

National-Zeitung.

Inserate. — Die Beilage:
Morgen-Ausgabe 4-gelapfen 40 S. Colonne
resp. deren Theile 300 M u. f. w.
Abend-Ausgabe 3-gelapfen 60 S. — Reklame
3-gelapfen 1 M 50 P. — Colonne 450 M u. f. w.

Deutscher Reichstag.

10. Sitzung vom 17. März.

1 Uhr. Am Bundespräsidenten: v. Bötticher u. A.
Eingetragen: Antrag v. Karbott und Koblen betr. Abände-
rung der Gewerbe-Ordnung (Befähigungsnachweis).

Präsident v. Wedell-Wiedorf: Im Antrage des Gesamt-
verbandes des Reichstages erbittet ich für diesen die Vollmacht,
Er. Majestät dem Kaiser zu seinem 90. Geburtstag die Glück-
wünsche des Reichstages in einer Adresse zu übermitteln; außerdem
erbittet ich für das Präsidium die Ernennung. Er. Majestät auch
mündlich die Wünsche zu überbringen, wenn sich dafür die Gelegen-
heit bieten sollte. — Ich konstatire, daß das Haus sowohl dem Ge-
sammtverbande als dem Präsidium die Ermächtigung erteilt hat.

Der Gesetzentwurf betr. einige auf die Marine bezügliche
Abänderungen und Ergänzungen des Gesetzes vom 27. Juni 1871
über die Pensionierung und Versorgung der Militär-
personen wird ohne Debatte in dritter Lesung angenommen.

Der Gesetzentwurf betr. den Seerichters- und die Klassen-
einteilung der Orte wird auf Antrag des Abg. Dr. Meyer
(Sonn.) an die Budgetkommission überwiesen.

Es folgt die erste Beratung des Gesetzentwurfs betr. die Un-
fallversicherung der Seeleute und anderer bei der See-
schiffahrt betheiligter Personen.

Abg. Schrader (Hr.): Mit diesem und dem zweiten noch auf
der Tagesordnung stehenden Gesetzentwurf ist die Unfallversicherung
im Großen und Ganzen abgeschlossen. Ich glaube indessen, daß
das bei der noch mangelnden Erfahrung nicht angeht, ein
Gesamtbild zu entwerfen; ich sehe deshalb von jeder prinzipiellen
Erörterung ab. Zunächst ist bekannt, daß seitens der Seehandels-
städte noch bis zuletzt im Bundesrathe gegen den Entwurf Wider-
spruch ausgedrückt worden ist; ich hoffe, daß die Vertreter der
Seehandelsstädte, von ihrem versöhnungsbereiten Sinne Gebrauch
machend, hier ihre abweichenden Ansichten zum Ausdruck bringen und
allgemein zur Disposition stellen werden. Vor allem ist es zweifelhaft,
ob die Unfallversicherung der Seeleute von unserer Schiffahrt überhaupt
getrennt werden kann. Daß die kleine Küstenschiffahrt und die
Fischerei hierbei ausgeschlossen bleibe, entspricht ja den Wünschen
der Rheder. Es würde wohl auch nicht zweckmäßig sein, die beiden
in die im Gesetze vorgesehene Berufsgenossenschaft einzubeziehen.

Eine andere Frage ist es, ob nicht bei dieser Gelegenheit auch die
Unfallversicherung der Küstenschiffahrt und Fischerei zu regeln wäre,
denn je länger ein Beruf darauf warten muß, desto schwieriger gestaltet
sich die Organisation. Ein zweites Bedenken betrifft die Unfallversicherung
der Ausländer. Es ist mir zweifelhaft, ob damit der gewünschte
Erfolg erreicht werden dürfte, da die große Mehrzahl der Aus-
länder sehr wenig Vortheil davon haben wird.

Die Hauptfrage betrifft aber die Vertheilung der Kosten, und
ob dieselben ganz oder theilweise von der Schiffahrt getragen
werden können. Mir erscheint es bedenklich, der Schifffahrt im Hin-
sicht auf die Segelschiffahrt neue Lasten aufzulegen und sie
dadurch eventuell konkurrenzunfähig zu machen beziehungsweise
zu einer vorzeitigen Einstellung des Betriebes zu nöthigen.
Nach der Vorlage wird die der Schiffahrt zufallende Last eine
außerordentlich viel größere sein, als die der festländischen Industrie
und größer als sie irgend eine Berufsgenossenschaft zu tragen hat,
indem pro Kopf der Mannschaff unter Einfluß der Verwaltungskosten
etwa 30 Mk. im Versicherungsaufwande aufzubringen sein
würden, das ist ungefähr das Vierfache der Kosten bei der
festländischen Industrie. Es sind nun verschiedene Vorschläge
zur Gleichrichtung der Kosten gemacht worden, z. B. in
privatim von Hamburg aus seitens der Rheder der Wunsch
nach einem Reichsgesetz laut geworden. Ich glaube nicht, daß
dieser Vorschlag hier Zustimmung finden dürfte, obwohl ich zugeben
müßte, daß derselbe immerhin bei der jetzigen Lage der Rheder
wenigstens nicht ganz unbillig ist. Ein zweiter
Vorschlag ist, die Kosten der Unfallversicherung der Seeleute
von der ganzen Rheder getheilt zu lassen. Ich glaube nicht, daß
man die Seeleute zur Mittragung der Kosten heranziehen
möge. Die Gründe der verbündeten Regierungen gegen diesen Vor-
schlag entziehen theils dem prinzipiellen Gedanken, die Arbeiter
überhaupt nicht zur Kostentragung heranzuziehen, theils der Ansicht,
dieses Prinzip für die Altersversicherung frei zu haben. Die Art
und Weise, in welcher die Vorlage den Wünschen der Rheder ent-
gegenzukommen sucht, scheint mir nicht die richtige zu sein. Dem
Rheder soll das Recht gegeben werden, 2 Proz. der baaren Steuern
zu behalten unter dem Namen eines Beitrages zur Krankenver-
sicherung. Wohl gemerkt, es soll das Recht haben, nicht die Pflicht,
den Beitrag zurückzuführen; das ist mir von sachverständiger Seite
gesagt worden, daß man nur mit großer Widerstreben daran gehen
würde, von dem Rechte Gebrauch zu machen und in den meisten
Fällen dasselbe nicht zur Anwendung bringen würde. Die Höhe
ist also von einer wesentlichen praktischen Bedeutung nicht. Es ist
dieses notwendig zu untersuchen, ob man nicht auf irgend einem
anderen Wege die Kosten der Rheder wird erleichtern können.

