

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 15 (1899)

**Heft:** 10

  

**Artikel:** Die Arbeiterversicherung im Ausland

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-576692>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.12.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Projekte Oberengadiner elektrischer Seitenbahnen.** Nachdem das Projekt der Rhätischen Bahnen in seinen Grundzügen festgestellt ist, hat Ingenieur v. Schumacher in Luzern in Verbindung mit der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft Nürnberg ein neues Gesuch um Konzessionierung einer Linie St. Moritz-Pontresina-Morteratsch und Samaden-Pontresina dem Bundesrat eingereicht. Vorerst soll nur die erstere Linie gebaut und die Verbindung Samaden-Pontresina auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Albula-Bahn fertig gestellt werden und zwar ohne Benutzung der Poststrassen.

Die Länge der beiden Linien würde 17,1 Kilometer betragen, die Breite einen Meter, die Maximalsteigung 7 Prozent. Bei oberirdischer Stromführung sind elektrische Motoren in den Wagen vorgesehen. Die nötige elektrische Kraft würde in erster Linie das Elektrizitätswerk St. Moritz liefern; sodann wäre eine neue elektrische Anstalt zu erstellen.

Die projektierten Kosten für die Linie St. Moritz-Morteratsch (11,6 Kilometer) betragen 1,724,300 Fr., diejenigen für die Linie Samaden-Pontresina (5,6 Kilometer) 741,900 Fr., zusammen 2,466,200 Fr.

**Société Electrique Vevey-Montreux.** Das Jahresergebnis dieses Unternehmens (Aktienkapital 1 Million Fr.) gestattet pro 1898 die Verteilung von 3 Proz. Dividende, gleich 12 Fr. per Aktie.

**Frankfurter Trambahn-Umwandlung.** Die Arbeiten und Lieferungen, welche zur Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den städtischen Straßenbahnen Frankfurts erforderlich werden, namentlich die maschinelle und die elektrische Einrichtung der Schillerplatzumformerstation, die elektrische Einrichtung der Bahnstrecken und der Motowagen, ist vertraglich bereits den vereinigten Firmen Siemens & Halske, sowie Brown Boveri & Co. in Baden übertragen worden. Die Stadt selber hat sich die Herstellung der gesamten Geleisoberbauanlagen, die Errichtung neuer Wagenhallen und Werkstätten, die bauliche Anlage der Umformerstation, die Beschaffung der Wagenkasten und Untergestelle vorbehalten. Der bauliche Teil der Umformerstation hat allein Mk. 123,750 Kosten verursacht, außerdem werden für maschinelle und elektrische Einrichtungen der Kraft-erzeugungstation noch 338,000 Mk., ferner für oberirdische Stromzuführung längs der Trambahngeleise noch Mk. 715,000 stadtseitig aufzuwenden sein. Nachdem bereits eine Motowagenhalle nebst Reparaturwerkstätten in Sachsenhausen (Hedderichstraße) mit einem Kostenaufwande von Mk. 250,000 hergestellt und in Benutzung genommen ist, muß nunmehr mit Umbau bezw. Erweiterung der Depots in Bockenheim (Voran-schlag Mk. 300,000) und in der Gneisenaustraße (Markt 155,000) begonnen werden. Zunächst soll in Bockenheim eine weitere Wagenhalle für 56 Motowagen errichtet werden. Im übrigen sollen die alten Trambahn-wagenhallen und Depots nach und nach eingehen. Die für die erste Zeit stadtseitig zu tragenden Gesamtkosten der neuen Wagenhallen, Werkstätten nebst Anschlußgeleisanlagen sind auf Mk. 705,000 veranschlagt. Der Oberbau der vorhandenen alten Trambahngeleise hat sich bei näherer Untersuchung als so schlecht erwiesen, daß er größtenteils sofort erneuert werden muß. Im Zusammenhang mit der Geleisausechselung sollen Verbesserungen, wie auf dem Dpernplage, auch vor dem Hauptbahnhofe, ferner am Eschenheimer Thor, an der Friedberger Anlage, an der Bockheimer Warte und vor der Hauptwache ausgeführt werden. Für alle diese Oberbau-Auswechselungen, Ergänzungen und Verbesserungen werden Mk. 1,406,000 aufzuwenden sein. Der

