

# MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT AM 1. UND 15. JEDES MONATS IN DEUTSCHER, ENGLISCHER,  
FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:  
INTRANSEFE-AMSTERDAM

SITZ:  
AMSTERDAM [HOLLAND]  
VONDELSTRAAT 61  
FERNSPRECHER 186 SÜD

EPOSTFACH 996  
AMSTERDAM.

NUMMER 5

AMSTERDAM, DEN 1. MÄRZ 1923

**Inhalt:** *Allgemeines:* Mitgliederzahl am 1. Januar 1923. — Die bevorstehende Internationale Seeleutekonferenz. — Die Besetzung des Ruhrgebietes. — Der Krieg. — Der ideale Generalsekretär. — *Eisenbahner:* Die gemäßregelten französischen Eisenbahner und die Besetzung des Ruhrgebietes. — Der italienische Faschismus und der Eisenbahnverband. — Entlassungen in Italien. — Eine Konferenz der Eisenbahnverwaltungen in London. — *Transportarbeiter:* Kraftfahrzeuge oder Eisenbahnen? — Generalratssitzung der englischen Transportarbeiter-Föderation. — Reichskonferenz der Straßenbahner Österreichs. — *Seeleute:* Die Heuer der norwegischen Seeleute. — Der Kollektivvertrag der deutschen Seeleute.

## ALLGEMEINES

### Mitgliederzahl am 1. Januar 1923.

Diejenigen Organisationen, die bis jetzt auf unser Rundschreiben vom 29. November 1922 noch nicht geantwortet haben, werden um sofortige Angabe der Mitgliederzahl am 1. Januar 1923 gebeten.

Organisationen, die zurzeit noch keine definitiven Angaben machen können, werden um vorläufige Zahlenangaben ersucht. Diese sollen dann möglichst bald durch endgültige Zahlen ersetzt werden.

### Die bevorstehende Internationale Seeleutekonferenz.

Die Internationale Konferenz der Seeleute der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wird am 15. und 16., und falls nötig, auch am 17. Mai 1923 im Masonic Room des Anderton's Hotel, Fleet Street, London E. C. 4, abgehalten werden.

Verschiedene Organisationen haben bereits die Namen ihrer Vertreter mitgeteilt.

Solche Organisationen, die die Namen ihrer Vertreter bis jetzt noch nicht eingesandt haben, wollen dies möglichst bald tun.

### Die Besetzung des Ruhrgebietes.

An die Transportarbeiter aller Länder!

Bleischwer lastet auf der Bevölkerung des Rhein- und Ruhrgebietes der gewaltige Druck der Invasion der französisch-belgischen Militärmacht. Unter Friedens- und Vertragsbruch, alle Grundsätze des geschriebenen und ungeschriebenen Rechts mit Füßen tretend, begannen die imperialistischen Regierungen Frankreichs und Belgiens im Ruhrgebiet ihr verbrecherisches Werk. Vier Jahre nach der Beendigung des Weltkrieges wird

unter Anwendung der schlimmsten Brutalität der Name Frankreichs und Belgiens vor der ganzen zivilisierten Welt geschändet. Die Machthaber dieser Staaten foltern mit einem geradezu unerhörten Zynismus ein entwaffnetes, schwergeprüftes und friedliebendes Volk.

Mit Verhaftungen, Einkerkerungen, Ausweisungen, Mißhandlungen und Ermordung friedlicher Menschen hoffen das imperialistische Frankreich des „bloc national“ und dessen belgischer Vasalle ihre wahnwitzigen Machtziele zu erreichen und die Arbeiterschaft des Rhein- und Ruhrgebietes unter ihre Botmäßigkeit zwingen zu können.

Gegen diesen schamlosen Versuch der gewaltsamen Unterdrückung und Knechtung lehnt sich die organisierte Arbeiterschaft ganz Deutschlands auf, bereit und entschlossen, den imperialistischen Angriff zurückzuweisen.

Das im Ruhrgebiet entfesselte militärische Gewaltregiment schlägt in den Körper der deutschen Wirtschaft neue schwere Wunden. Neue Leiden werden dem deutschen Volke auferlegt und dem noch nicht wieder gesunden europäischen Wirtschaftsleben neuerdings unermesslicher Schaden zugefügt.

So ruht im Ruhrgebiet teilweise die Kohlenförderung. Der Kohlentransport ist völlig lahmgelegt. Eisenbahnverkehr und Binnenschiffahrt liegen still. Die Postbeamten, die Kraftfahrer und die Transportarbeiter sind gezwungen, ihre Beschäftigung ruhen zu lassen, weil sie es als freie Arbeiter ablehnen, unter den vorgehaltenen Revolvern, den aufgepflanzten Bajonetten und den geschwungenen Reiterpeitschen französischer Offiziere und Soldaten zu arbeiten. Fortschreitende Verelendung und neues Massensterben sind die unausbleiblichen Folgen der neuen Wahnsinnstat des französisch-belgischen Imperialismus.

In dem der deutschen Arbeiterklasse aufgezwungenen schweren Kampfe rechnen und bauen wir zuvorderst auf die Sympathien und die Unterstützung der Transportarbeiter-Internationalen, denn es sind die deutschen Eisenbahner und Transportarbeiter, die im Vordertreffen des Ringens an der Ruhr stehen. Wir hoffen, daß unsere Kameraden in allen Ländern alle Kräfte einsetzen werden und nichts unversucht lassen, um das Weltgewissen wach zu rufen gegen die ihren deutschen Kollegen angetane Schmach.

Ein Sieg der imperialistischen Herrschaft, der kapitalistischen Ausbeutungswut und der militaristischen Willkür an der Ruhr würde für die internationale Reaktion die Eroberung einer entscheidenden Etappe auf dem Wege zur Versklavung

des Weltproletariats bedeuten. Diesen Sieg wollen die deutschen Arbeiter der internationalen Reaktion, deren Preisfechter augenblicklich der französisch-belgische Militarismus ist, nicht erringen lassen. Auf die Solidarität und die Unterstützung der internationalen Transportarbeiterschaft in diesem Kampfe zählend, rufen wir: *Nieder mit dem Kapitalismus! — Nieder mit der internationalen Reaktion! Nieder mit der Völkerverhetzung! Nieder mit dem Militarismus! Es lebe die Versöhnung und Verständigung der Völker!*

*Hoch die Transportarbeiter-Internationale!*

*Deutscher Verkehrsbund.*

*Johann Döring, 2. Vorsitzende.*

\* \* \*

#### *Aktion der holländischen Transportarbeiter.*

Nachdem der Holländische Zentralverband der Transportarbeiter sich den von französischer Seite ausgehenden Versuchen, Schiffe durch holländische Bemannungen aus dem Ruhrgebiete herausbringen zu lassen, widersetzt hat (vergleiche unser Mitteilungsblatt vom 1. Februar), haben die französischen Reedereien nun auf andere Weise versucht, den Transport wieder aufzunehmen.

Auf verschiedenen Plätzen, so z. B. in Rotterdam, gedachten sie sich die bestehende Arbeitslosigkeit zunutze zu machen, um Streikbrecher anzumustern.

Der Zentralverband besprach mit der Regierung in diesem Zusammenhang verschiedene Maßnahmen und wandte sich gleichzeitig durch Flugblätter an die Arbeiter der Rheinschiffahrt. In diesen Flugblättern wird unter anderem gesagt:

„Da die deutsche Bemannung diese Fahrzeuge nicht führen will, und da es in Deutschland selbst nicht glückte, Ersatz für dieselbe zu beschaffen, versucht man nun mit allen Mitteln, in Holland erfahrenes Schiffpersonal als Ersatz und als Streikbrecher anzuwerben.“

Der Zentralverband der Transportarbeiter muß davor ernstlich warnen. In der von unseren deutschen Kameraden eingeleiteten Aktion stehen wir, in Ausführung der internationalen Übereinkommen, zur Verhütung eines etwaigen neuen Krieges durch möglichst tatkräftiges Auftreten beizutragen, fest an ihrer Seite.

Holländische Schiffe und Boote haben mithin jeden Transport zu verweigern, der von deutschen (eventuell französischen) Schiffen oder Booten nicht übernommen werden will.

Nur der Transport von und nach Holland vermittels holländischer Schiffe oder Boote ist gestattet.

*Arbeitslose Schiffer und Matrosen*, laßt Euch nicht überreden, in diesem Streite dem französischen Imperialismus Handlangerdienste zu leisten und dadurch den deutschen Kameraden in ihrem ehrlichen und bitteren Kampfe in den Rücken zu fallen.