Es handelt sich aber nicht nur um die Interessen der Rheder,
sondern auch um die der Seeleute selbst, und das ist zu befrachten,
daß die seemannische Bevölkerung in starke Noth geräth, da bei
dem Eintreten dieser Kosten eine ganze Anzahl von Segelschif-
fern außer Dienst gestellt werden müßte. Die Schiffahrt ist ein
internationales Gewerbe, und die Gefahr liegt nahe, daß nicht nur
unser Segelschiffahrt weniger konkurrenzfähig werden möchte,
sondern auch, daß deutsche Fahrzeuge in fremde Hände übergehen,
um sich diesem Gelebe zu entziehen. Eine fernere Gefahr liegt
auch darin, daß hier wie bei den Berufsgenossenschaften festländi-
scher Betriebe das Umlageverfahren angewandt werden soll. Es
ist dabei zu befürchten, daß eine große Zahl von Betrieben mit Hinter-
lassung großer Schulden zu Grunde gehen und der Berufsgenossen-
schaft zur Last fallen werden, diese letztere dadurch als leistungsunfähig
erklärt werden müßte, wodurch das Reich belastet werden würde.
Ich will damit aber nicht eine Ablehnung befrachten, sondern
nur den Wunsch aussprechen, daß dasselbe nach allen Seiten hin
gründlich durchzudenkt werden möge, daß namentlich den Inter-
essanten Gelegenheit gegeben werde, vor den Beratungen der Kom-
mission in Petitionen und anderen Einrichtungen ihren Stand-
punkt zu kennzeichnen. Ich habe die Hoffnung, daß diese Be-
ratungen zu einem günstigen Resultate führen werden.

Staatssekretär des Innern v. Bötticher: Ich bin dem Vor-
redner sehr dankbar für die sachliche Art der Kritik, mit der er die
Vorlage betrachtet hat. Das schließt von seinen früheren Reden bei
den Unfallgelebe ab, und ich sehe daraus, daß auch er nicht
mehr seinen früheren prinzipiell ablehnenden Standpunkt festhält,
sondern mittheilen will auf diesem Gebiet. Besonders werthvoll
ist mir von seiner Seite das Zugeständnis, daß die bisherigen Er-
fahrungen der Unfallgelebe und insbesondere der letzten
Vierteljahres des Jahres 1886 noch nicht ausreichen, um ein endgültiges
Urtheil über den Werth oder Unwerth der Unfallversicherung-
gelebe abzugeben. Nun wird auch die Frage aufgeworfen, daß
schon jetzt konstatirt werden könne, daß die Unfallgelebe etwas
wenig unangenehm sei. Wir sind nun keineswegs, wie der Vor-
redner meinte, mit der Unfallversicherung gelebe zu ziemlich
fertig. Wir haben allerdings die Wohlthat der Unfallversicherung zu
Zweck werden lassen wollen, in diese Gelebe eingeleitet, weil
wir diese beiden vorliegenden Entwürfe zur Ver-
abschiedung gebracht haben. Es fehlen aber immer
noch einige andere Kreise, die wir hineinziehen müssen.
Ich rechne dahin die Fischerei, dann namentlich den sehr
wichtigen Beruf der Handwerker, welche jetzt nur, insofern sie in
Werksstätten mit zehn Arbeitern beschäftigt sind, unter das Gelebe

fallen. Ich rechne dazu den Handelsstand, das Hausgelebe und noch
einige weniger zahlreiche Berufsstände. Wir sind also noch
nicht fertig, aber wir sind doch so weit gekommen, daß wir mit dem
Abg. Hartmann sagen können, wir können nicht mehr stehen bleiben,
sondern müssen fortzuschreiten und namentlich denjenigen Kreisen,
die einer besonderen Unfallgefahr ausgesetzt sind, zunächst die Un-
fallversicherung zu Theil werden lassen.

Es ist nun richtig, daß auch im Bundesrathe die Schulerig-
keiten dieser Materie keineswegs verkannt werden, namentlich haben
die Vertreter der Seestädte zu diesem Gelebe ihre Zustimmung zur
Zeit noch nicht gegeben. Die Mehrheit des Bundesraths hielt es
aber für ein dringendes Bedürfnis, der seefahrenden Bevölkerung
die Wohlthaten dieses Gesetzes zu Theil werden zu lassen.
Wenn wir die Fischerei nicht in dieses Gelebe hineingezogen haben,
so liegt das an der Verschiedenartigkeit der Interessen. Der große
Rheder hat mit dem kleinen Seefischer kein gemeinsames Interesse
und ferner ist die Unfallgefahr bei der Fischerei etwa vierfach so
groß wie bei der großen Seefahrt. Sobald steht andere Fischer-
bevölkerung an den Küsten rücksichtlich ihrer Leistungsfähigkeit auf
einem außerordentlich niedrigen Niveau, und es wäre nicht gerecht-
fertigt, die Rheder allein damit zu belasten. Die Fischerei soll aber
nicht vergessen werden, es ist eine unserer nächsten Aufgaben, die-
selbe in diese Gelebe hineinzuziehen. Ob dieses auf dem
Wege der Bildung einer Berufsgenossenschaft oder in einer anderen
Form geschehen wird, darüber muß ich mir ein Urtheil noch vor-
behalten.

Die Hineinbeziehung der Ausländer in die Wohlthaten dieses
Gesetzes ließ sich gar nicht vermeiden. Würden wir die Ausländer
ausgeschlossen haben, so hätten wir damit eine Prämie auf die
Anwerbung ausländischer Matrosen gesetzt und so unsere in-
ländischen Seefahrer unter den Druck einer sie schwer belastenden
Konkurrenz gestellt. Wenn die Folge des Hineinbeziehe des Aus-
länder die ist, daß eine große Zahl von ausländischen, auf deutschen
Schiffen angeworbenen Matrosen theilhaftig der Wohlthat nicht
theilhaftig wird, so ist das vom Standpunkte des Vorredners durch-
aus nicht beklagenswerth. Wenn z. B. die in Ostasien auf deut-
schen Schiffen dienenden Ausländer ausgeschlossen sind, so ist das
eine Wohlthat für die deutsche Rheder, über die Beschwerden zu
führen sie keinen Anlaß hat.

Daß es nützlichwerth gewesen wäre, ferner man mit diesem
Gesetzentwurf hervorzutreten ist, eine Statistik anzuführen, welche
über die Zahl der Unfälle und über die Höhe der Belastung ein
richtigeres und zutreffenderes Urtheil zuläßt, als jetzt an der Hand
des vorliegenden statistischen Materials möglich ist, will ich nicht
angehen; diese Frage ist sehr reichlich erwogen worden, wir haben
sie aber vernunft, einmal um deswillen, weil eine solche
Statistik, wenn sie zuverlässig sein soll, einen Zeit-
raum von mehreren, ja vielen Jahren umfassen muß.

