

27. IV. 1918

35

Vorschlag einer Familienzuwachsversicherung.

Von Georg Ebermayer, Sekretär der allgemeinen Kunstfürsorge.

Wenn schon lange vor dem gewaltigen Weltkriege die durch den steigenden Geburtenrückgang fortschreitende Verminderung der Bevölkerungsziffer das größte Bedenken erregte und nach einer Abwehr gesucht wurde, so ist das Bestreben, die durch die Kriegsfolgen verminderte Bevölkerungsziffer in absehbarer Zeit wieder auf den normalen Stand zu bringen, jetzt um so dringender und zu einer der größten Staatsnotwendigkeiten geworden.

Man wird nicht fehlgehen, den fortschreitenden Geburtenrückgang auf die materiellen Verhältnisse zurückzuführen, die namentlich die städtischen Bevölkerung schwer betreffen. Die ländliche Bevölkerung, zumeist Selbstversorger, werden einen Familienzuwachs nicht so drückend empfinden, daß sie zu dessen Verhütung beitragen; anders aber steht es um die breiteren Bevölkerungsschichten der Arbeiterklasse und des Mittelstandes.

In diesen beiden Schichten wird, wenn auch die Liebe zur Nachkommenschaft vorhanden ist, in vielen Fällen dieses Verlangen unterdrückt. Um die Schranken der materiellen Hindernisse teilweise zu beseitigen, könnte aber nur, wie ich meine, eine großzügig angelegte soziale Fürsorgeaktion unter Beteiligung des Staates als Hauptinteressenten an dem Bevölkerungsaufbau helfend eingreifen.

Diese soziale Fürsorge wäre, und das ist der Vorschlag, den ich mache, durch Errichtung einer staatlichen „Familienzuwachsversicherung“ vorläufig ohne obligatorischen Zwang einzuleiten. Derselbe soll sowohl verheirateten als auch ledigen Personen durch möglichst gering bemessene Prämien die Möglichkeit bieten, sich für einen Ersatz des Verdienstentganges für die Frau während der kritischen Zeit, ferner für die Kosten des Wochenbettes und für einen angemessenen fortlaufenden Erziehungsbeitrag (Alimente) bis zum erwachsenen Alter des Kindes zu versichern. Diese Form der Sicherstellung der Ausbringung der Erziehungskosten würde gewiß für viele eine große materielle Erleichterung bedeuten. Durch Zahlung einer geringfügigen Prämie wäre zum Beispiel auch der uneheleiche Vater von der Leistung ungleich größerer Alimente befreit und dabei doch Mutter und Kind sichergestellt.

Vorausichtlich wird sich zwischen den einbezählten Prämien und den Leistungen der Anstalt ein Ausfall ergeben. Dieser müßte nach Art der Meliorationskredite vom Staate als dem Hauptinteressenten an dem Bevölkerungsaufbau gedeckt werden. Ein Teil der Kosten könnte durch einen Zuschlag auf die bei den verschiedenen Versicherungsanstalten einbezählten Prämien, welche zusammen beläufig 500 Millionen Kronen jährlich betragen, heringebbracht werden. Die Versicherungsanstalt soll aber nicht allein den materiellen, sondern auch den ethischen Zweck erfüllen, der werdenden Generation einen Schutz in bezug auf Pflege, Erziehung und Ausbildung sowie späterer Berufswahl zu bieten. In diesem Sinne wäre ein Wohlfahrtskuratorium anzuschließen, welchem Vertreter des Ministeriums für soziale Fürsorge, ferner der verschiedenen privaten Institutionen für Säuglings-, Mutter- und Kinderschutz, Jugendfürsorge, Studienfürsorge usw. anzugehören hätten. Diesem Kuratorium fielen die Aufgabe zu, die Pflege, Entwicklung, Erziehung der Kinder sowie die spätere Berufswahl in systematischer Weise zu überwachen und, wenn es die Verhältnisse erfordern, selbst zu bestimmen.

Werden beispielsweise Fälle bekannt, daß Kinder der Versicherten, sei es im Elternhause oder bei der alleinstehenden Mutter, nicht die genügende Ob- und Erziehung finden können, so wären sie in Kinderheime oder Erziehungsanstalten unterzubringen und der versicherte Alimentationsbeitrag zur Deckung der Kosten zu verwenden. Durch das organische Zusammenarbeiten der geplanten Versicherungsanstalt mit diesem Wohlfahrtskuratorium würde ein vorbildliches hochkulturelles Werk geschaffen werden und wäre die Möglichkeit gegeben,

„bloß“ einen Fliegerkurs absolviert. Ja, geht denn das eigentlich? Kann sich einer, der einen Kurs im Automobilfahren gemacht hat, so mir nichts dir nichts an die Lenkung eines Automobils setzen und darauflosfahren? Kann einer nach Absolvierung eines „Kurses“ eine Lokomotive besteigen und gleich darauflosfahren? Und wozu gibt es denn eine Prüfung zur Eignung als Pilot eines Flugzeuges? Wir können es kaum glauben, daß Oberleutnant Bargha kein geprüfter Pilot war. Hätte man einem ungeprüften Mann die Führung des Flugzeuges anvertraut, das am 13. d. abstürzte, so wäre das gegen alle Vorschriften gewesen. Im übrigen ist es ja bekannt, daß man von dem Führer eines Flugzeuges gewisse physische Eignungen für diesen schweren Dienst verlangt. Die Leute, denen man ein Pilotenzeugnis ausstellt, werden nicht nur daraufhin geprüft, ob sie den Apparat so bedienen können wie es sich gehört, sondern sie müssen sich auch einer ärztlichen Untersuchung unterziehen. Wäre dies nicht der Fall, so könnte man ebenfals auch einem Epileptiker das Pilotenzeugnis ausstellen. Daß Oberleutnant Bargha auf dem italienischen Kriegsschauplatz einen Kopfschuß erhalten hatte und infolgedessen von Zeit zu Zeit von heftigen Kopfschmerzen befallen wurde, „die den Gebrauch seiner Sinne herabminderten“, das muß man doch auch schon vorher gewußt haben.

