

Unfall- und Krankenversicherung

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **9 (1893)**

Heft 28

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-578565>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Unfall- und Krankenversicherung.

Die vom Centralvorstand des Schweizer. Gewerbevereins auf Donnerstag den 21. September 1893 nach Frauenfeld einberufene Delegiertenversammlung gewerblicher Berufsverbände erachtet vom Standpunkte des Gewerbestandes aus die Forrer'schen Gesetzesentwürfe unter folgenden Voraussetzungen als annehmbar:

1. Der Versicherungszwang sollte nicht nur auf die Lohnarbeiter und Diensthöten, sondern auf alle selbständig Erwerbenden mit einem Einkommen unter 3000 Franken ausgedehnt werden.

Doppelversicherung ist unzulässig.

2. Die Beitragspflicht des Arbeitgebers an die Krankenversicherung für die Hälfte des Prämienbetrages seiner Arbeiter erscheint nicht gerecht und würde für einen großen Teil der Arbeitgeber eine zu große Belastung nach sich ziehen.

Die Prämienleistung des Arbeitgebers an die Krankenversicherung sollte nicht mehr als $\frac{1}{4}$ der ganzen Prämie, allfällige Nachschüsse inbegriffen, betragen und es muß auch für diesen Fall dem Arbeitgeber eine angemessene Vertretung bei der Mitverwaltung und Aufsicht der Krankenkassen garantiert werden.

3. Falls dem Arbeitgeber eine Prämienleistung an die Krankenversicherung zugemutet wird, darf dessen Belastung für die Unfallversicherung die Hälfte der Prämie nicht übersteigen.

4. Die Krankenkassen haben die aus Unfall entstehende Erwerbslosigkeit bis auf die Dauer von 6 Wochen zu entschädigen.

5. Im Interesse einer sachverständigen und volkstümlichen Vollziehung der Unfallversicherung, einer leichteren Durchführung der Unfallverhütung und der Förderung des Solidaritätsgefühles zwischen Arbeitgebern und Arbeitern ist den Versicherten im Gesetz eine größere Anteilnahme an der Organisation und Verwaltung einzuräumen, und zwar vermittelt der Berufsgenossenschaften.

Den von den Gruppen der Arbeitgeber und Arbeiter einer solchen Berufsgenossenschaft gemeinsam bestellten Organen wären u. a. zu übertragen die Verwaltung der Kassen in den untern Instanzen, die Beurteilung aller aus dem Gesetz entstehenden Streitigkeiten zwischen Versicherten oder Versicherungsorganen in erster Instanz, die Mitberatung bei Feststellung der allgemeinen Unfallverhütungsvorschriften und die ständige Aufsicht über Handhabung derselben, die Einreichung von Berufsarten oder Einzelbetrieben in Gefahrenklassen zc.

Im Gegensatz zu den deutschen Berufsgenossenschaften würde im übrigen die Verwaltung, Leitung und Rechnungsführung der Unfallversicherung durchaus einheitlich gestaltet.

Technisches.

Neue Bahnprojekte. In den letzten Tagen sind, wie bereits kürzlich gemeldet, von den Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur und Elektrotechniker aus London, L. Th. Pfister, Präsident der Elektrizitätsgesellschaft Baden, und G. Stauder, Direktor der Zürichbergbahn, bei den Behörden technische Vorlagen und Konzessionsgesuche für zwei Straßenbahnen eingereicht worden, welche für Zürich, das Limmattal und das Neukirchthal von unmittelbarem Interesse sind: Die eine Linie geht von Zürich über Höngg, Engstringen, Weiningen, Geroldswil, Detweil, Würenlos und Bettingen nach Baden (rechtes Limmattal), und die andere von Zürich über Mstetten, Schlieren und Rudolfstetten nach Bremgarten. Herr Dr. Du Riche Preller, welcher zum Zwecke der Untersuchung in Zürich bei dem Bankhaus Escher und Rahn domiziliert ist, hat nach der „Z. Post“ schon in den beiden letzten Jahren während seines Aufenthaltes in Baden und Zürich über die Anlage von Straßenbahnen in verschiedenen Kantonen