Durch eine solche Statistik wäre das Gelebe auf eine Reihe von
Jahren hinausgeschoben worden. Dann haben wir ja auch die
Statistik unserer Marine und der englischen Marine; das Material
genügt, um wenigstens annähernd Schätze ziehen zu können. Bei
der Berechnung sind wir äußerst vorsichtig zu Werke gegangen und
haben aus Unfälle möglichst hoch geschätzt, damit nachher nicht ge-
klagt wird, daß wir zu optimistisch und zu Gunsten der Annahme
des Gesetzes die Zahlen zu niedrig bemessen hätten.
Allerdings wird die Rheder durch dieses Gelebe höher belastet,
als die Industrie im Lande; aber nicht so hoch, wie der
Vorredner angegeben hat. Der Vorredner hat seiner Belastung
die Schlußfolger der Berechnung von 32,41 Mk. pro Kopf der Be-
schäftigten zu Grunde gelegt. Aber es ist schon in der Statistik
angegeben, daß der Vorredner nach dieser Belastungsschätzung
wäre, welche die belgische seemannische Hilfskasse gemacht hat.
Diese beträgt höhere Steuern, als sie in dem vorliegenden Gelebe
ausgedrückt sind; sie stellt sich auf 25,32 Mk. pro Kopf. Danach er-
reicht sich, daß das Verhältnis zu der Unfallversicherung der Industrie
nicht das Verhältnisse von drei zu zwei, sondern von zwei zu eins
beträgt. Allerdings ist diese Belastung immer noch eine hohe und für den
Theil der Rheder, der sich infolge der wirtschaftlichen und Ver-
kehrsverhältnisse in ungünstiger Lage befindet, unerwünscht.
Aber diese Betrachtung kann und darf nicht führen, von diesem
necessarischen Schritt abzustehen. Dazu könnten wir uns nur
entschließen, wenn nachgewiesen wird, daß die Belastung für die Rheder
unüberwindlich ist; dieser Nachweis ist nicht geführt worden und wird
auch schwerlich geführt werden können. Der Herr Vorredner ist
selbst der Meinung gewesen, daß man den Gedanken einer Reichs-
intervention, der auch keine Vertretung gefunden hat, nicht weiter
verfolgen kann. Haben wir die Industrie mit der Unfallversicherung
belastet, so können wir die Rheder nicht davon befreien auf Reichs-
kosten. Deswegen ist es auch nicht zulässig, die Steuern für den
Seemann niedriger zu bemessen als für den Arbeiter der Industrie.
Eine solche differentielle Behandlung würde die Zahl der Refuten
für das seemannische Gewerbe verringern und dieses Gewerbe
weniger anziehend machen. Wir müssen deshalb an denselben Ecken
festhalten, die für die Industriearbeiter für angemessen erachtet sind.

Nun laßt der Vorredner, daß die Rheder deswegen ungünstig
getroffen werden im Verhältnis zu der Industrie der Rheder die Kranken-
fürsorge für den Seemann zu tragen hat. Es ist auch bei der
Vorberatung eingehend erwogen worden, in welcher Weise diese
Mehrbelastung des Rheders anderweitig ausgeglichen werden kann.
Nach meiner persönlichen Auffassung müßte die Krankenfürsorge für
die Seefahrer ebenso gestaltet werden, wie für die Arbeiter der
Industrie. Dieser Gedanke ist aber sehr schwierig durchzuführen
und namentlich von den Rhedern selbst perhorreskirt worden.
Denn die Krankenfürsorge der Rheder für die Seeleute ist außer-
gewöhnlich und eine Heranziehung der letzteren dazu würde große
Schwierigkeiten erregen. Mit der Bestimmung, daß der Rheder
2 Proz. der baaren Steuern dem Seemann einbehalten darf für die
Krankenfürsorge sollen nun die Rheder nicht zufrieden sein, weil sie
eine differentielle Belastung unter ihren eigenen Mit-
gliedern voraussehen, weil manche den Abzug nicht machen werden.
Aber bei dem Krankenfürsorgegelebe am Lande ist es ebenso, der
Krankenfürsorgebeitrag der Arbeiter ist auch nicht obligatorisch.

Der Herr Vorredner hat auch die ungünstige Lage der Segel-
schiffahrt beklagt und zur Abhilfe die Abänderung unserer Reichs-
schiffahrtsgesetze empfohlen. Daß unsere Segelschiffahrt nicht voll be-
fähigt ist, liegt einmal an der Ueberproduktion an Schiffen und
zweitens an dem naturgemäßen Uebergang von der Segel-
schiffahrt zur Dampfschiffahrt. Diese ist ganz natürlich bedingt,
nenn auch eine große Konkurrenz vorhanden ist. Im Jahre 1881
hatten wir 1613 100 Tonne in dieser Beziehung liegt also nicht vor, und
Tonne. Ein Bedenken in dieser Beziehung liegt also nicht vor, und
damit fällt das weitere Bedenken, daß durch dieses Gelebe die Schiff-
fahrt veranlaßt werden könnte, ihre Schiffe dem Auslande zur Ver-
fügung zu stellen und die deutsche Flagge aufzugeben. Im Gegentheil
wenn wir die Wohlthat dieses Gesetzes unseren Seeleuten gewährt
haben, werden die übrigen Seefahrt treibenden Nationen sich
beileben, unseren guten Beispiel zu folgen, und dadurch wird der
Ausgleich gewonnen werden und die Ausländer werden ebenso be-
lastet wie bei uns. Und dann wird unsere Rheder nicht mehr
zu klagen haben, daß sie eine Last trägt, von welcher das Ausland
frei ist. Dem Wunsche des Herrn Vorredners, daß aus den Be-
ratungen ein gedächtnisvoller Resultat hervorgehen möge, kann ich
nicht nur zustimmen. Es ist kein politisches Interesse bei diesem
Gelebe, sondern ein wirtschaftliches Interesse, für das wir alle
eines Herzens sein sollten, die wir selbst sind auf die Prosperität
unserer Seefahrt. Wir alle sollten freudig wünschen, daß dem
Seefahrer der Schutz für die Tage seines arbeitsfähigen Lebens

losen Alters gegeben wird, wie dem Arbeiter auf dem Lande, von
dem wir jetzt schon die Vortheile dieser Gelebegebung auch in
sozialer Beziehung konstatieren können. (Beifall.)

Abg. Gebhard (nl.): Auch dieser Gesetzentwurf ist ein weiterer
Schritt auf dem Wege der Sozialreform, wie sie die kaiserliche
Botenschaft in Aussicht genommen hat. Hoffentlich werden wir in
Botenschaft zu dem erstrebten Ziele gelangen. Der Abg. Schrader
hat zwar eine ganze Reihe von Bedenken gegen diesen Gelebe-
entwurf erhoben, indessen hat er doch erklärt, daß er hoffe, daß aus
der Kommission etwas Gutes hervorgehen werde. Uebrigens er-
laube ich mir eine Kommission von 28 Mitgliedern für die Be-
rathung dieses Entwurfs zu beantragen. Ich theile nun die An-
sicht des Staatssekretärs, daß nach Einbeziehung des größten Theils
aller übrigen Arbeiter in dem Bereich der Unfallversicherung die
Ausdehnung derselben auch auf die Seeleute erfolgen muß.
Kein Beruf ist so viel Unfällen ausgesetzt, wie der der
Seeleute, und andererseits bietet ihnen ihr Leben sonst keinen Er-
satz für die Unfälle, Wunden und Anstrengungen, denen sie sich in
Ausübung ihres Berufes hingeben haben. Der Abg. Schrader
sagte, der Gesetzentwurf sei auf den Prinzipien der bisher erlassenen
Unfallversicherungsgesetze aufgebaut. Im großen und ganzen ist
das richtig, es finden sich jedoch eine Reihe von abweichenden
Bestimmungen, welche mit Rücksicht auf das Wesen der Seefahrt
aufgenommen sind. Zunächst ist der Kreis der Personen erweitert,
indem auch die Schiffsoffiziere ohne Rücksicht auf das Gehalt ein-
bezogen sind. Ferner ist der Kreis der Unfälle erweitert,
dabei auch solche dem Gelebe unterliegen, die lediglich in
elementaren Ereignissen ihren Grund haben. In Bezug auf einige
Punkte muß ich indessen einige Bedenken geltend machen. § 10 mit
seiner Bestimmung über die Möglichkeit, 2 Proz. der baaren Steuern
für Zwecke der Krankenfürsorge abzugeben, ist völlig unange-
nehm in dieses Gelebe hineingekommen. Es hat dies ja nach den
Vorfürsorge des Staatssekretärs seinen Grund in dem Be-
streben, der Rheder mit Rücksicht auf ihre sonstige Be-
lastung eine Erleichterung zu verschaffen. Die Klagen des Abg.
Schrader über das Darinbeziehen der Rheder, besonders der
kleinen Seegeldschiffeder, sind ja durchaus berechtigt. Es wird
wohl wohl zu erwägen sein, ob die Bestimmung dieses Paragraphen
das geeignete Mittel ist zur Erleichterung der Rheder als Entgelt
für die Anfertigung neuer Ratten. Ich persönlich muß gestehen,
daß es gut gewesen wäre, die Grundlage des Krankenfürsorgege-
lebes auch auf die Seeleute zu übertragen. Diese Frage wird in
der Kommission eingehend zu erörtern sein. Traglich ist es auch,
ob die Höhe des in § 20 vorgesehene Refundationsgenossenschaft
wird, um die Dauerhaftigkeit der neuen Genossenschaften zu sichern.
Vielleicht dürfte es gerechtfertigt sein, zur Ansammlung eines höheren
Refundationsfonds überzugehen.