Die Übernahme einer solchen Arbeit kann und muß verweigert werden, da sie angesichts der internationalen Lage auf Grund des Gesetzes über die Arbeitslosenversicherung nicht als für sie in Betracht kommend angesehen werden kann.

*Lehnt daher jede Arbeit auf den Fahrzeugen der französischen Reedereien ab.*

*In diesem großen Ringen der deutschen Brüder sollt Ihr nicht als Streikbrecher gegen sie und für die Besetzung des Ruhrgebietes Stellung nehmen.“*

## Der Krieg.

Schon beim bloßen Gedanken an das Wort „Krieg“ überfällt mich ein Schrecken, wie wenn man mir von Hexerei, Inquisition, einer verschollenen, längst vergangenen, ungeheuerlichen, der Natur widerstrebenden Sache spräche.

Wenn man uns von Menschenfressern erzählt, lächeln wir erhaben und erklären unsere Überlegenheit gegenüber den Wilden. Wer aber sind die Wilden, die wahrhaft Wilden? Jene, die einander bekriegen, um die Besiegten aufzufressen oder jene, die angreifen, um zu töten, nur um zu töten?

Die armen Soldaten, die da unten marschieren, sind für den Tod bestimmt, nicht anders wie die Herde Schafe, die der Fleischerknecht vorwärts treibt. Sie werden auf einer Ebene hinsinken, den Kopf von einem Säbelhieb gespalten, oder die Brust von einer Kugel durchbohrt. Und es sind junge Menschen, die arbeiten und schaffen und Nützliches leisten könnten. Ihre Väter sind alt und arm; ihre Mütter, die sie zwanzig Jahre hindurch verzärtelt und angebetet haben, wie Mütter eben anbeten, werden in sechs Monaten oder in einem Jahre hören, daß der Sohn, ihr Junge, das mit soviel Sorge, unter soviel Geldopfern und mit soviel Liebe auferzogene, groß gewordene Kind, in ein Loch geworfen wurde wie ein verreckter Hund, nachdem ihm eine Kugel die Eingeweide zerrissen, der Körper von der anstürmenden Kavallerie zertreten, zermalmt, zur Unkenntlichkeit verstümmelt wurde.

Warum hat man ihren Jungen getötet, ihren herrlichen Jungen, ihre einzige Hoffnung, ihren Stolz, ihr Leben? Sie weiß es nicht. Warum nur?

*(Guy de Maupassant.)*

## Der ideale Generalsekretär.

Der Generalsekretär der Eisenbahn- und Hafenangestellten-Union (Rail- and Harbour Servants' Union) in Süd-Afrika war kürzlich heftigen, persönlichen Angriffen einiger Mitglieder der Union ausgesetzt.

Einer seiner Verteidiger schlug daraufhin vor, zwecks Anstellung eines anderen Generalsekretärs folgendes Inserat einzurücken:

### *Gesucht ein Generalsekretär.*

Zur Neubesetzung obigen Postens wird ein aufrichtiger, mit allen Wassern gewaschener Mensch gesucht.

Er muß auf eine lebenslange Erfahrung auf den Gebieten des Eisenbahnbetriebes zurückblicken können und gleichzeitig ein junger, tatkräftiger Draufgänger sein.

Er muß bereit sein, 18 Stunden pro Tag zu arbeiten und an allen Sonn- und Feiertagen Versammlungen beizuwohnen. Sein Hauptinteresse muß auf die Er kämpfung des Achtstundentages für alle Eisenbahner gerichtet sein.

Er muß außerordentliche Anlagen zum Volksredner besitzen, ferner genaue Kenntnisse der Gesetze wie ein Rechtsanwalt. Ebenso muß er in der Lage sein, alle verzwickten Fragen sofort und schlagfertig zu beantworten. Er muß ein ausgesprochenes journalistisches Talent besitzen und zur Herausgabe eines Fachblattes, in dem er alle Zeitungsbehauptungen und Korrespondenzen widerlegen soll, befähigt sein. Hierbei muß er darauf bedacht sein, die Mitglieder der Union zufrieden zu stellen und den Arbeitgebern zu gefallen.

Er muß gewärtig sein, ausgenützt, verleumdet und belogen zu werden, ohne daß er erwidern oder die erhaltenen Hiebe zurückgeben dürfte. Gleichzeitig muß er sich die Achtung aller bis zum letzten Straßenzungen zu sichern und zu wahren wissen. Jede gegen ihn erhobene Klage, komme sie von wem sie wolle und sei sie anonym oder öffentlich, wird als äußerst belastend betrachtet.



## Die gemäßregelten französischen Eisenbahner und die Besetzung des Ruhrgebietes.

Bekanntlich hat die französische Regierung im Einvernehmen mit den französischen Eisenbahndirektionen im Jahre von 1920 Tausende von Eisenbahnern wegen Teilnahme am Streik von 1920 entlassen.

Die Föderation der französischen Eisenbahner hat seither keine Gelegenheit versäumt, um für die gemäßregelten Kameraden einzutreten. Es fanden wiederholt Besprechungen in dieser Angelegenheit statt, sowohl mit dem Ministerpräsidenten wie auch mit dem Minister für öffentliche Arbeiten und dem Präsidenten der Republik.

Er muß zur Aufstellung eines umfassenden politischen Programms nach den Richtlinien älterer Organisationen befähigt sein und darf dabei keine persönlichen, politischen Ansichten haben. Jede von ihm eingeleitete politische Aktion muß nicht nur den Beifall sämtlicher Mitglieder der Union, sondern auch aller Außenstehenden finden. Jede politische Betätigung muß durchaus nur den Interessen der Mitglieder dienen und auch die herzliche Anerkennung der kapitalistischen Presse finden.

Im Falle von Schwierigkeiten parteipolitischer Art muß der Generalsekretär allen Parteien gerecht werden. Gemäßigte, demokratische Ansichten gepaart mit weißem Bolschewismus würden als Empfehlung angesehen werden, verlangt wird aber tatsächlich eine solche Mischung, die es erlauben würde, jedem zu gefallen.

Er muß zur Verteidigung aller Angelegenheiten durch alle Instanzen hindurch befähigt sein und darf keinen Prozess verlieren.

Er muß befähigt sein, einerseits unter allen Eisenbahnern das Prinzip der großen Einheitsorganisation einstimmig zur Annahme zu bringen und muß gleichzeitig mit den alten Berufsorganisationen und Gruppen auf dem besten Fuße stehen und ihnen behilflich sein, weiter zu leben und zu gedeihen.

Falls eine anders orientierte Organisation die Klage erhebt, daß der Generalsekretär nicht darauf bedacht sei, sie lebensfähig zu erhalten, wird die Klage als ein schwerer Verstoß gegen die Gewerkschaftsprinzipien angesehen.

Bewerber müssen ferner befähigt sein, es bei jeder Streikbewegung dahinzubringen, daß a) im Falle von Streiks in anderen Berufen unseren Hitzköpfen erlaubt wird, als Führer aufzutreten, b) daß es diesen sog. Führern ermöglicht wird, zu entschlüpfen und zu leugnen, daß sie je einen solchen Standpunkt vertreten haben, c) daß in allen solchen Fällen der Bewerber allen Tadel auf sich nehmen und die ganze verätherische Geschichte vertuschen wird.

Das Anfangsgehalt beträgt 10 £ monatlich, obgleich die Gewerkschaftsbewegung einen Mann braucht, der 1000 £ pro Jahr wert ist. Privatbesitz wird nicht zugestanden. Nur Mitglieder des Verbandes dürfen Häuser und dergleichen besitzen. Pensionen oder Renten müssen der Verbandskasse überwiesen werden. Bewerber muß wissen, daß seine etwaigen Geschäfts- oder Reklamefähigkeiten von jedem Mitglied für etwa 2 sh. 6 p. pro Monat beansprucht werden können.

Andererseits wurden auch bei der „Parlamentarischen Gruppe zum Schutz der Eisenbahninteressen“ verschiedentlich Schritte unternommen, die das Resultat hatten, daß der Kammer ein von zirka 200 Deputierten unterzeichneter Antrag zu Gunsten der Wiedereinstellung der gemäßregelten Eisenbahner vorgelegt wurde.

Am 2. Februar unternahm unsere Föderation neuerlich Schritte, die zur Folge hatten, daß eine Delegation der oben erwähnten Parlamentsgruppe vom Ministerpräsidenten empfangen wurde.

Bisher hatten alle diese Bemühungen unserer Organisation jedoch keine positiven Ergebnisse.

