem Germanischen Lloyd eingehende Untersuchungen darüber angestellt worden, ob dieser Unfall Anlaß zu einer Ergänzung der Unfallverhütungsvorschriften geben könnte. Angesichts der ungeklärten Widersprüche zwischen der Ansicht der deutschen und schwedischen Sachverständigen über die Ursache der Explosion hat sich die See-Berufsgenossenschaft, zumal auf deutschen Motorschiffen kein Benzin zu Reinigungszwecken im Motorraum benutzt wird, darauf beschränkt, den Fall als Material vorzumerken. Für die nächste Revision der Unfallverhütungsvorschriften ist eine Bestimmung des Inhalts in Aussicht genommen, daß die Aufbewahrung und Verwendung von Benzin in Maschinen- und Motorräumen untersagt ist.

Mehrfache Fälle schwerster Insubordination infolge Alkoholmißbrauchs, die durch die See-amtsverhandlungen festgestellt wurden, haben die See-Berufsgenossenschaft veranlaßt, auf Befürwortung des Reichsversicherungsamts und des Reichsverkehrsministeriums für die nächste Revision der Unfallverhütungsvorschriften folgende Ergänzung der Vorschriften für die Versicherten vorzumerken:

„Branntwein und andere alkoholische Getränke dürfen nur mit Zustimmung des Reeder bzw. der Schiffsleitung an Bord gebracht werden.

Der übermäßige Genuß alkoholischer Getränke an Bord ist verboten.

Angetrunkene sind sofort dem wachhabenden Schiffsoffizier bzw. dem Kapitän zu melden und von der Arbeitsstelle zu entfernen.“

Wir bitten die Genossenschaftsmitglieder, den Schiffsführern die schon jetzige Befolgung dieser Richtlinien zur Pflicht zu machen.

Bedauerlicherweise haben sich auch im Berichtsjahre wieder Unfälle durch Blausäurevergiftung nach Ausgasung von Schiffen ereignet. Wir haben den Verband Deutscher Reeder sowohl wie auch die Nautiker-, Schiffsingenieur- und Mannschafts-Verbände auf diese Fälle mit der Bitte hingewiesen, ihre Mitglieder immer wieder darauf aufmerksam zu machen, daß auch nach Freigabe eines Schiffes nach beendeter Durchgasung die allergrößte Vorsicht geboten ist.

Ueberholungen wurden im Berichtsjahre 17 560 (11 814) vorgenommen, und zwar 4882 (4567) formularmäßige und 12 678 (7247) außerordentliche, die sich auf 2987 (3007) Fahrzeuge und 1159 (1204) Betriebe verteilen, so daß im Durchschnitt auf jedes Schiff 6 Besichtigungen entfallen. Die intensive Freibordkontrolle der technischen Aufsichtsbeamten ließ auch im Berichtsjahre erfreulicherweise wieder erkennen, daß Ueberladungsfälle nur verhältnismäßig selten vorkommen. In 29 Fällen sah sich die See-Berufsgenossenschaft veranlaßt, Fahrzeuge durch die zuständige Polizeibehörde wegen Seeuntüchtigkeit bis zur Beseitigung der Mängel festhalten zu lassen; 13 Fälle davon entfielen auf Brunsbüttel bzw. Hohenau.

Zu dem Entwurf eines Gegenseitigkeitsabkommens zwischen Deutsch-



land und Dänemark bzw. Portugal hat sich die See-Berufsgenossenschaft auf Wunsch der Reichsregierung mehrfach eingehend gütlich geäußert. Mit Portugal ist inzwischen ein Gegenseitigkeitsabkommen zustande gekommen, und zwar erfolgte die gegenseitige Anerkennung der Freibord-Zertifikate noch im Berichtsjahre, während das Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe erst im laufenden Jahre geschlossen wurde. Mit der dänischen Regierung ist ebenfalls bereits ein Einverständnis über den Inhalt dieses Gegenseitigkeitsabkommens erzielt worden, durch das die Sicherheits-Zertifikate der See-Berufsgenossenschaft ausdrücklich als Ausweis für die Sicherheit der deutschen Schiffe anerkannt werden. Vorbehalten hat sich die dänische Regierung mit deutscher Zustimmung die Kontrolle derjenigen Schiffe, die lebendes Vieh aus dänischen Häfen befördern wollen.

Mit dem Hongkong-Gouvernement ist von der deutschen Regierung ebenfalls ein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Passagier-Zertifikate getroffen worden. Die Verhandlungen mit den anderen, im vorigen Jahresbericht erwähnten Staaten — Belgien, Finnland und Rußland — sind im Berichtsjahre noch nicht zum Abschluß gelangt.

In der Frage der Einführung einer Freibordvergünstigung für Fahrten zwischen dem 36. Grad nördlicher und dem 35. Grad südlicher Breite ist im Berichtsjahre noch keine Entscheidung erfolgt, weil die englische Regierung zu den Empfehlungen des von ihr eingesetzten Komitees noch keine entscheidende Stellung genommen hat.

Ebenso befindet sich die Frage einer Freibordvergünstigung für Tankschiffe noch in der Schwebe, sie ist aber durch Besprechungen zwischen der deutschen, englischen und amerikanischen Delegation gelegentlich der Verhandlungen über den Londoner Sicherheitsvertrag weiter gefördert worden. Wir hoffen, daß diese Frage noch im laufenden Jahre einer befriedigenden Regelung zugeführt werden kann.

In den Vereinigten Staaten ist nunmehr die Einführung einer Ladelinie durch Gesetz vom 2. März 1929, das 18 Monate nach seiner Annahme in Kraft treten soll, vom 70sten Kongreß beschlossen worden. Durch dieses Gesetz sind Handelsschiffe von 250 Brutto-Register-To. und darüber, die zwischen Häfen der Vereinigten Staaten — die großen Seen ausgenommen — oder ihrer Kolonien bzw. in der Ueberseefahrt beschäftigt werden, verpflichtet, die vom Secretary of commerce festgesetzte Tieflademarken zu führen.

Im Berichtsjahre sind über 7 Reeder Geldstrafen im Betrage von 200 bis 7000 RM verhängt worden, die mit Ausnahme von zwei Fällen wiederholt erhebliche Verstöße gegen die Freibordvorschriften begangen. Verwarnungen wegen leichter Verstöße gegen unsere Unfallverhütungsvorschriften wurden an Reeder in 56 Fällen erteilt.

Straffestsetzungen gegen Kapitäne erfolgten seitens der zuständigen Seemannsämter in 15 Fällen, und zwar wurden Strafen von 30 bis 450 RM verhängt.

Im verflossenen Jahre sind 8457 Personen der Decksmannschaft von unseren Vertrauensärzten auf Farbenblindheit und Sehvermögen einer Untersuchung unterzogen worden, und zwar 107 Kapitäne, 417 Offiziere und

7933 Mannschaften.

### See-Krankenkasse.

Die See-Krankenkasse ist in die allgemeine reichsgesetzliche Krankenversicherung eingegliedert und gilt als Krankenkasse im Sinne der Reichsversicherungsordnung, sie ist aber in der Geschichte der Sozialversicherung und der Krankenversicherung im besonderen etwas ganz Neues und unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von der übrigen Krankenversicherung.

#### Die ersten Aufgaben der See-Krankenkasse.

Die Arbeit des ersten Jahres trug ganz ausgeprägt den Charakter einer Anfangszeit, in der ständig die Arbeitsweise mit den immer neu auftretenden Erfahrungen in Einklang gebracht werden mußte. Das erforderte neben ständiger Aufklärungs- und Beobachtungsarbeit eine dauernde Anpassung des ganzen Apparates. Auf der anderen Seite ließen sich in einer solchen Zeit Ueberraschungen nicht vermeiden, die anfängliche Berechnungen umstießen und denen man auch nicht gleich so begegnen konnte, wie es zur Abwendung von Gefahren erforderlich war.

Die Arbeit der See-Krankenkasse war auch dadurch erschwert und unerwarteten Hemmnissen ausgesetzt, daß sie vor ein völlig neues und unerforschtes Risiko gestellt war und außerdem noch mit einem Leistungsumfang begann, den bisher noch keine Krankenkasse erreicht, geschweige denn, schon in ihrer Anfangszeit gekannt hat.

Hieraus sind viele der Schwierigkeiten zu erklären, die die See-Krankenkasse in ihrer Arbeit gefunden hat. Weiter folgt daraus, daß das Bild des ersten Jahres und voraussichtlich auch der nächsten Zeit kein sicheres Urteil über die fernere Entwicklung der Krankenversorgung der Seeleute zuläßt. Ferner ergab sich von vornherein daraus für die Arbeit der Kassenverwaltung die Aufgabe, möglichst viel Material zu sammeln, aus dem die Eigenarten dieses Versicherungszweiges erkannt und ihre Ursachen bis zum Grunde verfolgt werden können.

Die Kassen in den Haupthafenplätzen, die für die Versorgung der Seeleute in erster Linie in Frage kommen, haben ihren inneren Betrieb auf die See-Krankenkasse eingestellt und besondere Abteilungen für Seeleute mit eigenen Beamten eingerichtet. Es hat sich dieses Verfahren sehr bewährt, da diese Beamten die Eigenart der seemannischen Krankenversicherung bald kennen lernten und der Zentrale die Arbeit erleichterten.

In der ersten Zeit war die Zahl der Krankmeldungen nicht erheblich. Im ersten Vierteljahr haben monatlich durchschnittlich 2800 Versicherte und 2100 Familienangehörige Krankenscheine gefordert. Dann aber setzte bald eine starke Zunahme ein, die bei den Versicherten selbst, bis auf einen kurzen Stillstand, vom Januar bis August ziemlich stetig nach oben führte und im Dezember bereits einen Monatsatz von 5600, also das Doppelte des Durchschnitts der ersten drei Monate, erreicht hatte. Trotz der anfänglich geringen Zahlen von Krankmeldungen für Versicherte und Familienangehörige war doch die Gesamtzahl — 87 700 — für das Jahr 1928 weit höher, als man erwartet hatte. Als die Generalversammlung am 7. Dezember 1928 tagte, konnte man erkennen, daß eine Beitragserhöhung nicht zu vermeiden war; man beschloß, ab 1. Januar 1929 4 Prozent zu erheben.

Um die Leistungen aus der Krankenversicherung weiter gewähren zu können, mußte die Kasse im Laufe des Jahres hauptsächlich bei der Seekasse Darlehen aufnehmen, die insgesamt 2,88 Mill. RM betrugen.

Das Jahr 1928 hat also zwar die Versicherten und ihre Familienangehörigen in den



Genuß weitgehender Krankenfürsorge gesetzt, weitgehender als irgendeine sonst bestehende reichsgesetzliche Krankenkasse, aber es hat kassenmäßig gesehen zu einem bedauerlichen Defizit geführt und die Notwendigkeit erheblicher Beitragserhöhungen für das Jahr 1929 ergeben.

#### **Leistungen der Kasse.**

Die Zahl der von den beauftragten Kassen eingegangenen Meldungen betrug insgesamt 95 000. Nach Abzug der durch den Wechsel von einer Kasse zur anderen entstandenen Doppelmeldungen bleiben für Mitglieder etwa 50 000 und für Familienangehörige 37 700 Krankmeldungen. Bei durchschnittlich 52 500 Mitgliedern entfallen auf je 100 Mitglieder 95 Krankmeldungen von Mitgliedern selbst und 72 Krankmeldungen von Familienangehörigen. Dabei schätzt man die Zahl der verheirateten Seeleute auf 25 Prozent, während sie an Land höher ist.

Wegen Arbeitsunfähigkeit wurde im Berichtsjahre in 21 021 Fällen Kassenleistung in Anspruch genommen mit einer Gesamtdauer von 687 664 Tagen. Es entfallen auf 100 Krankmeldungen 42 Arbeitsunfähigkeitsfälle, deren jeder durchschnittlich 32,7 Tage dauert. Zum Verständnis dieser Zahl sei erwähnt, daß bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse Hamburg dagegen auf 100 Krankmeldungen nur 24,71 Arbeitsunfähigkeitsfälle mit einer durchschnittlichen Dauer von 29 Tagen auf männliche Mitglieder entfallen.

Die Gesamtausgabe der Kasse für Krankenhilfe an Mitglieder, Krankenpflege an Familienangehörige, Wochenhilfe, Fürsorge im allgemeinen und Sterbegeld betrug zuzüglich

5 Prozent Verwaltungskostenzuschuß 5 091 831,63 Reichsmark.

Eine Aufstellung zeigt, daß in Hamburg (A. O. K. und Reedereikassen zusammengezählt mit 2 212 565,12 = 43,45 Prozent der Gesamtausgaben) die größte Zahl der Seeleute behandelt wird. An nächster Stelle steht der Bezirk Bremen, Bremerhaven, Wesermünde-G. mit 949 562,06 = 18,65 Prozent der Gesamtausgaben.

Krankenhausbehandlung wurde in 3753 Fällen gewährt, deren jeder eine durchschnittliche Dauer von 34,8 Tagen aufwies. Der Zahl nach entfallen demnach auf 100 Arbeitsunfähigkeitsfälle 17,8 Krankenhausfälle. Dieser Prozentsatz ist ziemlich hoch, bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse Hamburg beträgt er nur 15,36 Prozent. Die Gesamtausgabe für Krankenhauspflege betrug 970 160,58 RM, für jeden Fall also durchschnittlich 258,50 RM.

#### **Kassenbericht.**

Die Gesamteinnahmen im Berichtsjahre betrugen 2 444 966,73 RM. Die Ausgaben betrugen 5 320 709,07 RM. Es ergab sich ein Fehlbetrag von 2 875 742,34 RM. Zur vorläufigen Deckung mußte ein mit 7 Prozent verzinsliches Darlehen von 2 880 000 RM bei der Seekasse aufgenommen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wurde der Voranschlag für das Jahr 1929 aufgestellt. Zur Beschaffung der darnach erforderlichen Einnahmen mußte der Jahresbeitrag inzwischen auf 6 Prozent jährlich erhöht werden, die derart erhoben werden, daß ab 1. Mai für den Rest des Jahres 7 Prozent eingezogen werden, die zusammen mit den in den ersten Monaten erhobenen 4 Prozent den Jahressatz ergeben.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 260.9

### Starke Beanspruchung der Seekrankenkasse.

Am 16. September befaßten sich Vorstand und Generalversammlung der Seekrankenkasse erneut mit der Entwicklung des Krankenstandes und der Ausgaben im laufenden Jahre. Wenn auch bei anderen Krankenkassen eine Entspannung beobachtet wird, so hat doch die Beanspruchung der Krankenversicherung — neben der an Bord und im Auslande noch bestehenden Reederfürsorge — durch die Seeleute und ihre Angehörigen so erheblich, weit über das auch behördlicherseits berechnete Maß an Umfang zugenommen, daß auch die im laufenden Jahre bereits erhöhten Beiträge noch nicht zur Deckung der Kosten ausreichen. Trotz der günstigen Jahreszeit ist in der Zahl der Krankmeldungen und in der Höhe der Ausgaben in den letzten Monaten nicht die Erleichterung zu spüren, die einen Ausgleich gegen die Mehrbelastung der Monate der schlechten Jahreszeit ermöglicht; die Krankenzahl ist vielmehr im August auf über 10000 Krankmeldungen angewachsen und nähert sich damit bedrohlich dem Höchststande im Januar dieses Jahres.

Diese trotz Durchführung von Kontrollmaßnahmen vorhandene und nur zum Teil durch Besonderheiten der Seeschifffahrt zu erklärende Entwicklung stellte auf Grund der eingehenden Darlegungen der Verwaltung Vorstand und Generalversammlung vor die Frage, alsbald durch wesentliche Änderungen der Einnahme- und Ausgabenseite zu helfen, ohne die vor allem der Voranschlag für 1930 überhaupt nicht zu balancieren ist. Wenn auch im Augenblick von einer Erhöhung des Beitrages für das laufende Jahr noch abgesehen wurde, so besteht doch bei den Organen darüber Einverständnis, daß sowohl in der Richtung einer Beschränkung der Leistungen als auch in der Erhöhung der Beiträge für das kommende Jahr Änderungen erforderlich sind. Da die Aufrechterhaltung der ordentlichen Arbeit der Seekrankenkasse anders nicht gesichert werden kann, würde mangels eigener Entschließung der Kassenorgane das Reichsversicherungsamt als Aufsichtsbehörde sich gezwungen sehen, seinerseits durch völligen Abbau der Leistungen bis auf die gesetzliche Mindestgrenze und durch erhebliche Erhöhung der Beiträge ein weiteres Anwachsen der Schuld zu vermeiden und genügende Mittel zur Tilgung der bisherigen Kassenschuld bereitzustellen. Um für die notwendigen Abänderungen der Satzung möglichst noch die Erfahrungen des laufenden und des kommenden Monats zu verwerten, soll die Beschlußfassung in einer neuen Generalversammlung im November erfolgen.



## Hamburger Nachrichten

Nr. 447

**Gegen Bürokratisierung der Schiffsaufsicht  
und der Krankenfürsorge.****Der unheilvolle Einfluß der Berliner Zentralen.**

Nachfolgenden temperamentvollen Ausführungen, die uns von einem Reeder zugegangen sind, geben wir deshalb gern Raum, weil in ihnen einmal für den Einzelfall spezifiziert das gesagt wird, was in allgemeinen Erörterungen über die schwachen Seiten der Seekrankenkasse bereits früher bekanntgeworden ist.

Die in Ihrer Sonnabendausgabe vom 21. d. M. veröffentlichte Zuschrift eines Reeders unter der Spitzmarke „Sozialdemokratische Unwissenheit“ hat mir den Sonntag über viel Veranlassung zum Nachdenken gegeben. Es ist sicher vieles daran wahr, was in dem Artikel gesagt wird, aber es ist noch längst nicht die volle Wahrheit, die darin gebracht ist. Ich habe in meinem kleinen Betrieb nicht so viel Gelegenheit mit der Seeberufsgenossenschaft in Fühlung zu treten, und es mag mir vielbeschäftigtem Manne verziehen werden, wenn ich mir gar nicht so recht klar darüber war, daß die S.B.G. nicht eine richtige Behörde, sondern ein „Selbstverwaltungskörper“ ist, wie das so schön heißt. Ich kann Ihnen aber aus praktischer Erfahrung von England her versichern, daß die S.B.G. mit uns Reedern mindestens ebenso scharf ins Gericht geht, wie das Board of Trade, oder irgend eine andere ausländische Schiffsfahrtsbehörde mit ihren Reedern. Auch die Reeder, die ein Schiff aus England kaufen, können das bestätigen. Denn die S.B.G. verlangt für ein in England kürzlich klassifiziertes Schiff immer noch Besonderes, bevor sie die Fahrterlaubnis gibt. Ich glaube aber, daß man unter Fachleuten über die Qualifikation der S.B.G., die nötige Aufsicht über die Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen über Schiffsicherheit ausüben zu können, kein Wort zu verlieren braucht. Wenn die Berliner wirklich sich in diese Sache einmischen wollen, so werden unsere Hamburger Behörden wohl auch noch ein Wörtchen mitzureden haben. Ich kann Ihrem Gewährsmann auch nicht ganz recht geben, wenn er das Übel von der Sozialdemokratie kommen sieht. Das ganze System ist schuld. Ich glaube, Bürgermeister Roß und die übrigen führenden Sozialdemokraten in Hamburg werden selber gegen eine Bürokratisierung der Schiffsaufsicht Front machen, wenn die Berliner Zentralen sich wirklich auf den Kriegspfad begeben sollten.

Diese Ausführungen sind aber nicht der Zweck meiner Zeilen. Ich wollte noch auf eine andere Sache hinweisen, die etwas größere Aufmerksamkeit seitens der Schifffahrt verdient. Das sind die sozialen Lasten, die die Schifffahrt zu tragen hat. Auch hier macht sich der unheilvolle Einfluß der Zentralisierung oder der Abhängigkeit von einer Zentrale bemerkbar. Die sozialen Lasten steigen ins Ungemessene. Die vor etwa Jahresfrist eingeführte Seemannskrankenkasse verlangt heute Beiträge, die selbst in Landbetrieben als unerhört angesehen werden, obwohl diese schon jahrzehntelang an Krankenversicherungsbeiträgen für beide Teile 7%, soweit der Mann nicht mehr als 300 R. monatlich verdient. In meiner Reederei zahle ich zunächst dasselbe Geld, also 7%. Hier gilt aber die 300-R.-Grenze nicht, sondern auf alle Heuern bis zur Grenze von 8400 R. jährlich, die in meiner Reederei von niemand erreicht wird, ist dieser Betrag zu zahlen, wobei allerdings der 300 R. monatlich übersteigenden Heuerbeträge außer Ansatz bleiben. Für den Landbetrieb bezahle ich dabei für eigene Rechnung nur ein Drittel, für die Reederei zwei Fünftel, so daß die Reederei nicht nur für den ganzen Betrieb zahlen muß, sondern auch noch einen höheren Bruchteil der Prämie zu tragen hat. Dazu kommt in der Reederei noch, daß die Auslandskosten voll getragen werden müssen. Wird mir also ein Seemann in Dänemark, Skandinavien oder Finnland, oder, was Gott verhüte, in Archangel krank, dann muß ich noch die ganzen Kranken- und Transportkosten selbst tragen. Im letzten Jahre haben mich die Auslandskranken fast 3% noch extra gekostet. Mir steht also die Seemannskrankenkasse mit ca. 10% aller Heuern zu Buch. Das grenzt doch schon fast an Wahnsinn.

Warum hat man denn dem Reeder, der letzten Endes doch die ganze Rechnung bezahlen muß, nicht die Fürsorgepflicht für den kranken Seemann gelassen? Einfach deshalb, weil man egalisieren wollte. Weil man in Landbetrieben die Krankenkasse hat, deshalb muß man sie in der Schifffahrt auch haben. Die eigene Regie ist aber doch das Beste, und große Anstalten kann man sich nur leisten, wenn man in einer Hochkonjunktur lebt, wo es auf den einzelnen Pfennig nicht so sehr ankommt.

Ich gebe zu, daß wegen der Seemanns-Angehörigen das Vorgehen berechtigt war. Ihr Schutz für Krankheitsfälle entsprach sicher dem Gebote der Zeit, und seine amtliche Anordnung hat den Reedern im allgemeinen auch nichts gekostet, denn ich habe mich wenigstens in meinem Betriebe auch früher schon um diese Fälle gekümmert. Wenn man die Angehörigen der Seeleute versorgen wollte, so hätte man das tun können, ohne doch auch die Seeleute selbst in die Kasse aufzunehmen!

Aber wir haben in Deutschland trotz der schlechten Wirtschaftslage wohl viel zu viel Geld und können uns mit Flickwerk nicht begnügen. Jetzt ist bei uns also alles Krankenversichert. Aber haben wir irgendwelche Kontrolle, daß die Seemannskasse nicht ebenso mißbraucht wird wie die Ortskrankenkassen? Offenbar nicht, denn sonst würden die Beiträge, die Anfang vorigen Jahres 2½% betragen, nicht sich andauernd überschlagen,

und die Seemannskrankenkasse, wie ich höre, sich nicht schon nach kaum einjährigem Bestehen einer hoffnungslosen Finanzlage gegenüber sehen. Ich habe es in meinem kleinen Betriebe mehr als einmal verfolgen können, daß die Krankenkasse einfach als Urlaubsfinanzierungsinstitut mißbraucht wird. Meine Leute fahren im allgemeinen jahrelang auf demselben Schiff. Aber ab und zu kommt doch ein „fauler Kopp“ dazwischen. Wenn der abgemustert wird, dann ist sein erster Weg nicht zur Heuerstelle, sondern zum Arzt. Zum Stempeln meldet er sich schon gar nicht erst. Das Geld, was er bei der Arbeitslosenversicherung erhält, ist längst nicht genug. Bei der Krankenkasse bekommt er auch schon nach drei Tagen Geld. Bis er mit Erfolg stempeln kann, muß er viel länger warten. Ich glaube, mindestens acht Tage. Wenn ihm gar nichts anderes fehlt, dann hat der Seemann „Rheumatismus“. Was tut nun der gewöhnliche, nicht versicherte Mann, wenn er Rheumatismus hat? Er massiert sich, oder reibt sich mit etwas ein, oder macht sonst was. Der Krankenkassenarzt schickt einen „Rheumakranken“ aber in eine mit allem Komfort der Neuzeit ausgestattete Badeanstalt. Da bekommt er erstmal zehn Moorbäder, dann zehn Lichtbäder, dann zehn heiße Bäder, und so bringt es der „Kranke“ auf einen vollen Urlaubsmonat. Inzwischen ist er in der Heuerstelle eingetragen, und wenn sein Urlaub herum ist, dann er der Kranke wieder eine „Chance“ und ein anderer Reeder fällt auf ihn herein. Es ist aber nicht nur dieser einzelne Reeder, der angeführt ist. Die Seeschifffahrt überhaupt ist die geschädigte. Alle Reeder und alle Seeleute leiden unter solchen Leuten. Warum unternehmen die Reeder denn nichts dagegen? Wir haben doch einen Verband, der sich um diese Sachen kümmern sollte. Da wird mir aber gesagt, daß die Reeder in der Seemannskrankenkasse nichts zu sagen hätten. Die Reeder hätten nur zwei Fünftel der Stimmen, die Seeleute also die Majorität. Das ist doch eine kuriose Einrichtung. Wenn man bedenkt, daß der Seemann von seinen Kassenbeiträgen nicht leben kann, der Reeder also letzten Endes doch auch die Beiträge der Seeleute aus eigener Tasche bezahlt, dann kommt das doch darauf hinaus, daß der Reeder nur das Geld zur Verfügung stellen darf, aber über die Ausgaben nicht zu entscheiden hat. Das ist wohl auch eine Erfindung von Berlin? Warum unternehmen die Seeleute denn nichts gegen diese Zustände? Darüber kann mir kein Mensch Bescheid geben, und doch ist sich jeder darüber klar, daß sie alle Veranlassung hätten, etwas dagegen zu tun. Die sind aber wohl das Gängelband ihrer Berliner Zentrale so gewöhnt, daß sie schon längst keine eigene Meinung mehr haben. Ihren „Führern“ scheint es ganz egal zu sein, ob sich eine Unzahl von Landstreichern mit den Beiträgen der Seeleute zur Krankenkasse amüsiert; denn die Leute, die nur solange fahren, bis sie krank spielen können, sind keine Seeleute, sondern Landstreicher. Diese Leute müssen wohl erst Mitglied bei einer Organisation werden, bevor sie den Krankenschein bekommen, oder irgend so etwas ist wohl der Grund dafür. Hat denn niemand den Mut, gegen diese Zustände aufzutreten? Dafür zu sorgen, daß solche Leute den wirklichen Kranken und Frauen und Kindern nicht die Möglichkeit der Krankenbehandlung nehmen? Wenn das noch einige Zeit andauert, dann ist es zu spät, jedenfalls für die kleinen Reeder. Vielleicht erbarmt sich ihrer dann die Krankenkasse und schickt sie auch mal auf einen Monat ins Bad.