Was die Einbeziehung der Ausländer betrifft, so kann ich nicht
ganz die Ansicht des Staatssekretärs theilen, daß, wenn man die
Ausländer draußen läßt, eine Benachtheiligung der deutschen See-
leute eintritt; denn wenn auf der Grundlage dieses Gesetzentwurfs
vorgesehen wird, so daß also nach einem festgestellten Maßstabe
einerlei für In- und Ausländer, die Ausbringung der Kosten
vorgesehen wird, dann hat der einzelne Rheder kein Interesse,
daran, Ausländer oder Inländer zu beschäftigen, sondern nur die
Gesamtheit der Rheder, die Berufsgenossenschaft. Der § 24 hat
der Abg. Schrader in seiner Kritik nicht berührt. Dieser Paragraph
handelt von der Theilung der Steuern bei der Konstitution der
Berufsgenossenschaft. Ich glaube, wenn auf die hier vorgeschlagene
Art dabei verfahren wird, wenn die Stimmen so vertheilt werden,
kann leicht eine Majorisirung der größeren Rhederien durch die
sehr zahlreichen kleineren bewerkstelligt werden. Derartige Detail-
fragen müssen indessen einer eingehenderen Erörterung durch die Kom-
mission vorbehalten werden.

Dagegen muß ich mich noch aussprechen, daß der Abg. Schrader
diesen Gesetzentwurf auf die Seefischerei ausgedehnt wissen will.
So nützlichwerth es ist, die Zukunft auch der Seefischer sicher
zu stellen gegen Verdrängung durch Unfälle, so sind doch die Grund-
lagen dieses Gewerbes und die Art und Weise des Betriebes grund-
legend verschieden von der Seefahrt. Ich schließe mich dem Wunsch
meiner Vorredner an, daß es der Kommission gelingen möge, einen
brauchbaren Gesetzentwurf zu schaffen, der die Interessen der
Rheder wie der Seeleute in gleicher Weise berücksichtigt.

Abg. Spahn (Centr.): Obgleich die hohe Belastung der
Rheder, die durch dieses Gelebe geschaffen wird, unbestreitbar ist,
dürfen wir doch nicht darauf verzichten, die Seefischerei in die
Unfallversicherung einzubeziehen. Ich glaube auch, daß man die
entstehenden Kosten überbrückt. Das Kapital, welches die Beiträge
für die Versicherung repräsentieren, ist doch verhältnismäßig gering
gegenüber dem Werth des Schiffes und seiner Beladung. Bezüglich
der Organisation der Genossenschaften könnte man in Zweifel sein,
ob eine oder zwei Berufsgenossenschaften gebildet werden sollten;
ich glaube, daß die Vorlage, welche eine Genossenschaft bilden will,
das Richtige trifft. Eine Versicherung der Fischerei ist auch mir sehr
sympathisch; doch glaube auch ich, daß sie mit diesem Gelebe nicht
zu verbanden werden kann. Das Umlageverfahren wird bei den
Eigentümlichkeiten des Schiffahrtsgewerbes nicht gut zu umgehen
sein. Dem Antrage auf Ueberweisung der Vorlage an eine Kom-
mission von 28 Mitgliedern trete ich bei.

Abg. Voermann (nl.): Dem Wunsche meiner Vorredner auf das
Zustandekommen des Gesetzes kann ich mich als Rheder anschließen,
da dasselbe für die Rheder keine große Wichtigkeit hat. Es ist
schon ausgeführt worden, daß die Gefahren bei der Seefischerei
bedeutend größere sind, als bei auf dem Festlande be-
triebenen Berufen, in Folge dessen wird auch naturgemäß
die Belastung der Rheder eine stärkere sein müssen
als die der Industrie auf dem Lande. Ich habe nun an dem
Gesetze das anzusehen, daß man es nach den Prinzipien der
anderen Unfallversicherungsgesetze zugeschnitten hat, während doch
die Rheder einen ganz anderen Standpunkt einnimmt, einnehmen
müßte, als die Industrie auf dem Lande. Wie schon bemerkt,
ist die Rheder mehr als ein anderer Beruf der auslän-
dischen Konkurrenz ausgesetzt. Während sich nun die In-
dustrie auf dem Lande durch Schutzschilde und andere
Maßnahmen schützen kann, es sogar möglich ist, ihr das Abga-
begebiet im Inlande selbst zu erhalten, ist bei der Rheder gerade
das Gegenheil der Fall. Ihr kommt die ausländische Konkurrenz
direkt vor die Thür. Als z. B. im vorigen Herbst ein großer An-
hang von Gütern nach Südamerika stattfand und viele Schiffe
mit Waaren dorthin beladen waren, da waren zeitweise eine
Reihe von englischen Schiffen in Hamburg, die Waaren aus
Hamburg nach denselben Plätzen anzuheben. Auf diese Weise
wurde es gehindert, daß die Frachten in die Höhe gingen. Ich
werde niemals dafür eintreten, daß diese Konkurrenz durch irgend
welche Mittel aufhöre, denn wir wollen auch in der Lage sein, in
freunden Ländern anderen Nationen dieselbe Konkurrenz zu machen;
aber daß dieselbe in unsern Häfen stattfindet, ist, glaube ich, ein
Beweis, daß wir dafür sorgen müssen, daß unsere Rheder, um mit
fremden Schiffen noch konkurrenzieren zu können, nicht zu schwer be-
lastet wird. Jetzt giebt es schon eine Reihe von Dampfschiffahrts-
gesellschaften in Hamburg, welche die Konkurrenz von ausländischen
Schiffen, die von Hamburg nach denselben Plätzen abfahren, zu
beschränken haben.