bis jetzt geplante elektrische Betrieb auf den Frankfurter Straßenbahnen wird die Beschaffung von 125 Motowagen erfordern. Es sind nach dem Muster der bereits benutzten 50 Motowagen, die sich auf durchschnittlich je Mk. 14,000 stellen, weitere 70 Wagen bereits bestellt worden. Als Anhängewagen, welche in den letzten Tagen noch mit einem Gitter zur Verhütung des gefährlichen Ein- und Aussteigens auf der linken Seite der Fahrriechung versehen werden, will man zunächst die alten Pferde-bahnwagen weiter benutzen. Dennoch müssen alsbald für Betriebsmittel Mk. 1,870,000 bereit gestellt werden. Die Vorrichtungen an den Trambahnoberleitungen zum Schutze der Telephondrähte werden vertraglich je zur Hälfte von der Reichspostverwaltung und der Stadt getragen. Nach vorläufigen Veranschlagungen wird die Stadt hierzu vorerst Mk. 60,000 beizutragen haben. Endlich ist stadtseitig für Bauleitung und für unvorhergesehene Arbeiten bei der Trambahnnumwandlung noch ein Pauschalbetrag von Mk. 250,000 vorzusehen. Hiernach würde die Umwandlung des Frankfurter Pferde-bahnbetriebes in elektrischen der Stadt rund Mk. 5 1/2 Millionen verursachen. Dem gegenüber steht jedoch eine Rückennahme von Mk. 725,000 für Wiederverwertung alter Depots in Sachsenhausen und in Bornheim, ferner der Pferde und sonstigen Betriebsmittel, sowie des Oberbaumaterialies.

Das technische Elektrizitätskomitee der Weltausstellung 1900 ist zusammengetreten, um den Bericht der Herren Potier und Hirsch über die Lieferung der elektrischen Kraft für die Ausstellung zu prüfen. Nach den Berechnungen der genannten Herren wird die Ausstellung über 45,000 Pferdekkräfte zum Betriebe der Maschinen und der elektrischen Beleuchtung verfügen, die sämtlich durch Elektrizität erzeugt werden, aber wahrscheinlich kaum zur Hälfte zur Verwendung kommen, denn es werden nur etwa 20,000 Pferdekkräfte gebraucht. Interessant ist ein Vergleich zwischen den vorhandenen Quantitäten der bewegenden Kraft der früheren Pariser Weltausstellungen. Im Jahre 1855 belief sich dieselbe auf die bescheidene Ziffer von 350 Pferdestärken; im Jahre 1867 auf 626; im Jahre 1878 auf 2500; im Jahre 1889 auf 5500, wovon nur 2500 gebraucht wurden. Im Jahre 1900 werden 5500 elektrische Pferdekkräfte für den Betrieb der Maschinen angewendet, also mehr als das Doppelte, wie bei der letzten Weltausstellung, und 15,000 Pferdekkräfte für die elektrische Beleuchtung.

**Cerebotanis Erfindungen.** Die in dem Patentbureau Wallmann & Co. an der Neuhauserstraße in München aufgestellten telegraphischen Apparate des Herrn Professors Dr. Cerebotani werden nun zu Versuchen auf weitere Strecken verwendet. Während sie zuerst in einer Linie von etwa vier Kilometern eingeschaltet waren, wurden sie später auf Einladung des Herrn Kommerzienrats Diehl von der Oberbayerischen Kohlenbergwerks-Aktiengesellschaft mit dessen Telephonleitung in Miesbach verbunden und sind sonach auf eine Entfernung von rund 60 Kilometer thätig. Die Versuche glückten wieder vollständig, die Apparate wirken auf weite Entfernungen noch besser als bei Nahversuchen. Hauptsächlich wurden der Typendruckapparat, der dazu bestimmt ist, das Telephon zu ergänzen, und der Morseapparat für Rapidotelegraphie in Anspruch genommen.