# Schutz des menschlichen Lebens auf See

## Die Seeberufsgenossenschaft verteidigt sich

Von der See-Berufsgenossenschaft erhalten wir auf den in Nummer 255 unseres Blattes veröffentlichten Artikel „Schutz des menschlichen Lebens auf See“ eine längere Erwiderung, in der folgendes ausgeführt wird:

„Dass die Beschlüsse der Londoner Konferenz, die am 31. Mai dieses Jahres abgeschlossen wurden, noch nicht formell durchgeführt sind, trifft bei allen Staaten zu. Solche formelle Durchführung ist auch nicht in wenigen Wochen möglich. Sie bedingt zunächst die Bearbeitung des gesamten Materials durch die zuständigen Stellen, wofür gerade in Deutschland die Unterlage durch Uebersetzung des gesamten Vertragswerks ins Deutsche von der See-Berufsgenossenschaft zusammen mit dem Germanischen Lloyd und im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrs- und dem Reichspostministerium sehr schnell geschaffen worden ist. Erst auf Grund der Ratifikation kann die Durchführung formell erfolgen.

Sachlich aber ist der wesentliche Inhalt des Londoner Vertrages auch und gerade in Deutschland längst Inhalt der geltenden Bestimmungen. Obwohl die Beschlüsse der Titanic-Konferenz von 1913 infolge des Kriegeausbruchs nicht formell zur Durchführung kamen, ist schon deren Inhalt von der deutschen Schifffahrt sachlich in den Vorschriften sowohl wie auch in der Durchführung freiwillig verwendet worden.

Irreführend ist die Angabe, daß es für deutsche Passagierschiffe überhaupt keine gesetzlichen Vorschriften gebe. Nicht nur die Unfallverhütungsvorschriften, sondern auch die umfangreichen besonderen Vorschriften für wasserdicke Schotte und über den Freibord, die von der See-Berufsgenossenschaft herausgegeben sind, sind amtliche, auf reichsrechtlicher Grundlage beruhende, unter Mitwirkung der zuständigen Ministerien wie unter ausdrücklicher Genehmigung des Reichsversicherungsamts herausgegebene Vorschriften, deren Durchführung überdies laufend durch das Reichsversicherungsamt, also eine oberste Reichsbehörde, überwacht wird. Die genannten Vorschriften erstrecken sich insbesondere auf deutsche Fahrgastschiffe, für die gerade Deutschland als erster Staat Schottvorschriften eingeführt hat.

Wenn deutsche Schiffe beim Anlaufen anderer Länder, insbesondere Frankreichs und Englands, noch heute in Ergänzung deutscher Zertifikate fremde Bescheinigungen gebrauchen, so beruht das auf dem allgemeinen geltenden Grundsatz, daß jeder Staat in seinen Häfen die Befolgung seiner eigenen Vorschriften und auch die formelle Bescheinigung ihrer Durchführung, also sein Zertifikat, verlangt. Besonders stark haben diesen Grundsatz England und Frankreich durchgeführt. Die Aufgabe der Londoner Konferenz ist gerade, durch eine allgemein zu vereinbarende Gegenseitigkeit diese grundsätzlich für jeden Staat zulässige Prüfung aller fremden Schiffe in seinen Häfen dadurch abzugelten, daß Grundsätze für die Prüfung gegenseitig vereinbart und zugleich die heimatischen Prüfungsbestimmungen gegenseitig anerkannt werden. Nicht aber beruht solche Prüfung etwa darauf, daß seitens der fremden Staaten die Vorschriften und Ueberwachung der deutschen Körperschaft, wie der See-Berufsgenossenschaft, nicht

anerkannt würden. Im Gegenteil hat gerade die sachliche Einrichtung der See-Berufsgenossenschaft vor allem in England besondere Anerkennung gefunden. Aber außer mit England sind Abkommen über Anerkennung der Freibordvorschriften und Freibordzertifikate der See-Berufsgenossenschaft geschlossen mit Frankreich, Spanien, Holland — ebenfalls seit 20 Jahren —, weiter mit Norwegen, Schweden, Dänemark, Neuseeland, Rußland, Oesterreich, Japan und Portugal.

Dass die Kontrolltätigkeit der See-Berufsgenossenschaft durch die Art der Kontrolle verteuert werde, ist ebenfalls eine irreführende Angabe. Wenn die See-Berufsgenossenschaft mehr Ausgaben für die Kontrolle aufwendet, als andere Berufsgenossenschaften, so ist das in der größeren Zahl von Aufsichtsbeamten und der häufigeren Kontrolle aller Schiffe, besonders aber in der Eigenart des Schiffsahrtsbetriebes, begründet, der eine dauernde Verschiebung der einzelnen Betriebsstellen (Schiffe), ferner aber die Notwendigkeit der Kontrolle nicht nur im Inland, sondern auch im gesamten Ausland mit sich bringt. Bei diesen gegebenen tatsächlichen Verhältnissen ist die Durchführung der Kontrolle so zweckmäßig und billig geregelt, wie es die Anforderung scharfer und häufiger Kontrolle zuläßt, die doch im Vordergrund steht.

Unrichtig ist schließlich, daß die See-Berufsgenossenschaft als reine Körperschaft der Arbeitgeber anzusehen sei und deshalb keinen genügenden Schutz ausüben und notwendige Reformen nicht durchzuführen vermöge. Abgesehen von der Angliederung der Invaliden- und Krankenversicherung (Seeasse und See-Krankenkasse) an die See-Berufsgenossenschaft, in denen bekanntlich die Versichertenvertreter sehr erheblich mitwirken, besteht auch in der eigentlichen See-Berufsgenossenschaft, also auch auf dem Gebiet der Unfallversicherung, seit langer Zeit die Mitwirkung der Versicherten, und zwar über das gesetzliche Maß hinaus. Die See-Berufsgenossenschaft hat bereits seit 1890 zur Beratung der Unfallverhütungsvorschriften regelmäßig die Versicherten hinzugezogen, und es gibt keinen Fall, in dem festzustellen wäre, daß etwa gegen die Vorschläge und Wünsche der Versicherten, ganz abgesehen von der Aufsicht des Reichsversicherungsamtes, irgendwelche wesentlichen Unfallverhütungsvorschriften nicht durchgeführt worden wären. Darüber hinaus wirken weit über das gesetzliche Maß Versicherte in gleicher Zahl und mit gleichem Stimmrecht wie Reeder bei der Durchführung der Unfallversicherung, Rentensfeststellung usw. mit.

Dass die jetzt in London durch die Regierungen vereinbarten Grundsätze möglichst bald auch förmlich für die deutschen Vorschriften Verwendung finden, ist selbstverständlich auch der Wunsch der See-Berufsgenossenschaft, die jahrelang in ihren Organen und durch besondere Kommissionen zusammen mit Regierungsvertretern an der Vorbereitung der Londoner Konferenz deutscherseits recht erheblich mitgewirkt hat, also für die sachlich einflussreiche Vertretung deutscher Vorschläge in London und damit für die Vorschläge des Londoner Vertrages selbst ihre Miturheberin beanspruchen darf. Die Vorarbeiten für die nicht in wesentlichen Punkten, aber bei einer Reihe von Einzelbestimmungen notwendige Anpassung aller Vorschriften sind bereits im Gange, so daß, soweit die See-Berufsgenossenschaft in

Frage kommt, alsbald nach Ratifizierung des Vertrages durch Deutschland auch die entsprechenden Vorschriften sehr schnell die dem Londoner Vertrag ganz entsprechende Form haben werden. Es handelt sich also nicht um die endliche Durchführung „in London vor einigen Jahren vereinbarter amtlicher Vorschriften“, sondern um die baldige Ratifizierung und möglichst gleichzeitige Anpassung unserer amtlichen Vorschriften an den Inhalt des Londoner Vertrages. Die Vorschriften selbst können nur auf

Grund der Vereinbarungen in London deutscherseits durch die zuständigen Stellen erlassen werden.“

Die Erwiderung der See-Berufsgenossenschaft betont zum Schluß, daß die Gesamtheit der deutschen Vorschriften, von Einzelaufstellungen und von der formell allgemeinen Gegenseitigkeit abgesehen, durchaus dem Stande der modernen Schifffahrt entspricht.



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 282.

### Die See-Berufsgenossenschaft.

#### Zählung der deutschen Seeleute.

Stichtag: 1. Dezember.

Zur Durchführung verschiedener Maßnahmen ist eine Ergänzung und Nachprüfung des grundsätzlich für die See-Berufsgenossenschaft und ihre Sonderanstalten maßgeblichen Abschätzungsverfahrens der normalen Besatzung durch genaue Erfassung der Seemannschaft an einem Stichtage erforderlich. Gelegentlich der letzten Tagung der See-kasse und See-Krankenkasse ist deshalb beschlossen worden, eine ausführliche Erhebung über die tatsächlich an Bord aller deutschen Seeschiffe im Dienst befindliche Besatzung alsbald vorzunehmen. Diese Zählung der Schiffsbesatzung soll am 1. Dezember erfolgen; sie wird der See-Berufsgenossenschaft die notwendigen Unterlagen für die Nachprüfung der abgeschätzten Besatzungsstärke und ferner die Grundlage für sonstige Maßnahmen zur genaueren Durchführung ihrer Aufgaben geben, bei denen es auf die Kenntnis der wirklichen Zusammensetzung der Besatzung, ihrer Veränderungen durch Abgang und Zugang von anderen Berufskreisen usw. ankommt. Es wird nicht verkannt, daß mit dieser Erhebung den Reedereien und den Schiffsleitungen eine erhebliche Arbeit zugemutet wird, die See-Berufsgenossenschaft vertraut aber auf die verständnisvolle und peinlichst genaue Mitarbeit sowohl der Reedereien wie der Schiffsleitungen, auf die sie hierbei angewiesen ist, wenn die Erhebung den im Interesse der gesamten Aufgaben der See-Berufsgenossenschaft gewünschten Zweck erfüllen soll. Für die Besatzungszählung werden den Reedereien und Schiffsleitungen rechtzeitig ausführliche Vordrucke zugehen. Es wird schon jetzt auf die Wichtigkeit dieser Maßnahme hingewiesen.

## Hamburger Nachrichten

Nr. 515

# Die Seekrankenkasse.

## Eine Stellungnahme der Vertrauensärzte.

Im Auftrag der Vertrauensärzestelle der Seekrankenkasse in Hamburg übersandte uns Dr. med. Eisenberg als Obmann nachstehende Ausführungen zu den kritischen Betrachtungen eines Trampreeders über die Seekrankenkasse (Trampreeder-Sorgen — Die leidige Seekrankenkasse — Zweifelhafter Erfolg des Vertrauensärzte-Systems), die wir vor einiger Zeit veröffentlichten:

Der in den „Hamburger Nachrichten“ erschienene Artikel Trampreeder-Sorgen bedarf im Interesse der an der Versorgung der Seekrankenkassenmitglieder beteiligten Ärzteschaft einer Klarstellung, besonders, da der von den „Hamburger Nachrichten“ wiedergegebene Untertitel des Artikels „Zweifelhafter Erfolg des Vertrauensärzte-Systems“ in- und außerhalb der Ärzteschaft den Anschein erwecken könnte, als wäre das Vertrauensärztesystem mitverantwortlich an der angeblich durch die hohe Zahl der Krankmeldungen bedingten ungünstigen Bilanz der Seekrankenkasse. Daß eine Vertrauensärzestelle auf die Zahl der „Krankmeldungen“ nicht den geringsten Einfluß haben kann, dürfte jedem Sachverständigen klar sein; sie kann sich ja lediglich auf die Zahl der „arbeitsunfähig Kranken“ mit oder ohne Erfolg auswirken. In dem Artikel handelt es sich jedoch lediglich um die Tatsache, daß sich von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft im Jahre 1928 bei der Seekrankenkasse 60% ihrer Schiffsbesatzung gegenüber 10% bei Bestehen der früheren Reedereikassen krank gemeldet, das soll heißen, einen Behandlungsschein geholt haben. Ob der Vorgang des Krankenscheinholens tatsächlich zur ärztlichen Behandlung geführt hat oder ohne Inanspruchnahme eines Arztes mit der Abgabe von kleinen Heilmitteln (Brillen, Bruchbänder, Einlagen, Zahnersatz usw.) sein Bewenden gehabt hat, wurde nicht festgestellt. Vor allem aber wird der wichtigste Faktor nicht angegeben, nämlich wie hoch der Prozentsatz der mit Arbeitsunfähigkeit verbundenen Krankmeldungen bei dieser Reederei war, obgleich die Zahl der Arbeitsunfähigkeitsfälle für die Belastung einer Kasse die ausschlaggebende, auf jeden Fall aber eine wesentlich größere Rolle spielt als das Ausmaß ärztlicher Behandlung ohne Krankengeldbezug bzw. der in der Verabfolgung sogenannter kleinerer Heilmittel bestehenden Bagatelldfälle.

Der Vergleich zwischen Seekrankenkasse und Reedereikassen muß bezüglich der Belastung der Reeder und der Versicherten logischerweise zuungunsten der ersteren ausfallen, da die Versicherungsleistung der Seekrankenkasse eine weitaus umfassendere ist, was aus dem Artikel ebenfalls nicht hervorgeht. Während früher die §§ 59 und 61 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 nur denjenigen Seeleuten Heilbehandlung zusicherte, die während des Dienstes erkrankten, steht ihnen bei der Seekrankenkasse noch eine solche für die Erkrankung zu, die binnen 3 Wochen nach dem Ausscheiden aus dem Dienst eintritt. Dazu kommt, daß die Seekrankenkassen-Fürsorge sich auch auf Familienmitglieder erstreckt, und zwar als Pflichtleistung über das Maß der RVO-Kassen hinaus für 26 Wochen und auf die gesamten Leistungen der beauftragten RVO-Kassen; also z. B. auch auf Zahnbehandlung und Zahnersatz. Gerade die Mängel der Reederfürsorge waren es ja, die in den meisten Fällen für die Seeschiffahrt ausschlaggebenden Staaten den auch von Arbeitgeberseite als berechtigt anerkannten Wunsch der Seeleute und ihrer Familienangehörigen nach gleicher sozialer Behandlung in Form der bei den übrigen Arbeitnehmern gesetzlich festgelegten Krankenversicherung erweckten und in Deutschland dem Gesetz vom 16. Dezember 1927 zur Durchführung verhalfen. Diese gleiche einheitlich nach dem Maßstabe der Orts- und Betriebskrankenkassen ausgebaute Krankenfürsorge für Seeleute durch das ganze Reich muß natürlich den Arbeitgeber wie den Arbeitnehmer höher belasten als die ehemalige unvollständige Reederfürsorge. Die wirkliche Erkrankungszahl der letzteren läßt sich also mit den jetzigen der reichsgesetzlichen Krankenversicherung gar nicht vergleichen und ist vor allem gar nicht erfassbar, weil ein großer Teil von Seeleuten sich früher bei leichteren Erkrankungen privat behandeln ließ, um der gesetzlich berechtigten Überweisung in eine Krankenanstalt aus dem Wege zu gehen.

Auch war es für jeden Sachkenner vorauszusehen, daß die Beanspruchung der Seekrankenkasse weit über das behördlicherseits berechnete Maß zunehmen mußte und daß eine Beitragsberechnung von 2% des Grundlohns auf die Dauer niemals ausreichen konnte. Hinzu kommt, daß die Erhebung der Beiträge bei der Seekrankenkasse nicht, wie z. B. bei den Orts-

krankenkassen nach der effektiven Mitgewerzanlage und dem tatsächlichen Grundlohn, sondern an Hand eines durchschnittlichen Schätzungsverfahrens unter Zugrundelegung der nach Chargen abgestuften Durchschnittslöhne und der durchschnittlichen Besatzungsstärke erfolgt. Mit diesem geringen Beitragsatz wird selbst in Anbetracht der auch noch jetzt aufrecht erhaltenen Verpflichtung der Reeder zur ärztlichen Versorgung der an Bord befindlichen oder im Ausland krank werdenden Seeleute, durch die wohl ebenso wie durch die bisherige Versicherung der arbeitslosen Seemanns durch die A. O. K. K. ein gewisses Krankheitsrisiko abgedeckt wird, eine Krankenkasse mit der Leistungsverpflichtung derjenigen einer RVO-Kasse zur Zeit niemals balancieren können.

Wenn auch nach so kurzem Bestreben über dieses hingestrichene Kind der Sozialversicherung ein abschließendes Urteil noch nicht zu fällen sein wird, so wird doch der Versuch einer statistischen Gegenüberstellung der Seekrankenkasse und der auf eine längere Erfahrung zurückblickenden A. O. K. Hamburg vielleicht Ergebnisse zeitigen können, die für die Beurteilung der Prognose der Seekrankenkasse Wert haben könnten. Eine derartige Statistik aus dem Jahre 1928 fördert jedenfalls Tatsachen zutage, die mit dem Artikel in den „Hamburger Nachrichten“ nicht in Einklang zu bringen sind.

Die Hauptfrage ist die, ob tatsächlich die Belastung der Seekrankenkasse — dem Artikel entsprechend — im Jahre 1928 eine so enorm hohe gewesen ist.

So erscheint z. B. die Zahl der sich der neuen Seekrankenkasse bedienenden Seeleute nur relativ hoch (bei der A. O. K. Hamburg entfielen in demselben Berichtsjahr auf 100 Mitglieder 194 Krankmeldungen) und ist vor allem weit weniger von Belang, als die Zahl der Arbeitsunfähigkeitsfälle und -tage, die bei der Seekrankenkasse noch unter derjenigen der A. O. K. lag. Da das Krankengeld der Seekrankenkasse infolge des höheren Arbeitsverdienstes im Durchschnitt etwas höher liegt als bei der A. O. K., so ergab sich bei den Barleistungen eine etwas höhere Belastung als bei der A. O. K., die auch bei dem Posten „Krankenhauspflege“ zu konstatieren war. Diese finanzielle Belastung erklärt sich durch die fehlende Unterbringungsmöglichkeit der abgemusterten, behandlungsbedürftigen Seeleute, die in der Mehrzahl kein Logis haben und daher bei der Notwendigkeit der geringsten ärztlichen Behandlung und ihrer Undurchführbarkeit im Beruf der kostspieligen Anstaltspflege anheimfallen. Hierin läßt sich eine Änderung nur schaffen durch entsprechend ausgestattete Seemannsheime mit angegliederter Leichtkrankenabteilung unter ärztlicher Aufsicht, in denen die unter vorgenannte Kategorie fallenden Seeleute gleichzeitig Unterbringung und ärztliche Versorgung erhalten. In diesen ließe sich auch eine Abkürzung der Behandlungsdauer der bei der Seekrankenkasse einen auffallend hohen Prozentsatz darstellenden Geschlechtskrankheiten, die den höheren Durchschnittssatz der Krankenhausbehandlung bei der Seekrankenkasse im wesentlichen mitzubewirken scheinen, erzielen.

Was die finanzielle Auswirkung der Familienfürsorge anbetrifft, so ist diese für die Seekrankenkasse infolge der Tatsache, daß bei den Seeleuten der Prozentsatz der Verheirateten geringer ist als bei der Landbevölkerung, nicht ungünstiger als bei den übrigen Zwangskassen. Auch die Gegenüberstellung der noch übrigbleibenden Ausgaben der Seekrankenkasse je Mitglied — ärztliche Behandlung, Arznei und Zahnbehandlung — zeitigte keinerlei besonders hohe Belastung derselben, sondern hielt sich in den Grenzen der bei der A. O. K. Hamburg je Mitglied hierfür zu leistenden Zahlungen.

Die zweite untersuchungsbedürftige Frage ist die nach dem Erfolg des Vertrauensärzte-Systems. Daß eine Kontrolle, und zwar eine scharfe ärztliche Kontrolle, besonders bei der Eigenart der Seeleute und dem beschränkt freien Arztsystem der Seekrankenkasse aus wirtschaftlichen Prinzipien erforderlich ist, kann nicht zweifelhaft sein. Wie auch die ärztlichen Kontrollinstanzen, die der Ausschaltung des Mißbrauches der Leistungen seitens der Versicherten und der Vermeidung der Überarzierung dienen, aussehen, ob es haupt- oder nebenamtliche Vertrauensärzte, vertrauensärztliche Kommissionen oder gemischte Nachuntersuchungsausschüsse sind, dürfte nur insofern Bedeutung haben, als die Wirtschaftlichkeit für den einzelnen arbeitenden Vertrauensarzt sprechen dürfte. Maßgebend für den Erfolg aller dieser Nachuntersucher sind das zur Vorstellung kommende Krankenmaterial und die durch die gesetzlichen Bestimmungen obwaltenden Umstände. Das erstere weicht insofern von dem in den Vertrauensärzestellen der A. O. K. üblichen ab, als neben den schon erwähnten Geschlechtskrankheiten Rheumatismus, Neuralgie und Magenkrankheiten einen erheblichen Teil der Erkrankungen darstellen und alle diese Krankheiten bezüglich ihres Vorhandenseins und ihrer Intensität und damit ihrer Einwirkung auf die Arbeitsfähigkeit medizinisch besonders schwierig zu beurteilen sein dürften. Bei ihnen wird das „in dubio pro aegroto“ noch häufiger als sonst Berücksichtigung finden müssen. Erschwerend tritt ferner hinzu, daß, da der in der Seeschiffahrt Beschäftigte unbedingt für seinen früheren Beruf wieder arbeitsfähig herzustellen ist, infolge der besonderen Belange des Seedienstes viel höhere Anforderungen und Sicherungen für die Arbeitsfähigkeitsklärung zu erfüllen sind, als für eine solche eines

wenden!



an Land arbeitenden Versicherten. Die besondere Kontrolle der Seefähigkeit wird ja zudem durch die Reederärzte ausgeübt, die das Bestreben haben, für ihre Reedereien nur gesunde und leistungsfähige Leute einzustellen. Diese Heuer-Annahmuntersuchungen müssen naturgemäß dazu führen, daß der Versicherte seine Arbeitsunfähigkeit solange auszudehnen sucht, bis er der Annahme durch den Reederarzt sicher ist. Für die Seekrankenkasse andererseits zeitigt dieses Verfahren das Ergebnis, daß in vielen Fällen, in denen in Landbetrieben überhaupt eine Arbeitsunfähigkeit im Sinne der RVO. nicht begründet ist, hier eine Arbeitsunfähigkeit infolge der Unmöglichkeit des Wiederantruns besteht bleibt. Das ärztliche Richteramt könnte zweifellos mit größerem Erfolg ausgeübt werden, wenn der Begriff „Seemann“ von gesetzgeberischer Seite eine umschriebene Definition erhielte und damit alle nicht der Kategorie „Seemann“ gehörenden Schiffsangestellten für arbeitsfähig in ihrem Berufe an Land erklärt werden könnten. Gerade von der Vertrauensarztstelle der Seekrankenkasse ist wiederholt auf die Notwendigkeit einer Änderung der bestehenden Gesetzgebung in diesem Sinne hingewiesen worden, denn es ist nicht einzusehen, weshalb Heizer, Trimmer, Aufwäscher, Fahrstuhlführer, Musiker, Köche, Stewards lediglich infolge des Umstandes, daß sie zur Zeit auf Seeschiffen beschäftigt sind, unbedingt weiter als Seeleute zu gelten haben und nicht unter billiger Berücksichtigung der früheren Arbeitsleistung in ihrem Beruf auf dem Festlande Verwendung finden können.

Unter Berücksichtigung dieser Schwierigkeiten könnte der direkte Ertrag einer Kontrolltätigkeit über die Arbeitsfähigkeit bei der Seekrankenkasse denjenigen z. B. bei der Vertrauensarztstelle der A. O. K. nicht ganz erreichen. Den 36% Arbeitsfähigkeitsklärungen durch die Vertrauensärzte bei der A. O. K. stehen bei der Seekrankenkasse 22% gegenüber. Immerhin wirkt sich dieses Teilergebnis der vertrauensärztlichen Institution für die Seekrankenkasse noch zu einer Ersparnis von netto ca. 200.000 M. pro Jahr nach der Zusatzerrichtung der eigenen Vertrauensarztstelle zu den schon vorhandenen gleichen Einrichtungen der beauftragten Kasse aus. Hinzu kommt das Resultat der durch die Existenz der vertrauensärztlichen Kontrollinstanz indirekt bedingten Arbeitsfähigkeitsmeldungen der Versicherten und Arbeitsfähigkeitsklärungen der behandelnden Ärzte, die zusammen mit obigen 22% der Vertrauensärzte nach den Statistiken das Schlussergebnis von insgesamt 44% Arbeitsfähigkeitsfeststellungen für die Kasse ergaben. Mit diesem Endergebnis wurde dasjenige der A. O. K. Hamburg erreicht. Einen Erfolg des Systems der Vertrauensärzte kann man also wohl kaum in Abrede stellen, besonders nicht, wenn man bedenkt, daß zu dem Aktivposten der Arbeitsfähigkeitsfeststellung noch der Ertrag aus dem ca. 50% der gesamten vertrauensärztlichen Tätigkeit ausmachenden, in der Begutachtung der Kassenleistungen, der ärztlichen Verordnungen und in den Maßnahmen zur Verhütung von Erkrankungen der einzelnen Kassenmitglieder liegenden Arbeitsgebiet hinzuzurechnen ist. Ebensowenig wie sich die relativen Ersparnisse aus den die Anträge der Versicherten und der Vertragsärzte betreffenden vertrauensärztlichen Begutachtungen zahlenmäßig wiedergeben lassen, ist auch nur schätzungsweise in Geld umzurechnen der Wert, der lediglich durch die Existenz einer die ganze ärztliche Versorgung überwachenden ärztlichen Kontrollstelle bezüglich Verhütung von Mißständen für die Ärzte, die Kassen und die Versicherten repräsentiert werden dürfte.