Zu dieser Verschiedenheit der Rheder mit Industrien des
Landes kommt der Umstand, daß ich bei ihr die Art des Betriebes
außerordentlich schnell ändert. Wir haben das gesehen, und es
wird sehr häufig von der sehr gedrückten Lage der Rheder ge-
sprochen. Wenn wir aber mit diesem Gesetzentwurf warten wollen,
bis eine bessere Lage der Rheder eintrifft, könnten wir, glaube ich,
recht lange warten, denn die bedrückte Lage derselben beruht darauf,
daß sich in Folge neuer Erfindungen und Einrichtungen die Betriebs-

Kosten der neuen wieder sich geringer gestellt haben, als die der alten. Es ist besonders von der Segelschiffahrt die Rede gewesen, es werden jetzt aber wieder große Segelschiffe gebaut, — in Hamburg ist das in den letzten Jahren vielfach der Fall gewesen — und diese großen Schiffe können da bestehen, wo kleine Schiffe nicht weiter fahren können. Ebenso ist es mit den Dampfschiffen. Durch die neuen Erfindungen wird ein Dampfschiff, das erst vor Kurzem gebaut ist, bald wieder überholt, so daß es nicht mehr konkurrenzfähig ist. Deshalb soll man die Rhederei nicht aufzugeben lassen, weil dieselben Betriebe nicht so schnell schalten können in der Art und Weise, die Rhederei zu betreiben, weil sie dann zu stark belastet würden, weil dann eine Reihe von kleinen Betrieben nicht mehr werden bestehen können und dann die von der kleinen Rhederei übrig bleibenden den anderen Rhedereien mit zur Last fallen würden.

Auch in dem und gleichfalls vorliegenden Gesetzentwurf für die Unfallversicherung der Bauarbeiter sind bereits manche Aenderungen und Abweichungen von früheren Prinzipien vorgeschlagen. Die und mit diesem Entwurf vorgelegten Berechnungen, glaube ich, sind nicht ganz richtig. Herr Staatssekretär v. Bötticher sagte zwar sie seien außerordentlich vorsichtig gemacht; ich bin entgegengelegter Ansicht und glaube, wir werden in der Kommission Gelegenheit haben, manches zu besprechen und zu widerlegen. Die Zahl z. B. von 37 000 aus der fahrenden Reute, auf welche sich die Unkosten vertheilen, halte ich entschieden für unrichtig; sie ist aus dem statistischen Handbuche der Handelsmarine, welches vom Reichsamt des Innern veröffentlicht ist, aber sie ist entschieden nicht richtig reduziert. Denn eine große Menge der kleinen Segelschiffe liegt ganzjährig unbeschäftigt, und ein großer Theil der Seeleute fährt aufstakt 12 nur 10 Monate im Jahr. Nach meinen Aufschätzungen wäre die Zahl von 32000 eine richtige Annahme.

Es ist ferner Bezug genommen auf das belastete Gesetz. Ich glaube, daß dieses auch nicht ganz maßgebend ist, weil es in mancher Hinsicht auf anderen Grundlagen beruht und namentlich für die Altersversorgung ist maßgebend, daß dieselben Grundsätze der Entschädigung nicht in Betracht kommen können. Ebenso wenig kann in Betracht kommen, was in den Motiven zum Hamburger Seemannsamt angedeutet wird. Es heißt dort, daß nach einer Mitteilung des Hamburger Seemannsamts die Zahl aller während der Jahre 1877—84 ganz oder zeitweilig erwerbsunfähig oder unterstützungsbedürftig gewordener Seeleute der Hamburger Handelsflotte 130 betrug und es wird bemerkt, daß somit die erwerbsunfähig gewordenen Seeleute, welche der Hamburger Handelsflotte angehören, je nach Umständen Unterstützungen aus der Hamburger Seemannskasse erhalten. Nun sind die Unterstützungen keineswegs solche, daß sie allen Reuten zu Gute kommen; sie kommen nur denjenigen zu Gute, welche wirklich hilfsbedürftig und wirklich Hamburger sind. Ich halte diese Bezeichnung auf den Bericht des Hamburger Seemannsamts für durchaus unrichtig. Die eigentliche Belastung, die wir heute gar nicht übersehen können, ist die, welche dadurch eintritt, daß ein großer Theil der Rhedereien selbständig keine Berufsgenossenschaften bilden kann. Von denen ist ausdrücklich gesagt worden, daß sie das nicht können, weil die Berufsgenossenschaften nicht leistungsfähig wären, daß in Zukunft möglicherweise ein Theil derjenigen Reute, welche von den Segelschiffen übrig bleiben, als Invaliden den Ueberlebenden zur Last fallen. Da kann die Belastung eine hohe werden, die wir nicht übersehen können. Es dürfte auch aus diesem Grunde hier ein anderes Prinzip zur Geltung zu bringen sein als bei den anderen Unfallversicherungsgesetzen.

Es ist nun von der Regierung selbst in § 10, meiner Ansicht nach wenig glücklich, eingefügt, daß der Rhederei 2 Proz. von der Steuer gewissermaßen vergütet werden soll. Dadurch wird allerdings angegeben, daß die Belastung, wie sie ist, zu groß ist; man will der Rhederei eine Entschädigung schaffen und aufstakt die Seeleute durch Unfallversicherung beizutragen zu lassen, sollen sie zur Krankenversicherung beizutragen werden. Die 2 Prozent, welche die Rhederei erheben würde, würde jedenfalls erheblich mehr betragen als die Krankenkasse, welche den Rhedern überhaupt zusteht. Der Matrose weiß sehr gut damit Bescheid und würde diesen Abzug für die eigene Last des Rheders nicht verstehen. (Es ist ferner gesagt, daß der Herr Staatssekretär anführte, daß es in das Belieben des Rheders gestellt wäre, abzugeben oder nicht, sondern es liegt in den Thatfachen begründet, daß die Krankenversicherung dem Rheder abgerufen werden muß, weil der Matrose während seiner Krankheit meistens an Bord des Schiffes ist und dort versorgt werden muß. Der Rheder hat gewissermaßen die Beobachtung umsonst zu befragen. Es ist in dem Gesetzentwurf ausgesprochen, daß der Rheder, während er krank ist, Krankengeld bekommt, daß der Seemann, so lange er sich an Bord befindet, seine Steuer weiter bezahlt. Das Alles würde so grundlegend geändert werden müssen, daß ich es für sehr bedenklich halten mußte.