Nummehr hat der Ministerpräsident jedoch wissen lassen, daß die Regierung geneigt ist, Einzelengagements der gemäßregelten Eisenbahner für die neu besetzten Gebiete in Deutschland vorzunehmen. Diese Engagements erfolgen aber nicht offiziell durch die Behörden und die eingestellten Eisenbahner erlangen damit keinerlei Recht auf Wiedereinstellung bei der Gesellschaft, bei der sie früher bedienstet waren.

Wie man sieht, haben sich die Herren bei ihren Bemühungen, die Notlage der französischen Eisenbahner auszunützen, um sie als Streikbrecher in den deutschen Gebieten zu verwenden, auch noch schäbig benommen. Es wird ausdrücklich betont, daß keine Zusage bezüglich einer späteren definitiven Wiedereinstellung gemacht wird.

Die französische Föderation hat in dieser Frage eine vollkommen korrekte Haltung angenommen.

Wie sehr sie auch die Wiedereinstellung der gemäßregelten Eisenbahner erstrebt, so wünscht sie sie andererseits nicht auf diese Weise zu erhalten. Sie hat denn auch in der französischen Presse mit allen Nachdruck gegen dieses Vorgehen der Regierung protestiert. In einer Entschliebung der Exekutive der Föderation hat sie unter anderem erklärt:

„Getreu ihren Beschlüssen weigert sich die Föderation ohne Rücksicht auf ihren Wunsch (der Wiedereinstellung der Eisenbahner) auch nur stillschweigend ihre Zustimmung zur Besetzung des Ruhrgebietes zu geben — selbst wenn damit alle diese problematischen Wiedereinstellungen von gemäßregelten französischen Eisenbahnern verbunden wären.“

Wir wünschen unseren Kameraden Glück zu ihrer Haltung, und sprechen den Wunsch aus, es möge ihnen gelingen auch die nicht gemäßregelten Eisenbahner aus dem Ruhrgebiet nach Frankreich zurückzuziehen. Möge das 1920 den Kameraden angetane Unrecht bald und auf normale und annehmbare Weise wieder gutgemacht werden!

Hierfür dürfte — vorausgesetzt, daß die besitzende Klasse nicht beabsichtigt, die Gemäßregelten ihre strafende Hand fühlen zu lassen — gerade jetzt Gelegenheit sein, da den Berichten zufolge sich augenblicklich auf den französischen Eisenbahnen starker Mangel an Personal fühlbar macht. „Le Peuple“ schreibt darüber:

„Die gewerkschaftlichen Organisationen sind in der Lage, nachzuweisen, daß die Eisenbahngesellschaften derzeit einen dringenden Bedarf an Personal haben. So wird das Netz Paris—Orleans 2000 Mann einstellen. Die Einstellung soll in zwei Partien erfolgen. Die erste wird 800, die zweite 1200 Angestellte umfassen.“

Die Gesellschaften Paris—Lyon—Méditerranée und Midi beabsichtigen gleichfalls eine starke Vergrößerung ihres Personals. Ebenso haben die Gesellschaften „Nord“ und „Est“ unter Arbeitermangel zu leiden. In allen kleinen Provinzblättern kann man jetzt unausgesetzt die typische Annonce lesen: „Gesucht wird etc.“

Statt aber dem flachen Lande die Arbeitshände wegzunehmen, täte man besser, die Gesellschaften zu veranlassen, ihre früheren Angestellten wieder aufzunehmen, ohne dabei allerdings die oben erwähnten entwürdigenden Bedingungen zu stellen.

## Der italienische Faschismus und der Eisenbahnerverband.

Die faschistische italienische Regierung versucht die Gewerkschaftsbewegung durch die Errichtung eigener Gewerkschaften zu zersplittern. Diese versuchen, die freien Gewerkschaften aufzulösen oder sie zum Übertritt in die faschistischen Organisationen zu bewegen.

Die Propaganda für die faschistischen Gewerkschaften wird nicht an erster Stelle von diesen Organisationen selbst, sondern von der Regierung geführt, die besonders von den Staatsangestellten verlangt, daß sie sich dem Faschismus unterwerfen.

So wurde auch der italienische Eisenbahnerverband „eingeladen“, seine Organisation ohne weiteres aufzulösen. Als Antwort stellten die Eisenbahner ein Memorandum auf, das sie Mussolini unterbreiteten. In diesem Memorandum erklärt sich der Eisenbahnerverband unabhängig von allen nationalen und internationalen Organisationen oder politischen Parteien und erklärt, die bisher von ihm verfolgten Richtlinien aufrecht zu erhalten. Aus diesem Grunde tritt er an die Regierung mit der Forderung heran, von ihrem Vorhaben, den Eisenbahnerverband zu einer Revision seines Programmes zu zwingen, Abstand zu nehmen.

Das Memorandum weist die Verantwortlichkeit für die im Zusammenhang mit dem Auguststreik vorgekommenen Ereignisse zurück und erklärt, daß die regierenden Klassen kein Verständnis für das Eisenbahnerproblem und für die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner gezeigt haben. Am Schlusse des Memorandum wird die Beachtung der gewerkschaftlichen Unabhängigkeit gefordert. Der Verband besteht darauf, seine Tätigkeit fortsetzen zu können und verlangt Amnestie für die infolge des Auguststreiks gemäßregelten Eisenbahner.

Schließlich wird in dem Memorandum erklärt, daß der Eisenbahnerverband nach wie vor aufrichtig bereit sei zur Lösung des Problems der Wiederherstellung der Eisenbahnen beizutragen. Die während 20 Jahren erworbenen Erfahrungen könnten dabei von großem Nutzen sein.

In Beantwortung dieses Memorandums äußert sich Mussolini u. a. folgendermaßen :

Der italienische Eisenbahnerverband war es, der den Arbeitsbund gründete, der die Bekämpfung und Zerstörung der faschistischen Bewegung zur Aufgabe hatte. Es ist nicht möglich, an diejenigen Amnestie zu erteilen, die darauf aus sind, die faschistische Bewegung zu zerstören. Es ist selbstverständlich, daß eine neue Untersuchung veranstaltet werden wird, wenn der Eisenbahnerverband sich dem Staat unterwirft, sich auflöst und damit ein Teil der faschistischen Organisation wird.

Zur Behandlung dieser Antwort kam der Generalrat des italienischen Eisenbahnerverbandes in Rom zusammen und beschloß, folgendes bekanntzugeben :

Der Verband bekräftigt seine bisherige Stellungnahme und erhält seine Unabhängigkeit aufrecht. Ferner erklärt er, daß die Angriffe gegen die Organisation und die normale Tätigkeit der Gewerkschaften vom Ministerium des Innern vorbereitet und geleistet worden sind. Alle auf die Vernichtung des Verbandes gerichteten Anstrengungen sind bisher vergeblich gewesen.

## Entlassungen in Italien.

Das Defizit der italienischen Eisenbahnen belief sich für das Jahr 1922 auf 1,2 Milliarden Lire. Nach Mitteilungen des Ministers für Öffentliche Arbeiten ist die Zahl der Eisenbahner gegenüber der Vorkriegszeit um 40 Prozent gestiegen, der Verkehr dagegen um 10 Prozent zurückgegangen. Die Durchführung des Achtstundentages hat die Einstellung von 40 000 Arbeitern nötig gemacht. Die Abänderung gewisser Bestimmungen in bezug auf den Achtstundentag, wobei acht Stunden effektive Arbeitszeit geleistet und die Dienstbereitschaft nicht mehr mitgezählt werden soll, hat bereits zu großen Ersparnissen geführt.

Es wurde in Italien ferner eine Verordnung über Personalabbau veröffentlicht, derzufolge Leute entlassen werden, die unfähig sind oder keine nützliche Arbeit verrichten. Ferner ist die Zwangspensionierung für Leute vorgesehen, die die Altersgrenze erreicht haben, oder auf Grund ihrer Anzahl Dienstjahre pensionsberechtigt sind; endlich können Arbeiter Pension beanspruchen, wenn sie 15 Dienstjahre haben, soweit die Maschinisten und Heizer in Betracht kommen, oder wenn sie 16, 18 oder 20 Dienstjahre haben, wenn sie zu anderen Kategorien gehören. Leute, die weniger als fünf Jahre beschäftigt sind, erhalten eine Entschädigung, die einen Monatslohn für jedes Dienstjahr ausmacht, mit einem Minimum von zwei Monaten. Diese Bestimmungen sehen ziemlich unschuldig aus und könnten auch in anderen Ländern durchgeführt werden, aber tatsächlich werden sie benutzt, um Leute zu verabschieden, die dem Faschismus nicht wohlgesinnt erscheinen.