Der objektive Beurteiler muß entgegen dem Artikelschreiber in den „Hamburger Nachrichten“ auf Grund genauerer und weit eingehender statistischer Unterlagen vielmehr zu folgenden Schlüssen kommen:

Die Belastung der Reeder und der Versicherten ist aus ganz naheliegenden Gründen eine größere und muß es sein, da aus der Tatsache der neu eingeführten reichsgesetzlichen Krankenversicherung heraus eine größere Zahl auspruchsberechtigter Versicherter, vorhan-

den ist und diese sich in ganz anderem Ausmaße als früher gemäß ihren Ansprüchen der Versicherung bedienen können.

Eine besonders hohe Belastung der Seekrankenkasse ist für das in dem Artikel angeführte Jahr 1928 — jedenfalls im Vergleich z. B. zur A. O. K. — nicht nachzuweisen, woraus der Schluß berechtigt sein dürfte, daß der Seemann weder gesundheitlich noch moralisch ein besonders schlechtes Risiko darzustellen scheint.

Auch unter den Seeleuten wird es selbstverständlich eine Anzahl geben, die die Krankenversicherung als Krisenversicherung bei Urlaub, während der Karenzzeit zur Arbeitslosenunterstützung, bei Schiffswechsel, beim Aufliegen ihres Schiffes zu mißbrauchen versucht. Unsere bisherigen statistischen Stichproben in dieser Richtung erwiesen jedoch, daß dieser Prozentsatz über Erwarten gering ist.

Abwegig ist es auf jeden Fall, ein Versagen des Vertrauensärzte-Systems ableiten zu wollen aus der gegen früher höheren Zahl der Krankmeldungen. Auf diese haben weder die Vertrauensärzte noch die behandelnden Kassenärzte irgendeinen Einfluß. Höchstens könnte man die Zahl der mit Arbeitsunfähigkeit verbundenen Krankheitsfälle mit den behandelnden Kassenärzten insofern im Zusammenhang erwähnen, als ja die Arbeitsunfähigkeitsklärung primär durch diese zu erfolgen hat. Die vertrauensärztliche Institution hat bei der Seekrankenkasse den im Rahmen des medizinisch möglichen sich bewegendem Erfolg, der dem bei der A. O. K. nicht nachsteht, erzielt. Dieser läßt sich jedenfalls auf der einzig und allein für die Vertrauensärzte in Frage kommenden Grundlage objektiv ärztlicher Begutachtungstätigkeit und der bestehenden Bestimmungen der RVO. nicht verbessern.

Es dürfte überhaupt müßig sein, über die Einführung der Seekrankenkasse bei der Verankerung der Idee der reichsgesetzlichen obligatorischen Krankenversicherung im Bewußtsein der deutschen Seemannschaft und bei der Anerkennung des Prinzips einer Krankenpflichtversicherung für Seeleute in den meisten für die Seeschifffahrt maßgebenden Staaten Worte zu verlieren; es könnten höchstens noch vorhandene Mängel durch öffentliche Kritik zur Debatte gestellt werden.

Schon aus den Ausführungen dürfte hervorgehen, daß solche zu besorgen sind. Vorschläge in dieser Richtung wurden auch bereits von den verschiedensten Seiten gemacht. Die junge Organisation der Seekrankenkasse wird sich zweifellos in dem Streben nach weiterer Vervollkommenung und Verbilligung auf die Eigenheiten des Seemannes und die speziellen Belange einer Berufsrankenkasse noch einspielen können. Aber allein mit administrativen Maßnahmen wird man die bereits 1929 drohende Überteuering auch bei dieser Krankenversicherung nicht abwenden können. Gerade im Hinblick auf die Neueinführung der seemannischen Krankenversicherung und damit auf den Anreiz zur Ausnutzung derselben wird es in erster Linie den Versicherten-Vertretern obliegen, das Verantwortungsgefühl der Seeleute in ständiger Wirkung zu erhalten. Leichtler als bei der arbeitenden Landbevölkerung sollten derartige Bestrebungen bei den Seeleuten auf fruchtbaren Boden fallen, da ein stärkerer Gemeinschaftssinn bei diesen infolge der Besonderheiten des Seemannsberufes, ihrer Schicksalsverbundenheit auch an Bord, als vorhanden angenommen werden kann. An die an dem Gelingen jeder Krankenkasse unverantwortliche Ärzteschaft ließe sich an Hand der zahlenmäßigen Unterlagen insofern appellieren, als auch bei der Seekrankenkasse im Interesse der Erhaltung derselben dem Leitsatz der Sozialversicherung „Grund und Grenze der Versicherung ist das Notwendige“ noch mehr als bisher Rechnung getragen werden könnte.

## Hamburger Nachrichten

NR 24

### See-Krankenkasse.

Die See-Krankenkasse teilt uns mit:

Nach den bis heute vorliegenden Aufgaben der beauftragten Kassen ergibt die Entwicklung der See-Krankenkasse im Jahre 1929 folgendes Bild:

	Krankmeldung			Ausgaben
	Versicherte	Angehörige	Zusammen	R.M.
Januar	6 797	4 107	10 904	334 000
Februar	5 573	3 053	8 626	565 000
März	5 000	3 047	8 047	797 000
April	5 931	3 062	8 993	645 000
Mai	6 015	3 004	9 019	938 000
Juni	5 780	3 162	8 942	477 000
Juli	6 417	2 775	9 192	703 000
August	6 781	3 308	10 089	661 000
September	6 622	3 550	10 172	607 000
Oktober	6 488	3 681	10 299	664 000
November	7 146	4 130	11 276	622 000
Dezember	6 962	3 471	10 433	628 000
Januar 1930*				600 000**
Zusammen	75 512	40 480	116 992	8 268 000

\* Für Fälle von 1929. \*\* Rohe Schätzung.

Aus den vorstehenden Zahlen ergibt sich, daß sich die Inanspruchnahme der See-Krankenkasse gegenüber dem ersten Jahre ihres Bestehens nicht unerheblich erhöht hat, womit auch allgemein gerechnet wurde. Vom November zum Dezember ist eine leichte Abnahme der Krankmeldungen zu beobachten, deren Zahl zudem noch geringer ist, als diejenige im Anfang vorigen Jahres während des für die Schifffahrt besonders ungünstigen Winters. Die Generalversammlung der See-Krankenkasse sah sich wegen dieser Entwicklung und wegen der Notwendigkeit, Mittel zur Abtragung und Verzinsung der aufgelaufenen Schulden bereit zu stellen, veranlaßt, die Beiträge zur Krankenversicherung von 7% auf 7½% zu erhöhen, ohne Veränderungen im Umfang der Leistungsgewährung vorzunehmen. Die seit dem 1. November 1929 übernommene Krankenversicherung arbeitsloser Seeleute spielt sich langsam ein und hat auch bereits auf die Krankmeldungen des Novembers und Dezembers eingewirkt. Über den Umfang der Belastung durch diese Versicherung lassen sich heute Angaben noch nicht machen.

Durch die Verordnung über den Erwerb der Anwartschaft auf Arbeitslosenunterstützung durch Beschäftigung im Ausland vom 5. Dezember 1929 ist Arbeitnehmern im Grenzverkehr die Möglichkeit gegeben, auch durch Beschäftigung im Ausland ihre Anwartschaft aufrechtzuerhalten. Es handelt sich in erster Linie um Tätigkeit an Land und es kann zweifelhaft sein, ob diese Bestimmung auch auf die Seeschifffahrt Anwendung findet. Es würde sich dann für die Seeleute um eine Art freiwillige Versicherung gegen Arbeitslosigkeit handeln. Die See-Krankenkasse wird im Verein mit den Verbänden der Schifffahrt diese Frage prüfen und weitere Schritte zu ihrer Klärung unternehmen, wenn sich herausstellt, daß ein praktisches Bedürfnis hierfür besteht.



# Hamburger Fremdenblatt

Nr. 15.

## See-Krankenkasse.

### Steigende Beanspruchung.

Von der See-Berufsgenossenschaft wird uns geschrieben:

Nach den bis heute vorliegenden Aufgaben der beauftragten Kassen ergibt die Entwicklung der See-Krankenkasse im Jahre 1929 folgendes Bild:

Monat	Krankmeldung Versicherte	Angehörige	Ausgaben RM
Januar . . . .	6 797	4 107	334 000
Februar . . . .	5 573	3 053	565 000
März . . . . .	5 000	3 047	797 000
April . . . . .	5 931	3 062	645 000
Mai . . . . .	6 015	3 004	925 000
Juni . . . . .	5 730	3 162	477 000
Juli . . . . .	6 417	2 775	703 000
August . . . .	6 781	3 308	661 000
September . . .	6 622	3 550	607 000
Oktober . . . .	6 488	3 811	664 000
November . . .	7 146	4 130	622 000
Dezember . . .	6 962	3 471	628 000
Januar 1930 für Fälle von 1929, rohe Schätzung			600 000
Zusammen . . .	75 512	40 480	8 228 000

Aus den vorstehenden Zahlen ergibt sich, daß sich die Inanspruchnahme der See-Krankenkasse gegenüber dem ersten Jahre ihres Bestehens nicht unerheblich erhöht hat, womit auch allgemein gerechnet wurde. Vom November zum Dezember ist eine leichte Abnahme der Krankmeldungen zu beobachten, deren Zahl zudem noch geringer ist, als die im Anfang vorigen Jahres während des für die Schifffahrt besonders ungünstigen Winters. Die Generalversammlung der See-Krankenkasse sah sich wegen dieser Entwicklung und wegen der Notwendigkeit, Mittel zur Abtragung und Verzinsung der aufgelaufenen Schulden bereitzustellen, veranlaßt, die Beiträge zur Krankenversicherung von 7 Prozent auf 7½ Prozent zu erhöhen, ohne Veränderungen im Umfang der Leistungsgewährung vorzunehmen. Die seit dem 1. November 1929 übernommene Krankenversicherung arbeitsloser Seeleute ergibt sich langsam ein und hat auch bereits auf die Krankmeldungen zahlen des Novembers und Dezembers eingewirkt. Ueber den Umfang der Belastung durch diese Versicherung lassen sich heute Angaben noch nicht machen. Durch die Verordnung über den Erwerb der Anwartschaft auf Arbeitslosenunterstützung durch Beschäftigung im Ausland vom 5. Dezember 1929 ist Arbeitnehmern im Grenzverkehr die Möglichkeit gegeben, auch durch Beschäftigung im Ausland ihre Anwartschaft aufrechtzuerhalten. Es handelt sich in erster Linie um Tätigkeiten an Land und es kann zweifelhaft sein, ob diese Bestimmung auch auf die Seeschifffahrt Anwendung findet. Es würde sich dann für die Seeleute um eine Art freiwillige Versicherung gegen Arbeitslosigkeit handeln. Die See-Krankenkasse wird im Verein mit den Verbänden der Schifffahrt diese Frage prüfen und weitere Schritte zu ihrer Klärung unternehmen, wenn sich herausstellt, daß ein praktisches Bedürfnis hierfür besteht.

## Hamburger Nachrichten

Nr. 84

### See-Berufsgenossenschaft.

Der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft befaßte sich in gemeinsamer Sitzung mit den Versicherten-Vertretern mit der Unfallverhütung. Es wurde der vorläufige Jahresbericht der technischen Aufsichtsbeamten für das abgelaufene Jahr erstattet und die Übersicht der Unfälle nach den verschiedenen Ursachen und nach ihrem Vorkommen in den verschiedenen Betriebsarten erörtert. Die Verwaltung berichtete ferner über die Vorarbeiten zur Durchführung des Londoner Schiffssicherheits-Vertrages in bezug auf die Anpassung der Feuerlösch-, Rettungsgerät- und Material-Vorschriften an die Bestimmungen des Abkommens, mit dessen Ratifizierung zu rechnen ist. Ferner wurde Mitteilung gemacht über die bevorstehende internationale Freibord-Konferenz in London; mit der Prüfung des englischen Berichts ist die technische Freibord-Kommission der See-Berufsgenossenschaft betraut. Bei der allgemeinen Durchprüfung der Unfallverhütungsvorschriften sollen zunächst die Vorschriften für Fischdampfer neu gefaßt werden. Zur Vorbereitung der Unfallverhütungsvorschriften und zur Erörterung besonders bemerkenswerter Unfälle sowie zur Beratung der Verwaltung in der Unfallverhütung wurde beschlossen, einen engeren Unfallverhütungs-Ausschuß zu bilden, dem vier Reeder und vier Versicherte angehören. Bei der Zusammensetzung wurde darauf Rücksicht genommen, daß sowohl die verschiedenen Betriebsarten der Schifffahrt als bei den Versicherten nautische wie technische Offiziere und Mannschaften vertreten sind. Der Ausschuß soll nach Bedarf, mindestens aber etwa vierteljährlich einberufen werden.

Nach dem Bericht der See-Krankenkasse für den Monat Januar betrug die Gesamtzahl der Krankmeldungen 12 676, die Zahl der Arbeitsunfähigen am Ende des Monats 3200. Ausgaben im Berichtsmonat 256 000 M., Ausgaben im Januar für 1929: 575 000 M., zusammen 831 000 M.



## Hamburger Nachrichten

Nr. 401

### Jahresversammlung der See-Berufsgenossenschaft.

Am 26. August fand in Hamburg die 44. ordentliche Versammlung der See-Berufsgenossenschaft unter Leitung ihres Vorsitzenden, des Herrn Dr.-Ing. e. h. Richd. C. Krogmann, Hamburg, statt.

Der Vorsitzende gedachte zunächst mit ehrenden Worten der langjährigen treuen Mitarbeit des kurz vor der Tagung verstorbenen zweiten stellvertretenden Vorsitzenden der Genossenschaft, des Herrn Carsten Rehder, Altona. Die Genossenschaftswahl wählte Herrn Karl Deters, Hamburg, zum zweiten stellvertretenden Vorsitzenden. Für das verstorbene Vorstandsmitglied tritt Herr Carsten Janssen, Wesermünde-G., als Vertreter der Seefischerei in den Vorstand ein.

Die Versammlung nahm dann den umfangreichen Jahresbericht und Jahresrechnung entgegen. Das Jahr 1929 stand

#### Im Zeichen verstärkter Tätigkeit

der Berufsgenossenschaft auf dem Gebiet der Unfallentschädigung weniger durch neue Gesetze und Verordnungen als durch die starke Auswirkung der letzten verschiedenen Erweiterungen der Unfallversicherungsgesetze, auf dem Gebiete der Unfallverhütung und Schiffssicherheit, dafür um so mehr durch gesetzgeberische Vorarbeiten und durch die Vorbereitung und Teilnahme an verschiedenen internationalen Schiffssicherheits-Tagungen.

Der Gesamtaufwand an Entschädigungen für Unfälle im Jahre 1929 betrug 3 440 180 R.M., d. h. 253 200 R.M. mehr als im Vorjahre. Der Brutto-Raumgehalt der bei der Genossenschaft eingetragenen Fahrzeuge belief sich Ende 1929 auf 4 177 151 gegen 3 893 283 BRT. im Vorjahre und 5 099 591 BRT. im Jahre 1913. Die versicherungspflichtige Besatzung ist mit der weiteren Einstellung von Neubauten in die deutsche Handelsflotte auf rund 62 000 gestiegen gegen 58 300 Personen im Vorjahre und 78 300 im Jahre 1913. An dem Mehr von 3700 Personen hat der in 1929 in Dienst gestellte Lloydampfer „Bremen“ einen erheblichen Anteil.

Im übrigen befaßte sich die Versammlung mit den Beschlüssen der Internationalen Freibord-Konferenz

in London 1930, über die die Konferenzteilnehmer Professor Laas (Germanischer Lloyd, Berlin) und Verwaltungsdirektor

Sturm (See-Berufsgenossenschaft) insbesondere in bezug auf die Neuregelung des Freibords für Tank- und Holzfrachtschiffe berichteten. Sie genehmigte Ergänzungen der Unfallverhütungs-vorschriften für Dampf- und Motorschiffe, betreffend die An-stellung geprüfter Rettungsbootleute auf allen außerhalb der kleinen Küstenfahrt verkehrenden Passagierschiffen, die Sicher-heitsrolle und die Feuerlöschvorrichtung, außerdem die neuen, mit dem 1. Januar 1931 in Kraft tretenden Unfallverhütungsvor-schriften für Fischerfahrzeuge in der in der durch Hinzuziehung der Vertreter der Versicherten erweiterten Vorstand-sitzung vom 26. August d. J. beschlossenen Fassung. — Die

#### See-Invalidenkasse

hielt ihre 25. Jahresversammlung ab, in der der Verwaltungs-bericht und die Jahresrechnung entgegengenommen und son-stige Ordinarien erledigt wurden. Die Satzung wurde in einigen Punkten geändert, so hinsichtlich des Heilverfahrens. Die

#### See-Krankenkasse

hielt ihre 7. Generalversammlung ab. Abgesehen von der An-nahme des Verwaltungsberichts und des Rechnungsabschlusses für das 2. Geschäftsjahr beschäftigte sie die Satzungsänderun-gen auf Grund der Notverordnung vom 26. Juli 1930. Nach ein-gehender Behandlung wurden die vorgeschlagenen Änderungen der Satzung beschlossen. Sie betrafen in erster Linie die Be-messung der Barleistungen, Krankengeld, Hausgeld und Taschen-geld, die Familienkrankenhilfe, die Krankenscheingebühr und die Kostenanteile für Arznei und Heilmittel für Versicherte und Familienangehörige. Mit Rücksicht auf Ersparnis-Kalkulationen wurde nach längerer lebhafter Debatte einstimmig beschlossen, den Beitragssatz von 7½% auf 7% herabzusetzen, und zwar mit Wirkung vom 1. Oktober und Begrenzung bis zum Ende des Jahres. Dann soll nach dem Ergebnis der nächsten Monate zusammen mit der Aufstellung des Etats für das kom-mende Jahr erneut über die Höhe des Beitrages beschlossen werden. Im Hinblick auf das neu eingeführte Ruhen von Bar-leistungen bei Fortzahlung von Gehältern wurde beschlossen, die Verwaltung zu ersuchen, die nötigen Ermittlungen für eine eventuelle Herabsetzung des Beitrages für die Kapitäne, die während ihrer Krankheit Anspruch auf Fortzahlung ihres Ge-haltes haben, in Angriff zu nehmen.

# Hamburgischer Correspondent

Nr. 402

## See-Krankenkasse.

Die See-Krankenkasse hielt ihre 7. Generalversammlung ab. Abgesehen von der Abnahme des Verwaltungsberichts und des Rechnungsabschlusses für das 2. Geschäftsjahr beschäftigte sie die Satzungsänderung auf Grund der Notverordnung vom 26. Juli 1930. Nach eingehender Behandlung wurden die vorgeschlagenen Änderungen der Satzung beschlossen. Sie betrafen in erster Linie die Bemessung der Barleistungen, Krankengeld, Hausgeld und Taschengeld, die Familienkrankenhilfe, die Krankenscheingebühr und die Kostenanteile für Arznei und Heilmittel für Versicherte und Familienangehörige. Mit Rücksicht auf Ersparnis-Kalkulationen wurde nach längerer lebhafter Debatte einstimmig beschlossen, den Beitragssatz von 7½ auf 7% herabzusetzen und zwar mit Wirkung vom 1. Oktober und Begrenzung bis zum Ende des Jahres. Dann soll nach dem Ergebnis der nächsten Monate zusammen mit der Aufstellung des Etats für das kommende Jahr erneut über die Höhe des Beitrags beschlossen werden. Im Hinblick auf das neu eingeführte Ruhen von Barleistungen bei Fortzahlung von Gehältern wurde beschlossen, die Verwaltung zu ersuchen, die nötigen Ermittlungen für eine eventuelle Herabsetzung des Beitrages für die Kapitäne, die während ihrer Krankheit Anspruch auf Fortzahlung ihres Gehaltes haben, in Angriff zu nehmen.



19 128  
10. Okt. 1930  
193

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 281.4

### See-Krankenkasse.

Die Krankheitsbewegung im September.

See-Krankenkasse.

Krankmeldungen: 8263 Mitglieder (5002 Versicherte, 3261 Angehörige), 746 Arbeitslose (558 Versicherte, 188 Angehörige), zusammen 9009. Zahl der Arbeitsunfähigen am Ende des Monats: 2313 Mitglieder, 104 Arbeitslose, zusammen 2417.

Zugehörigkeitsausweis für die See-Krankenkasse. Durch die Notverordnung wird als Voraussetzung für die Gewährung der Familienhilfe gefordert, daß innerhalb der letzten 6 Monate vor dem Krankheitsfall eine Versicherungszeit von mindestens 3 Monaten gegeben ist. Um eine Behelligung der Reedereien durch Rückfragen zu vermeiden, die stets nötig sind, wenn die Versicherungszeit von den Familienangehörigen nicht nachgewiesen werden kann, empfiehlt es sich bei Ausstellung von Zugehörigkeitsausweisen, soweit möglich, Angabe über die Beschäftigung in den letzten 6 Monaten vor dem Tag der Ausstellung zu machen.

#### Arbeitslosenversicherung.

Zur Erleichterung der Beitragsberechnung in der Arbeitslosen- und Krankenversicherung hat die See-Krankenkasse die Beitragstabelle unter Berücksichtigung der Änderungen in der Beitragshöhe neu aufgemacht und an alle Reedereien versandt; wie hier angegeben, gilt der Beitrag von  $4\frac{1}{2}$  Prozent für die Arbeitslosenversicherung seit dem 1. August, aber die Herabsetzung des Krankenkassenbeitrags auf 7 Prozent vom 1. Oktober an.

Durch Verordnung vom 30. September ist in zwischen der Beitrag zur Arbeitslosenversicherung mit Wirkung vom 6. Oktober d. J. ab auf  $6\frac{1}{2}$  Prozent erhöht worden. Die See-Krankenkasse wird in Kürze zur Berichtigung vorerwähnter Beitragstabellen Ueberklebestreifen versenden.

#### Arbeitsbescheinigung.

Wenn auch nach der Notverordnung im allgemeinen die Grundlöhne der Krankenversicherung, also die Durchschnittsheuern, für die Bemessung der Arbeitslosenunterstützung die Grundlage bildet, so bleibt doch in vielen Fällen das tatsächlich verdiente Entgelt des Versicherten für die Berechnung entscheidend. Deshalb ist die Verpflichtung des Arbeitgebers aus § 170 des Arbeitslosenversicherungsgesetzes, nämlich zur Angabe des Entgelts in der Arbeitsbescheinigung bestehen geblieben.

# Aus dem Betriebe der deutschen Seeschifffahrt

## Die Seeberufsgenossenschaft berichtet

Der Soeben von der See-Berufsgenossenschaft herausgegebene Verwaltungsbericht für das Jahr 1929 gewährt einen guten Einblick in den Betrieb der deutschen Seeschifffahrt und veranschaulicht gleichzeitig den Umfang desselben.

Nach dem Betriebsverzeichnis war Ende 1929 nach Abzug der ausgeschiedenen Fahrzeuge ein Bestand von 3192 Schiffen mit einem Bruttorealinhalt von 4177 151 Registertonnen registriert, gegen 3161 Schiffe mit 3 893 283 Registertonnen im Jahre 1928. Die Tonnage der deutschen Handelsflotte hat demnach im letzten Jahre um eine Viertelmillion Tonnen zugenommen und damit rund 80 % des Standes von 1913 erreicht. Der Hauptteil an dem Zuwachs entfällt auf die großen Reedereien, von denen allein im Berichtsjahr über 200 000 Tonnen Neubauten in Dienst gestellt wurden. Die Zahl der der See-Berufsgenossenschaft unterstellten Betriebe steigerte sich von 1310 Ende 1928 auf 1350 im Berichtsjahr.

Die vorgenannten 3192 Schiffe erfordern nach einer der vom Gesichtspunkt der Unfallverhütung vorgenommenen Abschätzung eine Besatzung von 61 286 Personen

einschließlich der Besatzung der Schleppdampfer und Leichter. (58 343 Personen im Vorjahre.) Es ist also eine nicht unwesentliche und erfreuliche Steigerung der Zahl der Beschäftigten zu verzeichnen. Aus verwandten Betrieben, wie Tonnenleger, Loffenbetriebe, kommen noch 782 Personen hinzu, so daß sich die Gesamtzahl auf 62 068 erhöht. Diese Zahl ist allerdings nicht das ganze Jahr über in der Schifffahrt voll beschäftigt. Unter Berücksichtigung zeitweiser Außerbetriebsetzung von Schiffen ergibt sich eine durchschnittliche Jahresbeschäftigung der Seeleute von rund 85 % der versicherten Personen, oder 53 000 Seeleute, die im Jahre tatsächlich dauernd beschäftigt sind. Diese Zahl entspricht auch dem Ergebnis der Nachprüfung der Abschätzung durch die am 1. Dezember vorigen Jahres vorgenommene Berufszählung.

Hinsichtlich der Familienverhältnisse der Seeleute macht der Bericht folgende interessante Feststellung: Auf den Rauffahrtsschiffen teilen sich die Seeleute in 31 279 ledige und 15 562 verheiratete Personen. Auf den Fischereifahrzeugen finden sich 2445 ledige und 2588 verheiratete Seeleute. Diese Feststellung, ob ledig oder verheiratet, ist insofern bemerkenswert, weil hier in Anbetracht der großen Zahl der verheirateten Seeleute und ihrer Familienangehörigen die Bedeutung der Seekrankenkasse erst so richtig zum Ausdruck kommt.

Ein sehr frühes Bild entwirft der Bericht über die Zahl der Unfälle.