Das sind auch die Gründe, warum ich den § 10, soweit er Bezug nimmt auf die Krankenversicherung, für unrichtig halte. Ich halte ihn aber auch deshalb für unrichtig, weil, wenn die Regierung ausgeht, daß die Seeleute 2 Prozent beizutragen müssen, es mir denn doch richtiger scheint, daß man klar ausspricht, die Seeleute hätten zur Unfallversicherung 2 Prozent beizutragen. Bis vor wenigen Jahren war es in Hamburg der Fall, daß man dort für sämtliche Reute pro Mark Kontant, die früher 16 Schilling waren, einen Schilling von den Seeleuten und einen halben Schilling von den Rhedern in die Krankenkasse beizutragen ließ. Es ist mir bekannt, daß einzelne Rhedereien Beiträge zur Unfallversicherung von ihren Reuten einziehen, welche diese gern bezahlen. Ich würde es deshalb für richtig halten, die Reute beizutragen zu lassen. Sie würde es wohl überall gern thun, und damit würde die hauptsächlichste Erleichterung geschaffen sein. Der andere sonstige zur Unfallversicherung beizutragen betrifft das Deckungsverfahren. Eine vollständige Anwendung desselben würde ich nicht empfehlen, aber es ist sehr zu bedenken, daß die Gefahr hier außer ist als sonst, da die Ueberlebenden hier die Kosten der untergegangenen Rhedereien mittragen müssen. Würden wir der Zukunft eine so große Last auferlegen, so würde ich kein Äquivalent in der augenblicklichen Erleichterung des Ueberlebenden, wie sie in der Einführung des Unfallverfahrens liegen mag, sehen. Nun wird sich wohl ein Mittelweg finden lassen, und ich hoffe, daß dies in der Kommission geschehen wird. Am liebsten wäre mir, wie gesagt, daß die Seeleute beizutragen. Wenn dies nicht möglich wäre, so wäre vielleicht der Reservefonds von vornherein wesentlich stärker zu betonen, als die Vorlage vorsieht. Freilich würden dann wohl wiederum, namentlich von den kleinen Rhedereien und den kleinen Segelschiffen, Klagen über zu große Belastung eintreten. Es ist bereits erwähnt worden, daß das Stimmverhältniß doch nicht so eingerichtet werden darf, daß dadurch die größeren Rhedereien vollständig von den kleineren überstimmt werden würden. Das wäre weder gerecht noch richtig, denn jedenfalls wird man großen Rhedereien, wie dem Norddeutschen Lloyd und anderen Rhedereien, einen Einfluß in dieser Beziehung geben müssen. Der Herr Staatssekretär hat nun gesagt, man habe sich im Bundesrathe trotz eingehendster Prüfung von der Unmöglichkeit der Reute nicht überzeugen können. Es ist überhaupt schwer zu beweisen, wo das Unmöglichkeit anfängt. Ich bin sehr überzeugt, wenn Sie die Rhederei zu stark belasten, so ist dieselbe eine Industrie, die außerordentlich leicht ins Ausland übergehen kann, zum mindesten aber in ihrem weiteren Fortkommen gehindert wird. Deshalb bitte ich Sie, die Rhederei schonend zu behandeln. (Beifall.)

Herr Reg. Rath von Wodtke: Der Herr Vorredner hat den schweren Beschwerden über die Belastung der Rhederei Ausdruck gegeben. Es ist ja ganz richtig, daß die Rhederei jedenfalls eine große Unfalllast zu tragen haben muß, über das Maß selbst wird sich ja reden lassen. Der Vorwurf, daß die Berechnung, welche der Herr Staatssekretär hier vertretet hat, zu niedrig sei, ist irrig, sie ist im Gegentheil eher zu hoch. Der Herr Vorredner meinte, 37 000 Mann durchschnittliche jährliche Belastung deutscher Schiffe von dem seemannsamtlichen Handbuche angegeben, auch das ist ein Irrthum, indem dasselbe 39 000 Mann nennt. Die Zahl von 37 000 Mann beruht auf einer ganz unzuverlässigen englischen Statistik. Wir werden in der Kommission gern bereit sein, jeden Theil unserer Berechnungen auf Grund zu vertheidigen. Abg. von Wodtke (konf.): Auch auf Seiten der konservativen Partei findet die Vorlage der verbündeten Regierungen sympathische Aufnahme. Ohne eine schwerere Belastung der Rhederei wird die Ausführung des Gesetzes allerdings nicht abgehen. Aber wenn der Abg. Boermann behauptet, daß die Rhederei darum

schlummer daran sei, als die Industrien auf dem Lande, weil der Schiffbau die ausländische Konkurrenz vor die Thüre komme, so ist das doch z. B. bei der Landindustrie eben so gut der Fall. Der Rheder, als die der fahrenden Bevölkerung vertretend, hoffe, daß wir in der Kommission zu einer erzießlichen Erledigung des Gesetzes kommen werden.

Die Vorlage wird darauf an eine Kommission von 28 Mitgliedern verwiesen. Es folgt die erste Beratung des Gesetzentwurfs betreffend die Unfall-Versicherung der bei Bauten beschäftigten Personen.

Abg. Weiel (nat.-lib.): Meine Partei begrüßt in dieser Vorlage einen weiteren Schritt auf dem Wege der Sozialreform. Für die Einzelheiten der Vorlage werden wir in der Kommission ja wohl das notwendige Material erhalten und prüfen können. Daß die Vorlage das Deckungsverfahren in Aussicht nimmt, scheint mir richtig; wir müssen bei den Eigenthümlichkeiten des Baugewerbes vom sonst angewendeten Unfallverfahren abweichen.

Abg. Dr. Barth (frk.): Die Schwierigkeiten, welche für die Unfallversicherung des Baugewerbes sich ergeben, namentlich durch den häufigen Wechsel des Arbeiterpersonals, wird von Jahr zu Jahr wachsen. Man hat dies auch dadurch anerkannt, daß man in der Vorlage dem Unfallverfahren theils Vorkauf hat, theils durch Verpfändung der Reitere das Deckungsverfahren auf indirektem Wege eingeführt hat. Zur meinen, daß das einzig Richtige wäre, überhaupt zum Deckungsverfahren zu schreiben, wie wir dies auch sonst empfehlen haben. Die vorgeschlagene Einrichtung ist eine ganz eigenthümliche. Die Berufs-Genossenschaften werden gezwungen, eine Versicherungs-Anstalt zu gründen zu gründen. Günstigen Dritten, mit denen sie nichts zu thun haben; sie haben bei Aufstellung der Tasse nichts zu thun, sondern sie werden von dritten Personen aufgestellt, die kein Risiko haben, nämlich dem Versicherungsamt; und das Versicherungsamt verfährt über die Verwendung der etwa erzielten Ueberschüsse. Daß eine Organisation, wie sie bisher bei uns nicht bestanden hat, eine rein bürokratische Einrichtung, so daß es einfacher gewesen wäre, einfach von Reichs wegen eine Versicherungsanstalt zu gründen. Will man das nicht, so giebt es nur noch eins, man muß die Versicherung der Privatthätigkeit überlassen und damit zu den Prinzipien zurückkehren, welche man mit dem ersten Unfallversicherungsgesetz verlassen hat. Sonst bleibt eben nur die eben erwähnte Konsequenz einer Reichsversicherungsanstalt; wir werden uns in der Kommission dieser Konsequenz nicht verschließen können.