Die erste Anzahl der Entlassenen umfaßte 56 Personen. Die meisten von ihnen sind Kommunisten und Sozialisten, die an der Spitze des Eisenbahnerverbandes stehen oder gestanden haben. Mehrere von ihnen sind länger als 20 Jahre im Dienste der Eisenbahnen, was an und für sich eine genügende Empfehlung ist.

Das ist also der Faschismus, der nichts anderes ist als die Parteiherrschaft und Diktatur, die keine anderen Auffassungen und Prinzipien als die eigenen anerkennt. Möge es bald um ihn geschehen sein!

## Eine Konferenz der Eisenbahnverwaltungen in London.

In London wird jetzt eine Konferenz von Eisenbahnsachverständigen Großbritanniens, Frankreichs, Deutschlands und der Tschecho-Slowakei abgehalten. Diese Versammlung wurde vom Völkerbund einberufen und hat den Auftrag erhalten, den Entwurf für eine internationale Eisenbahnkonvention auszuarbeiten, der, wenn sich die Verkehrskommission des Völkerbundes damit einverstanden erklärt, den Mitgliedstaaten des Völkerbundes vorgelegt werden wird.

Sodann wird im Oktober eine internationale Verkehrskonferenz in Genf tagen zur Behandlung und Unterzeichnung der Konvention, die nach erfolgter Ratifizierung seitens der Parlamente in Kraft treten wird.

Wann werden die Vertreter des Personals zu diesen Konferenzen eingeladen werden, damit auch ihnen die Möglichkeit gegeben wird, ihren Einfluß zur Geltung zu bringen, wenn Regierungen und Verwaltungen daran gehen, internationale Übereinkommen abzuschließen?



### Kraftfahrzeuge oder Eisenbahnen?

Die Januarnummer des „Railroad Trainman“ enthält einen interessanten Artikel über den Schaden, der den Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten aus dem Wettbewerb seitens der Kraftfahrzeuge erwächst. Ungefähr alle Städte des Landes haben eine oder mehrere regelmäßige Kraftfahrverbindungen innerhalb eines Kreises von ungefähr 100 Meilen. Kraftfahrzeuge können naturgemäß nur wirksam konkurrieren auf kürzeren Strecken, aber in den Vereinigten Staaten wird eine Entfernung von 150 Meilen (240 km) als eine solche betrachtet. Der Umfang dieses Wettbewerbs wird gekennzeichnet durch die von der „Ohio Public Utilities Commission“, veröffentlichten Betriebsergebnisse der Lokalbahnen dieses Staates im Jahre 1921. Die Zahl der transportierten Personen war 55 672 948 weniger als im vorangehenden Jahr, was einen Rückgang von 5 950 138,28 Dollar in den Einnahmen zur Folge hatte. Auf fünf Linien, in denen ein Kapital von 33 886 197,84 Dollar angelegt worden ist, ist der Verkehr ganz eingestellt worden. Der einzige Posten, der keine Verminderung aufweist, ist die Steuer, die sich um 33 320,63 Dollar erhöhte.

Der Umstand, daß Kraftwagen erfolgreich mit den Eisenbahnen konkurrieren können, wird im allgemeinen auf deren privilegierte Stellung zurückgeführt. Eine von den Eisenbahnerverbänden Kaliforniens der Jahresversammlung in Toronto (1922) vorgelegten Resolution besagt:

„Es wird den Kraftfahrtunternehmungen ermöglicht, den Eisenbahngesellschaften Schaden zuzufügen dadurch daß die öffentlichen Straßen als eine Art Regierungssubvention den privaten Transportunternehmungen unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, während die Eisenbahnen große Summen für den Bau und den Unterhalt ihrer Wege aufbringen müssen.“

Ferner bemerkt der Redakteur der Zeitung „Manufacturers' News“, Herr *John M. Glenn*:

„Die Handelskommission der Vereinigten Staaten sollte über solche Automobilunternehmen die Aufsicht führen, die Güter und Personen transportieren, weil sie die Straßen ruinieren, sobald dieselben gebaut worden sind und beim Automobilverkehr im vergangenen Jahre 13 000 Menschen getötet wurden. Diese Automobile befahren Wege, die \$ 50 000 pro Meile kosten, welche von den Steuerzahlern aufgebracht werden müssen, und sie treiben Wettbewerb mit Eisenbahngesellschaften, die ihre eigenen Wege unterhalten müssen. Sie reißen den Transport über kurze Entfernungen mit großer Schnelligkeit an sich, zum Nachteil der Eisenbahnen. Es ist schon vorgekommen, daß Züge aus dem Verkehr ausgeschaltet worden sind auf Grund der Konkurrenz seitens der Kraftfahrzeuge.“

Herr *W. G. Bessler*, Präsident der „Central Railroad of New Jersey“, ist folgender Ansicht:

„Da die Verhältnisse so liegen, würden die Eisenbahngesellschaften besser tun, ihren Betrieb einzustellen, ihr Geld für Automobile anzulegen und den Verkehr auf den öffentlichen Straßen fortzusetzen, die ihnen kostenlos zur Verfügung stehen, da sie in dem Falle gerade soviel verdienen können wie auf den Schienen, die doch erneuert, unterhalten und von ihnen selbst beaufsichtigt werden müssen.“

Weitere Klagen gegen Motortransport werden erhoben, weil sie die Schnelligkeitsbestimmungen nicht innehalten, die öffentlichen Straßen zerstören, viel Raum auf schmalen Wegen einnehmen und es überhaupt außerordentlich gefährlich machen, auf öffentlichen Straßen zu verkehren.

Die Kraftwagen-Unternehmer Kaliforniens verteidigen sich damit, daß sie gerne bereit sind, zu den Kosten für den Bau und für den Unterhalt öffentlicher Straßen beizutragen, und sie weisen darauf hin, daß sie jetzt schon in allen Städten, Ländern und Staaten sowie an die Zentralregierung Steuern als Lizenz bezahlen, die einen viel höheren Prozentsatz des angelegten Kapitals bedeuten als dies bei den Eisenbahnen der Fall ist.

Es scheint, daß die Eisenbahner der Vereinigten Staaten im großen und ganzen den von den Eisenbahngesellschaften vertretenen Standpunkt unterstützen. In der Resolution des Eisenbahnerverbandes Kaliforniens, die wir bereits vorher erwähnten, heißt es ferner, „daß Motortransport die Tätigkeit der Eisenbahnen sehr beeinträchtigt, was zur Folge hat, daß Hunderte von Eisenbahnern ihre Stellung und die Ansprüche, die sie sich durch vieljährige Dienstleistung erworben haben, verlieren; daß dieser Transport an weniger Bestimmungen gehalten ist, niedrigere Löhne zahlt als die Eisenbahnen und im Verhältnis zu der geleisteten Arbeit weniger Leute beschäftigt“. Schließlich besagt diese Resolution, daß „prinzipiell ein derartiger Gebrauch der öffentlichen Straßen für Handelstransport unrichtig ist nicht nur gegenüber dem Publikum, das diese Straßen unterhält, sondern auch ungerecht gegenüber den Eisenbahnern, die dadurch arbeitslos werden“.

Auf der anderen Seite aber ist der Verfasser des Artikels im „Railroad Trainman“, dem wir diese Auskünfte verdanken, der Ansicht, daß die Bemerkung, „die Automobile beschäftigen weniger Leute im Verhältnis zu der geleisteten Arbeit“, nicht richtig gewählt ist. Für jedes Kraftfahrzeug braucht man wenigstens einen Mann, um es zu führen, und sehr wenige können mehr als zehn Tonnen transportieren, wobei das Selbstgewicht des Wagens miteinzurechnen ist. Er gibt zu, daß auf kurzen Strecken die Eisenbahnen an Wichtigkeit verlieren und die Angestellten ihre Posten, schließt aber mit der Bemerkung, daß Wettbewerb unter ehrlichen und gleichen Bedingungen nicht verboten werden kann.

### Generalratssitzung der englischen Transportarbeiter-Föderation.

Am 25. Januar fand in London eine außerordentliche Generalratssitzung der „National Transport Workers' Federation“ statt, um über die durch die Ablehnung des Anschlusses an die Föderation seitens der Eisenbahner geschaffenen Lage zu beraten. Nachstehende Organisationen waren vertreten: Transport and General Workers' Union, Amalgamated Marine Workers' Union, Amalgamated Stevedores' Labour Protection League, Cardiff Coal Trimmers' Union, Liverpool and District Carters' and Motormen's Union, National Amalgamated Union of Enginemen, Firemen etc., National Amalgamated Union of Labour, National Union of Distributive and Allied Workers, National Union of General Workers, Scottish Union of Dock Labourers, und die United Order of General Labourers.