Danach ereigneten sich im Jahre 1929 4893 Fälle, die zur Meldung kamen, gegenüber 3868 im Jahre 1928. 233 Unfälle nahmen einen tödlichen Verlauf (179 im Vorjahr). Die Ursachen der Unfälle sind sehr verschieden. So werden zum Beispiel in 293 Fällen

feuergefährliche heiße Stoffe, Gase, glühendes Metall usw. genannt; 200 Unfälle ereigneten sich durch Kraftzerstörungsanlagen; 372 durch Fördermaschinen und sonstige Einrichtungen; das Kentern und der Untergang von Schiffen hatte 167, davon 50 tödliche Unfälle zur Folge. Durch Fallen verunglückten 1290 Personen, 14 aus den gleichen Ursachen tödlich.

Von den 233 tödlich verlaufenen Unfällen sind 91 auf Massenunfälle, das heißt Totalverlust oder Verschollenheit von Schiffen zurückzuführen, und zwar verteilen sich diese auf 2 Frachtdampfer, 2 Motorschiffe, 3 Fischdampfer und einen französischen Bagger, der aus dem Lau eines Bugfischschleppers riß und im Kanal unterging.

Die erhebliche Zunahme der zur Anmeldung kommenden Unfälle führt die See-Berufsgenossenschaft hauptsächlich auf die Einführung der Krankenkasse für die Seeleute zurück. Sie begründet diesen ihren Standpunkt damit, daß früher, als die Krankenfürsorge noch den Reedern oblag, vielfach leichtere Verletzungen usw. garnicht zu ihrer Kenntnis kamen, während heute jeder Unfall, auch der kleinste, gemeldet werden muß. Paragraph 1503 der RVO. erfordert dies. Im übrigen sagt der Bericht über

### Schiffsverluste und Betriebsunfälle

folgendes: „Die deutschen Schiffsverluste haben sich von jeher unter dem durchschnittlichen Weltverlust gehalten. Für das Jahr 1928 betrug die Verlustzahl für Deutschland nach Lloyd's Register 0,37 % der Tonnage gegenüber einem Durchschnittsverlust der Welthandelsflotte von 0,77 %. England hatte 0,61, Amerika 0,42, Frankreich 1,66, Norwegen 0,80, Schweden 1,13 %. Für 1929 beträgt die deutsche Verlustzahl nach Lloyd's Register 0,80 % der Tonnage gegenüber einem Verlust von 0,56 in England, 1,17 in den britischen Dominions, 0,94 in Dänemark, 0,55 in den Vereinigten Staaten, 0,83 in Frankreich, 3,01 in Griechenland, 1,14 in Italien, 0,90 in Holland, 1,60 in Japan, 0,79 in Norwegen, 0,50 in Schweden und 1,48 % in Spanien. Bei dieser Aufstellung ist aber zu berücksichtigen, daß in England und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Berichtsjahre ein beträchtlicher Teil der Handelsflotte aufgelegt war, also am Unfallrisiko nicht teilnehmen konnte.

Nach unsern Listen beträgt die deutsche Verlustzahl übrigens nur 0,75 % der Tonnage, da 22 Schiffe mit zusammen 31 665,88 Brutto-Reg.-Tons von der am Jahreschlusse 4 177 151 Brutto-Reg.-Tons betragenden deutschen Handelsflotte verloren gegangen sind. Von den 22 Schiffen gingen 10 durch Strandung verloren, darunter der Dampfer „Gleichen“ des Norddeutschen Lloyd und Dampfer „Alsterdamm“ und „Höchst“ der Hamburg-Amerika Linie, 1 Schiff (Dampfer „Denderah“) durch Kollision, 9 Schiffe sind bei schwerem Sturm gesunken, 1 Schiff (Motorschiff „See-Adler“) ist verschollen und 1 Schiff (Segler „Pinnas“) ist bei Kap Horn in schwerem Sturm havariert und in sinkendem Zustand von der Mannschaft verlassen worden.

Mit den von der See-Berufsgenossenschaft an anderer Stelle im Bericht angeführten Seeamtsprüchen, die erkennen lassen,

Wenden!



daß Mängel der Einrichtung und Ausrüstung nicht für die Unfälle verantwortlich zu machen waren", können wir uns auf keinen Fall einverstanden erklären. Wir hatten leider wiederholt Gelegenheit, festzustellen, daß die Seemannsprüche in manchen Fällen in ihrer Formulierung viel zu wünschen übrig lassen, und haben dies auch an dieser Stelle entsprechend zum Ausdruck gebracht.

Einen breiten Raum widmet der Bericht der

#### Unfallverhütung.

Der Verlauf der Reichsunfallverhütungswoche (Ruwo), an der auch die See-Berufsgenossenschaft sich beteiligte, veranlaßte sie, die Bildpropaganda zur Verhütung von Unfällen in die Tat umzusetzen. Eine ganze Anzahl eindrucksvoller Bilder, die eindringlich die Unfallgefahren veranschaulichen und warnen, wurden geschaffen und zum Aushang an geeigneten Stellen an Bord der Schiffe gebracht.

Der Internationale Schiffsicherheitsvertrag, der gleichfalls im Rahmen der Unfallverhütung liegt, führte in der diesjährigen Konferenz zu London endlich zu einer Einigung unter den beteiligten Staaten. Hierüber ist auch schon an dieser Stelle berichtet worden. Neu ist die Bestimmung, daß neben dem vollen Rettungsbootraum noch für 25 % der Gesamtbesatzung Hilfsrettungsgeräte an Bord sein müssen. Außerdem gelang es der deutschen Kommission, die Konferenzstaaten von dem Vorzug der mehr als 100 Personen fassenden großen Rettungsboote der „Europa“ und „Bremen“ zu überzeugen. Die Durchführung des neuen Internationalen Schiffsicherheitsvertrages wird im übrigen für die deutsche Schifffahrt keine Schwierigkeiten mit sich bringen.

Von einschneidender Bedeutung für die Seeschifffahrt bezeichnet der Bericht die Beschlüsse der 12. Internationalen Arbeitskonferenz in Genf, die sich mit der

#### Verhütung von Arbeitsunfällen,

sowie der Herbeiführung eines Übereinkommens über die Gewichtsbezeichnung schwerer Frachtstücke und mit dem Schutz der Arbeiter beim Be- und Entladen der Schiffe befaßte.

Aus Anlaß der Explosion eines Trankochers an Bord eines Fischdampfers hat die See-Berufsgenossenschaft Bestimmungen erlassen, die die Wiederholung derartiger Unfälle vermeiden sollen.

Das Schleppen zweier Leichter über See hält die See-Berufsgenossenschaft auch für die Wintermonate für unbedenklich und glaubt, von einer Bestimmung, wonach während der Wintermonate nur ein Leichter zulässig sein soll, Abstand nehmen zu können. Sie erklärt bei dieser Gelegenheit, daß der Erlaß dortiger Bestimmungen in der Schleppschifffahrt einer internationalen Regelung bedürfe, wenn sie wirksam sein sollen. Sie weist in diesem Zusammenhang weiter darauf hin, daß bei schlechtem Wetter entweder jeder vernünftige Kapitän nicht auslaufen oder aber rechtzeitig Schutz suchen wird.

Was geschieht aber, wenn der Kapitän unter Androhung der Entlassung zum Auslaufen von der Reederei gezwungen wird?

Wichtig ist im Bericht auch die Mitteilung, daß die

#### Kontrolle über die Logis-, Wasch- und Vadräume

seinerzeit nicht der See-Berufsgenossenschaft übertragen worden ist, sondern: in Preußen den Hafen- und Ortspolizeibehörden, in Oldenburg den Hafenmeistern und Hasenaufscheidern, in Bremen der Polizeidirektion, Abteilung II, in Hamburg dem Schiffsvermessungsamt und in Lübeck dem Polizeiamt.

Diese Feststellung ist für die Seeleute wichtig, da sie häufig noch nicht wissen, an wen sie sich in der vorbenannten Angelegenheit zu wenden haben.

In einem andern Abschnitt, der den Entwurf eines Gesetzes über Unfallverhütung behandelt, fühlt sich die See-Berufsgenossenschaft durch die Stellungnahme der Gewerkschaften zu dieser Frage getroffen, weil die freien Gewerkschaften mit allen Mitteln dahin streben, gerade in der Unfallfrage sich ausschlaggebenden Einfluß zu sichern.

Wir begrüßen die Bestrebungen der freien Gewerkschaften und werden sie unterstützen. Denn schließlich ist niemand besser dazu geeignet, über Unfallfragen zu beraten und zu beschließen, als die Arbeitnehmer selbst. Erfahrungen, die nach dieser Richtung hin von den Gewerkschaften gemacht worden sind, bestätigen dies.

## Hamburger Nachrichten

Nr. 547

Zum Begriff der Seetüchtigkeit.

# Die öffentlich-rechtliche Fürsorge für die Seetüchtigkeit.

Vor der Gesellschaft für Handelsrecht des  
Überseeverkehrs sprach kürzlich Verwaltungs-  
direktor K. Sturm (Deutsche Seeberufsgenossenschaft)  
über die Sorge für die Seetüchtigkeit des Handelsschiffes.  
Dem Referat entnehmen wir über die öffentlich-recht-  
liche Seite des Themas folgendes.

Die öffentlich-rechtliche Fürsorge für die Seetüchtigkeit hat  
das Reich durch § 1199/1199a RVO. auf die See-BG. übertragen.  
Auf Grund dieser allgemeinen gesetzlichen Übertragung hat  
die See-BG. im Laufe der Jahre in ihren Unfallverhütungsvor-  
schriften, ihren Schottvorschriften und Freibordvorschriften, so-  
wie Ladegeschirrsgrundsätzen eine Schiffssicherheitsregelung  
aufgebaut, wie sie ihrem Umfang und Inhalt nach weder von  
den gesetzlichen und verordnungsmäßigen Regelungen anderer  
Schiffahrtsstaaten noch von den internationalen Schiffssicher-  
heits- und Freibord-Vträgen übertroffen wird. Dabei hat sich  
die Zuständigkeit der See-BG. nicht nur auf den Arbeitsschutz  
als solchen und die Unfallverhütung für die ihrer Versicherung  
unterliegenden Besatzungen der Schiffe beschränkt, sondern hat  
sich schon seit Jahrzehnten darüber hinaus auch auf die all-  
gemeine Schiffssicherheit zugunsten des Schiffes, der Ladung  
und seiner Passagiere erstreckt. Es besteht also die weitere Be-  
sonderheit, daß die See-BG. nicht nur die sozialpolitische Unfall-  
verhütung, sondern, insoweit für die Seeschifffahrt zugleich als  
besondere Gewerbeaufsicht wirkend, in ihrer  
Selbstverwaltungstätigkeit die eigentlich berufsständische  
Tatsache ergibt sich dann die Folgerung, daß sich die  
Vorschriften der See-BG. nicht nur an ihre Genossenschaftsmit-  
glieder und an ihre Versicherten richten, sondern daß auch  
Nicht-Seeschiffe und unabhängig davon, ob mit Mannschaft oder  
nicht, der Kontrolle der See-BG. unterliegen. Die Vorschriften  
der See-BG. nun machen in erster Linie wiederum den Reeder  
(§ 1201 RVO.), daneben aber auch den Schiffer, für die Seetü-  
chtigkeit des Schiffes verantwortlich (§ 1202 RVO., § 1,  
156/7 und 158 UVV.).

Die Durchführung der UVV., also auch bezgl. der Seetüchtig-  
keit, deren geldliche Lasten im Einzelfalle dem Reeder obliegen,  
wird im übrigen auf Kosten der Seeberufsgenossenschaft — also  
ebenfalls zu Lasten des Reeders — durch Überwachungs-  
und Kontrollmaßnahmen gesichert. Der Fahrt-  
erlaubnischein ist für alle Schiffe ohne Aus-  
nahme nach deutschem Recht erforderlich, um eine  
Seereise aus einem deutschen Hafen antreten zu können. Und  
zwar bedürfen dieses Scheins nicht nur die zur See-BG. ge-  
hörigen Seeschiffe, sondern auch alle sonstigen Fahrzeuge. Der  
Fahrtlaubnschein ist gleichmäßig für geklassierte und un-  
geklassierte Schiffe erforderlich. Es besteht aber sachlich wie ver-  
fahrensgemäß dadurch eine höchst zweckmäßige Verbindung  
zwischen der Klassenprüfung des Schiffes und der amtlichen  
Sicherheitsprüfung, daß sowohl die Klasse sachlich dieselben An-  
forderungen wie die Vorschriften der See-BG. stellt, die teil-  
weise auf Klassenvorschriften Bezug nehmen, die Erfüllung  
dieser Klassenvorschriften, die durch ein entsprechendes Zertifi-  
kat des Germanischen Lloyd oder einer anderen anerkannten  
Klassengesellschaft nachgewiesen wird, auch regelmäßig von  
der See-BG. anerkannt, eine erneute Prüfung also insoweit un-  
nötig wird.

Wenn also auch für die Seeschifffahrt eine staatliche Ge-  
werbeaufsicht neben der berufsständischen nicht durch  
eine ausführende unmittelbare Reichsbehörde besteht, sondern  
auch dieser Zweig der Selbstverwaltung mit übertragen ist, so  
bedeutet dies an sich schon keine Schlechterstellung der Schiff-  
fahrt gegenüber anderen Gewerbebezügen, weil gerade in der  
Seeschifffahrt, wie die Entwicklung der Vorschriften beweist,  
kaum besser als durch die bei der See-BG. gewährleistete Her-  
anziehung aller Fachkreise, der Schiffbauer, Reeder und See-  
leute, die zweckmäßige Gestaltung der Sicherheitskontrolle be-  
wirkt werden kann, dann aber diese Regelung noch über die  
Sicherungen bei anderen Gewerbebezügen hinaus durch die er-  
wähnten Stellen, wie einerseits Germanischer Lloyd, anderer-  
seits die Seemäster und Seemannsämter, ergänzt wird. Die in  
der internationalen Bindung und Anerkennung der See-BG. lie-  
gende weitere Ergänzung darüber hinaus, kann hier ihres  
Umfanges wegen nur angedeutet werden. Neben dieser all-  
gemeinen Regelung der öffentlich-rechtlichen Fürsorge für die  
Seetüchtigkeit der Schiffe besteht eine staatliche Regelung in  
bezug auf die Seetüchtigkeit insoweit, als sogenannte „Aus-

wandererschiffe“ im Rahmen der gesetzlichen Regelung  
des Auswandererwesens auch nach diesen Gesichtspunkten auf  
ihre Seetüchtigkeit zu prüfen sind. Diese Prüfung, die eine  
Nebenaufgabe der Auswandererkontrolle darstellt, erfolgt zur  
Zeit noch unabhängig von und neben der sonstigen Schiffssicher-  
heitsprüfung, wird aber da, wo sie sich mit den sonstigen  
Prüfungen deckt und sich nicht auf besondere Aufgaben der  
Auswanderungsbesichtigung, wie Prüfung der hygienischen Ver-  
hältnisse der Auswandererräume usw. erstreckt, zweckmäßig  
gemeinsam mit den beiden Behörden vorgenommen. Er-  
strebenswert ist sicher eine praktische Regelung dahin, daß für  
die Auswanderungsbehörden die Prüfung der Seetüchtigkeit in-  
soweit entfällt, als sie bereits von der zuständigen Stelle, also  
der See-BG., erfolgt ist.

Nun ist die Frage berechtigt, inwieweit sich die deutschen  
Vorschriften im Rahmen dessen halten, was im internatio-  
nalen Schiffahrtsrecht des Überseeverkehrs an See-  
tüchtigkeit verlangt wird. Dazu kann gesagt werden, daß die  
deutsche Regelung der Schiffssicherheit materiell auf so hohem  
Stande sich befindet, daß sie den Vergleich mit allen Vorschrift-  
en und Anforderungen an Seetüchtigkeit anderer, größerer  
Schiffahrtsländer ohne weiteres aushält. Besonders wird nahe-  
liegen, bei Beurteilung künftiger Streitfragen den internatio-  
nalen Sicherheits-Standard heranzuziehen der durch völker-  
rechtliche Abkommen festgelegt worden ist, wie den Schiffs-  
sicherheitsvertrag vom Mai 1929, das Freibordabkommen vom  
Juni 1930 und die Konvention des internationalen Arbeitsamts  
vom Mai 1929 über das Ladegeschirr an Bord. Der wesentliche  
Inhalt dieser Abkommen ist aber nicht nur in den deutschen Vor-  
schriften, nämlich den UVV., den Schott-, den Freibord-Vor-  
schriften und in den Grundsätzen über die Prüfung des Lade-  
geschirrs erfüllt, sondern diese Bestimmungen haben zum großen  
Teil auch als Grundlage für die Bestimmungen der Abkommen  
gedient.

Da sonach die öffentlich-rechtlichen Einzel-  
vorschriften über die Seetüchtigkeit des Schiffes die  
beste Umschreibung des Begriffes Seetüchtig-  
keit in dem zweckmäßigen einheitlichen Sinne für die ganze  
Schiffahrtspraxis ermöglichen, ist es durchaus auch in der Recht-  
sprechung berechtigt, bei der Beurteilung der privatrechtlichen  
Sorge für die Seetüchtigkeit der Schiffe davon auszugehen, daß  
Reeder und Schiffer dann ihre Hauptverpflichtung in dieser Rich-  
tung erfüllt haben, wenn das Vorhandensein der Seetüchtigkeit  
auch durch die öffentlich-rechtlichen Sicherheitszeugnisse, näm-  
lich den Fahrtlaubnschein der See-BG., gegebenenfalls zu-  
sätzlich Klassenzertifikat, das Freibordzertifikat und das Lade-  
geschirrszeugnis, anerkannt ist, welche deutschen Urkunden ja  
heute bereits von allen Schiffahrtsstaaten anerkannt werden.  
Dabei drängt sich die Überzeugung auf, daß in dieser Beziehung  
die gesetzliche Regelung des Seeversicherungsrechts und bezüg-  
lich des Umfangs der Seetüchtigkeit noch mehr die ADS, den  
versicherten Reeder unbillig belasten. Die Versicherung bietet  
auch rechtlich dann keinen vernünftigen Schutz mehr, wenn auch  
die noch so sorgfältige und außergewöhnliche Prüfung der See-  
tüchtigkeit eines Schiffes den Reeder und seine verantwortlichen  
technischen Beauftragten nicht davor schützen, daß eine seetüchtig  
anerkannte Fahrzeug unter Umständen nachträglich deshalb für  
seetüchtig erklärt und das gesamte Risiko dem Reeder auch  
trotz Versicherung aufgehalst wird, weil etwa ein Schraubchen,  
also eine außerordentlich geringe Ursache, später zu einem Un-  
fall, also zu einer außergewöhnlich großen Schadenswirkung ge-  
führt hat, ohne daß außergewöhnliche Beeinflussung durch äußere  
Umstände nachgewiesen werden kann. Erwünscht ist sicher in  
dieser Beziehung eine Abänderung des Gesetzes und  
der allgemeinen deutschen Seeversicherungsbedingungen, deren  
Fassung mehr den heutigen tatsächlichen Stand der Schiffs-  
sicherheit, der Schiffbautechnik und des Umfangs der Prüfung  
bei einem modernen Schiff berücksichtigen muß. Aber auch die  
Rechtsprechung wird, insbesondere bei Verteilung der Beweis-  
last, noch mehr als bisher Rücksicht darauf nehmen müssen, daß,  
wenn die Feststellung der Seetüchtigkeit bei der Reise mit allen  
möglichen Mitteln privatrechtlicher und öffentlich-rechtlicher  
Art getroffen worden ist, es nicht genügt, daß der Versicherer  
nachweist, daß keine äußeren Umstände der Seefahrt mit-  
gewirkt haben, ein negativer Beweis, der vollständig gerade bei  
der Vielfältigkeit der Seefahrt nicht möglich ist, weshalb die  
Vermutung der ADS, besonders unbillige Folgen hat. Ein Mangel  
der Seetüchtigkeit kann m. E. bei höchster Anforderung tech-

Wenden!



nischer Art nach dem Stande der menschlichen Vollkommenheit nicht in ganz geringen unentdeckten Schwächen gefunden werden, bei denen tatsächlich erst die äußere Einwirkung zur Auslösung der Gefahrgründe führt. Richtiger erscheint hier die französische Auffassung, die sich an die Erfüllung der öffentlichen rechtlichen Sorge für die Seetüchtigkeit hält, und wenn diese bewiesen ist, geheime Mängel dem Versicherer zur Last legt, wenn sie trotz Sorgfalt nicht zu entdecken waren.

Anfügen darf ich, daß es in der Schifffahrt immer unerträglich empfunden werden muß, wenn bei einem von „Seetüchtigkeit“ anerkanntem Schiff dann von „Seetüchtigkeit“ gesprochen wird, wenn es sich etwa lediglich bei einem mit allen Mitteln höchsten Schiffbaukunst und handmischer Vollkommenheit ausgerüsteten Schiff darum handelt, daß an verborgener Stelle ein einziges Niet einen nicht entdeckten Mangel hat. Deshalb ist die Abwandlung der bisher üblichen Begriffsbestimmungen etwa wie folgt zu erwägen: Seetüchtigkeit ist die nach dem Stande der Schiffbaukunst und der Schiffssicherheitsvorschriften zu beurteilende gute Beschaffenheit des Schiffes, seiner Einrichtung, Ausrüstung und Besatzung, die es nach sorgfältiger Prüfung und vernünftigem Ermessen in den Stand setzt, die nicht außergewöhnlichen Gefahren der See zu bestehen.

Hamburger Nachrichten

Nr. 205.

See-Berufsgenossenschaft.

Verwaltungsbericht 1931.

Aus dem soeben erschienenen Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft sowie ihrer Zweiganstalt über das Geschäftsjahr 1931 geben wir das Folgende wieder:

Bei dem Versuch, die wirtschaftliche Lage und den Umfang der sozialen Aufwendungen wieder mehr in Einklang zu bringen, hat sich gezeigt, daß im Berichtsjahr der Abstieg der Wirtschaft sich jedenfalls viel schneller fortgesetzt hat, als die durch die Not der Zeit den Beteiligten abgerungene Einschränkung sozialer Leistungen. Trotz schmerzhafter Eingriffe in die Leistungsgewährung mehrerer Versicherungszweige zeigt das abgelaufene Jahr im allgemeinen noch nicht den erheblichen Rückgang im Verhältnis zu der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Wirtschaft, wie ihn diese aus ihrer Notlage heraus fordert.

Die Einschränkungen auf dem Gebiete der Unfallversicherung machen zunächst die in den letzten Jahren übliche Vermehrung der Leistungen aus den Gesetzen des letzten Jahrzehnts wieder wett, bringen darüber hinaus auch schon eine Verringerung der Rentenlast, haben aber bei der außerordentlichen Beschränkung des die Lasten tragenden Wirtschaftskreises durch Betriebseinstellungen und Einnahmegeringfügigkeit trotz einer relativen, erheblichen Steigerung der Umlage-Belastung für den einzelnen Betrieb nicht verhindern können.

In der Krankenversicherung, die bisher die weitest gehende Änderung erfahren hat, sind die Beiträge durch die Ersparnismaßnahmen nicht unwesentlich gesenkt, in der Arbeitslosenversicherung allerdings noch im letzten Jahr erhöht worden, seitdem aber trotz weiterer Steigerung der Arbeitslosenzahl auf dieser Höhe geblieben.

Gesetzliche Änderungen sind im ordentlichen Gesetzgebungswege im Berichtsjahre nicht erfolgt. Auf dem Wege weiterer Notverordnungen sind aber folgende Maßnahmen getroffen: Weggefallen sind in der Unfallversicherung, abgesehen von einigen Ausnahmen, die kleinen Renten unter 20% (bei Unternehmern die unter 25%); Renten von 20% fallen längstens nach zweijährigem Bezug fort. Weiter sind weggefallen die Renten und Zulagen für über 15 Jahre alte Kinder. Der Höchstsatz der Hinterbliebenenrenten bei Vorhandensein mehrerer Berechtigter beträgt zukünftig nicht mehr vier Fünftel, sondern nur noch zwei Drittel des Jahresarbeitsverdienstes. In der Invaliden- und Angestelltenversicherung sind ebenfalls Waisenrenten und Kinderzuschüsse an über 15 Jahre alte Kinder nicht mehr zu zahlen. Witwenrenten nach Artikel 3 des Gesetzes vom 12. Juli 1929 sind wieder fortgefallen. Die Invalidenrenten, ebenso das Ruhegeld aus der Angestelltenversicherung, haben neben Unfall-, Militär-, Versorgungsrenten, Ruhegehältern usw. bis auf einen Betrag von monatlich 25 Reichsmark zu ruhen. Entsprechendes gilt für die Hinterbliebenenrenten aus der Invaliden- und Angestelltenversicherung. In der Krankenversicherung wurden sämtliche Kassenleistungen auf die gesetzlichen „Regelleistungen“ beschränkt, d. h. die satzungsmäßigen Mehrleistungen sind fortgefallen.

Was die Entwicklung der Sozialversicherung für die Seeschifffahrt anbelangt, so haben sich die Notmaßnahmen im Berichtsjahr noch nicht ausgewirkt, so dringend eine solche Entlastung gerade für das mit vollem Recht als Krisenjahr zu bezeichnende Jahr 1931 gewesen wäre.

Die im Berichtsjahre beschlossenen Änderungen der Satzung der See-Berufsgenossenschaft nebst Wahlordnung und der Zweiganstalt, die der Vereinfachung und Ersparnis dienen, traten mit Ende des Jahres in Kraft. Eine Neufassung der Satzungen in der vom 1. Januar 1932 ab geltenden Fassung ist herausgegeben. Die Unfallverhütungsvorschriften für Dampfer und Motorschiffe wurden durch einen III. Nachtrag

dem tatsächlichen Zustande auf deutschen Fahrgastschiffen und zugleich dem internationalen Schiffsicherheitsübereinkommen angepaßt. In der Gesamtverwaltung wurden durch weitere Änderungen trotz der außerordentlich vermehrten Arbeit erhebliche Ersparnisse erzielt, die allerdings durch neu auferlegte Ausgaben, wie die Vergütung an die Reichspost, erheblich verringert wurden.