### Die Arbeiterversicherung im Ausland.

Einen Vortrag über dieses Thema hielt Herr Dr. J. Eggenberger, Mathematiker, in der letzten Sitzung der sozialwissenschaftlichen Vereinigung in Bern. Der Referent sprach von allen Versicherungsarten mit

Ausnahme derjenigen gegen Arbeitslosigkeit. Eine Art von Arbeiterversicherung war schon durch das Institut der Handwerkerzünfte und Gesellenverbände früherer Jahrhunderte bedingt. Was uns aber heute vor allem interessiert, ist die Teilnahme des Staates an dieser sozialpolitischen Bewegung. Mit Bezug auf die Arbeiterversicherungsgegesetzgebung lassen sich nun zwei Gruppen von Ländern erkennen: 1. Länder mit einer Gesetzgebung, gegründet auf die Versicherungsfreiheit; 2. Länder mit einer Gesetzgebung, gegründet auf den Versicherungszwang mit vom Staate betriebenen oder beaufsichtigten Versicherungsanstalten. Als typisch für die erstere Gruppe behandelt der Referent zunächst Frankreich. Dort haben wir seit dem Jahre 1850 drei verschiedene Kategorien von gegenseitigen Hilfsvereinen: die freien zugelassenen Vereine, die als gemeinnützig anerkannten Vereine und die behördlich genehmigten Vereine. Die anerkannten Vereine besitzen gegenüber den freien diverse Vorrechte, so namentlich das der Gebührenfreiheit. Aber obwohl dieses freiwillige Hilfsklassenwesen vom Staat unterstützt wird, ist die Arbeiterversicherung in Frankreich eine durchaus ungenügende, weil der staatliche Zwang ihr fehlt. Von den 10 Millionen Lohnarbeitern Frankreichs hat sich kaum der zehnte Teil unter die Fahne der freiwilligen Vereinsbeteiligung geschart. So sehen wir denn hier wie auch in Belgien, England, Dänemark, Italien und natürlich auch in der Schweiz, daß eine ersprießliche Versicherung nur mittelst staatlichen Zwangs möglich ist, und will der Staat zwingen, so muß er die Versicherung auch von sich aus arrangieren und leiten. Zum Teil beschlossen, zum Teil auch schon eingeführt ist die obligatorische Versicherung in Schweden, Norwegen, Holland und Oesterreich und namentlich Deutschland, welches Land Herr Dr. Eggenberger besonders einläßlich behandelt. Das deutsche Versicherungsweisen ist auf dem Grundsatze aufgebaut, daß der Unternehmer das Berufsrisiko allein zu tragen hat, daß er es als einen Bestandteil der Produktionskosten zu betrachten habe und daß dies auf dem Wege der öffentlich rechtlichen Versicherung zu geschehen habe. Die deutsche Unfallversicherung ist eine dreifache: 1. Kranken-, 2. Unfall-, 3. Invaliden- und Altersversicherung, von welcher letzterer der Schweizer. Entwurf bekanntlich absieht. Bei der Krankenversicherung in Deutschland zahlt der Staat nichts, während in der Schweiz auch diese subventioniert wird. Es fehlt uns hier leider der Raum, auf die Details einzugehen, wir machen aber schon hier darauf aufmerksam, daß die interessante Arbeit Dr. F. Eggenbergers in den Schweizer. Blättern für Wirtschafts- und Sozialpolitik erscheinen wird. Es sei hier nur noch bemerkt, daß die deutsche Arbeiterversicherung seit 1885 den erkrankten, invaliden und alten Arbeitern über 1½ Milliarden Mark bezahlt hat. Diese Summen waren nicht im Dienste der Armenpflege ausgegeben. Der Arbeiter hatte ein Recht auf die Entschädigungen, er hat sich bei Entgegennahme derselben keineswegs erniedrigt und das ist es, was diesen Versicherungsleistungen einen großen Wert verleiht. Der Vortragende erblickt deshalb im Werke der deutschen Arbeiterversicherung einen großen Erfolg der Sozialpolitik, ebenso groß, wie er sich in einer humanen Fabrik- und Arbeiterschutzgesetzgebung repräsentiert. Bei der Unfallversicherung sind die häßlichen Haftpflichtprozesse weggefallen, die Berufungen, Rekurse und Revisionen haben einen andern Charakter und sind unentgeltlich. Trotzdem die Unternehmer seit 1885 rund eine Milliarde an die Versicherung leisteten, sind die Löhne nicht gefallen, wie vielerorts befürchtet wurde. Nicht zu verkennen ist auch der günstige Ein-