Die Versammlung beschäftigte sich mit einem ausführlichen Bericht des Exekutivkomitees, der feststellte, daß die Konferenz auf Grund eines Beschlusses der Jahresversammlung einberufen wurde. Das Exekutivkomitee war nur provisorisch ernannt worden, in Abwartung des Anschlusses der Eisenbahner, den man als sicher betrachtete, der aber in der Tat mit einer verhältnismäßig kleinen Mehrheit (12 000 bei einer Beteiligung von 252 000 Personen an der Wahl) abgelehnt wurde. Während der vergangenen Periode hatte die Verschmelzung innerhalb der Föderation einen regelmäßigen Verlauf, was eigenartige Folgen hatte, da zuletzt eine angeschlossene Organisation im Exekutivkomitee acht von den elf Plätzen besetzte.

Um diesem Zustand ein Ende zu machen, wurden vom Exekutivkomitee folgende Vorschläge eingereicht:

a) Das Exekutivkomitee beantragt den Rücktritt des ganzen Exekutivkomitees auf Grund der innerhalb der Föderation stattgefundenen Veränderungen und ferner die Ernennung eines Komitees zur Ausführung der noch nicht erledigten Arbeiten, das sich aus zehn Personen zusammensetzt, von denen fünf von der „Transport and General Workers' Union“ und die übrigen fünf von den anderen angeschlossenen Organisationen bestimmt werden.

b) Die Aufgaben dieses Komitees sind:

1. Überweisung der von der Föderation abgeschlossenen Verträge in solcher Weise, daß die Interessen der betreffenden Mitglieder aufrecht erhalten werden.
2. Förderung von Unterhandlungen zwischen der Transport & General Workers' Union und anderen angeschlossenen Organisationen mit der Absicht, eine alle der Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Mitglieder umfassende Verschmelzung zustande zu bringen.
3. Maßnahmen zu treffen, um den Anschluß an die Internationale Transportarbeiter-Föderation aufrecht zu erhalten und mittlerweile den finanziellen Verpflichtungen gegenüber dieser Körperschaft nachzukommen.

c) Die angeschlossenen Organisationen werden auch weiter ihre Beiträge zahlen in Übereinstimmung mit den Beschlüssen der Jahresversammlung von Cardiff sowie der jetzigen außerordentlichen Generalratssitzung.

d) In Anbetracht der doppelten Besetzung von Funktionen, die die Distriktkomitees und die Bezirksausschüsse (gewählt auf Grund der Statuten der Transport & General Workers' Union) zur Folge haben, werden die Distriktkomitees aufgehoben. In Häfen oder Distrikten, wo dies nötig sein sollte, werden gemeinsame Komitees gebildet, die unter Aufsicht des Komitees der Transport Workers' Federation arbeiten.

e) Das vorgenannte Komitee erhält die Ermächtigung, alle Maßnahmen zu treffen, die zur Ausführung der genannten Aufträge nötig sein sollten.

Diese Anträge wurden einstimmig angenommen, worauf auch der Bericht des Exekutivkomitees einstimmige Annahme fand.

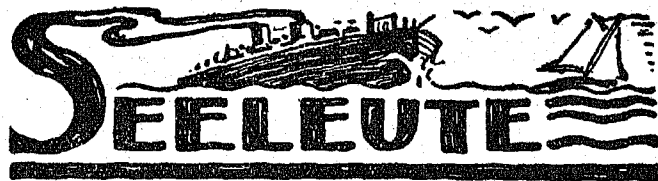
Darauf wurde die Wahl des neuen Komitees vorgenommen, das sich aus folgenden zehn Personen zusammensetzt: H. Gosling, M. P., E. Bevin, S. Hirst, B. Tillet M. P., J. Sexton M. P., J. T. Clatworthy, A. N. Denaro, R. H. Farrah, G. Parker und W. A. Robinson.

Darauf wurde die Resolution in Bezug auf die Besetzung des Ruhrgebietes angenommen, die wir bereits in der vorigen Nummer unseres Mitteilungsblattes veröffentlichten.

E. Shinwell beantragte folgende Resolution, die einstimmig Annahme fand:

„Die Generalratssitzung der National Transport Workers' Federation spricht ihr Gutachten aus zu dem vom Generalrat des Trade Union Congress (Gewerkschaftsbundes) angestrebten Zusammenschluß aller Sektionen der Arbeiterbewegung in der Abwehr der Angriffe der Arbeitgeber auf den Arbeitstag.“

Nachdem dem Vorsitzenden und den zurückgetretenen Mitgliedern des Exekutivkomitees Worte des Dankes ausgesprochen worden waren, wurde die Sitzung geschlossen.



### Die Heuer der norwegischen Seeleute.

Laut Beschluß des obligatorischen Schiedsgerichts vom 9. Februar 1923 werden die Löhne der norwegischen Seeleute um 5% herabgesetzt, wobei dieselben jedoch auf ganze Kronen nach oben abgerundet werden.

Dieser Beschluß wird von den Parteien bis zum 1. Februar 1924 als Tarifvertrag betrachtet werden, wobei jedoch beiden das Recht zusteht, diesen unter Einhaltung einer einmonatlichen Kündigungsfrist gegen den 1. September oder später zu kündigen.

Die Heuer beträgt jetzt für:

Zimmermann . . . . .	195 Kronen	Motor- und	
Bootsmann . . . . .	195 "	Donkeymann . . . . .	195 Kronen
Matrose . . . . .	171 "	Heizer . . . . .	176 "
Leichtmatrose . . . . .	95 "	Kohlenzieher . . . . .	105 "
Jungmann . . . . .	72 "	Maschinenjunge . . . . .	48 "
Junge . . . . .	48 "		

### Reichskonferenz der Straßenbahner Österreichs.

Am 5. und 6. Februar 1923 wurde unter dem Vorsitz des Genossen Forstner in Wien eine vom Transportarbeiterverband einberufene Reichskonferenz der Straßenbahner Österreichs abgehalten. Vertreter der Straßenbahnbetriebe in den wichtigsten Städten wohnten der Sitzung bei.

Die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte: 1. Organisationsfragen, 2. Fachpresse, 3. Personalvertretung, 4. Lohn- und Arbeitsverhältnis.

Es lag ein Antrag auf Errichtung einer Reichssektion der Straßenbahner vor, aber nach einem Referat des Genossen Weigl und den darauf folgenden Debatten wurde beschlossen, einen derartigen vollständigen Umbau des Verbandes nicht vorzunehmen, sondern alljährlich Delegiertenkonferenzen der im Verband organisierten Straßenbahner einzuberufen, um diesen Gelegenheit zur gemeinsamen Beratung ihrer Berufsangelegenheiten zu geben. Überdies soll jede Sektion einen Genossen bestimmen, der die Verbindung mit den Schwester-Sektionen aufrechtzuerhalten hat.

Von der Herausgabe eines besonderen Fachorgans oder einer Beilage zum Verbandsorgan wurde mit Rücksicht auf die enormen Kosten Abstand genommen. Es wurde jedoch als notwendig erachtet, im Verbandsorgan regelmäßig das Straßenbahnwesen betreffende Artikel zu veröffentlichen.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung „Personalvertretung“ wurde in dem Sinne Stellung genommen, daß eine Aktion auf Abänderung des Betriebsrätegesetzes zu unterlassen sei. Die Personalvertretung hat die Aufgabe, möglichst viele Rechte zu sichern und die bereits erworbenen Rechte voll auszunutzen.

Es wurde ferner der Beschluß gefaßt, durch Sammlung von Material die erforderlichen Vorarbeiten zu leisten, um bei Eintritt einer günstigen Konjunktur die für die Straßenbahner wichtigen Bestimmungen bezüglich der Lohn- und Arbeitsverhältnisse in einer möglichst einheitlichen und vorteilhaften Form durchzusetzen.

## Der Kollektivvertrag der deutschen Seeleute.

Kurz nach Beendigung des Krieges wurde der erste Kollektivvertrag für die Großschiffahrt abgeschlossen, wobei ein — wenn auch nur loser — Zusammenschluß aller seemännischen Organisationen der nautischen und technischen Schiffsoffiziere und der Mannschaften zustande kam. Aus dem Grunde findet der Vertrag Anwendung auf alle Offiziere und Mannschaften. Er regelte das Arbeitsverhältnis der Seeleute zunächst noch unvollkommen. Es war versäumt worden, die durch die politische Umwälzung gesicherten Errungenschaften zu verankern. Der Achtstundentag war für Deck- und Maschinenpersonal, im Hafen und auf der Reede, mit der Einschränkung eingeführt, daß seine Beibehaltung von der zwischenstaatlichen Anerkennung des Achtstundentages bei den Friedensverhandlungen abhängig bleibt. Hart umstritten bleibt zunächst das Dreiwachensystem für die Deckmannschaft. Die Erneuerung des Vertrages vom 23. 10. 1919 bringt hierin eine kleine Verbesserung. Ein weiterer Fortschritt sind die Verpflegungsausschüsse, wodurch die Mannschaften bei Verteilung und Beaufsichtigung des Proviantes mitzuwirken haben.