Die Verhältnisse der

Zweiganstalt

der See-Berufsgenossenschaft, der die Kleinbetriebe der Seeschifffahrt und der Seefischerei angehören, sind in einem Sonderbericht behandelt. Die Zahl der im Jahre 1931 für das Vorjahr von den Gemeindeverbänden ermittelten unfallversicherungspflichtigen Personen betrug 12110 gegen 11672 im Jahre 1929.

Von großer Wichtigkeit ist es, daß die Angaben der Unternehmer über die Zahl der beschäftigten Versicherten und die Dauer ihrer Beschäftigung stets zutreffend gemacht werden, weil durch unzutreffende Angaben diejenigen Gemeinden und Unternehmer, welche richtige Angaben machen, insofern geschädigt werden würden, als sie den auf etwa zu wenig angerechneten Personen oder Beschäftigungszeiten entfallenden Teil des Gesamtbeitrages für jene mit aufbringen müßten.

Es ist erforderlich, daß Verletzte stets alsbald nach dem Unfall in geeignete, wenn möglich fachärztliche Behandlung kommen, weil dadurch für sie die beste Gewähr für eine völlige oder doch möglichst weitgehende Wiederherstellung besteht, was sich auf die Aufwendungen der Zweiganstalt an Rentenzahlungen nur günstig auswirken kann. Ein rechtzeitig eingeleitetes, gutes Heilverfahren liebt also im allseitigen Interesse. Soweit es sich um Personen handelt, die auch der Krankenversicherung unterstehen, sorgt die Krankenkasse im Auftrage der SBG. für das Heilverfahren. Solche Versicherten dagegen, die nicht krankenversicherungspflichtig sind (wie z. B. bei der Zweiganstalt versicherte Unternehmer) müssen bei Erleiden eines Betriebsunfalles unter schnellster Benachrichtigung der zuständigen Sektion der SBG. sofort die Hilfe eines geeigneten Arztes (möglichst Facharztes) in Anspruch nehmen. Für die Kosten leistet, sofern zweifellos ein Betriebsunfall die Verletzung verursacht hat, die Zweiganstalt entsprechenden Ersatz.

In einer Sonderaufstellung gibt der Bericht darüber Auskunft, welche Betriebseinrichtungen und Vorgänge an den im Jahre 1931 gemeldeten und neu entschädigten Unfällen beteiligt waren.



## Hamburger Echo

Nr. 157.

### Die See-Krankenkasse in schwerer Zeit

Die See-Krankenkasse veröffentlicht ihren Geschäftsbericht über das Jahr 1931. Das Jahr 1931 ist das vierte Jahr, in dem die Seeleute, die früher unter einer Ausnahmestellung standen, sich auf eine eigene Krankenversicherung stützen können.

Wie dem Geschäftsbericht zu entnehmen ist, zeigte die Notverordnung vom Juli 1930 ihre ganze Auswirkung erst im vorigen Jahre. Die Zahl der Krankmeldungen sank, besonders bei den Familienangehörigen. Der Bestand an laufenden Arbeitsunfähigkeitsfällen ging im Durchschnitt um 20 % zurück. Diese nüchterne Feststellung im Verwaltungsbericht der See-Krankenkasse zeigt uns in krasser Form, in wie schwerer Weise die Seeleute und ihre Angehörigen von den Auswirkungen der Notverordnung betroffen wurden. Hierzu kommen noch die Auswirkungen der späteren Notverordnungen, so daß ohne Übertreibung gesagt werden kann, daß der seefahrenden Bevölkerung in den letzten beiden Jahren, die schwersten Opfer auferlegt wurden, die auf die Dauer nicht tragbar sind. Trotzdem stöhnen aber heute noch die Reeder über ihre hohe soziale Belastung. Sie haben aber keinen Grund.

Der Geschäftsbericht weist ferner darauf hin, daß die Leistungseinschränkungen wirtschaftlich erhebliche Ersparungen gebracht haben, die jedoch den Versicherten wieder zugute kommen. Durch Verhandlungen der Krankenkassen und ihrer Verbände mit den Zahnärzten, Dentisten, Apothekern usw. wurden auch für diese Zweige die Preise herabgesetzt. Einzige Krankenhäuser widerlegen sich, was zu einem Teil auf die schlechte finanzielle Lage der Gemeinden zurückzuführen ist.

Die Zahl der Mitglieder betrug im Berichtsjahr 46 005. Krankenversicherungspflichtig waren hiervon 43 500 gegen 49 666 im Jahre 1930. Hinzu kommen 10 171 Arbeitslose gegenüber 6469 im Vorjahr. Die Durchschnittszahl der gesamten Mitglieder betrug mithin im Berichtsjahr einschließlich der Erwerbslosen und freiwillig Versicherten 54 541 gegen 56 835 im Jahre 1930.

Die Inanspruchnahme der Kasse durch die Familienangehörigen blieb auch im Berichtsjahr ziemlich hoch. Die Zahl der mit Arbeitsunfähigkeit verbundenen Krankheitsfälle betrug 21 059 und 21,17 % weniger als im Vorjahr. Auf 100 Mitglieder entfielen 38,61 Arbeitsunfähigkeitsfälle mit 1623,99 Tagen. Ferner wird durch den Geschäftsbericht hervorgehoben, daß infolge des wirtschaftlichen Niedergangs die Einziehung der Beiträge und Beitragsvorschüsse große Schwierigkeiten bereitete, so daß oft Zwangsverfahren notwendig waren.

Deutscher Reichsanzeiger und Preussischer Staatsanzeiger (Berlin)

Nr. 290

S

[1582]. See-Verufsgenossenschaft, Hamburg.

Bekanntmachung.

Die seitens unserer Sektionen gemäß §§ 8 ff. der Satzung der See-Verufsgenossenschaft vorgenommenen Wahlen ihrer Vertreter zur Genossenschaftsversammlung (Delegierten) haben folgendes Ergebnis gehabt. Gewählt wurden:

Vertreter

Ersatzmänner

innerhalb der Sektion I (Emden):

1. Johann Schulte jun., Emden,
2. Theodor Klingenberg, Emden;

1. Johannes Frigen, Emden,
2. Hayo Bruns, Leer i. Ostf.;

innerhalb der Sektion II (Bremen):

1. Ernst Glässel, Bremen,
2. Arnold Peket, Bremen,
3. Hermann Helms, Bremen,
4. Friedrich Klippert, Grohn. Begefad,
5. Ernst Gröschel, Wesermünde-G.,
6. Adolph Stadländer, Bremen,
7. Johs. Höfing, Bremen,
8. Franz Etidan, Bremen,
9. Hans Karsteb, Bremen,
10. August Bösch, Bremerhaven,
11. Hans Meineke, Bremen,
12. Carl Kämpf, Wesermünde-G.,
13. Edward Richardson, Wesermünde-G.,
14. Wilhelm Schuchmann, Bremerhaven;

1. Paul Biedermann, Bremen,
2. Ludwig Janssen, Wesermünde-G.,
3. Wilhelm Burmeister, Bremen,
4. Wilhelm Gerling, Bremen,
5. Dr. Walter Wilhelmi, Wesermünde-G.,
6. Robert Ahlf, Bremen,
7. Julius Bischoff, Bremen,
8. H. Freese, Bremerhaven,
9. Johannes Schlüter, Bremen,
10. Carl Praesent, Bremerhaven,
11. Theodor Doherr, Bremen,
12. Ernst Sinnhoff, Bremen,
13. Thilo Sachse, Bremen,
14. Carl Fesefeld, Elsfleth;

innerhalb der Sektion III (Hamburg):

1. Marius Böger, Hamburg,
2. Karl Peters, Hamburg,
3. Otto N. Andersen, Hamburg,
4. Heinrich Gehrdens sen., Hamburg,
5. Lothar Böhlen, Hamburg,
6. Bruno Richter, Hamburg,
7. Theodor Ritter, Hamburg,
8. Dr. Julius Schulke, Hamburg,
9. Theodor Amfand, Hamburg,
10. Georg Dreessen, Oldenfelde,
11. Konsul Wilhelm Heinemeier, Lübed,
12. Adolf Leonhardt, Hamburg,
13. Paul Ganhauge, Hamburg,
14. Carl Mathies, Hamburg,
15. Jürgen C. Jürgenfen, Glückstadt,
16. John L. Eßberger, Hamburg,
17. Ernst Ruß, Hamburg,
18. Herman Zauber, Hamburg;

1. Dr. jur. Kurt Siemers, Hamburg,
2. Max Mörd, Hamburg,
3. Carl Lechen, Altona (Elbe),
4. Alfred Ebye, Hamburg,
5. Anton Rotholt, Hamburg,
6. John Eggert, Hamburg,
7. Robert Frikel, Hamburg,
8. Heinrich Fod, Altona (Elbe),
9. Carl Stapelsfeldt, Hamburg,
10. Carl Wohlenberg, Hamburg,
11. Carl Aldag, Hamburg,
12. F. Guido Caulier-Eimbede, Hamburg,
13. Otto Reichenbacher, Hamburg,
14. Johs. Zimmermann, Hamburg,
15. Carl-Vincent Krogmann, Hamburg,
16. Franz Mathies, Hamburg,
17. Heinrich Hofte, Lübed,
18. Emil Offen, Hamburg;

innerhalb der Sektion IV (Kiel):

1. August Seibel, Kiel,
2. Hermann Bruhn, Flensburg;

1. August Sartori, Kiel,
2. Adolf Hansen, Flensburg;

innerhalb der Sektion V (Stettin):

1. Geh. Kommerzienrat D. Franz Gribel, Stettin,
2. Konsul Arthur Kunstmann, Stettin;

1. Dr. jur. Georg Behm, Stettin,
2. Konsul Erik Larsen, Rostod i. M.,

innerhalb der Sektion VI (Königsberg i. Pr.):

1. Robert Klevenstüber, Königsberg i. Pr.,
2. Bruno Dumont du Voitel, Königsberg i. Pr.

1. Walter Klevenstüber, Königsberg i. Pr.,
2. W. Art, Königsberg i. Pr.

Die Wahlzeit dauert 5 Jahre, und zwar vom 1. Januar 1933 bis 31. Dez. 1937  
Veröffentlicht gemäß § 19 der Wahlordnung.

Hamburg, den 8. Dezember 1932.

Der Genossenschaftsvorstand.  
Arnold Amfand, Vorsitzender.



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 223

### Die See-Berufsgenossenschaft im Jahre 1933

Wie aus dem jetzt vorliegenden Jahresbericht der See-Berufsgenossenschaft über die Tätigkeit im Jahre 1933, dem ersten Jahre der national-sozialistischen Regierung, hervorgeht, hat die Reichsregierung u. a. sehr bald ihre verständnisvolle Fürsorge auch der Seeschifffahrt und dem Außenhandel zugewandt. Die Regierungsmaßnahmen zur Arbeitsbeschaffung haben schon im Berichtsjahr zur merklichen Verminderung des aufliegenden deutschen Schiffsraumes und Mehrbeschäftigung von Seeleuten geführt. Die daraus folgende Erhöhung der Gesamtlohnsumme der Seeschifffahrt hat auch die gegenüber dem Vorjahre um 150 000 RM weiter gesenkte Last der Unfallversicherung für den einzelnen Reeder noch erleichtert. Nachdem die ersten Erfolge im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit sichtbar waren, wurde der Umbau der Sozialversicherung durch Errichtung der Arbeitsfront und die Reformmaßnahmen in der engeren Sozialversicherung aufgenommen.

Der Bericht über die Sozialarbeit der See-Berufsgenossenschaft läßt erkennen, daß auch im Berichtsjahre ihre Arbeit unentwegt der Aufgabe gewisserhafter und objektiver Durchführung der Sozialversicherungsaufgaben im Gesamtinteresse galt. Der See-Berufsgenossenschaft gehörten im Jahre 1933 insgesamt 1475 Betriebe an gegen 1427 im Vorjahre. Insgesamt war ein Schiffszugang von 176 zu verzeichnen und ein Schiffsabgang von 143. Der Bestand der Flotte aller Sektionen der See-Berufsgenossenschaft (Emden, Bremen, Hamburg, Kiel, Stettin, Königsberg) setzte sich im Jahre 1933 aus folgenden Schiffsarten zusammen: 1055 Dampfer (1107 i. V.), 341 Motorschiffe (322), 869 Motorschiffe (808), 165 Segler (174), 77 Schleppdampfer (75), 118 Leichter (118), 345 Fischdampfer (362), 154 Logger (125), zusammen also 3124 (3091) Schiffe mit insgesamt 3 789 117 Brutto-Registertonnen gegen 3 927 397 Brutto-Registertonnen im Jahre 1932.

#### Der Bericht über

#### Unfälle und Berufskrankheiten

weist 3494 Fälle auf, darunter 112 Todesfälle und 361 Berufskrankheiten, darunter 6 Todesfälle. Von den zur Meldung gekommenen Todesfällen entfielen 40 auf Totalverlust oder Verschollenheit von Schiffen, und zwar handelt es sich um den Verlust bzw. die Strandung von 1 Frachtdampfer mit 10 Todesfällen, 2 Fischdampfern mit 26 Todesfällen und 1 Motorschiff mit 4 Todesfällen.

Die für das Heilverfahren aufgewandten Kosten beliefen sich einschließlich des Ersatzes für Krankengeld auf 273 583,49 RM gegen 344 394,61 RM im Vorjahre. Erstmals zur Entschädigung kamen im Berichtsjahre 219 Unfälle davon 61 Todesfälle, 6 Berufskrankheiten (ohne Todesfälle), also zusammen 225 Fälle. Der Jahresrentenbetrag für diese 225 Fälle belief sich am 1. Januar 1934 insgesamt auf 138 088,80 RM. Die Gesamtschadigungslast betrug während der Berichtszeit für 4579 alte und neue Unfälle 2 958 751,93 RM gegen 3 161 091 RM im Jahre 1932.

An berufungsfähigen Bescheiden wurden 782 (gegen 893 im Vorjahre) erteilt. 344 Berufungen waren anhängig.

#### Unfallverhütung und Schiffssicherheit.

Im Berichtsjahre waren verschiedene technische Neuerungen zu beobachten, die eine Herabsetzung der Bau- und Betriebskosten sowie eine allgemeine Verbesserung des Betriebes deutscher Schiffe zum Ziele hatten. Wichtige Erkenntnisse auf dem Gebiete des Schiffswiderstandes, der Schiffsform mitsamt Ruder und Propeller brachten, nachdem ein großer Teil unwirtschaftlichen Schiffsraumes durch Abwracken beseitigt war, einschneidende Verbesserungen vorhandener Schiffe. Bei Neubauten machten die Verschweißungen sekundärer Verbandsteile beachtliche Fortschritte. Auch die im Fluß befindliche Weiterentwicklung des Schiffsmaschinenbaues diente dem gleichen Ziel bei angestrebter Raumersparnis. Die ständige Verbesserung des Dieselmotors führte zur Herausstellung und Verwendung einer doppelt wirkenden Zweitaktmaschine mit Druckerstäubung, hohen mechanischen Wirkungsgrades. Neben diesem Fortschritt des Dieselmotors erfuhr die Dampftechnik durch die Entwicklung der Hoch- und

Höchstdruckdampferzeuger eine Belebung. — Das Internationale Uebereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See ist nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden mit dem 1. Januar 1933 von folgenden Staaten in Kraft gesetzt worden: Deutsches Reich, Kanada, Finnland, Frankreich, Großbritannien und Nord-Irland, Italien, Norwegen, Schweden, Dänemark, Spanien, die Niederlande. Dem Uebereinkommen sind im Laufe des Jahres ferner beigetreten: Brasilien und Ungarn, Portugal und Island, Freie Stadt Danzig, China, Bulgarien. Auf Grund der Durchführungsverordnungen waren im Berichtsjahre 148 Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe, 348 Funksicherheitszeugnisse und 24 Ausnahmezeugnisse erteilt. Bei der Ausfertigung von 24 FT-Zeugnissen für Danzig wirkte die See-Berufsgenossenschaft mit. — Auf Grund der Verordnung über den Freibord der Kauffahrtschiffe wurden im Berichtsjahre 1197 Freibordschiffe zeugnisse ausgehändigt und an 1062 Schiffen die internationalen Freibordmarken angebracht. — An der Durchführung des im Berichtsjahre in Kraft getretenen Gesetzes über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken ist die See-Berufsgenossenschaft mittelbar beteiligt. Bei der Bearbeitung der Schiffssicherheitsfragen, wie der Unfallverhütungsaufgaben überhaupt, stand der Genossenschaft wie bisher der Germanische Lloyd in Berlin als technischer Berater zur Seite. An der laufenden Ergänzung der Seefrachtordnung ist die Berufsgenossenschaft nach wie vor durch regelmäßige gutachtliche Äußerungen beteiligt.

Die Feuerschutzkommission der See-Berufsgenossenschaft befaßte sich u. a. eingehend mit der Brandkatastrophe des französischen Dampfers „L'Atlantique“. Die Besprechungen ergaben die einmütige Uebereinstimmung, daß die Hauptforderungen für die Feuersicherheit auf deutschen Schiffen in hohem Maße erfüllt sind. Der Frage der Durchführung des zivilen Luftschutzes an Bord von Seeschiffen widmet die See-Berufsgenossenschaft bereits seit Anfang des Jahres 1932 ihre besondere Aufmerksamkeit. — Der Unfallverhütungsausschuß wurde im April des Berichtsjahres zu einer Sitzung zusammenberufen. Mit Ermächtigung des Reichsversicherungsamtes sind die Unfallverhütungsvorschriften für Dampf- und Motorschiffe am 1. Januar 1933 in neuer Fassung unter Einfügung

aller Nachträge eingeführt worden. Die Arbeiten zur Reform des Deutschen Seerechts werden aufmerksam verfolgt.

#### **Schiffsverluste und Betriebsunfälle.**

Im Laufe des Berichtsjahres waren 1593 (1520) Betriebe mit 3267 (3256) Schiffen und einer Gesamttonnage von 4 022 177 (3 955 356) Brutto-Registertonnen bei der See-Berufsgenossenschaft versichert. Von dieser Gesamttonnage gingen im Berichtsjahre 4036 (4158) Brutto-Registertonnen gleich 0,10 v. H. verloren. Verloren gingen insgesamt 14 Schiffe über 100-Brutto-Registertonnen, und zwar handelt es sich um 1 Motorschiff, 2 kleinere Dampfer und 11 Fischdampfer. In drei Fällen war der Schiffsuntergang mit dem Verlust von 36 Menschenleben verknüpft. Abgesehen von einem Fall — Verlust des Motorschiffes „Kreuzsee“ — ist, wie die Nachprüfung ergeben hat, der Schiffsverlust nicht durch mangelnde Seetüchtigkeit oder einen Verstoß gegen die Unfallverhütungsvorschriften verursacht worden. Die Zahl der versicherten Personen betrug 56 498 (55 484), auf die 3494 (2728) Unfälle und 361 (276) Berufskrankheitsfälle entfielen. Hiernach betrug die Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle und Berufskrankheitsfälle 3855 (3004). Tödlichen Ausgang nahmen 93 (91) Fälle, von denen 40 (27) durch Schiffskatastrophen und 3 (1) durch Berufskrankheit herbeigeführt wurden.

Die wirtschaftliche Lage der Seeschifffahrt, die zu sparsamster Betriebsführung zwang, einerseits und die Interessen der Seeleute sowie die allgemeine Notwendigkeit der Arbeitsbeschaffung andererseits haben bereits seit langem die Frage der gehörigen Bemannung der Seeschiffe in den Vordergrund der Erörterung gerückt. In vielen Einzelfällen ist die gehörige Bemannung als Faktor der Seetüchtigkeit geprüft und mehrfach Ergänzung gefordert worden. Im Berichtsjahre wurden 4253 Personen der Decksbesatzung von den Vertrauensärzten auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen einer Untersuchung unterzogen, und zwar 77 Kapitäne, 191 Offiziere und 3985 Mannschaften. Auf Hörvermögen wurden 4253 Seeleute geprüft, und zwar die gleiche Anzahl der eben genannten Personen. Die für den Erwerb des Prüfscheins II der Deutschen Lebens-Rettungsgesellschaft ausgesetzte Prämie von 20 RM wurde im Mai auf 10 RM herabgesetzt. Es erhielten insgesamt 230 Seeleute die Prämie. Zur Weiterbildung von Seeleuten wurden in Kiel und Altona Schulen ins Leben gerufen, in denen arbeitslose Seeleute eine berufliche Aus- und Weiterbildung erhalten. Ferner haben die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd Ausbildungsschiffe für den gleichen Zweck eingerichtet.



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 224 a

### Die See-Berufsgenossenschaft im Jahre 1933

#### II.

Wie im vorigen hat die See-Berufsgenossenschaft auch in diesem Jahre aus ihrem Verwaltungsbericht einen Sonderdruck „Schiffssicherheit“ zur Verteilung an die Reedereien und zur Weitergabe auf ihre Schiffe, für die Seefahrts- und Schiffsingenieure bzw. Seemaschinen-Schulen herstellen lassen.

#### Ueberwachungstätigkeit.

Im Berichtsjahre standen 69 (67) technische Aufsichtsbeamte in Diensten der Seeberufsgenossenschaft. Es wurden 5711 (4294) formularmäßige Besichtigungen und 14 495 (14 522) außerordentliche Besichtigungen und Einzelkontrollen vorgenommen, die sich auf 2670 (2567) Fahrzeuge und 1240 (1168) Betriebe verteilen. Die im Berichtsjahre in Fahrt gewesen Fahrzeuge sind laufend, die Fahrzeuge der hinzugekommenen 166 (139) Betriebe sämtlich vor ihrer Infahrtsetzung überholt worden. Verwarnungen wegen leichter Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften wurden an Reeder in 30 und an Kapitäne in 16 Fällen erteilt. Fahrt-erlaubnisscheine für in See gehende, nicht zur See-Berufsgenossenschaft gehörende Schiffe wurden von der Genossenschaft im Berichtsjahre insgesamt 736 ausgestellt. Zahlreiche seegehende Binnenschiffe der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft bzw. Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft wurden durch technische Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft einer außerordentlichen Besichtigung unterzogen. Die Gesamtkosten für den Bereich der Unfallverhütung stellten sich im Berichtsjahre auf 437 719,80 RM (405 132,31 RM i. V.).

Der Umsatz der See-Berufsgenossenschaft — Unfallversicherung und Unfallverhütung — ist gegen das Vorjahr um 2 656 190,93 RM gesunken, und zwar von 18 126 826,09 auf 15 470 635,16 RM im Berichtsjahre. — Die diesjährige Umlage beläuft sich auf 4 000 269,26 RM gegen 4 153 672,68 RM im Vorjahr. Die Minderung der Ausgaben beträgt also 153 403,42 RM. — Am Schlusse des Rechnungsjahres 1933 stellte sich der Vermögensbestand auf 1 289 594,70 RM.

#### Ueber die Verwaltung der Zweiganstalt der See-Berufsgenossenschaft,

der die Kleinbetriebe der Seeschifffahrt und der Seefischerei angehören, ist dem Jahresbericht 1933 folgendes zu entnehmen: Die Zahl der im Jahre 1933 für das Vorjahr von den Gemeindeverbänden ermittelten versicherungspflichtigen Personen betrug 12 873 gegen 12 410 im Jahre 1931. Die Zahl der im Jahre 1933 zur Anmeldung gelangten Unfälle und Berufskrankheiten belief sich auf 496, davon 29 Todesfälle. Von diesen 496 Meldungen waren 32 Fälle, davon 4 Todesfälle, als Betriebsunfall nicht anzuerkennen, von den übrigen Unfällen ereigneten sich 28, davon 6 Todesfälle bereits im Jahre 1932 und 1 Unfall im Jahre 1927, so daß auf das Jahr 1933 nur 19 Todesfälle kommen. Erstmals neu entschädigt wurden 328 Unfälle, darunter 26 Todesfälle. Von den 26 neu entschädigten Unfällen mit tödlichem Ausgang führten 5 lediglich zur Zahlung von Sterbegeld; in den übrigen 21 Fällen kam es zur Anweisung laufender Renten an 13 Witwen, 24 Kinder und 9 Elternpaare. Von den 302 Unfällen ohne tödlichen Ausgang war in 266 Fällen außer Krankenbehandlung nur Krankengeld aus der Unfallversicherung zu zahlen, in den übrigen 36 Fällen dagegen auch eine laufende Rente. Im Jahre 1933 sind für 1049 (alte und neue) Unfälle Entschädigungen gezahlt worden. Es wurden dafür 242 802,31 RM aufgewandt gegen 249 464,28 RM im Vorjahr, was einer Minderausgabe von 6 661,97 RM gleichkommt. Auch auf die der Zweiganstalt der See-Berufs-

genossenschaft angehörigen Schiffe erstrecken sich grundsätzlich die Unfallverhütungsaufgaben der See-Berufsgenossenschaft. Die Zahl der im Berichtsjahre gemeldeten tödlichen Unfälle belief sich auf 25. Davon entfielen 23 Fälle auf Ertrinken. Nachträglich sind noch 6 Fälle aus dem Jahre 1932 zur Meldung gekommen. Die Zahl der nicht tödlichen Unfälle ist um 47 höher als im Vorjahre; es waren 403 Unfälle an Deck und 36 Unfälle im Motorbetrieb zu verzeichnen, insgesamt also 439.

Die Gesamt-Einnahmen aus restlichen Beiträgen für 1932 und aus Vorschüssen auf den Beitrag für 1933 belaufen sich auf insgesamt 498 795,92 RM, die Gesamtausgabe stellt sich einschließlich einer in 1933 zurückgezählten Schuld aus 1932 von 11 000 RM auf 209 425,12 RM. Das Vermögen bezifferte sich Ende 1932 auf 86 999,47 RM und betrug Ende 1933 = 199 370,80 RM; es ist also gegen das Vorjahr um 112 371,33 RM gestiegen.