Staatssekretär v. Bötticher: Diese Vorlage wird zweckmäßigerweise an eben dieselbe Kommission verwiesen werden wie die vorige. Ich möchte für diese Vorlage die Priorität der Beratung wünschen und zwar mit Rücksicht auf die beim Bau des Nord-Ostkanals zu beschäftigten Arbeiter. Ich freue mich über das Entgegenkommen, welches der Abg. Weiel der Vorlage bewiesen hat, wiewohl mich aber gar nicht über das geringere Entgegenkommen des Abg. Barth. Schon der Eingang seiner Bemerkungen zeigt, daß er zu dem Schluß kommen würde, es sei eigentlich am besten, die Unfallvorsorge den Privatgesellschaften zu überlassen. (Heiterkeit.) Ganz anders hat sich sein Freund Schröder ausgesprochen, der seine Bereitwilligkeit erklärte, auf Grund der Berufs-genossenschaften am weiteren Ausbau der Unfallversicherung mitanzuhängen. Ich möchte den Abg. Barth bitten, sich dem anzuschließen, er erleichtert dadurch sich und uns das Geschäft außerordentlich. Dieser Entwurf enthält nun allerdings wesentliche Abweichungen von den Prinzipien der bisherigen Unfallversicherung. Die verbündeten Regierungen waren ja auch von vornherein darüber einig, daß eine schablonenmäßige Durchführung dieser Gesetzkombination unpraktisch sei. Hier liegt ein Betheil vor, der sich durchaus nicht zur Zusammenfassung in eine Berufs-genossenschaft qualifiziert. Der Unternehmer z. B., der zuerst einen Eisenbahnkanal übernommen hat, übernimmt nachher einen Kanalbau u. s. w. Für diejenigen Betriebe im Baugewerbe, die sporadisch und wechselnd sind, müßte daher ein anderes Verfahren Platz greifen. Wir haben nun keinen Augenblick Anstand genommen, uns hier für das Deckungsverfahren bei einer Versicherungsanstalt zu entscheiden. Es war die Frage, wie diese Anstalt zu organisiren sei. Die vom Abg. Barth vorgeschlagene Reichsanstalt hätte ja eingerichtet werden können. Es lag aber viel näher, diese Anstalt im Anschluß an eine vorhandene Berufs-genossenschaft zu organisiren. Der Abg. Barth meinte, das Risiko bei solcher Anstalt sei zu groß. Die betr. Berufs-genossenschaft wird aber selbst dafür zu sorgen haben, daß alle nothigen Garantien geschaffen werden. Das der Prämiensatz zweckmäßig aufgestellt wird, dafür bürgt schon die von zwei zu zwei Jahren vorgesehene Kontrolle durch das Reichsversicherungsamt. Wenn mir der Abg. Barth einen besseren Weg angeben kann, bin ich gern bereit, diesen zu betreten. Nur muß er volle Garantie dafür bieten, daß dem Versicherten das wird, was das Gesetz ihm zugehen will, und auch dafür, daß die Träger der Versicherung nicht ungebührlich belastet werden. Der Entwurf der Reiter eines Privatunternehmens könnten mir beide Theile nicht ausfallen. (Beifall.)

Abg. Schröder (frk.): Der Herr Staatssekretär hat mich im Gegentheil zu meinem Freund Barth gebracht. Ich habe aber im Anfang meiner heutigen Ausführungen gesagt, daß ich auf prinzipielle Fragen nicht eingehen will. Ich werde eben warten, bis genügendes Material vorliegt, aus welchem ich die Richtigkeit meines Standpunktes beweisen kann, und ich meine, daß dieser Zeitpunkt immer näher rückt. Der vorliegende Gesetzentwurf zeigt auch schon die Grundzüge unserer Unfallversicherungsgesetzgebung, als wenn das Gesetz über die Unfallversicherung in der Landwirthschaft; dieser Grundzug ist der, daß das Genossenschaftswesen immer mehr verschwindet und die behördliche Versicherung immer mehr hervortritt. Das hier angewandte Prinzip, daß die Genossenschaften eine Versicherungsanstalt gründen, sollen für solche, die gar nicht zu ihnen gehören, ist ein höchst sonderbares und kann zu den bedenklichsten Konsequenzen führen.

Die Vorlage wird darauf an die für das Gesetz betreffend die Unfallversicherung der Seeleute eingesetzte Kommission verwiesen. Die Tagesordnung ist damit erledigt. Nächste Sitzung Freitag 1 Uhr. (Vertrag mit Serbien über den Anstich; Gesetzentwurf betr. den Verkehr mit zinn- und bleihaltigen Gegenständen, die Aenderung des Reichsbeamtengehaltes und den Anstich der Deffentlichkeit bei Gerichtsverhandlungen.)

Schluß 4 Uhr.

Preussischer Landtag.

Abgeordnetehaus.

(Fortsetzung aus der Abendausgabe.)

Minister v. Bismarck: Es handelt sich bei der angeregten Frage darum, ob die Befugnisse der Regierung erweitert werden sollen oder nicht. Eine solche Erweiterung der Befugnisse könnte ja für die Regierung unter Umständen angenehm sein; indess spräche neben dem berechtigten, vom Abg. v. Schorlemer hervorgehobenen Gesichtspunkte der Umsicht dagegen, daß die Regierung doch an den Landtag mit einem bestimmten Projekt herantreten müsse. Der Endpunkt dieses ist nach Anhörung der Lokal-, Kreis- und Provinzialbehörden, der technischen Sachverständigen und der Interessenten als einzig geeigneter Endpunkt gewählt worden. Ich bitte Sie daher, den Antrag Peters abzulehnen. Wir werden die Frage jedenfalls nochmals sorgfältig prüfen, und sollen die Verhältnisse sich anders darstellen, so können wir immer noch die Richtung der Entscheidung ändern und eventuell mit einer neuen Vorlage vor den Landtag treten.

Der Antrag Peters wird hierauf abgelehnt. Der § 1 wird darauf angenommen, ebenso ohne weitere Debatte das ganze Gesetz.

In dritter Beratung wird sodann der Gesetzentwurf, betr. den weiteren Erwerb von Privatbahnen für den Staat ohne Debatte angenommen.

Es folgt die erste Beratung des Gesetzentwurfs, betr. die Kantongewerkschaften in der Rheinprovinz.

Abg. Jordan (nat.-lib.) beantragte, die Vorlage an eine besondere Kommission zu verwiesen.

Abg. Rehr von Linder (konf.) ist der Ansicht, daß nachdem über die Vorlage bereits in der vorigen Session eingehend verhandelt worden sei, eine nochmalige Uebersetzung an eine Kom-

mission nicht notwendig sei. Für den Fall aber, daß doch eine solche Uebersetzung beliebt werde, empfehle er die Verweisung an die Gemeindefunktion.

Abg. Mooren (Centr.) weist auf die eigenthümliche Institution der Kantongewerkschaft hin, auf welche man Rücksicht nehmen müsse. Die geringen Vorteile, welche die Gemeinden aus dem bisherigen Verhältnisse gehabt haben, und die ihnen nach altem Recht zustehen, könne man jetzt nicht einfach fortbekommen. Es sei zu befragen, daß man die Beschlüsse der Provinzialvertretung unbeachtet gelassen habe, während man sonst gerade auf die Beschlüsse der Provinzialvertretungen Rücksicht nehme.

Ministerialdirektor v. Baumbach giebt der Hoffnung Ausdruck, daß das Haus dem Gesetzentwurf seine Zustimmung ertheilen werde und weist dann einige vom Abg. Mooren erhobene Bedenken zurück.

Abg. v. Rönchhaupt (konf.) betont, daß die erste Anregung zu der Vorlage, welche den Gemeinden die Unterhaltung der Kantongewerkschaft abnehmen solle, von den rheinischen Abgeordneten ausgegangen sei. Jetzt erkläre man sich dagegen, weil die Gemeinden nach Befreiung von der Verpflichtung auch auf gewisse Rechte verzichten sollten. Uebersieht man die Verhältnisse der Vorlage an die Gemeindefunktion.

Nachdem noch Abg. Mooren den Ausführungen des Regierungskommissars entgegengetreten, wird die Vorlage an die Gemeindefunktion verwiesen.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Verlängerung der im § 7 des Gesetzes, betr. die Ergänzung und Aenderung der Bestimmungen über die Aussonderung des steuerartigen Theils aus den sogenannten stehenden Gefällen in der Provinz Schleswig-Holstein vom 25. Mai 1885 festgesetzte Frist wird nach einer kurzen Besprechung seitens des Abg. Jürgen in erster und zweiter Lesung angenommen.

Der Gesetzentwurf betreffend die durch ein Auseinandersehungungsverfahren begründeten gemeinschaftlichen Angelegenheiten wird nach unwesentlicher Debatte in zweiter Lesung genehmigt.