Der Kollektivvertrag wurde dann verschiedentlich erneuert und verbessert und erhielt am 15. August 1922 nach langwierigen Verhandlungen folgende Fassung:

### Manteltarif für deutsche Seefracht- und Passagierschiffe über 100 Br.-R.-T.

#### A. Geltungsbereich.

1. Der Tarifvertrag soll Geltung haben für Fracht- und Passagierschiffe über 100 Br.-R.-T. Ausgenommen bleiben Fischerei- und Bergungsfahrzeuge, Schlepper und Leichter, Schulschiffe, Fähr- und Fördedampfer, Seebärdampfer, insbesondere die Dampfer, die ausschließlich den Verkehr zwischen dem Festland und den deutschen Nordseeinseln vermitteln, sowie die Postdampfer Kiel—Korsör.

2. Für die ausgenommenen Gruppen, abgesehen von den Fischereifahrzeugen, sollen Sondervereinbarungen unter Zugrundelegung von Richtlinien dieses Vertrages getroffen werden.

3. Für die Schiffe, die dauernd und ausschließlich zwischen ausländischen Häfen fahren, bleiben besondere Vereinbarungen vorbehalten.

4. Der Tarifvertrag gilt für alle Personen, die zum Dienst an Bord des Schiffes während der Fahrt für Rechnung des Reeders angenommen werden.

5. Gastrollegeber und andere, aushilfsweise oder zur Mitwirkung an Bord beschäftigte Seeleute sollen in billiger Berücksichtigung ihrer Stellung und ihrer Tätigkeit entsprechend den Sätzen des Heuertarifs bezahlt werden.

#### B. Allgemeine Bestimmungen.

1. Es steht den Reedereien frei, den Schiffsoffizieren, den Oberstewards und Oberköchen das tarifmäßige Einkommen auch in anderer Weise zusammenzustellen und den Schiffsoffizieren Fach- und Alterszulagen zu gewähren.

2. Gelegentliche Reisen ins Weiße Meer, sowie Einzelfahrten nach Island oder atlantischen Häfen Frankreichs, Irlands oder der Westküste Großbritanniens fallen für die Berechnung des Gesamteinkommens unter die Nord- und Ostseefahrt.

3. Auf Segelschiffen mit Hilfsmotoren erhält der 1. Maschinist die Heuer eines 2., der 2. Maschinist die Heuer eines 3. Maschinisten. Als Segelschiffe mit Hilfsmotoren gelten im Sinne dieser Bestimmung nur solche Segelschiffe, die den Motor nur gelegentlich unter besonderen Umständen, wie bei Windstille und dergleichen, gebrauchen.

4. Das Gesamteinkommen der zweiten Offiziere des Maschinendienstes muß mindestens dem Gesamteinkommen der ersten Offiziere des Deckdienstes gleichkommen.

5. Sofern nur ein Elektriker an Bord ist, steht ihm das Gehalt des 4. Maschinisten zu; sind zwei Elektriker an Bord, so steht dem ersten Elektriker das Gehalt des 3. Maschinisten und dem zweiten Elektriker das Gehalt des 4. Maschinisten zu.

6. Wird bei einer Besatzung von mehr als zehn Köpfen kein Steward gefahren, so ist dem Koch ein Kochjunge beizugeben oder er erhält eine um 10% höhere Heuer. Auf Schiffen mit mehr als 25 Köpfen Besatzung ist ein Kochmaat anzuheuern.

7. Weibliche Personen dürfen nur auf Passagierschiffen beschäftigt werden, die solcher zur Bedienung von weiblichen Reisenden bedürfen oder als Wäscherinnen oder Plätterinnen.

8. Arbeiten, die normaler Weise von den Mannschaften verrichtet werden, sollen unter gewöhnlichen Umständen von Schiffsoffizieren nicht verlangt werden.

Wegen der Berechnung der Beiträge zu privaten Wohlfahrts- und Versicherungskassen vergleiche Ziffer 1 des Abkommens vom 29. September 1921.

#### C. Arbeitszeit.

##### I. Im Hafen und auf der Reede.

##### 1. Wochentags.

##### a) Deck- und Maschinenpersonal.

<sup>1)</sup> Die regelmäßige Arbeitszeit beträgt 8 Stunden; sie soll zwischen 7 Uhr morgens und 5 Uhr nachmittags liegen, sich aber der ortsüblichen Arbeitszeit des Liegehafens anpassen. Neun Stunden Nachtwachdienst steht 8 Stunden Arbeitszeit gleich.

##### b) Verpflegungs- und Bedienungspersonal.

<sup>2)</sup> Die Arbeitsbereitschaft des Verpflegungs- und Bedienungspersonals darf nicht in weiterem Umfang in Anspruch genommen werden, als für die Zubereitung der gewöhnlichen Mahlzeiten und für die regelmäßige Bedienung der an Bord befindlichen Personen sowie für die sonstigen regelmäßigen Arbeiten notwendig ist.

##### 2. Sonn- und Festtags.

##### Bei allen Berufsarten.

<sup>3)</sup> An Sonn- und Festtagen dürfen Arbeiten, einschließlich des Wachdienstes, nur gefordert werden, soweit sie unumgänglich oder unaufschiebbar oder durch den Personenverkehr bedingt sind.

##### 3. Besondere Bestimmungen.

<sup>4)</sup> Für Schiffsoffiziere und Mannschaften, denen infolge von gesetzlichen oder behördlichen Bestimmungen oder zwecks Sicherung von Schiff und Ladung kein Landgang gewährt werden kann, gilt die an Bord verbrachte Zeit nicht als Arbeit, es sei denn, daß sie zu Arbeiten anderer Art als den unter D III <sup>10)</sup> genannten kleineren Dienstleistungen herangezogen werden.

##### II. Auf See.

<sup>5)</sup> Das Deck- und Maschinenpersonal geht auf Dampfschiffen und Schiffen mit Hauptmotoren über 1000 B. R. T. in drei Wachen, auf den übrigen Schiffen in zwei Wachen.

<sup>6)</sup> Auf Dampfschiffen und Schiffen mit Hauptmotoren in transatlantischer Fahrt wird der Dienst für das Maschinenpersonal jedenfalls in drei Wachen eingeteilt.

<sup>7)</sup> Für Schiffsoffiziere, die keine Wache gehen, und für sogenannte Tagelöhner gilt grundsätzlich die achtstündige Arbeitszeit.

### D. Vergütung für Überarbeit.

#### 1. Deck- und Maschinenpersonal.

##### a) Im Hafen und auf der Reede.

1. Mit Ausnahme der 1. Offiziere des Decks- und Maschinendienstes wird für alle Arbeit oder Wachtätigkeit, die von den Offizieren und Mannschaften über die in Ziffer C<sup>1</sup> bezeichnete regelmäßige Arbeits- und Wachzeit hinaus geleistet wird, der tarifliche Überstundenlohn bezahlt, soweit die Arbeiten nicht zur Rettung des Schiffes oder von Menschenleben aus dringender Gefahr erforderlich sind (beispielsweise auch Rollenmanöver).

2. Beim Ein- oder Auslaufen wird innerhalb des bürgerlichen Werktages sämtlicher Wach- und Arbeitsdienst im Hafen oder auf der Reede und auf See zusammengerechnet. Ergibt diese Summe mehr als 8 Stunden, so wird für die 8 Stunden übersteigende Zeit Überstundenlohn vergütet. Ist am Tage des Ein- oder Auslaufens Arbeit im Hafen oder auf der Reede, abgesehen vom Festmachen oder Losmachen des Schiffes, überhaupt nicht geleistet worden, so kommt eine solche Berechnung und die Bezahlung von Überstundenlohn nicht in Frage, es sei denn, daß die Arbeit des Los- und Festmachens an Deck bzw. in der Maschine länger als 1 Stunde dauert. An Sonn- und Festtagen gilt das gleiche, doch wird die Arbeit im Hafen und auf der Reede in jedem Fall vorbehaltlich der Bestimmungen unter III<sup>10)</sup> mit Überstundenlohn bezahlt. Für Arbeiten, die zur Bewahrung des Schiffes in dringender Gefahr oder zur Rettung von Menschenleben geleistet werden, kommt kein Überstundenlohn, sondern die unter III<sup>11)</sup> festgesetzte Sondervergütung in Betracht.