#### Jahresbericht der Seekasse 1933

Zusammen mit dem Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft und ihrer Zweiganstalt wird auch der Verwaltungsbericht der Seekasse für das Jahr 1933 vorgelegt. In der zweiten Hälfte des Berichtsjahres machen sich die fördernden Wirkungen der Reichshilfe bemerkbar, die für die Sozialversicherung den Vorteil verbesserter Beitragseinzüge bringt. Zur Reform der Gesamtsozialversicherung sind nur die ersten Schritte gemacht. In der Krankenversicherung hat man sich auf die dringenden Aufgaben zur Beseitigung der Mißstände in der allgemeinen Verwaltung beschränkt. Von diesen Maßnahmen wurde die See-Krankenkasse nicht berührt, da sie Eigenbetriebe nicht besaß und auch sonst keinerlei Anlaß zu Eingriffen der Aufsichtsbehörden bot. In dem Berichtsjahre sind verschiedene Ansätze zu einer Vereinfachung der Verwaltung gemacht.

Von der See-Invalidenkasse wurden 746 (643) Bescheide erteilt. Aus der Zahl der Seeleute und sonstigen Versicherten der See-Berufsgenossenschaft von rund 56 500 ergibt sich für die Invalidenversicherung nach Abzug der 15 707 der Angestelltenversicherung unterliegenden Personen und der 2814 Versicherungsfreien eine Gesamtversichertenzahl von 37 979. Unter Berücksichtigung des Stilliegens und sonstigen Wechsels in der Beschäftigung und der Besatzungszahl der einzelnen Schiffe hat die Seekasse im Jahresdurchschnitt laufend 26 717 (25 233) Seeleute versichert gehalten. Diese Zahl erhöht sich durch rund 800 freiwillig Versicherte auf 27 517 (26 233) Versicherte. Die bisherigen Lohnklassen und Beitragssätze sind für das Jahr 1933 unverändert geblieben. Am 1. Januar 1934 tritt eine Aenderung ein insofern, als in der Lohnklasse VII ein Wochenbeitrag von 2,10 RM anstatt bisher 2 RM festgesetzt ist und ferner eine weitere Lohnklasse VIII mit einem Wochenbeitrag von 2,40 RM aufgebaut worden ist. Diese neue Lohnklasse für die Pflichtversicherung erfaßt die Monatsarbeitsverdienste von mehr als 182 RM. An Rentenanträgen sind 815 gegen 882 i. V. eingegangen. Von den Anträgen entfielen 536 (575) auf Invalidenrente, 170 (136) auf Witwenrente und 109 (171) auf Waisenrente. Mit den aus dem Vorjahre als unerledigt übernommenen 172 (174) Anträgen lagen insgesamt 987 (1056) Rentenanträge zur Bearbeitung vor, von denen 819 (884), davon 470 (512) durch Rentenbewilligung erledigt wurden. Die Gesamtzahl der laufenden Renten ist von 2972 am 1. Januar 1933 auf 3168 am 1. Januar 1934 gestiegen. Infolge der einschränkenden Bestimmungen der vierten und fünften Notverordnung ist die eigene Rentenlast der Seekasse trotz steigender Rentenzahl von 1 065 000 RM in 1932 auf 1 033 418

Wenden!

RM in 1933 zurückgegangen. — Für ständige Heilverfahren für Versicherte lagen insgesamt 357 (355) Anträge vor.

Nach dem vorliegenden Rechnungsabschluß sind im Berichtsjahr zum ersten Male seit Jahren die Einnahmen wieder gestiegen, und zwar gegenüber dem Vorjahr um 174 000 RM. Da gleichzeitig die Auslagen gegenüber 1932 um rund 306 000 RM zurückgegangen sind, weist das Rechnungsjahr gegenüber 1932 ein um 480 000 RM günstigeres Ergebnis auf. Demgemäß beträgt die Abnahme des Vermögens im Berichtsjahr nur noch 191 000 RM gegenüber 671 000 RM i. V.

#### See-Krankenkasse.

Aus der Zahl der Seeleute und sonstigen Versicherten der See-Berufsgenossenschaft von 56 500 ergibt sich für die Krankenversicherung nach Abzug von 3500 Versicherungsfreien eine Gesamtversichertenanzahl von 53 000. Die See-Krankenkasse hat im Jahresdurchschnitt laufend i. V. dazu kommen 10 296 Arbeitslose und 1346 freiwillig Versicherte, so daß im Berichtsjahr durchschnittlich 48 881 Versicherte der See-Krankenkasse gezahlt wurden. Die Zahl der mit Arbeitsunfähigkeit verbundenen Krankheitsfälle betrug 16 962. Krankenhausbehandlung wurde in 4135 Fällen gewährt mit einer Durchschnittsdauer von 29,37 Tagen bei insgesamt 141 447 Verpflegungstagen. Die Zahl der von der See-Krankenkasse behandelten Betriebsunfälle einschließlich der Berufskrankheiten betrug 2276. Tödlich verliefen 55 Fälle. Für 1050 Fälle wurden bestimmungsgemäß die Kosten von der See-Berufsgenossenschaft übernommen. Die Kasse zahlte in 1386 Fällen an Familienangehörige mit 96 937 Wochengeld- und 101 050 Stillgeldtagen und in sechs Fällen an Verletzten mit 479 Wochengeld- und 497 Stillgeldtagen Leistungen aus der Wochenhilfe. Im Berichtsjahre wurde in 270 Fällen Sterbegeld gezahlt. — Insgesamt wurden 122 Streitfälle anhängig, davon 95 vor Versicherungsämtern, 24 vor Oberversicherungsämtern und 3 vor dem Reichsversicherungsamt. Die Beitragseinnahme stellt sich auf 4 970 273,35 RM gegen 5 329 948,96 RM i. V., mithin um 359 675,61 RM niedriger. Infolge der Abnahme der Zahl der Arbeitslosen von 13 113 auf 10 296 im Jahre 1933 ist auch die Beitragseinnahme aus der Krankenversicherung der Arbeitslosen um 194 334,54 RM gesunken, und zwar von 879 141,50 RM auf 684 806,96 RM. Die Zahl der versicherungsberechtigten Mitglieder stieg von 1154 auf 1346. Das Beitragsaufkommen stieg entsprechend um 3522,82 RM, von 86 913,13 RM auf 90 435,95 RM. Die Gesamtausgaben für Krankenhilfe sind gegen das Vorjahr weiter gesunken, und zwar um 709 741,91 RM auf 3 685 006,64 RM gegen 4 394 808,55 RM i. V. An dieser Senkung sind mit wenigen Ausnahmen alle Ausgabengruppen beteiligt. Sowohl die persönlichen als auch die sächlichen Verwaltungskosten sind gesunken, und zwar um 32 689,77 RM.

#### Seeamt Bremerhaven

Auf dem Fischdampfer „Dr. Wilhelm“ ist am 30. Juli 1934 um 12 Uhr, gleich nach Antritt der Heimreise von den Fanggründen, unter Island die Kurbellager am zweiten Grundlager an der Mittel dem Fischdampfer „Borkum“ nach Wesermünde schleppen lassen. Der Bruch der Welle ist auf Ermüdungserscheinungen des Materials zurückzuführen. Die Schiffs- und Maschinenleitung trifft kein Verschulden. Die Maßnahmen nach dem Unfall waren sachgemäß, insbesondere war die Annahme der Hilfe des Dampfers „Borkum“ berechtigt.



Datum 20. Dez. 1934

## Hamburger Nachrichten

Nr. 593

# Schutz und Sicherheit in der Seeschifffahrt.

## Direktor Sturm über die Arbeit der Seeberufsgenossenschaft.

Wie wir bereits in heutiger Morgenausgabe berichteten, hielt Direktor Sturm von der See-Berufsgenossenschaft am Mittwoch im Seehaus auf einem Presseempfang vor geladenen Gästen einen Vortrag über die Arbeit der Seeberufsgenossenschaft und ihr Aufgabengebiet. Er gab dabei einleitend einen kurzen Abriss ihrer geschichtlichen Entwicklung. Die Grundlage der Sicherheitsgesetzgebung für die Seeschifffahrt ist die natürliche Betriebs- und Gefahrengemeinschaft an Bord der Schiffe. Ihr suchte bereits unter Bismarck im Jahre 1871 das Reichshaftpflichtgesetz gerecht zu werden, aus dem sich bis zum Jahre 1887 das See-Unfallversicherungsgesetz entwickelte, das die SBG. errichtete. Die SBG. bedeutet die gesetzliche Zusammenfassung aller deutschen Seeschiffahrtsbetriebe mit Schiffen und Seeleuten zur Durchführung der Sozialversicherung der Seeleute und der Aufgaben der Schiffssicherheitsbehörde.

In zwei Worten will die SBG. Unfallverhütung und Unfallentschädigung. An erster Stelle steht die Unfallverhütung. Einer besonderen Regelung blieb die Seemanns-Sozialversicherung vorbehalten. Schon 1892 erfolgten die Vorarbeiten für eine ergänzende Hinterbliebenenversorgung. 1913 wurde die Angestelltenversicherung geschaffen. Die Krankenversorgung blieb der Reederfürsorge überlassen. Seit dem 1. Januar 1928 umfaßt die Seekrankenkasse, deren zentrale Leitung bei der SBG. liegt, alle Seeleute. Bei der SBG. erfolgt auch die Rechnungs- und die vertrauensärztliche Kontrolle. Arbeitslose Seeleute bleiben bei der Seekrankenkasse versichert, ebenso wie die Invaliden- und Angestelltenversicherung für sie aufrechterhalten bleibt.

Was die

### Unfallverhütung und Schiffssicherheit

anbetrifft, so trägt die Einrichtung der SBG. den besonders gearteten Verhältnissen beim Seeschiff Rechnung, das sich gerade dann von der Heimat als seinem sozialen Stützpunkt entfernt, wenn die die Unfälle zeugende Inbetriebnahme einsetzt. Die Unfallverhütung erstreckt sich nicht nur auf die Seeleute, sondern auch auf die Fahrgäste.

Die der Schiffssicherheit dienenden internationalen Vorschriften — Schottvorschriften, Freibordvorschriften usw. — sind wesentlich nach deutschen Vorgängen gestaltet worden. Der Freibordvertrag vom Jahre 1930 fußt vornehmlich auf der deutsch-englischen Vereinbarung von 1908. Dennoch ist ein charakteristischer Unterschied zwischen den Bestimmungen des Auslandes und den deutschen insofern festzustellen, als jene mehr wirtschaftlich-polizeilicher Natur entspringen, während diese aus der sozialen Fürsorge erwachsen sind.

Die SBG. kann selbstverständlich eine ständige Kontrolle hinsichtlich der Durchführung der Vorschriften an Bord nicht ausüben. Sie kann nur zeitweise nachprüfen. Hier setzt die Mitarbeit und Verantwortlichkeit der Reederei und des Kapitäns ein. Diese Zusammenarbeit ist durchaus gewährleistet.

An ausländische Schiffe erteilt auf Anforderung der betreffenden ausländischen Regierung die SBG. im Namen der Reichsregierung Sicherheits- und Freibordzeugnisse. So ist durch internationale Vereinbarung die Kontinuität der Kontrolldurchführung gesichert.

Der Erhöhung der Schiffssicherheit sowie der Unfallverhütung dienen auch die Übungen der Mannschaft, die Schulungskurse für erwerbslose Seeleute, für die vor einiger Zeit die Seebefugungsschule „Baden“ eingerichtet worden ist. Es ist bekannt, daß der SBG. die grundlegende Prüfung der Seetüchtigkeit der Schiffe obliegt. Sie erteilt demgemäß den Fahrterlaubnisschein und das Schiffssicherheitszeugnis. Im Zusammenhang hiermit sind in den Feuerschutzvorschriften und Bemannungsrichtlinien neue bemerkenswerte Fortschritte erzielt worden.

Die Entschädigungsleistung gehört in das weite Gebiet der

### Sozialversicherung.

die sich unterteilt in Unfallversicherung, Rentenversicherung und Krankenversicherung. Hinsichtlich der ersteren werden die Mittel durch die Reeder ohne Beitrag der Seeleute aufgebracht. Die Maßnahmen — Heilverfahren, Berufsfürsorge, Rentenentschädigung — erstrecken sich natürlich auf alle Seeleute. Im Heilverfahren sind erfreuliche Erfolge gezeitigt. Naturgemäß spielen die sogenannten Berufskrankheiten eine besondere Rolle. Auch sie werden behandelt und führen gegebenenfalls zur Entschädigung. Durch Heranziehung erfahrener Unfallärzte ist diesem Teil der Versicherung erweiterte Pflege zuteil geworden.

Die Invalidenversicherung für alle Seeleute ist Aufgabe der Seekasse. Außer der Hinterbliebenenfürsorge kommt dem Heilverfahren neben Invaliden- und Altersrente besondere Bedeutung zu. Die Heilfürsorge für Geschlechtskranke erstreckt sich auf alle Seeleute, obwohl das Heilverfahren für Angestellte seit 1923 zur Reichsversicherungsanstalt abgezogen ist.

In die Krankenversicherung sind die arbeitslosen Seeleute mit einbezogen. Die Auslandsfürsorge bleibt der Reederfürsorge überlassen. Die Krankenbehandlung erfolgt heute durch etwa 1200 beauftragte Kassen, wobei das Schwergewicht nach Lage der Dinge in den großen Häfen liegt. Von besonderer Bedeutung im Rahmen der Krankenversicherung ist die Kontrollabteilung und der vertrauensärztliche Dienst.

Durch die hier durchgeführte Verbindung der verschiedenen Versicherungszweige wird die Veranschaulichung eines Gesamtbildes der Heilbehandlung wesentlich erleichtert. Die neuesten statistischen Feststellungen zeigen eine weitere Senkung der Unfallast, was im Zusammenhang mit fortgeführter Vertiefung der ärztlichen Fürsorge eine

Beitragssenkung der See-KK. unter gleichzeitiger Einführung wichtiger Mehrleistung ermöglicht hat.

Was die

### finanzielle Bedeutung der SBG.

anbetrifft, so wies Direktor Sturm auf den engen Zusammenhang zwischen Wirtschaft und Sozialpolitik hin und teilte mit, daß die Ausgaben für Unfallverhütung sich auf jährlich 1/2 Mill. RM belaufen. Für die Unfallversicherung sind seit Bestehen der SBG. von den Reedern bis heute fast 60 Millionen aufgebracht worden. Ein Vergleich der Sozialversicherungsaufwendungen zeigt, daß während 1913 bei rund 92 Millionen Mark Lohnsumme jährlich etwa 7 Millionen für Sozialversicherungen aufgewandt wurden, diese letztere Zahl bei einem Absinken der Jahreslohnsumme auf 88 Millionen im Jahre 1933 auf über 20 Millionen anstieg. Soweit die Zahlen sich für 1934 bereits schätzungsweise erkennen lassen, wird im laufenden Jahre die Gesamtlohnsumme einen Betrag von 96 Millionen bei fast 20 Millionen RM. Aufwendungen erreichen. Hier findet die Bedeutung der SBG. für Reederei und Seeleute einen Ausdruck.

Die Grundgedanken des Aufbaugesetzes vom Juli 1934 — Führerprinzip, Zusammenfassung von Kranken- und Rentenversicherung — haben die organisatorischen Prinzipien der SBG. bestätigt, so daß für

### die SBG. in der Reform der Sozialversicherung.

eine Umstellung nicht erforderlich geworden ist. Praktisch entspricht sie, wie Direktor Sturm ausführte, den Forderungen der Sozialreform. Das Problem der Gemeinschaftsaufgaben für die Seeleute ist hier bereits verwirklicht, so daß die See-Berufsgenossenschaft sich für die Durchführung der neuen Gedanken in ihrem Bereich freudigen Herzens einsetzt.

# Leben und Gesundheit in der Seeschifffahrt

## Die Schutzaufgaben der See-Berufsgenossenschaft

z. Am Bippelhaus bei der Kornhausbrücke, mit dem Ausblick auf riesige Speicherfronten, wo ein großer Teil des Freihafenverkehrs in ständigem Kommen und Gehen vorüberflutet, steht das Seehaus.

In ihm hat die See-Berufsgenossenschaft ihren Sitz, der verantwortlich ist für den Schutz von Leben und Gesundheit, für die Sicherheit von Schiff, Besatzungen und Fahrgästen in der deutschen Seeschifffahrt. Bei dieser umfang- und verantwortungsreichen Aufgabe ist das Hauptziel die Verhütung von Unfällen. Erst dieser Tage sind, aufgebaut auf den Erfahrungen der letzten großen Schiffsbrände, neue Feuerschutzvorschriften für die Schifffahrt in Kraft gesetzt worden und gleichzeitig wurden neue Besatzungsrichtlinien verabschiedet.

Ueber diese Vervollkommenungen der Schutzbestimmungen und über den Aufgabenteil der See-Berufsgenossenschaft überhaupt sprach deren Leiter, Direktor Sturm, am Mittwochnachmittag in den Räumen der Gesellschaft vor Vertretern der Regierung, an der Spitze stehender Bürgermeister Prognann, der Marine- und anderen Behörden, der Reeder und der Seeleute.

Der Redner schilderte zunächst den Begriff und die geschichtliche Entwicklung der See-Berufsgenossenschaft, deren Gründung auf das im Jahre 1887 erlassene See-Unfallversicherungsgesetz, das ihre Errichtung vorsah, zurückzuführen ist. Sie stellt eine Verbindung dar von Unfallverhütung und Unfallentschädigung durch genossenschaftliche Gesamthaltung der Unternehmer, also der Reeder, für Unfallfolgen, wobei, wie gesagt, der Nachdruck auf die Unfallverhütung gelegt wird. Erstreckte sich die Betreuung zunächst nur auf Schiffe und Besatzungen, so wurden die Unfallverhütungsvorschriften später auch auf die Sicherheit der Passagiere ausgedehnt. Neben der Unfallverhütung spielt die

### Sozialversicherung der Seeleute

eine Hauptrolle. Der Seemann auf deutschen Schiffen, einschließlich der Schiffsbesatzung, ist durch die Unfallversicherung gegen Betriebsunfall und Berufskrankheit durch die Invaliden- bzw. Angestelltenversicherung für den Invaliditäts-, Berufsunfähigkeits- und Alterseintritt, durch die Krankenversicherung gegen Krankheiten und durch die Arbeitslosenversicherung für den Fall der Arbeitslosigkeit versichert.

Die Bedeutung der vorbildlichen deutschen Vorschriften für die Schiffsicherheit geht daraus hervor, daß sie

beispielgebend gewesen sind für die internationale Seeschifffahrt.

So sind zum Beispiel die Schottenvorschriften für Fahrgastschiffe, die 1896 erlassen wurden, ferner die Freibordvorschriften und viele andere die Grundlage geworden für alle weiteren Abkommen, die ihre Krönung fanden in dem internationalen 1929er Abkommen (Titanic-Vertrag) über den Schutz des menschlichen Lebens auf See.

Die Erfolge der umfassenden Sicherheitsvorschriften zeigen sich in einem

### ständigen Abnehmen der Runge bei Schiffen, verlusten,

die von 4 Prozent der deutschen Gesamttonnage bei Gründung der Genossenschaft heute auf 0,1 bis 0,2 Prozent zurückgegangen ist. Noch besser aber zeigt dies der Rückgang der Todesfälle infolge von Unfällen der Schiffsbesatzungen. Sie weiter zu vermindern ist das ständige Bestreben der SBG. Es geschieht dies durch sorgfältige Überwachung der Durchführung der Sicherheitsvorschriften in Gestalt von regelmäßigen und auch unvermutet vorgenommenen Schiffsbesichtigungen, wobei die Sicherheitseinrichtungen einer scharfen Nachprüfung unterzogen werden. Für diese Besichtigung stehen der See-Berufsgenossenschaft im In- und Auslande zahlreiche technische Aufsichtsbeamte und frühere Berufsleute zur Verfügung.

Alle Sicherheitseinrichtungen würden aber nichts nützen, wenn nicht auch die Schiffsbesatzungen mit ihrem Gebrauch vertraut gemacht würden; denn nur in der persönlichen Eüchtigkeit der Besatzung ist die Gewähr für das richtige Funktionieren der Rettungseinrichtungen gegeben. Durch gründliche Ausbildung der Mannschaften im Boots- und Feuerlöschdienst, durch Übungen in der Praxis und theoretische Prüfungen wird dieses Ziel erreicht. Auch die Schulungskurse für erwerbslose Seeleute und die Seebewährungsschule „Baden“ finden deshalb die aufmerksamste Förderung durch die SBG. Die Art, wie praktischer Ansehunas-

unterricht erteilt wird, zeigte ein von Ingenieur Winter zusammengestellter Film, der die an Bord am häufigsten vorkommenden Unachtsamkeiten, ihre Folgen, vor allem aber die Verhütung derartiger Unfälle veranschaulicht.

### Die wirtschaftliche Bedeutung der SBG

geht daraus hervor, daß für die Unfallverhütung jährlich etwa eine halbe Million Reichsmark ausgegeben wird. Daß diese Summe nicht umsonst ausgegeben wird, ergibt sich daraus, daß bisher für die Unfallversicherung seit Bestehen der SBG von den Reedern fast 60 Millionen Reichsmark aufgebracht worden sind. Wurden im Jahre 1913 bei rund 92 Millionen Reichsmark Lohnsumme an Aufwendungen für die Sozialversicherung etwa 7 Millionen Reichsmark ausgegeben, so waren es 1933 bei rund 88 Millionen Reichsmark Jahreslohnsumme über 20 Millionen Reichsmark Aufwand, und 1934 werden es schätzungsweise bei einer Lohnsumme von 96 Millionen Reichsmark etwa 20 Millionen Reichsmark Aufwendungen werden. Gegenüber der Vorkriegszeit bedeutet dies etwa das Dreifache an Aufwendungen für Sozialversicherungen. Es sind dies Ausgaben, die segensreich sind für den Beruf der Seeleute und ihre Gesundheit.

Auf einem Rundgang durch das „Seehaus“ hatten die Gäste Gelegenheit durch eine Besichtigung der aus modernster ausgestatteten medizinischen Untersuchungsstation für Seeleute und der Schiffs-Sicherheitsammlung der SBG ihre durch den Vortrag gewonnenen Eindrücke zu vervollständigen.



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 2 . . . .

0 = 4. Hdt. Kaufm.

### Wahlen zur Seemannskasse

Die Versammlung eines Ehrbaren Kaufmanns stimmte dem Vorschlag des Präses zu, für die Zukunft die Wahl der Kommission zur Liquidation der Seemannskasse fortfallen zu lassen und die Kammer zu beauftragen, die nach dem Statut der Hamburgischen Seemannskasse in der Versammlung eines Ehrbaren Kaufmanns zu wählenden drei Mitglieder durch den jeweiligen Präses der Industrie- und Handelskammer Hamburg ernennen zu lassen. Der Präses wird nunmehr den vom Vorstand der Kasse zu entwerfenden und vorgängig von der Industrie- und Handelskammer zu begutachtenden Vorschlag auf Revision des Statuts dem Senat vorlegen lassen, der nach § 5 Abs. 3 ermächtigt ist, auf den Vorschlag des Vorstandes die ihm angemessen erscheinenden Verfügungen zu treffen.

Der turnusmäßig aus der Kommission zur Liquidation der Seemannskasse ausscheidende H. D. Petersen, i. Fa. Oscar Ott Amsind & Hell Nachf., Hamburg, wurde wieder gewählt.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 218

### Die See- Berufsgenossenschaft 1935

Dem Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft über das 48. Geschäftsjahr 1935 ist folgendes zu entnehmen:

Der Gesamtschiffsraum in der deutschen Handelsschifffahrt und Fischerei hat sich gegenüber dem Vorjahr in seiner Größe kaum verändert. Die Zusammensetzung hat sich aber wesentlich verbessert. Für die zahlreichen durch Abwracken und Verkauf nach dem Auslande ausgeschiedenen Fahrzeuge sind moderne Neubauten eingegliedert. So erfreulich die Ersetzung abgehender Schiffe durch Neubauten ist, so genügt sie doch nicht zur Erneuerung und Ergänzung der deutschen Flotte. Deutschland muß von dem fünften Platz der Seeschiffsstaaten wieder aufrücken.

Die in ihrer Größe wenig veränderte Flotte konnte aber im Berichtsjahr stärker beschäftigt werden, so daß für die insgesamt rund 58 000 Arbeitsplätze 17 218 124 Arbeitstage im Jahr erreicht wurden, was einer

Durchschnittsbeschäftigung von 57 520 Seeleuten gegenüber 54 000 im Vorjahr entspricht. Stilliegezeiten über die betrieblich notwendigen Hafen- und Überholungszeiten hinaus sind also kaum noch eingetreten.

Der erhöhten Beschäftigung entspricht eine Steigerung des Jahresarbeitsverdienstes von rund 98 Mill. RM auf rund 104 Mill. RM.

Die Zusammenarbeit der See-Berufsgenossenschaft mit anderen Trägern sozialpolitischer Aufgaben in der Seeschifffahrt hat erfreulich zugenommen. Hier sind vor allem die Rechtsberatungsstellen der DAF zu nennen, durch deren verständnisvolle Mitwirkung die Zahl der Streitfälle, besonders in der Krankenversicherung, abgenommen hat. Die See-Berufsgenossenschaft unterstützt die Verwaltung der Stiftung für Opfer der Arbeit auf See durch Unterrichtung über geeignete Unterstützungsfälle und Auskunftserteilung zu Anträgen, die bei der Stiftung gestellt sind.

#### Betriebe und Versicherte

Der Umfang der Sozialversicherung hat sich im Berichtsjahr nicht wesentlich geändert. Es wurden im Berichtsjahr 118 Betriebe gelöscht und 125 neu eingetragen. Der Bestand Ende 1935 ist somit mit 1531 fast der gleiche wie Ende 1934 (1524). Der Neubau von Hochseefischereifahrzeugen hat vorübergehend nachgelassen, der von Dampfern und Motorschiffen dagegen zugenommen. Bei dem Abgang fällt vor allem der zahlreiche Verkauf von Schiffen nach dem Auslande auf (56 gegen 39 im Vorjahr). Die ausgewiesene Erhöhung des Gesamtschiffsraums um rund 200 000 Register-Tonnen ist im wesentlichen auf die Übernahme der Tankflotte der ehemaligen Baltisch-Amerikanischen Petroleum-Import G. m. b. H., Danzig, heute Panama-Transport-Company, Panama, zurückzuführen. Die Versicherung dieser Schiffe mit rund 1000 deutschen Seeleuten hat die See-Berufsgenossenschaft übernommen, da sie von der Waried Tankschiff Rhederei G. m. b. H., Hamburg, wie eigene bewirtschaftet werden.