Die Rechnungen der Kasse der Ober-Rechnungskammer für das Jahr vom 1. April 1885/86 werden der Rechnungs-kommission überwiesen.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft.

Nächste Sitzung: Sonnabend 12 Uhr. (Kleinere Vorlagen: dritte Beratung in der Kreis- und Provinzialordnung für die Rheinprovinz.) Schluß 12 Uhr.

Neueste Nachrichten.

Der neueste „Reichs-Anzeiger“ schreibt: „Die in der gestrigen Ausgabe des „Reichs- und Staatsanzeigers“ zum Abdruck gelangte Nachricht bezüglich der Verleihung des Schwarzen Adler-Ordens an den Grafen Robilant ist verfrüht.“

Die Verleihung ist von Sr. Majestät dem Kaiser für den Allerhöchsten Geburtstag beabsichtigt, bisher aber noch nicht erfolgt.

Telegraphische Depeschen.

Continental-Telegraphen-Kompagnie (früher Wolff's Telegraphische Bureau).

Frankfurt a. M., Donnerstag, 17. März, Nachmitt. 2 Uhr

Frankfurt a. M.	6. v. 16.	6. v. 16.
(Schluß-Course.)		
Rendite Wechsel	20,39 20,40	Unif. Ägypter 73,30 73,90
Paris do.	80,375 80,40	Nene Türkei 13,70 13,90
Brüssel do.	159,35 159,50	Böhm. Westbahn 215,50 —
Reichsbanknote	105,60 105,60	Central-Pacific 114,30 114,30
Deut. Silber.	64,60 64,90	Kranzofen 192,5 193,5
do. Papierrente	63,90 64,40	Galizier 162,5 162,5
do. 5% Papierrente	— —	Goldbahn 97,80 97,60
do. 4% Goldrente	88,90 89,00	Heffische Rudwigsb. 94,10 94,40
1860er Rente	113,10 113,00	Kombard 72,5 73,5
1864er Rente	271,90 271,80	Rubens-Wächener 153,10 153,10
4% ungar. Goldr.	80,10 80,90	Nordwestbahn 129,5 130,5
do. Staatsloose	213,00 211,40	Ardattien 227,5 227,5
Italien	96,50 96,80	Darmstädter Bank 138,00 139,50
1868er Rente	80,80 81,30	Meininger Bank 95,00 95,40
11. Orientanleihe	56,10 56,30	Reichsbank 134,30 134,40
11. Orientanleihe	55,50 55,90	Disconto-Komm. 194,40 196,10
Spanier prior.	64,10 64,20	5% serbische Rente 78,60 78,70

Neue Erben 80,80, Neue Erben, portugiesische Anleihe 91,00.

Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 225,5, Franzosen 192,5.

Galizier 162,5, Lombarden 72,5.

Stettin, Donnerstag, 17. März, Nachmitt. 1 Uhr. (Getreide-

markt.) Weizen unverändert, loco 156—163, April-Mai 162,50,

Juni-Juli 166,00. Roggen unverändert, loco 115—119, April-

Mai 121,00, Juni-Juli 124,00. Anstalt unverändert, April-Mai

44,00. Spiritus fest, loco 37,00, April-Mai 37,40, Juni-Juli

38,80, August-September 40,10. Petroleum loco 11,10.

Posen, Donnerstag, 17. März. Spiritus loco ohne Fab

35,80, März 36,00, April-Mai 36,70, Juni 37,70, Juli 38,30,

August 38,80. — Tendenz: behauptet.

Breslau, Donnerstag, 17. März, Nachm. Mitt.

6. v. 16.

6. v. 16.	6. v. 16.
Deut. Banknoten 159,45 159,60	3% Pfdb. 96,85 96,95
Russ. Banknoten 182,30 182,25	Preßl. Diskontobank 90,00 90,00
Deut. Goldr.	Preßl. Wechselbank 96,10 96,00
4% ungar. Goldr.	Kreditbank 468,50 472,00
1860er Rente	Schle. Bankverein 104,60 104,50
1864er Rente	Darmstädterbank 39,60 39,50
11. Orientanl.	Kannabank 76,85 77,00
Italien	D. Schl. Eisenbahn 47,00 47,50

Leipzig, Donnerstag, 17. März.

(Schluß-Course.)

Leipzig.	6. v. 16.	Leipzig.	6. v. 16.
3proz. f. Rente	91,50 91,45	Leipziger Diskonto	99,50 99,50
4proz. „ „	103,80 103,80	Sächsische Bank	114,00 114,00
Büchlerader St. A.	122,75 122,90	Leipziger Kammerbank	223,00 223,00
do. St. B.	84,90 84,80	„ „	81,00 81,75
Böhm. Nordbahn	100,00 99,80	Industriell. Glanzig	73,50 73,50
Gratz-Köflach	89,60 90,00	Industriell. Halle	87,75 88,00
Leipziger Kredit	169,50 169,75	Thür. Gas-Gesellsch.	139,00 139,90
Leipziger Bank	131,00 130,00	Deut. Banknoten	159,50 159,50

Wien, Donnerstag, 17. März, Nachmittags. Schwach, ge-

schäftslos, Reuten starker Effekte.

(Schluß-Course.)

Wien.	6. v. 16.	Wien.	6. v. 16.
Deut. Papier.	80,20 80,85	Kronpr. Rudolfsb.	184,50 185,00
do. 5% Papierrente	97,30 97,65	Dnr.-Bodenbach	— —
do. Silberrente	80,80 81,40	Böhm. Westbahn	— —
4% Goldrente	111,40 111,65	Nordbahn	237,0 237,2
5% ungar. Goldr.	100,80 101,50	Unionbank	215,50 216,75
5% ungar. Papier.	88,65 89,40	Anglo-Austrian	105,50 106,25
1854er Rente	126,00 125,75	Wiener Bankverein	97,00 97,75
1860er Rente	133,00 133,00	Ungar. Kredit	293,75 296,25
1864er Rente	165,50 165,50	Deutsche Wäge	62,65 62,60
Kreditbank	175,50 175,50	Lombard Wechsel	127,80 127,80
Ung. Prämienloose	121,00 120,50	Pariser do.	50,35 50,35
Kreditaktien	284,80 287,60	Amsterdamer do.	105,50 105,50
Franzosen	242,75 243,00	Napoleon's	10,10 10,10
Kombard	93,00 94,25	Dankaten	5,97 5,97
Galizier	203,00 203,75	Marknoten	62,65 62,60
Emb.-Gern.-Saff.	222,00 222,25	Russ. Banknoten	1,14 1,14
Nordbahn	155,00 155,50	Silbercoupons	100,00 100,00
Nordwestbahn	162,25 —	Änderbank	237,75 239,50
Goldbahn	159,50 158,25	Tromwad	218,00 221,00
Galizierbank	— —	Tobackaktien	53,50 57,00

London, Donnerstag, 17. März, Vorm. 11 Uhr 15 Minuten.

Russ. 104, 1873er Russen 93, Lombarden 8, 4proz. unifiz.

Ägypter 73.

Verantwortliche Redakteure: E. Deubner in Berlin.

Für die auf die deutschen politischen Angelegenheiten bezüglichen Theile:

E. E. Deubner in Berlin.

Druck und Verlag der National-Zeitung Dr. S. Salomon in Berlin.)