3. Schiffsoffiziere erhalten die tarifliche Entschädigung für Seetage nur für solche bürgerlichen Tage, für die sie keinen Überstundenlohn nach Einzelstunden erhalten.

##### b) Auf See.

4. Die Schiffsoffiziere erhalten für die während der Freiwache geleistete Arbeit eine Vergütung in Gestalt der tariflich festgesetzten Entschädigung.

5. Die Unteroffiziere und Mannschaften erhalten, falls die Freiwache zu Arbeiten herangezogen wird, den tariflichen Überstundenlohn, soweit diese Arbeiten nicht

- a) für die Fahrt und Manövrierung des Schiffes oder zur Sicherheit von Schiff, Leben oder Ladung erforderlich sind,
- b) in Rollenmanövern (Boots-, Schotten- oder Feuerlöschmanövern) oder in der Hilfeleistung zur Rettung anderer Schiffe oder von Menschenleben bestehen.

6. In den Fällen unter a) ist Überstundenlohn zu zahlen, wenn und soweit die Arbeiten dadurch notwendig geworden sind, daß ein Schiffsmann von einer vom Kapitän anerkannten Krankheit befallen ist und zwar für die Zeit, nachdem die Krankheit drei Tage gedauert hat.

### II. Verpflegungs- und Bedienungspersonal.

7. Das Verpflegungs- und Bedienungspersonal der Frachtdampfer erhält für die etwa geleistete Mehrarbeit monatlich die tarifliche Entschädigung. Köche und Stewards auf Frachtdampfern erhalten im Hafen und auf der Reede für die ihnen zur Verrichtung in der Zeit von 6½ Uhr abends bis 6 Uhr morgens aufgetragene Arbeit den tariflichen Überstundenlohn in einzelnen bezahlt.

8. Das Gleiche gilt für Köche und Stewards auf Passagierdampfern, die auch für die Bedienung der Schiffsangestellten bestimmt sind.

### III. Allgemeine Vorschriften.

9. Überarbeit, die nach dem Ermessen der Schiffsleitung notwendig ist, muß geleistet werden.

10. Kleinere Dienstleistungen, die der regelmäßige Betrieb eines Schiffes mit sich bringt, wie z. B. Flaggenbedienung, gelten nicht als Überarbeit, soweit sie einen Schiffsmann nicht länger als etwa zehn Minuten beschäftigen.

11. Falls die oben erwähnten außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit geleisteten Rettungsarbeiten mit besonderen Gefahren für das Leben der Schiffsleute verbunden sind, so haben sie Anspruch auf besondere Vergütung. Diese Vergütung ist mindestens in Höhe des tariflichen Überstundensatzes zu bemessen und wird im Streitfalle von dem in Ziffer P erwähnten Tarifschiedsgericht festgesetzt.

### E. Verpflegung.

1. Die Übertragung der Verpflegung der Besatzung auf den Kapitän oder eine andere Person gegen Zahlung fester Sätze für den Kopf und Tag ist unzulässig. Die Reederei kauft den Proviant ein. Der Kapitän ist nach wie vor für die ordnungsmäßige Verwaltung und Verwendung des Proviantes verantwortlich.

2. Für die Menge des für die Besatzung zu liefernden Proviantes ist die jeweilig geltende Speiserolle maßgebend.

3. Über denjenigen Proviant, der über die Anforderungen der Speiserolle hinaus an Bord ist, steht ausschließlich der Reederei die Verfügung zu. Die Kostgeldsätze, welche in den Liegehäfen für solche Besatzungen festgestellt sind, die von der Reederei nicht verpflegt werden, haben keinerlei Bedeutung für Besatzungen, die von der Reederei auf stillliegenden oder fahrenden Schiffen verpflegt werden. Die Reederei ist verpflichtet, für solche Besatzungen sowohl im Inland wie im Ausland die Aufwendungen zu machen, die für eine der Speiserolle entsprechende Verpflegung notwendig sind.

4. Die Schiffsoffiziere, das Deckpersonal und das Maschinen-, sowie, falls es mindestens zehn Kopf stark ist, auch das Bedienungs- und Verpflegungspersonal, wählen aus ihrer Mitte je einen Vertreter. Diesen Vertreter unter dem Vorsitz des Offiziers (Verpflegungsausschuß) steht auf Frachtschiffen die Aufsicht über die Verwaltung und Verwendung des von der Reederei gemäß der jeweiligen Speiserolle eingekauften Proviantes zu. Bei der Übernahme an Bord hat ein Mitglied des Verpflegungsausschusses bei der Prüfung und Unterbringung des Proviantes mitzuwirken. Klagen über die Zubereitung des Essens hat der Verpflegungsausschuß entgegenzunehmen und gemeinsam mit der Schiffsleitung auf Abstellung hinzuwirken. Auf Passagierschiffen führt dieser Ausschuß die Aufsicht über die Beköstigung der Mannschaft.

5. Die Tätigkeit des Verpflegungsausschusses ist ehrenamtlich.

6. Bei Streitigkeiten über angebliche Maßregelungen eines Mitgliedes des Verpflegungsausschusses ist der Deutsche Seefahrtsausschuß zur Vermittlung berufen.

7. Für Selbstbeköstigung im Inland und bei ambulanter Krankenbehandlung wird der tarifliche Verpflegungssatz für den Kopf und laufende 24 Stunden bezahlt.

### F. Versicherung.

1. Die Besatzung ist, bis zur anderweitigen Verständigung unter den Parteien, zu versichern:

- a) Bei Fahrten durch minenverseuchte Gebiete gegen Seefahrt durch Minengefahr in Höhe des achtfachen Jahresbetrages der Rente, die für den Betriebsunfall nach Maßgabe der Reichsversicherungsordnung erstmalig rechtskräftig festgesetzt wird;
- b) gegen Totalverlust der Effekten durch Kriegs- und Minengefahr sowie Seefahrt zum jeweiligen Vollwert bis zu der tariflich festgesetzten Höhe. Die Hälfte dieser Versicherungssumme ist baldmöglichst, spätestens am Tage nach der über den Unfall abgelegten Verklarung



von der Reederei vorschußweise zu zahlen. Noteinkleidung kann bis zur Höhe des Inlandspreises angerechnet werden.

### G. Landgang im Hafen

ist nach Ablauf der Arbeitszeit zu gewähren, soweit der Borddienst und die Sicherheit des Schiffes nach Überzeugung der die Verantwortung für beides tragenden Schiffsleitung es zulassen. Während des Aufenthaltes des Schiffes im Hafen ist dem Schiffsmann mindestens einmal im Monat ein dienstfreier Tag zu gewähren. Er darf nur gewährt werden, soweit es der Borddienst zuläßt und der Abgang des Schiffes dadurch nicht gefährdet wird. Die Befreiung vom Schiffsdienst beginnt vormittags 8 Uhr und endet mit Beginn der Arbeitszeit des nächsten Tages.

### H. Seemännische Fahrtzeit.

1. Grundsätzlich darf ein Schiffsmann angestellt werden:

- 1) als Heizer erst nach sechsmonatlicher Fahrtzeit als Kohlenzieher. Die Fahrtzeit kann in diesem Falle bis auf drei Monate herabgesetzt werden, wenn der Kohlenzieher mindestens drei Monate als Heizer an Land tätig gewesen ist,
- 2) als Lagerhalter oder Schmierer erst nach zweijähriger Fahrtzeit als Heizer,
- 3) als Jungmann erst nach sechsmonatlicher Fahrtzeit als Junge,
- 4) als Leichtmatrose erst nach sechsmonatlicher Fahrtzeit als Jungmann,
- 5) als Vollmatrose erst nach zwölfmonatlicher Fahrtzeit als Leichtmatrose,
- 6) als Steward nach sechsmonatlicher Fahrtzeit als Meßraumsteward oder Aufwäscher, es sei denn, daß er gelernter Kellner ist,
- 7) als Alleinkoch oder Mannschaftskoch nach sechsmonatlicher seemännischer Fahrtzeit.

2. Ein Anspruch auf Aufrücken in den nächsthöheren Dienstgrad wird durch den Erwerb dieser Fahrtzeiten nicht erworben.

### J. Urlaub.

Der Schiffsoffizier und der Schiffsmann haben, sofern sie bei derselben Reederei ein volles Jahr beschäftigt sind, Anspruch auf Urlaub. Die Urlaubszeit beträgt nach dem ersten Beschäftigungsjahr 7 Tage, für jedes weitere Beschäftigungsjahr bei derselben Reederei einen Werktag mehr bis zur Höchstdauer von 21 Tagen jährlich. Während der Urlaubszeit ist die Heuer sowie das tarifliche Verpflegungsgeld zu zahlen. Der Urlaub ist zeitlich innerhalb des betreffenden Jahres nach dem Ermessen der Reederei zu gewähren und zwar tunlichst zusammenhängend, jedenfalls aber in Abschnitten von mindestens drei aufeinanderfolgenden Werktagen.