Studien gemacht. Sein Verständnis für unsere schweizerischen Verhältnisse hat er auch erwiesen durch seine Arbeit über die Zürcher Wasser- und Elektrizitätswerke und die technischen Berichte über schweizerische Spezialbahnen. In der Spezialität von sogenannten Sekundär- und Straßenbahnen mit mechanischem Betrieb hat er praktische Erfahrungen besonders in Italien gesammelt. Die obgenannte Unternehmung für die Straßenbahnen Zürich-Baden und Zürich-Bremgarten ist, im Verein mit Herrn A. Zellweger in Uster (Fabrik für elektrische Apparate), auch um die Konzession einer Straßenbahn Winterthur über Töss, Illnau und Gutenswil nach Uster, und von hier über Mönchaltorf, Gillingen und Detweil nach dem mittleren Zürichsee, (Stäfa, Männedorf, Uetikon und Meilen) eingekommen. Vielleicht machen sich diese Herren auch an das Studium einer Lokalbahnlinie: Zürich-Torsch, Grüningen, welche schon längst als Bedürfnis empfunden wird.

Der Gasmotor im Dienste der Kirche. Von der mechanischen Werkstätte Lumpert-Benz in St. Gallen und Herrn Monteur Huber aus Zürich ist in der Domkirche in St. Gallen ein mechanisches Blasbalgtriebwerk erstellt worden. Ein im Souterrain aufgestellter zweipferdiger Deutzer Gasmotor treibt und füllt die Balge und eine ingenieus angebrachte Regulierungsvorrichtung sorgt dafür, daß nicht nur beim Pianospiele die überschüssige Luft abfließt, sondern auch, daß bei stärkerer Inanspruchnahme der Balge diese immer gleichmäßig Luft liefern.

Rettingsleitern. Herr A. Bon auf Rigi-First hat auf beiden Seiten seines Hotels bis auf 50 Meter Höhe je eine der bekannten Rettingsleitern aus dem Atelier H. Stickerberger in Basel anbringen lassen.

Der Simplondurchstich ist gesichert! Am 30. September ist der Contract von allen Beteiligten, der Jura-Simplon-Bahn, den Herren Brand, Brandau & Comp. in Hamburg, Locher & Comp. in Zürich, Gebrüder Sulzer und der Bank von Winterthur, unterzeichnet worden. Die zu diesem Unternehmen gegründete Gesellschaft trägt den Namen „Gesellschaft zum Bau des Simplontunnels“ (Société d'entreprise du tunnel du Simplon) und in dem Contract sind folgende Bedingungen vereinbart worden:

Die Gesellschaft verpflichtet sich, einen einspurigen Basistunnel durch den Simplon zu bauen und zwar muß derselbe im Zeitraume von $5\frac{1}{2}$ Jahren vom Beginn der Arbeiten an fertiggestellt sein, so daß derselbe dem Verkehr übergeben werden kann. Ein Seitengang in paralleler Richtung soll zu gleicher Zeit gebaut werden; dieser zweite Tunnel, der an Stelle eines zweiten Geleises gebaut wird, soll in 4 Jahren vom Beginn der Arbeiten an fertig gestellt werden.

Die Kosten werden sich, je nachdem der Tunnel ein- oder zweispurig werden soll, auf $54\frac{1}{2}$ oder $69\frac{1}{2}$ Millionen Franken belaufen. Borerst wird er einspurig gebaut.

Der Beendigungstermin ist von 8 auf $5\frac{1}{2}$ Jahre und auch der ursprüngliche Kostenvoranschlag erheblich reduziert worden; es wird daher nicht nötig sein, die finanzielle Hilfe Italiens in Anspruch zu nehmen. Die Unternehmer beweisen dadurch, daß sie sofort eine Million als Kaution hinterlegen, daß es ihnen mit dieser Aufgabe Ernst sei. Das Haus Brand, Brandau & Cie. besitzt Erfahrungen in solchen großen Bauunternehmungen; es war am Bau des Arlberg-Tunnels beteiligt und hat im Kaukasus große Kunstbauten ausgeführt. Das Haus Locher & Cie. in Zürich hat die Pilatusbahn gebaut und das Etablissement Gebr. Sulzer in Winterthur ist bekannt als eines der vorzüglichsten in der Konstruktion von Dampfmaschinen und machte auf der Pariser Weltausstellung große Sensation.

Neues Krankenbett. Ein junger Schreinermeister, namens J. Zingre in Saanen, hat eine sehr wichtige und praktische Erfindung sich patentieren lassen. Es betrifft dies ein Krankenbett. Es kann mittelst der Erfindung auch ein Kind den schwersten Mann bis über eine Höhe von 40 cm