Die im Berichtsjahr eingetragenen Schiffe erfordern eine Gesamtbesatzung von 54 233 Personen. Die Zahl erhöht sich durch nicht zur Besatzung gehörende Personen auf 57 961 und ist um rund 200 höher als im Vorjahr.

Die für die Zwecke der Reichsstatistik nach besonderen Grundsätzen errechnete Zahl der Vollarbeiter ist 57 520. Sie ist um rund 3400 größer als im Vorjahr und nähert sich fast ganz der Zahl der auf den Schiffen zur Verfügung stehenden Arbeitsplätze.

#### Unfälle und Berufskrankheiten

Im Berichtsjahre wurden gemeldet: 4540 Unfälle, darunter 151 Todesfälle und 394 Berufskrankheiten, darunter 14 Todesfälle. Von den zur Meldung gekommenen Todesfällen entfallen 74 auf Totalverlust von Schiffen. Bei den Berufskrankheiten handelt es sich in der Mehrzahl um Malaria mit 12 Todesfällen.

#### Schiffsverluste und Betriebsunfälle

Im Laufe des Berichtsjahres waren 1642 (Vorjahr 1616) Betriebe mit 3333 (3233) Schiffen und einem Gesamttraumgehalt von 3.91 (3.90) BRT bei der See-Berufsgenossenschaft versichert. Von diesem Gesamttraumgehalt gingen 8395 (23 271) BRT gleich 0.214 v. H. verloren gegenüber einem Verlust Englands von 0.45 v. H., der Vereinigten Staaten von

0.33, Japans von 0.78, Frankreichs von 0.49 und Italiens von 0.78 v. H. ihrer Gesamttonnage. Brände von großem Umfange kamen nicht vor. Die Unfälle haben im Berichtsjahr um 323, die Berufskrankheiten um 17 zugenommen. Diese Zunahme ist durch die vermehrte Indienststellung von Schiffen erklärlich.



## Hamburger Tageblatt

Nr. 214

# Deutschlands Schiffsverlust am geringsten

Die Seerberufsgenossenschaft berichtet über das vergangene Geschäftsjahr — Ein Spiegelbild neuen Aufstiegs

Die See-Berufsgenossenschaft legt ihren 48. Geschäftsbericht vor, der das Jahr 1935 behandelt. Er ist ein lebendiges Spiegelbild der Arbeit in der deutschen Seeschifffahrt und des Aufstieges, der sich im vergangenen Jahr im steigenden Maße auch in der Seeschifffahrt durchgelebt hat. Der Gesamtflottenraum in der deutschen Handelschifffahrt und Fischerei hat sich gegenüber dem Vorjahr in seiner Größe kaum verändert. Die Zusammenlegung hat sich aber wesentlich verbessert. Für die zahlreichen durch Abwracken und Verkauf nach dem Ausland ausgeschiedenen Fahrzeuge sind moderne Neubauten — hauptsächlich Frachtdampfer und Frachtdampfer — der Flotte eingegliedert, wie „Scharnhorst“, „Potsdam“, „Gneisenau“, „Hermonthis“ und „Donabrid“. Die Erneuerung der Flotte der Hochseefischerei und Kleinschifffahrt trat dagegen im Berichtsjahr etwas zurück.

Die in ihrer Größe wenig veränderte Flotte konnte aber im Berichtsjahr stärker beschäftigt werden, so daß für die insgesamt rund 58 000 Arbeitsplätze 17 218 124 Arbeitstage im Jahr erreicht wurden, was einer Durchschnittsbeschäftigung von 57 520 Seeleuten gegenüber 54 000 im Vorjahr entspricht. Stilllegezeiten über die betrieblich notwendigen Hafen- und Ueberholungszeiten hinaus sind also kaum noch eingetreten.

Der erhöhten Beschäftigung entspricht eine Steigerung des Jahresarbeitsverdienstes von rund 98 Mill. RM auf rund 104 Mill. RM.

### Zusammenarbeit in der Sozialpolitik

Die Zusammenarbeit der See-Berufsgenossenschaft mit anderen Trägern sozialpolitischer Aufgaben in der Seeschifffahrt hat erfreulicherweise zugenommen. Hier sind vor

allem die Rechtsberatungsstellen der DAZ zu nennen, durch deren verständnisvolle Mitwirkung die Zahl der Streitfälle, besonders in der Krankenversicherung, abgenommen hat. Die See-Berufsgenossenschaft unterstützt die Verwaltung der Stiftung für Opfer der Arbeit auf See durch Unterstützung über geeignete Unterstützungsfälle und Auskunftserteilung zu Anträgen, die bei der Stiftung gestellt sind.

Zur Mitarbeit der See-Berufsgenossenschaft im Rahmen der allgemeinen Sozialpolitik ist auch die Unterstützung von seemannischen Siedlungen zu rechnen, an deren Finanzierung sich die See-Berufsgenossenschaft bisher mit 0,40 Mill. RM beteiligt hat. Im übrigen hat sich in der Zusammenarbeit mit den Stellen der DAZ nichts geändert.

### Mehr Betriebe und Versicherte

Der Umfang der Sozialversicherung hat sich im Berichtsjahr nicht wesentlich geändert. — Der unvermindert lebhafteste Eigentumswechsel vornehmlich bei den Küstenschiffern ist, wenn auch nur zu einem kleinen Teil, aus den Betriebslösungen und Neuaufnahmen zu erkennen. Es wurden im Berichtsjahr 118 Betriebe gelöscht und 125 neu eingetragen. Der Bestand Ende 1935 ist somit mit 1531 fast der gleiche wie Ende 1934 (1524). Der Neubau von Hochseefischereifahrzeugen hat vorübergehend nachgelassen, der von Dampfern und Motorschiffen dagegen zugenommen. Bei dem Abgang fällt vor allem der zahlreiche Verkauf von Schiffen nach dem Auslande auf (56 gegen 39 im Vorjahr).

Die im Berichtsjahr eingetragenen Schiffe erfordern eine Gesamtbesatzung von 54 233

Personen. Die Zahl erhöht sich nicht zur Besatzung gehörige Personen auf 57 961 und ist um rund 200 höher als im Vorjahr. Die Gesamtzahl der von der Unfallversicherung erfaßten Einzelpersonen ist infolge des betriebsüblichen Personenwechsels erheblich größer.

Die für die Zwecke der Reichsstatistik nach besonderen Grundätzen errechnete Zahl der Vollarbeiter ist 57 520. Sie ist um rund 3400 größer als im Vorjahr und nähert sich fast ganz der Zahl der auf den Schiffen zur Verfügung stehenden Arbeitsplätze. Das bedeutet, daß die Beschäftigungsmöglichkeit in der Seeschifffahrt infolge regerer Fahrtätigkeit mit geringen Liegezeiten weitgehend ausgenutzt werden konnte.

### 74 Seeleute fanden den Seemannsod

Im Berichtsjahr wurden gemeldet: 4540 Unfälle, darunter 151 Todesfälle und 394 Berufskrankheiten, darunter 14 Todesfälle. Von den zur Meldung gekommenen Todesfällen entfallen 74 auf Totalverlust von Schiffen; es handelt sich um den Verlust beziehungsweise die Strandung von 1 Frachtdampfer mit 15 Todesfällen, 1 Motorschoner mit 5 Todesfällen, 2 Motorsegler mit 12 Todesfällen, 2 Fischdampfer mit 26 Todesfällen, 1 Fischlogger mit 16 Todesfällen. Bei den Berufskrankheiten handelt es sich in der Mehrzahl um Malaria mit 12 Todesfällen.

wenden.

Die Wiederherstellung Verletzter und Erkrankter bis zur Grenze des Möglichen ist auch im Berichtsjahr durch Pflege des Heilverfahrens angestrebt worden. Die für das Heilverfahren aufgewandten Kosten beliefen sich auf 270 144 RM gegen 260 475 RM im Vorjahr. Erstmals zur Entschädigung kamen im Berichtsjahr 300 Fälle, davon 102 Todesfälle. Die gesamte Entschädigungslast für insgesamt 4887 Unfälle (alte und neue) betrug 2,87 (Vorjahr 2,90) Mill. RM. Die Senkung dieser Last ist durch den Abgang laufender Kinderrenten bedingt. Die durch die Zahlung einer erhöhten Witwenrente für invalide Witwen verursachte Mehrbelastung beläuft sich auf 0,32 Mill. RM.

#### Schiffsverluste: 0.214 vom Hundert

Im Laufe des Berichtsjahres waren 1642 (Vorjahr 1616) Betriebe mit 3336 (3283) Schiffen und einem Gesamttraumgehalt von 3,91 (3,90) BRT bei der See-Berufsgenossenschaft versichert. Von diesem Gesamttraumgehalt gingen 8395 (23 217) BRT gleich 0,214 v. H. verloren gegenüber einem Verlust Englands von 0,45 v. H., den Vereinigten Staaten von 0,33, Japans von 0,78, Frankreichs von 0,49 und Italiens von 0,78 v. H. ihrer Gesamttonnage. Brände von großem Umfange kamen nicht vor. Die Unfälle haben im Berichtsjahr um 323, die Berufskrankheiten um 17 zugenommen. Diese Zunahme ist durch die vermehrte Indienststellung von Schiffen erklärlich.

Im Berichtsjahr wurden 5647 Personen der Deckbesatzung von Vertrauensärzten untersucht, ferner wurden 1857 Rettungsbootleute und 452 Feuer- und Schutkleute geprüft.

Die Gesamtkosten für den Bereich der Unfallverhütung stellten sich im Berichtsjahr auf 0,45 (0,44) Mill. RM; sie enthalten die Mehraufwendungen für die Durchführung der Schiffsicherheitsverordnungen.



Kölnische Zeitung

Nr. 403 · 04

# Die Seeberufsgenossenschaft

Tätigkeitsbericht über das 48. Geschäftsjahr

HW Hamburg, 8. August.

Die Seeberufsgenossenschaft, zu deren vornehmsten Aufgaben die soziale Betreuung aller in der Seeschifffahrt tätigen Personen und darüber hinaus die Überwachung und die Förderung aller Sicherheitsmittel und Einrichtungen sozialer und hygienischer Art gehören, legt für das abgelaufene, das 48. Geschäftsjahr ihren Arbeitsbericht vor. Der umfangreiche Band ist wie stets ein Spiegelbild der innerhalb der Reedereien und von den Befragungen ausgebrachten Leistungen und der für die Sicherheit der Schifffahrt und das Wohlergehen der seemannischen Bevölkerung notwendigen Maßnahmen. Wie stets gibt dieser Querschnitt durch den Werttag der Schifffahrt aber auch einen Einblick in die Mühen und Sorgen des Reederei- und Schifffahrtsgeschäfts.

Der Gesamtflottenraum in der deutschen Handelschifffahrt und Fischerei hat sich gegenüber dem Vorjahr in seiner Größe kaum verändert. Die Zusammenziehung hat sich aber verbessert. Für die zahlreichen, durch Abwracken und Verkauf nach dem Ausland ausgeschiedenen Fahrzeuge sind Neubauten — hauptsächlich Fahrgast- und Frachtdampfer — der Flotte eingegliedert, wie Scharnhorst, Potsdam, Osnabrück, Hermionis und Osnabrück. Die Erneuerung der Flotte der Hochseefischerei und Kleinschifffahrt trat dagegen im Berichtsjahr etwas zurück.

So erfreulich die Erhebung abgehender Schiffe durch Neubauten ist, so genügt sie, wie wir hier schon bei anderer Gelegenheit wiederholt ausführten, doch nicht zur Erneuerung und Ergänzung der deutschen Flotte nach dem Leistungsstand der Weltbewerbsländer. Deutschland muß von dem fünften Platz der Seeschifffahrtsstaaten wieder aufrücken!

Die in ihrer Größe wenig veränderte Flotte konnte aber im Berichtsjahr stärker beschäftigt werden, so daß für die insgesamt rund 58 000 Arbeitsplätze 17 218 124 Arbeitsstage im Jahr erreicht wurden, was einer Durchschnittsbeschäftigung von 57 520 Seeleuten gegenüber 54 000 im Vorjahr entspricht. Stilllegezeiten über die betrieblich notwendigen Hafen- und Überholungszeiten hinaus sind also kaum eingetreten. Der erhöhten Beschäftigung entspricht eine Steigerung des Jahresarbeitsverdienstes von rund 98 Mill. Mark auf rund 104 Mill. Mark. Die Umlage der trotz der Zunahme der Beschäftigung nur wenig gestiegenen Ausgaben kann deshalb zu einem geringeren Umlagefuß von 3,75 v. H. an Stelle von 4,04 vorgezogen werden. Das bedeutet für die Schifffahrt eine erfreuliche Entlastung, die von der Senkung der Krankenkassenbeiträge begleitet wird, zu der vom 1. Juli 1936 an noch eine weitere Senkung dieser Beiträge trat.

Die Zusammenarbeit der Seeberufsgenossenschaft mit andern Trägern sozialpolitischer Aufgaben in der Seeschifffahrt hat erfreulicherweise zugenommen. Hier sind vor allem die Rechtsberatungsstellen der DAF zu nennen, durch deren verständnisvolle Mitwirkung die Zahl der Streitfälle, besonders in der Krankenversicherung, abgenommen hat. Die Seeberufsgenossenschaft unterstützt die Verwaltung der Stiftung für Opfer der Arbeit auf See durch Unterrichtung über geeignete Unterstützungsfälle und Auskunftserteilung zu Anträgen, die bei der Stiftung gestellt sind. Zur Mitarbeit der Seeberufsgenossenschaft im Rahmen der allgemeinen Sozialpolitik ist auch die Unterstützung von seemannischen Siedlungen zu rechnen, an deren Finanzierung sich die Seeberufsgenossenschaft bisher mit 0,40 Mill. Mark beteiligt hat.

## Die Opfer der Arbeit auf See

Im Berichtsjahr wurden gemeldet: 4540 Unfälle, darunter 151 Todesfälle und 394 Berufskrankheiten, darunter 14 Todesfälle. Von den zur Meldung gekommenen Todesfällen entfallen 74 auf Totalverlust von Schiffen; es handelt sich um den Verlust oder die Strandung von einem Frachtdampfer mit 15 Todesfällen, einem Motorschoner mit 5 Todesfällen, zwei Motorseglern mit 12 Todesfällen, zwei Fischdampfern mit 26 Todesfällen, einem Fischlogger mit 16 Todesfällen. Bei den Berufskrankheiten handelt es sich in der Mehrzahl um Malaria mit 12 Todesfällen.

Die Wiederherstellung Verletzter und Erkrankter bis zur Grenze des Möglichen ist auch im Berichtsjahr durch Pflege des Heilverfahrens angestrebt worden. Die für das Heilverfahren verwandten Kosten beliefen sich auf 270 144 Mark gegen 260 475 Mark im Vorjahr. Erstmals zur Entschädigung kamen im Berichtsjahr 300 Fälle, davon 102 Todesfälle. Die gesamte Entschädigungslast für insgesamt 4837 Unfälle (alte und neue)

betrug 2,87 (i. V. 2,90) Mill. Mark. Die Senkung dieser Last ist durch den Abgang laufender Renten bedingt. Die durch Zahlung erhöhter Witwenrenten für invalide Witwen verursachte Mehrbelastung beläuft sich auf 0,32 Mill. Mark.

Im Lauf des Berichtsjahres waren 1642 (1616) Betriebe mit 3336 (3283) Schiffen und einem Gesamttraumengehalt von 3,91 (3,90) Millionen Bruttoregistertönnen bei der Seeberufsgenossenschaft versichert. Die Gesamtkosten für den Bereich der Unfallverhütung stellten sich im Berichtsjahr auf 0,45 (0,44) Mill. Mark; sie enthalten die Mehraufwendung für die Durchführung der Schiffsicherheitsverordnungen. Der Rücklage wurden aus der Umlage für 1935 0,225 Mill. Mark zugeführt. Hinzu kommen noch die in 1935 eingegangenen Rücklagezinserlöse mit 0,05 Mill. Mark so daß sie sich Ende 1935 auf 1,80 Mill. Mark beläuft. Das Vermögen der Zweiganstalt der Seeberufsgenossenschaft bezifferte sich Ende 1934 auf 0,28 Mill. und betrug Ende 1935 0,32 Mill. Mark. Bei der See-Invalidentenkasse stieg das Vermögen infolge der günstigen Entwicklung der Beitragseinnahmen um 0,70 Mill. Mark auf 4,56 Mill. Die See-Krankenkasse verzeichnet eine Vermögenszunahme von 0,66 Mill., die Rücklage hat um 0,90 Mill. Mark zugenommen.

Die Bank (Berlin)  
Wochenhefte für Finanz- u. Bankwesen u. Chronik der Wirtschaft

Nr. 35 •

See-Berufsgenossenschaft

Der Gedanke der berufsständischen Selbsthilfe gegen Unfallgefahren, der vor mehr als 50 Jahren seine organisatorische Grundlage in der Errichtung des Reichsversicherungsamtes und dem Erlass von vier verschiedenen Unfallversicherungsgesetzen fand, hat auch nach dem politischen Umschwung seinen Platz behauptet. Denn so erforderlich bei allgemeinen menschlichen Risiken wie Altersinvalidität und Krankheiten aller Art die Verteilung auf breiteste Basis ist, so zweckmäßig erscheint bei der Unfallversicherung eine Aufgliederung nach Gewerbezweigen, weil ja ein wichtiger Faktor dieser Sozialversicherungseinrichtung die Verhütung von Unfällen durch sachgemäße Aufklärung und ausreichende Kontrolle ist. Eine solche kann aber nur dann mit Aussicht auf Erfolg durchgeführt werden, wenn die Organisation über eine genaue Kenntnis des von ihr betreuten Gewerbes verfügt und ihr Interesse nicht nach verschiedenen Seiten zersplittert. In der Vielheit der mehr als 100 verschiedenen gewerblichen und landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften Deutschlands nimmt die See-Berufsgenossenschaft als die Betreuerin eines besonders stark unfallgefährdeten Gewerbezweiges eine gewisse Sonderstellung ein. Auf Grund des See-Unfallversicherungs-Gesetzes vom 13. Juli 1887 ins Leben gerufen, arbeitet diese Berufsgenossenschaft mit einer Zweiganstalt, der die Kleinbetriebe der See-Schiffahrt und See-Fischerei angeschlossen sind, und mit der gleichfalls angegliederten See-Kasse, in der die See-Invalidenkasse und die See-Krankenkasse vereinigt sind. Das Aufbaugesetz zur Neuordnung der deutschen Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 hat bei der See-Berufsgenossenschaft nur einige organisatorische Änderungen veranlaßt, wie sie nach dem Umschwung bei allen derartigen Körperschaften notwendig wurden, und das am 1. Oktober 1935 in Kraft getretene Gesetz über die Untersuchung von See-Unfällen bedeutete sogar eine Erweiterung der Kompetenzen der Genossenschaft. Neben der erweiterten Möglichkeit, einem Reeder die Gewerbebefugnis zu entziehen, und der erweiterten Berufungsmöglichkeit für Inhaber von Befähigungszeugnissen wurde durch diese gesetzliche Neuregelung klargestellt, daß die See-Berufsgenossenschaft bei Untersuchungsverfahren von den See-Ämtern als zuständige Dienststelle hinzugezogen werden muß, was praktisch allerdings bisher



Die Bank (Berlin)  
Wochenhefte für Finanz- u. Bankwesen u. Chronik der Wirtschaft  
Nr. 35

auch schon der Fall war. Der Jahresbericht der Genossenschaft für 1935 zeigt die günstige Entwicklung der Organisation, die z. T. auf die bessere Beschäftigung der zahlenmäßig nicht vergrößerten deutschen Handelsflotte zurückzuführen ist, die Stilliegezeiten über die betrieblich notwendigen Hafen- und Ueberholungszeiten hinaus nicht zu verzeichnen hatte. Der Jahresarbeitsverdienst der Versicherten stieg daher von rd. 98 auf rd. 104 Mill. RM. Da die Ausgaben der Organisation trotz vermehrter Arbeit nur wenig gestiegen sind, konnte der Satz für die Umlage der Ausgaben von 4,04% auf 3,75% gesenkt werden, während gleichzeitig die See-Kasse die Krankenkassenbeiträge ermäßigte. Die Verlustziffer des Jahres 1935 war nicht nur erheblich niedriger als im Vorjahre, sondern blieb auch weit hinter den Zahlen anderer Länder zurück. Denn von den versicherten rund 3,9 Mill. BRT gingen nur 8395 BRT, d. h. 0,21%, verloren, während der niedrigste ausländische Satz 0,33% für USA und der höchste 0,81% für Griechenland beträgt. An Unfällen, bei denen Menschen zu Schaden kamen, wurden 4540 gezählt — bei 57 961 Versicherten also etwa 8,5% —, davon 151 Todesfälle. Bei der Zweiganstalt wurden 453 Unfälle neu gemeldet, darunter 21 mit tödlichem Ausgang; die Gesamtzahl der Versicherten betrug hier 12 264. Ein hoher Prozentsatz dieser Unfälle wird von der See-Berufsgenossenschaft als vermeidbar angesehen, nämlich 75% in der Groß-Schiffahrt, 50% bei der See-Fischerei und 66% bei der von der Zweiganstalt betreuten kleingewerblichen Schiffahrt und Fischerei. Diese Erkenntnis schließt die Notwendigkeit erhöhter Aufklärungstätigkeit ein, da alle Schutzvorschriften und Kontrollen durch unvernünftiges Verhalten der Versicherten in ihrer Wirksamkeit behindert werden.

Ewald rangiert sich

Die finanzielle Bereinigung im Ruhrzechen-Konzern Ewald-König Ludwig gehört zu den allmählich immer seltener werdenden Fällen, in denen die Arbeit der „Sanierungsdoktoren“ zunächst keine ganze Arbeit sein konnte; bei der finanziellen Neuordnung der Gruppe im Frühjahr 1935 blieb die Konsolidierung der Finanzschulden zum größten Teil noch unerledigt. Es handelt sich um ein bedeutendes Objekt: Die Bergbau A.-G. Ewald-König Ludwig, entstanden aus dem Zusammenschluß der Gewerkschaften gleichen

Namens, begann ihr Dasein mit 29,4 Mill. RM Aktienkapital, aber rund 50 Mill. RM Bankschulden, ein auf die Dauer nicht wünschenswertes Bilanzbild, dessen Verbesserung denn auch nicht lange auf sich hat warten lassen. Die Gesellschaft begibt nämlich jetzt 10,6 Mill. RM neue Aktien (zu pari) und 30 Mill. RM 5% Obligationen (zu 98%) und kann mit dem Erlös ihre Bankschulden (bis auf ein paar Millionen RM Stillhalteverbindlichkeiten) begleichen. Die von der DD-Bank durchgeführte Transaktion ist ein neues Symptom der schwerindustriellen Gesundungsfortschritte, denn das Geschäft wäre nicht zu machen, wenn Ewald nicht inzwischen sichtlich in die Rentabilität hineingewachsen wäre. Die Tatsache, daß den neuen Aktien ausdrücklich ein halber Dividendenanspruch für 1936 eingeräumt wird, läßt dies am deutlichsten erkennen, mag auch die Verwaltung sich in der Dividendenfrage jetzt noch nicht festlegen wollen. Dabei scheint bemerkenswerterweise gerade der Geschäftszweig zu der Besserung im Gesamtbild beigetragen zu haben, dessen Inangriffnahme in der Krise den Konzern in Verlegenheiten gebracht hatte: die Stickstoff-Synthese. Man entsinnt sich, daß Ewald in einer Zeit, als die Stickstoffpreise schon zu sinken begannen, als aber Geld und Bauen noch teuer waren, einen überhasteten Anschluß an die Stickstoffkonjunktur gesucht hatte; die großen Investitionen wurden kurzfristig finanziert, und gerade dies brachte dann in der Krise das Unternehmen in die Klemme. Im Verlauf der letzten Düngemittelsaison dürften sich indessen gerade bei den Fabriken im rheinisch-westfälischen Revier infolge der gestiegenen Bezüge der Landwirtschaft Lageräumungen haben ermöglichen lassen, die wahrscheinlich für die Erfolgsrechnungen wie für die Liquidität der Gesellschaften von recht erheblicher Bedeutung gewesen sind. Schon der 1935 er Abschluß von Ewald ließ eine beträchtliche Abschreibungskraft erkennen; jetzt verstärkt das ebenfalls gebesserte Kohlegeschäft den Eindruck der endgültigen Gesundung, und das Unternehmen als Ganzes kann jedenfalls wieder als ertragsfähig angesehen werden, womit die Voraussetzungen für die Schuldenkonsolidierung gegeben sind. Die Anleihebedingungen entsprechen denen, die soeben die AEG erhalten hat; es ist nicht daran zu zweifeln, daß das Publikum sich für dieses neue Papier auch ohne Börsennotiz interessieren wird, während die Aktien schon einen

Bremer Nachrichten mit Weser-Zeitung

Nr. 190

# 50 Jahre Seeberufsgenossenschaft

Festsitzung im Beisein des Reichsarbeitsministers

Hamburg, 13. Juli.

Reichsarbeitsminister Seldte

Anläßlich des 50jährigen Bestehens der See-Berufsgenossenschaft versammelte sich heute im „Seehaus“ der Beirat der See-Berufsgenossenschaft. Zahlreiche Vertreter von Reichs- und Landesbehörden sowie Mitarbeiter und Gefolgschaftsmitglieder nahmen an der Festsitzung teil. Präsident Dr. Schäffer vom Reichsversicherungsamt übermittelte die herzlichsten Glückwünsche der Aufsichtsbehörde und würdigte in seiner Rede das Wirken des einzigen seemannischen Versicherungsträgers. Im Auftrage des Reichsarbeitsministers überbrachte Regierungsrat Dr. Lauterbach die Glückwünsche. Ihre Glückwünsche brachten ebenfalls Staatsrat Ebberger für die deutsche Seeschifffahrt, Kapitän Stranghöner als Mitglied des Beirats, zugleich für die Deutsche Arbeitsfront, in herzlichster Weise zum Ausdruck. Präsident Dr. Schäffer ehrte die Arbeit der Gefolgschaft durch Überreichung der Vöbder-Gedenkmedaille an drei alte und verdiente Arbeitskameraden.