Die Sache ist geradezu unglaublich. Den Toten soll man nichts Uebles nachsagen. Und woher weiß man denn, daß an dem verhängnisvollen Tage beim Start ein Eisenbohlen, das heißt Bolzen, an der Maschine fehlte, und woher weiß man, daß Bargha es war, der diesen Eisenbohlen durch einen Holzbohlen ersetzte? Wenn man in den Trümmern des zerstörten Apparats anstatt eines Eisenbohlers einen Holzbohlen gefunden hat, so kann man daraus noch immer nicht schließen, daß gerade Bargha den Umtausch vorgenommen hat. Weiß man dies aber bestimmt, so kann man es nur vorher, das heißt vor dem Abflug des Aeroplans, gesehen haben, und warum hat man es dann zugelassen? Man muß alle diese Fragen stellen und man muß sich sagen, daß die Konstatierung dieser Tatsache nicht erst durch die nachträgliche Untersuchung festgestellt werden durfte, sondern daß man all das schon vorher gewußt haben mußte. Und hat man es gewußt, so war man verpflichtet, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, um ein Unglück zu verhüten. Hatte Bargha tatsächlich kein Pilotenzeugnis, wurde er tatsächlich zeitweise von Kopfschmerzen befallen, so durfte man ihm die Lenkung des Postflugzeuges nicht anvertrauen, und fehlte an dem verhängnisvollen Tage beim Start ein Eisenbohlen an der Maschine, so durfte man das Flugzeug mit einem Holzbohlen nicht starten lassen.

Nun zum zweiten Unglücksfall. Es wird gesagt, Feldwebel Nemeth habe in einer Höhe von 200 Meter eine Kurve beschrieben, die „vorschriftsgemäß“ erst in einer Höhe von 1000 Meter ausgeführt werden darf. Wo existieren denn solche Vorschriften? In welchem Reglement sind sie zu lesen? In welchem „Leitfaden für Flüge“ steht es geschrieben, daß ein Apparat während des Beschreibens einer solchen Kurve ausgerechnet „zweihundert Meter herabstürzt“. Lauter Erklärungen, die keine Erklärungen sind.

In einem Budapestter Blatte waren noch weitere hübsche Erklärungen zu lesen. Mittmeister Lanyi, der der Matyasfelder Flugzeugfabrik als militärischer Sachverständiger zugeteilt ist, äußerte sich folgendermaßen: „Die Flugapparate, die zur Entwicklung des Postdienstes zwischen Budapest und Wien von der Heeresleitung in Dienst gestellt wurden, sind in bezug auf Konstruktion die besten und vollkommensten. Es ist der sogenannte „Brandenburger“-Typ, von den Fachkreisen hoch geschätzt, namentlich ob seiner Verlässlichkeit. Dieser Typ verfügt über eine ganze Reihe vorzüglicher Eigenschaften. Er fliegt leicht und kann auch von einem Durchschnittspiloten bedient werden. Auf diesem Typ flog auch der unglückliche Bargha.“

Alle Achtung vor dem „Brandenburger“-Typ. Wir haben nicht das Geringste gegen die Vorzüglichkeit dieses Typs zu sagen. Wir möchten nur bemerken, daß es vorläufig überhaupt noch kein Flugzeug gibt, das in bezug auf Konstruktion das „denkbar vollkommenste“ ist. Man kann sich immerhin noch vollkommenere denken. Hätten wir schon den „denkbar vollkommensten“ Typ, so brauchte kein Konstrukteur sich mehr den Kopf darüber zu zerbrechen, wie man die Flugzeuge noch vollkommener machen kann, als sie schon sind. Die Bemerkung des Mittmeisters Lanyi, wenn er sie überhaupt gemacht hat, stimmt also nicht. Die fortwährende Technikt bringt uns auch auf dem Gebiete der Flugzeugkonstruktion immer und immer wieder neue Verbesserungen, und ein Flugzeug, das in seiner Konstruktion das „denkbar vollkommenste“ ist, können wir uns überhaupt nicht vorstellen. Es wird immer noch irgend etwas verbessert werden können.

Summieren wir: man hat den Flugdienst Budapest-Wien mit alten, von der Front zurückgezogenen Flugzeugen überlastet eingerichtet. Mit Stolz wurde verkündet, daß wir die ersten seien, die u. u. ... Und dann kam der Crash. Heute noch auf stolzen Rossen, morgen durch die Brust geschossen. Es war ganz einfach so, wie es fast immer bei uns ist: wir haben wieder einmal etwas recht „schlampertig“ gemacht und die Folgen sind nicht ausgeblieben. Die beiden Abstürze haben den Postflugdienst in den Augen des großen Publikums arg inakzeptabel gemacht. Wir haben etwas gemacht, ohne es

gründlich vorzubereiten, und die Folge davon war etwas, was wir immer gründlich verhehlen: wir haben uns nämlich gründlich blamiert. Es ist leider selbstverständlich, daß wir daraus keine Lehre ziehen werden. Das nächste Mal machen wir es wieder so, denn auf eine Blamage mehr oder weniger kommt es uns ja nicht an.