### K. Anstellung und Kündigung.

1. Bei Anheuerung eines Schiffsmannes auf unbestimmte Zeit können beide Teile das Dienstverhältnis unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 48 Stunden zur Entlassung in einem deutschen Hafen, den das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft, aufheben.

2. Diese Kündigungsfrist bei Anheuerung auf unbestimmte Zeit gilt auch für den Schiffsoffizier, der seinerseits das Dienstverhältnis lösen will, und gegenüber einem Schiffsoffizier, der nicht im festen Anstellungsverhältnis bei einer Reederei steht.

3. Schiffsoffiziere, die mindestens sechs Monate, wenn auch mit Unterbrechungen, im Dienst einer und derselben Reederei stehen, gelten als zu dieser Reederei im festen An-

stellungsverhältnis befindlich. Sofern ein Schiffsoffizier die erste Reise bei einer Reederei auf einem Segelschiff macht, und diese Reise länger als sechs Monate dauert, tritt das feste Anstellungsverhältnis erst eine Woche nach Beendigung dieser Reise ein, spätestens, aber nach Ablauf von neun Monaten.

4. Will die Reederei einen festangestellten Schiffsoffizier aus einem anderen als den in § 70 S.-O. aufgeführten Gründen nicht länger in ihren Diensten behalten, so hat sie ihm seine Stellung mit vierwöchiger Frist aufzukündigen. Während der Kündigungsfrist soll der Angestellte Gelegenheit haben, sich nach einer anderen Stellung umzusehen. Soweit das Schiff während der Kündigungsfrist nicht ununterbrochen in demselben deutschen Hafen gelegen hat oder der Angestellte nicht innerhalb Deutschlands an Land beschäftigt worden ist, hat die Reederei die ihm danach an der vierwöchigen Gelegenheit zur Umschau fehlende Zeit (Umschaufrist) zu vergüten. Seine Bezüge verringern sich während der Kündigungs- und Umschaufrist auf den Betrag der Tarifheuer ohne Verpflegungsgeld, soweit seine Dienste von der Reederei nicht mehr in Anspruch genommen werden. Von dem Zeitpunkt ab, in dem der Schiffsoffizier eine neue Stellung angetreten hat, erlischt der Anspruch auf irgendwelche Vergütung.

5. Wird in der Nord- und Ostseefahrt das Schiff, für das der Angestellte angeheuert ist, auf länger als zwei Wochen aufgelegt, so ermäßigen sich die Fristen und Heuerzahlungen auf zwei Wochen.

6. Die Kündigung des festangestellten Schiffsoffiziers muß, um rechtsgültig zu sein, von dem Inhaber, Vorstand oder Prokuristen der Reederei (nicht durch einen Sonderbevollmächtigten, z. B. einen Inspektor) schriftlich erklärt werden. Ist bei Segelschiffen eine Verständigung über die Kündigung mit der Reederei nicht rechtzeitig möglich, so kann die Kündigung auch durch den Kapitän schriftlich erfolgen.

7. Wird ein deutscher Schiffsmann oder Schiffsoffizier aus anderen als den im § 70 S.-O. aufgeführten Gründen in einem anderen als dem in der Musterrolle bezeichneten Hafen der Ausreise entlassen, so ist ihm freie Rückreise nach diesem Ausreisehafen zu gewähren, soweit es ein deutscher Hafen ist.

8. Die Rückbeförderung hat auf der Eisenbahn in einer der deutschen 3. Wagenklasse entsprechenden Wagenklasse, zur See, wenn sie auf Schiffen erfolgt, die neben dem Zwischendeck eine 3. Klasse führen, in letzterer zu erfolgen. Den Schiffsoffizieren ist zur See die Zurückbeförderung in der Kajüte zu gewähren.

### L. Heuerzahlung.

Dem Schiffsmann ist auf Verlangen ein Zinsschein bis zur Höhe von fünfundsiebzig vom Hundert seines Monatseinkommens zu erteilen, jedoch ausschließlich zugunsten von Familienangehörigen.

### M. Wohnräume der Mannschaften.

1. Mindestens einmal wöchentlich sind die Wohnräume durch die Mannschaften gründlich zu reinigen und in regelmäßigen Zeitabschnitten einer Desinfektion zu unterziehen. Die für die wöchentliche Reinigung erforderliche Zeit gilt als Arbeitszeit.

2. Der Mannschaft ist zur Verrichtung der Backschaft hinreichend Zeit zu gewähren oder hierfür ein Mann der Besatzung vor Beginn der Freizeit zur Verrichtung der Backschaft vom Dienst freizustellen.

3. Bei Neubauten ist für jeden Mann ein verschließbares Kleiderspind in das Logis einzubauen; auf älteren Schiffen, soweit baulich möglich.

4. Auf Dampfschiffen, auf denen mindestens 15 Mann in einem Logis gemeinschaftlich untergebracht sind, ist ein Junge als Backschafter zur Verfügung zu stellen.

5. Für die Reinigung und Instandhaltung der Offizierskammern ist geeignetes Bedienungspersonal zur Verfügung zu stellen.

#### N. Berufskleidung.

1. Auf Passagierschiffen, die eine eigene Wäscherei an Bord haben, ist die weiße Wäsche, das Tropenzeug und dergl. der Offiziere auf Kosten der Reederei zu waschen. Das Gleiche gilt für die Berufswäsche des Verpflegungs- und Bedienungspersonals.

2. Den Maschinisten ist auf Schiffen mit Hauptmotoren, die mit Rohöl betrieben werden, in Ansehung der besonderen Verhältnisse, die dort einen starken Verbrauch der Kleidung bedingen, eine monatliche Zulage von 10 Prozent, dem übrigen Maschinenpersonal auf diesen Schiffen eine solche von 6 Proz. der jeweiligen Tarifheuer der IV. Maschinisten in großer Fahrt zu gewähren.

#### O. Zeugnisse.

1. Beim Ausscheiden aus dem Dienst der Reederei kann der Schiffsmann ein Zeugnis über Führung und Leistungen vom Kapitän, der Schiffsoffizier von der Reederei verlangen.

2. Dem im festen Anstellungsverhältnis bei einer Reederei stehenden Schiffsoffizier, welchem gekündigt ist, ist auf Wunsch ein „vorläufiges Zeugnis“ von der Reederei zu erteilen, in welchem ebenfalls ausführlich über Fachleistungen und Führung zu berichten ist.

3. Dem Verwaltungs-, Bedienungs- und Verpflegungspersonal ist beim Wechsel des Schiffes im Dienst derselben Reederei auf Wunsch vom Zahlmeister, bzw. Obersteward, Oberkoch usw. ein Zeugnis über seine Leistungen (Fachzeugnis) auszustellen.

#### P. Tarifschiedsgericht.

Zur Entscheidung aller Streitigkeiten über die Bestimmungen dieses Tarifvertrages und der bisher geltenden Tarifverträge, die zwischen den Vertragsparteien oder aus einem auf Grund der Bestimmungen des Tarifvertrages abgeschlossenen Neuerverträge zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern entstehen, ist das durch Vertrag vom 12. April 1919 eingesetzte Tarifschiedsgericht für die Seeschifffahrt ausschließlich zulässig.

#### Q.

1. Eine Änderung der in diesem Vertrag geregelten Lohnsätze und Arbeitsbedingungen durch Sondervereinbarungen ist ausgeschlossen.

2. Allen Anheuerungen sind die Bestimmungen dieses Tarifvertrages zugrunde zu legen, der vollinhaltlich in jede Musterrolle aufzunehmen ist.

3. Die vertragschließenden Parteien verpflichten sich, die Bestimmungen des vorliegenden Vertrages streng einzuhalten und ihre Mitglieder zur Beachtung der gleichen Pflicht mit allen Mitteln anzuhalten, die ihnen nach ihren Satzungen den Mitgliedern gegenüber zur Verfügung stehen.

#### R.

1. Dieses Abkommen hat Gültigkeit vom 15. August 1922 an.

2. Es kann von jedem der beteiligten Verbände unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten, frühestens auf den 31. März 1923, aufgekündigt werden. Im Falle einer solchen Kündigung tritt der Vertrag nur bezüglich des Verbandes außer Kraft, von dem oder dem gegenüber er gekündigt worden ist.