Der Leiter der SVG, Mathies, gab bekannt, daß eine Gedenkmedaille für Verdienste um die Schiffsicherheit geschaffen sei sowie eine Ehrenurkunde, die an deutsche Seeleute für Rettungstaten verliehen werden solle an Stelle der bisher geübten formlosen Anerkennung. Auch weiterhin würden Geldprämien von der Seeberufsgenossenschaft gewährt werden. Direktor Sturm führte in einer Ansprache aus, die Seeberufsgenossenschaft habe zur Ehrung aller Seeleute, die in ihrem Beruf in den letzten 50 Jahren ihr Leben dahingegeben haben, in Gestalt eines „Ehrenmals deutscher Seeleute“ ein Gedenkbuch geschaffen, in das die Namen der auf See gebliebenen Männer eingetragen worden seien.

An den Führer und Reichskanzler wurde ein Telegramm gerichtet, in dem die Seeberufsgenossenschaft gelobt, ihre besten Kräfte einzusetzen, um die durch die Gesetze des Führers erneuerte Aufgabe der Sozialversicherung und der Überwachung der Schiffsicherheit zum Wohle der deutschen Seeschifffahrt und ihrer Geltung in der Welt in vollem Umfange zu erfüllen.

Am Schluß der Sitzung erschien Reichsarbeitsminister Seldte, um der Seeberufsgenossenschaft an ihrem Ehrentage seinen Glückwunsch zum Ausdruck zu bringen. Der Minister besichtigte eingehend das Seehaus mit allen seinen Einrichtungen, insbesondere die Schiffsicherheitsausstellung und die Schau über seemannische Sozialversicherung, die einen Überblick über das 50jährige Werden und Wachsen dieser Versicherung gibt.

Abends fand im Uhlenhorster Fährhaus eine festliche Veranstaltung statt. Die Bedeutung, die dem segensreichen Wirken der Seeberufsgenossenschaft zugemessen wird, wurde durch die Anwesenheit von Reichsarbeitsminister Seldte unterstrichen, der mit den Staatssekretären Krohn und Königs erschienen war. Der Leiter der Seeberufsgenossenschaft, Reeder Carl Mathies, hieß die Gäste herzlich willkommen und verlas die Antwort des Führers auf das an ihn gerichtete Telegramm. Die Antwort hat folgenden Wortlaut: „Den zur fünfzigjährigen Jahrsfeier der Seeberufsgenossenschaft Versammelten danke ich für die mir telegraphisch übermittelten Grüße, die ich mit den besten Wünschen für segensreiche Weiterarbeit der Berufsgenossenschaft für den deutschen Seemann und die deutsche Seeschifffahrt herzlich erwidere.“

Auch vom Reichsverkehrsminister war ein Glückwunschtelegramm eingelaufen.

überbrachte sodann die Glückwünsche des Führers und der Reichsregierung und wies darauf hin, daß die deutsche Seeschifffahrt heute, nicht zuletzt dank der Arbeit der Seeberufsgenossenschaft, vorbildlich in der Welt dasteht. Seeschifffahrt sei für jeden Staat, der Weltgeltung haben wolle, notwendig. Diese Notwendigkeit bedinge besondere wirtschaftspolitische und sozialpolitische Maßnahmen. Die

Entwicklung, die die Seeberufsgenossenschaft genommen habe, könne dahin angesehen werden, daß sie weit über den Rahmen der Reichsversicherungsträger hinausgewachsen sei. — Der Minister sprach dann Dank und Anerkennung aus für die in dem vergangenen halben Jahrhundert geleistete Arbeit und versicherte, daß die Reichsregierung die Seeberufsgenossenschaft, die mit dazu geholfen habe, deutsches Wesen und deutsches Recht wieder zu Ansehen zu bringen, auch in Zukunft mit allen Mitteln fördern werde.

Staatssekretär Königs vom Reichsverkehrsministerium stellte den Gedanken heraus, daß die Seeberufsgenossenschaft nicht nur ein Mitglied der Sozialversicherung sei, sondern daß sie auch in viel größerem Umfange eine Art Schiffsfahrtsamt ausübe. — Es ergriffen dann noch verschiedene Vertreter der Seeschifffahrt das Wort, um der Seeberufsgenossenschaft die besten Wünsche zu überbringen.



## Hamburger Nachrichten

Nr. 253

### Emstagung der See-Berufsgenossenschaft

In Emden fand eine Tagung der See-Berufsgenossenschaft statt, welche durch gleichzeitige Beratungen verschiedener Ausschüsse und Einladung zahlreicher Gäste von Partei, Staat, Schifffahrt, Ärzteschaft usw. zu einer Arbeitstagung des Emsbezirks ausgebaut worden war.

Nach einer internen Besprechung der Leiter der See-Berufsgenossenschaft und Seekasse mit den Sektionsleitern fanden besondere Beratungen der technischen Aufsichtsbeamten, der Ärzte und der Küstenfischerei statt. Dann nahm der Beirat der See-Berufsgenossenschaft am Vormittag in einer kurzen Sitzung im engen Kreise den Bericht über das erste Halbjahr 1938 entgegen. Wie sich aus diesem Bericht ergibt, hat die günstige Entwicklung, welche das Jahr 1937 der seemannischen Sozialversicherung gebracht hatte, auch im ersten Halbjahr 1938 angehalten. Der allgemeine Rückschlag auf dem Schifffahrtsmarkt hat sich wegen des geringen Umfanges der Trampschifffahrt in der deutschen Flotte auf die für die Sozialversicherung wichtige Beschäftigungslage der ganzen Flotte fast gar nicht ausgewirkt, während andererseits die im Rahmen des Vierjahresplans stark geförderten Fischereien und der Walfang die Zahl der Beschäftigten haben erhöhen helfen.

Weiter verabschiedete der Beirat den Entwurf der neuen Fischerei-Unfallverhütungsvorschriften, die eine gänzliche Umarbeitung erfahren haben und zahlreiche Neuerungen auf Grund der technischen Erfahrung der letzten Jahre enthalten. Außerdem wurden die kürzlich erlassenen Richtlinien über den Feuerschutz für Fahrgastschiffe außerhalb der kleinen Küstenfahrt zur Kenntnis genommen, die eine wesentliche Erweiterung des Feuerschutzes — ebenfalls auf Grund der technischen Erfahrungen der letzten Jahre — mit sich bringen. Hierbei ist besonders beachtenswert, daß diese Neuerungen nicht nur für Neubauten gelten, sondern in weitem Umfang auch für fahrende Schiffe angewandt werden sollen.

In der dann folgenden erweiterten Sitzung des Beirats antwortete auf die Begrüßung der Gäste durch den Vorsitzenden Oberbürgermeister Renken mit einem Hinweis auf die vielseitigen Beziehungen der

Stadt Emden zu der See-Berufsgenossenschaft und überreichte ein Bild des Emdener Rathauses mit der Bitte, daß dieses seinen Platz in der Hauptverwaltung der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg finden möge. Direktor Sturm hielt dann einen Vortrag über die

**See-Berufsgenossenschaft als Gesamtträgerin der seemannischen Sozialversicherung sowie als Trägerin der Unfallverhütung und Schiffsicherheit.**

Er wies darauf hin, daß die Seeschifffahrt in der See-Berufsgenossenschaft und ihrer Seekasse eine einheitliche Berufsversicherung der Seeleute besäße, der neben der Durchführung der einzelnen Versicherungszweige auch allgemeine Aufgaben der Gesundheitsführung oblägen. Auf dem Gebiete der Unfallverhütung gingen ihre Aufgaben weit über den üblichen Rahmen hinaus und umfaßt auf Grund besonderen reichsgesetzlichen Auftrags die Sorge für die Sicherheit der gesamten deutschen Schifffahrt schlechthin. Die Zusammenfassung all dieser Aufgaben in der Hand der See-Berufsgenossenschaft brächte sie in dauernde Berührung mit der Partei, der DAF, und der Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt wie mit allen Behörden der Seeschifffahrt.

Dr. Kemmerich (Bremen), Vertrauensarzt der Seekasse, sprach über Gesundheitsfragen in der Seeschifffahrt. Er erläuterte insbesondere die Organisation des vertrauensärztlichen Dienstes, der, anders als bei der Sozialversicherung der Landbetriebe, für die Versicherungszweige einheitlich gestaltet und geführt wird. Er wies weiter auf verschiedene Unfallverhütungsmaßnahmen wie auf die seit einiger Zeit in der Seeschifffahrt durchgeführten Untersuchungen aller Köche und Schiffsjungen auf Tuberkulose hin.

Nach der Sitzung des Beirats fand eine Besichtigungsfahrt durch den Emdener Hafen und ein Besuch der Emdener Heringsfischerei statt.

Mit dieser Tagung bewies die See-Berufsgenossenschaft ihr Interesse für den Emsbezirk und unterstrich damit die Bedeutung, die der Emdener Bezirk für die deutsche Seefischerei und Seeschifffahrt hat.

# Hamburger Tageblatt

Nr. 251

Mi 0a m15 ~ 20 24 11

## Die See-BG. tagt in Emden

In Emden fand eine Tagung der Seeverbände-Genossenschaft statt, welche durch gleichzeitige Beratungen verschiedener Ausschüsse und Einladungen zahlreicher Gäste von Partei, Staat, Schifffahrt, Marine- und anderen Behörden ausgebaut worden war.

Nach einer internen Besprechung der Leiter der Seeverbände-Genossenschaft und Seefahrer mit den Sektionsleitern fanden besondere Beratungen der technischen Aufsichtsbeamten, der Marine und der Küstenfischer statt. Dann nahm der Beirat der Seeverbände-Genossenschaft am Vormittag in einer kurzen Sitzung im engen Kreise den Bericht über das erste Halbjahr 1938 entgegen. Wie sich aus diesem Bericht ergibt, hat die Seemannschaft die Entwicklung, welche das Jahr 1937 der ersten Hälfte 1938 angeht, auch im

Weiter verabschiedete der Beirat den Entwurf der neuen Fischerei-Unfallverhütungsvorschriften, die eine gänzliche Umarbeitung erfahren haben und zahlreiche Neuerungen auf Grund der technischen Erfahrung der letzten Jahre enthalten. Außerdem wurden die kürzlich erlassenen Richtlinien über den Feuerchutz für Segelschiffe außerhalb der kleinen Küstenfahrt zur Kenntnis genommen, die eine wesentliche Erweiterung des Feuerzuges — ebenfalls auf Grund der technischen Erfahrungen der letzten Jahre — mit sich bringen.

Nach dieser Beratung erschienen die zahlreichen Gäste zur weiteren Sitzung des Beirats. Auf die Begrüßung durch den Vorsitzenden antwortete Oberbürgermeister Reulen mit einem Hinweis auf die vielseitigen Beziehungen der Stadt Emden zu der Seeverbände-Genossenschaft und überreichte ein Bild des Emdener Rathauses mit der Bitte, daß dieses seinen Platz in der Hauptverwaltung der Seeverbände-Genossenschaft in Hamburg finden möge.

Direktor Sturm hielt dann einen Vortrag über die Seeverbände-Genossenschaft als Gesamträgerin der Seemannschaft Sozialversicherung sowie als Trägerin der Unfallverhütung und Schiffsicherheit. Er wies darauf hin, daß die Seemannschaft in der Seeverbände-Genossenschaft und ihrer Seefahrer eine einheitliche Seemannschaft der Seefahrer befaßt, der neben der Durchführung der einzelnen Versicherungszweige auch allgemeine Aufgaben der Gesundheitsfürsorge obliegen.

Nach der Sitzung des Beirats fand eine Besichtigungsfahrt durch den Emdener Hafen und ein Besuch der Emdener Fischerei statt. Anschließend vereinigten sich die Teilnehmer zu einem gemeinsamen Essen.



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 271

### 50 Jahre Seeberufsgenossenschaft

Bericht über das Geschäftsjahr 1937

Mit dem Ablauf des Jahres 1937 war ein halbes Jahrhundert deutscher Sozialversicherung in der Seeschifffahrt

abgeschlossen, eine Geschichte segensreicher Arbeit für die Weltgeltung der deutschen Schifffahrt und das Wohl ihrer Seeleute. Am 13. Juli 1887 wurde das Seesunfallversicherungsgesetz erlassen, auf Grund dessen die Seeberufsgenossenschaft ins Leben gerufen wurde. Am 7. Dezember 1887 fand die erste Vorstandssitzung statt und mit dem 1. Januar 1888 begann die Tätigkeit dieses ersten Versicherungsträgers der Seeschifffahrt.

Die Genossenschaft berichtet über

das 50. Geschäftsjahr 1937.

daß es unter dem Einfluß der bis zum Herbst anhaltenden Aufwärtsbewegung in der Schifffahrt gestanden habe. Die rege Bautätigkeit auf den deutschen Werften kam 1937 in stärkerem Maße als im Vorjahr der deutschen Flotte zugute. Im ganzen kamen im Berichtsjahr 134 Schiffe mit 220 000 BRT für deutsche Rechnung zur Ablieferung. Entsprechend der Zahl der Tonnage ist auch die Zahl der Seeleute erheblich gestiegen. In der mit Motorschiffen und -seglern betriebenen Küstenschifffahrt ist das Angebot am Stellenmarkt fast ständig unter der Nachfrage geblieben und auch in der Hochseefischerei besteht weiterhin ein erheblicher Bedarf an geeignetem Personal. Es ist jedoch zu hoffen, daß die Bestrebungen aller beteiligten Stellen im kommenden Jahr eine gewisse Entlastung des seemannischen Stellenmarktes bringen werden.

Entsprechend den erhöhten Beschäftigungszahlen stieg der Jahresarbeitsverdienst von rund 111 Mill. RM auf 119 Mill. RM. Der Gesamtbestand der Schiffe belief sich Ende 1937 auf 3388 mit insgesamt 4113166 BRT, die eine Gesamtbesetzung mit 60171 Personen erforderten. Zu dieser geschätzten Besetzungszahl kommen noch weitere Versicherte (Wachleute, kaufmännische Angestellte, technische Aufsichtsbeamte usw.), so daß sich eine Gesamtzahl von 64306 ergibt, die um rund 3700 größer als Folge der Zunahme der Zahl der Schiffe als im Vorjahr ist. Hierin nicht eingerechnet sind die rund 12000 Versicherten der Zweiganstalt, die in der Regel in der kleinen See- und Küstenfischerei tätig sind. Im Berichtsjahr waren für insgesamt 5095 (4804) Unfälle (alte und neue) an Entschädigungen 2 885 996 Reichsmark gegen 869 968 im Vorjahr zu zahlen. Von dem versicherten Gesamtschiffsraum sind insgesamt 22 430 (27 123) BRT verlorengegangen. An Unfällen wurden im Berichtsjahr 5288 (5098), darunter 111 (151) Todesfälle und 415 (426) Berufskrankheiten, darunter 6 (7) Todesfälle, gemeldet.

Die Gesamtzahl der an den Hauptschiffahrtsplätzen beförderten Personen stieg von 871 093 im Jahre 1936 auf 1 109 621 Personen im Berichtsjahr. Der Gesamtumsatz ist gegen das Vorjahr um rund 1½ Mill. RM gestiegen und stellte sich unter Weglassung des Kontokorrentverkehrs zwischen den einzelnen Versicherungszweigen auf 41 427 147 RM. Die Gesamtausgaben für die zusammengefaßte Sozialversicherung der Seeleute außer der Zweiganstalt, deren Unfallversicherungsausgaben sich auf 242 601 (248 396) Reichsmark stellen, beziffern sich auf 19 036 601 (17 985 577) RM, wozu noch die Angestelltenversicherung mit etwa 2,65 (2,50) Mill. RM kommt. Die Rücklage erhöhte sich im Berichtsjahr auf 2 341 711 gegen 1 966 468 RM Ende 1936.

### Seekasse

Der diesjährige Verwaltungsbericht der Seekasse, Sonderanstalt der See-Berufsgenossenschaft, erhält dadurch ein besonderes Gepräge, daß im Jahre 1938 die See-Krankenkasse auf eine

zehnjährige Tätigkeit zurückblickt. Über die Tätigkeit der Seekasse im Jahre 1937 ist dem Bericht u. a. zu entnehmen, daß das Jahr infolge der gebesserten Schiffsverkehrsverhältnisse eine weitere Vermehrung der deutschen Flotte und somit auch der Zahl der Beschäftigten gebracht hat. Diese günstige Entwicklung spiegelt sich auch wider in der Arbeit der Invaliden- und Krankenversicherung der Seeleute. Die Gesamteinnahmen sind bei der See-Invalidenkasse von 3.406 Mill. RM im Vorjahre auf 3.682 Mill. RM 1937 und bei der See-Krankenkasse von 4.757 auf 5.008 Mill. RM gestiegen. Die Zahl der versicherten Seeleute hat sich im Jahresdurchschnitt bei der See-Invalidenkasse um 7,4 v. H., bei der See-Krankenkasse um 6,8 v. H. gegenüber 1937 gehoben.

Die See-Invalidenkasse hat im Berichtsjahr, ihrem 31. Geschäftsjahr, unter Berücksichtigung des Wechsels in der Beschäftigung und der Besetzungszahl der einzelnen Schiffe im Jahresdurchschnitt 38 124 (35 028) Seeleute versichert gehalten. Diese Zahl erhöht sich durch rund 800 freiwillig Versicherte auf 38 924 (35 828) Versicherte, was eine Zunahme von rund 3000 (2100) versicherten Seeleuten bedeutet.

Die Gesamtzahl der bei der See-Krankenkasse Versicherten hat im Berichtsjahr 60 687 betragen. Die Beiträge zur Krankenversicherung sind auch im Berichtsjahr weiter gestiegen; insgesamt beträgt die Einnahme 5.008 (4.757) Mill. RM, mithin ein Mehr von 0,251 Mill. RM. Der Jahresgrundlohn der versicherungspflichtigen Schiffsbesatzung stieg von 102 000 Mill. RM auf 109,058 Mill. RM.

## Hamburger Nachrichten

Nr. 275

### Zehn Jahre Seekasse

Wir berichteten bereits in unserer Ausgabe vom 1. Oktober über das 50. Geschäftsjahr der See-Berufsgenossenschaft. Der diesjährige Verwaltungsbericht der Seekasse, Sonderanstalt der See-Berufsgenossenschaft, erhält dadurch ein besonderes Gepräge, daß im Jahre 1938 die See-Krankenkasse auf eine zehnjährige Tätigkeit zurückblicken kann.

Über die Tätigkeit der Seekasse im Jahre 1937 ist dem Bericht u. a. zu entnehmen, daß das Jahr infolge der gebesserten Schiffsverkehrsverhältnisse eine weitere Vermehrung der deutschen Flotte und somit auch der Zahl der Beschäftigten gebracht hat. Diese günstige Entwicklung spiegelt sich auch wider in der Arbeit der Invaliden- und Krankenversicherung der Seeleute. Die Gesamteinnahmen sind bei der See-Invalidenkasse von 3,405 Mill. R.M. im Vorjahr auf 3,682 Mill. R.M. 1937 und bei der See-Krankenkasse von 4,757 auf 5,008 Mill. R.M. gestiegen. Die Zahl der versicherten Seeleute hat sich im Jahresdurchschnitt bei der See-Invalidenkasse um 7,4%, bei der See-Krankenkasse um 6,8% gegenüber 1937 gehoben.

Die See-Invalidenkasse hat im Berichtsjahr im Jahresdurchschnitt 38 124 Seeleute (35 028) versichert gehalten. Diese Zahl erhöht sich durch rund 800 freiwillig Versicherte auf 38 924 (35 828) Versicherte, was eine Zunahme von rund 3000 (2100) versicherten Seeleuten bedeutet. Die Steigerung der Beitragswochen von 1 896 826 im Jahre 1936 auf 2 024 033 im Berichtsjahr ist zurückzuführen auf eine Vermehrung der Handels- und Fischereiflotte, besonders der Waflerflotte. Die Rentenbewegung weist im Jahre 1937 im Vergleich zum Vorjahr insofern eine Änderung auf, als die neuen Rentenanträge zugenommen haben, und zwar sind 648 Anträge eingegangen

gegenüber 572 in 1936. Der von der Seekasse selbst zur Zahlung angewiesene Gesamtrentenbetrag ist von 1 095 430 in 1936 auf 1 118 667 gestiegen. Der Erstattungsbeitrag an die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte für gezahlte Rententeile der Invalidenversicherung belief sich für 1937 auf 102 250 (105 895), so daß die Gesamtrentenleistungen der Seekasse 2 282 053 (2 328 826) R.M. betragen.

Der Gesamtbetrag der im Berichtsjahr bewilligten 204 (241) Invalidenrenten beläuft sich auf 93 182 (100 604) R.M., so daß durchschnittlich 457 (417) R.M. auf eine Rente entfallen. Bei den Witwenrenten (93 gegen 81 i. V.) beläuft sich der Gesamtbetrag auf 23 435 (20 185), so daß hier durchschnittlich 252 (249) Reichsmark auf eine Rente entfallen. Ferner wurden 82 (55) Waisenrenten bewilligt, deren Gesamtbetrag 9848 (7516) R.M. ausmacht, so daß durchschnittlich 120 (137) R.M. auf eine Rente entfallen.

Die Gesamtzahl der bei der See-Krankenkasse Versicherten hat im Berichtsjahr 60 686 betragen. Die See-Krankenkasse hat im Jahresdurchschnitt laufend 52 207 Seeleute (48 671) versichert gehalten. Dazu kommen 1730 (3136) Arbeitslose und 3095 (2397) freiwillig Versicherte, so daß im Berichtsjahr durchschnittlich 57 032 (54 204) Versicherte der See-Krankenkasse gezahlt wurden. Der Anteil der Arbeitslosen beträgt also 3,03% gegen 5,8% im Jahre 1936.

Die Beiträge zur Krankenversicherung sind auch im Berichtsjahr weiter gestiegen, insgesamt beträgt die Einnahme 5,008 (4,757) Mill. R.M., mithin ein Mehr von 0,251 Mill. R.M. Der Jahresgrundlohn der versicherungspflichtigen Schiffsbesatzung stieg von 102,009 Mill. R.M. auf 109,058 Mill. R.M.



Signatur *49 828*

Datum

13. Aug. 1941

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 223 A

### Anordnungen der See-Berufsgenossenschaft

#### Luftschutz für Schiffe

Nach den von der See-Berufsgenossenschaft getroffenen Feststellungen ist der Splitterschutz der Kommandobrücke auf einer Reihe von Schiffen nicht oder nicht in der als Ergebnis praktischer Versuche vorgeschriebenen Art ausgeführt. Die Herrichtung eines solchen Splitterschutzes oder entsprechende Änderungen eines vorhandenen Schutzes im Rahmen des technisch und zeitlich Möglichen sind daher kurzfristig zu veranlassen.

#### Rettungsgeräte

Zur Behebung von Zweifeln wird darauf hingewiesen, daß die von der See-Berufsgenossenschaft vorgeschriebenen Rettungsgeräte für den Notfall durchaus zweckmäßig sind. Bei ihrer Entwicklung sind alle Erfahrungen berücksichtigt worden. Eine weitere wasserdichte Unterteilung über die in den Ecken der Geräte eingeschweißten Schotte hinaus ist technisch nicht möglich. Durch Splitter oder Beschuß wird der Auftrieb einer Abteilung auch nicht in jedem Falle völlig aufgehoben; dies tritt nur dann ein, wenn die Beschädigung derart ist, daß sich der Innenraum gänzlich mit Wasser füllen kann. Im allgemeinen wird nach dem Eindringen von Wasser ein mehr oder minder großes Luftkissen über dem Wasser verbleiben. Glatte Durchschüsse können durch entsprechende Pfropfen gedichtet werden. Im Gegensatz zu den Rettungsgeräten können Holzflöße ihrer Schwere wegen im Gefahrfall durch Menschenkraft allein nicht ausgesetzt werden, ein Auftreiben kann also erst beim oder nach dem Untergang des Schiffes erfolgen, sofern das Floß nicht durch Festhaken an Takelageteilen überhaunt mit unter Wasser gezogen wird. Die für die Herrichtung dieser Flöße vielfach benutzten Holzfässer trocknen aus, fallen unter Umständen in sich zusammen und kommen dann als Auftrieb nicht in Frage. Die Rettungsgeräte werden durch die technischen Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft vor ihrer Ingebrauchnahme auf Dichtigkeit geprüft.

Wiederholt wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Schiffsbesatzungen in allen durch Luftangriffe, Torpedo oder Mine gefährdeten Seegebieten Schwimmwesten anzulegen haben.

#### Ausrüstung mit Signalmitteln

Bei der Fassung des § 141 der Unfallverhütungsvorschriften ist davon ausgegangen worden, daß auf allen zur Mitführung von Signalflaggen verpflichteten Schiffen neben den Signalflaggen auch die Flaggen des Unterscheidungssignals vorhanden sein werden. Die technischen Aufsichtsbeamten sind angewiesen worden, bei ihren Besichtigungen hierauf zu achten und gegebenenfalls die Beschaffung eines besonderen Flaggen-Unterscheidungssignals zu fordern. Auch auf Schiffen unter 250 BRT — mit Ausnahme der Schiffe in der Wattfahrt — sollen unter den heutigen Verhältnissen zum mindesten die 4 Flaggen des Unterscheidungssignals vorhanden sein, damit sich auch diese Schiffe auf größere Entfernungen hin erkennbar machen können. Auf allen für eine Fahrt im Geleit in Frage kommenden Schiffen ist außerdem die Beschaffung von je 2 Paar Winkelflaggen, für im Geleit fahrende Schiffe ferner das Vorhandensein einer richtförmigen Morselampe (Varta-Lampe) erforderlich. Soweit im Handel verfügbar, sollen diese Laternen für alle in Frage kommenden Schiffe beschafft werden. Die Schiffsleitungen werden hierauf hingewiesen.