fluß der Versicherung auf die sanitarischen Verhältnisse der Arbeiter; auch hat die soziale und rechtliche Stellung des Arbeiters durch die Versicherungsgesetze ohne Zweifel bedeutend zugenommen. Hand in Hand mit der obligatorischen Versicherung kamen weitgehende Schutz- und fabrikpolizeiliche Vorschriften, und eine sorgfältige Ueberwachung, so daß auch die relative Zahl der schweren Unfälle ganz bedeutend abgenommen hat. Der Referent schloß seinen mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag, indem er den Wunsch ausspricht, daß die schweizerische Arbeiterschaft möglichst bald ebenfalls einer humanen Arbeiterversicherung teilhaftig werden möge. An der Diskussion beteiligten sich die Herren Prof. Dr. Niden, Brogi, Präsident der Typographia, Dr. Moser, stud. jur. Bächler und Dr. Beck. („Bund“.)

## Delegiertenversammlung Schweiz. Heizer und Maschinenisten in Bern.

(Korrespondenz.)

Wie wir bereits erwähnt, fand zu Pfingsten die Delegiertenversammlung dieses Verbandes statt. Vertreten waren sämtliche 23 Sektionen und nahmen die Verhandlungen im althistorischen Grobratssaale einen sehr schönen Verlauf, so daß dieselben schon nach 3½ Stunden beendet waren.

Jahresbericht und Rechnung wurden genehmigt, ohne verlesen zu werden, da diese den Mitgliedern gedruckt zugestellt worden waren und zwar schon Wochen lang vorher, was die Verhandlungen wesentlich kürzte, und was auch andern Vereinen zu empfehlen wäre.

Ohne auf Details eintreten zu wollen, sei bemerkt, daß außer den Ausgaben der Sektionskrankenkassen die zentrale Sterbekasse seit ihrem Bestande 1883 im ganzen 57,080 Franken an die Hinterlassenen verstorbenen Mitglieder (105 Todesfälle) ausbezahlt.

Weitere Haupttraktanden bildeten die Organisation der Stellenvermittlung, sowie die Erhebung einer Lohnstatistik, welche beide nach lehrreicher Diskussion angenommen wurden. Die übrigen Verhandlungen waren mehr innerer Natur.

Als Vorort wurde Zürich wieder bestätigt und als nächster Versammlungsort für die Delegiertenversammlung Glarus bestimmt.

Damit schlossen die Verhandlungen sehr früh und konnten die Delegierten und Gäste noch nahezu 1½ Tage der Besichtigung der Stadt und deren Umgebung sich widmen.

Allgemeines Lob wurde von Seite der Gäste dem umsichtigen Arrangement der Sektion Bern, sowie der freundlichen Bedienung in den Hotels Zähringerhof, La Gare, Hirschen, Steinbock, Born u. s. w. gespendet. G. W.

## Verchiedenes.

Für den Bau des Stadthauses in Baumes sind 24 Entwürfe eingegangen. Es erhielten Preise:

1. Preis Fr. 450 Herr Architekt Béguin in Neuenburg.
2. " " 350 Herren Architekten Verry u. Heidel in Lausanne.
3. " (ex æquo) Fr. 250, Herr Architekt Chs. Borgeaud, Lausanne, u. Herr Architekt Robert Convent in Vevey.
4. " Fr. 200 H. Architekten Regamey u. Meyer in Lausanne.

Zwei Entwürfen hat das Preisgericht eine ehrende Erwähnung zuerkannt.