DIN 19 051
200 170 140 120 100 80 70

1769/73 16336

25030

Schriften des
Verbandes technischer Schiffsoffiziere.
No. 3.

Das Soziale Programm

des Verbandes technischer Schiffsoffiziere.

A 98 - 08040
Friedrich-Ebert-Stiftung Bonn Bibliothek
Gewerkschaft öffentliche Dienste Transport & Verkehr Archiv
[2. Ex.]

Selbstverlag
des Verbandes techn. Schiffsoffiziere E. V. (Sitz Hamburg)
Hamburg 1914.

Kat. 27/9.17.
2.

Inhalt.

Seite
1. An unsere Mitglieder 3
2. Der Beruf des technischen Schiffsoffiziers 5
3. Das Soziale Programm des Verbandes technischer Schiffsoffiziere 17
4. Erläuterungen zum Sozialen Programm 21

405 Kt 3 e
Bibliothek
Düsseldorf

An unsere Mitglieder!

Nach längeren eingehenden Vorarbeiten tritt der Verband technischer Schiffsoffiziere mit einem sozialen Programm an die Oeffentlichkeit. Die in diesem Programm zusammengestellten Forderungen sind wohl alle schon einmal innerhalb des Verbandes erörtert worden. Ihre programmatische Zusammenstellung soll das Hauptziel des Verbandes, die wirtschaftliche und soziale Hebung unseres Standes, schärfer als bisher kennzeichnen.

Die vorliegende kleine Schrift wird allen Mitgliedern des Verbandes zugestellt in der Erwartung, daß sie ihnen die Anregung gibt, sich mit den Bestrebungen des Verbandes zu beschäftigen und dem Verbande, soweit es in ihren Kräften steht, das zur Begründung ihrer Wünsche erforderliche Material zu liefern.

In einem sozialen Programm können nicht alle kleinen Sonderwünsche zum Ausdruck gebracht werden. Es können nur die allen Berufsangehörigen gemeinsamen Interessen berücksichtigt werden. Da aber die Aufstellung eines sozialen Programms für eine Organisation von in der Seeschiffahrt beschäftigten Angestellten immerhin etwas Neues ist, so sind uns begründete Anregungen unserer Mitglieder zur Ergänzung und Verbesserung des Programms natürlich stets willkommen.

Das soziale Programm soll nicht nur dazu dienen, innerhalb unseres Verbandes Klarheit über unsere Ziele zu schaffen, es soll auch benutzt werden, um in der Oeffentlichkeit den Boden für unsere Bestrebungen vorzubereiten. Zu diesem Zweck ist die Abhandlung über den Beruf des technischen Seeoffiziers vorausgeschickt. Leute, die der Seeschiffahrt mehr oder weniger fremd gegenüberstehen, werden unser Programm besser verstehen können, wenn sie über unsere augenblickliche Lage unterrichtet sind.

Zum Schluß müssen wir auch bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, daß ein großer Teil der technischen Schiffsoffiziere unserm Verbande noch fernsteht. Unsern Mitgliedern wird gewiß sehr häufig beim Versuch, neue Mitglieder zu werben, die Frage vorgelegt, was denn der Verband eigentlich für einen Zweck habe. Das soziale Programm wird sie in die Lage versetzen, den Fragern eine erschöpfende Antwort zu geben. An der Verwirklichung der in unserem sozialen Programm formulierten Forderungen haben alle technischen Schiffsoffiziere der deutschen Handelsflotte ein gleiches Interesse. Je geschlossener und einheitlicher sie alle diesem Ziele zustreben, desto eher wird unserer Arbeit ein Erfolg beschieden sein. Der Verband technischer Schiffsoffiziere bietet hierzu die Grundlage, denn er will alle technischen Schiffsoffiziere der deutschen Handelsflotte in einer einheitlichen Berufsorganisation zu gemeinsamem Streben vereinigen.

Mit kollegialem Gruß!

Der Vorstand.

Der Beruf des technischen Schiffsoffiziers.

Schiffsoffiziere.

Die Besatzung der deutschen Seefahrzeuge wird eingeteilt in Kapitän, Schiffsoffiziere und Mannschaft. Der Kapitän ist der Führer des Schiffes. Schiffsoffiziere im Sinne des Gesetzes sind diejenigen zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffes bestimmten Angestellten, die zur Ausübung ihres Dienstes eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen. Es sind in erster Linie folgende beiden Hauptgruppen zu unterscheiden:

1. Die nautischen Schiffsoffiziere, die den Kapitän in der eigentlichen Schiffsführung auf der Kommandobrücke unterstützen und aus denen auch die Kapitäne hervorgehen.
2. Die technischen Schiffsoffiziere, denen die Leitung und Instandhaltung aller maschinellen Anlagen des Schiffes obliegt.

Außerdem gelten auch die Aerzte und die Proviant- und Zahlmeister als Schiffsoffiziere. Zur Mannschaft gehören alle übrigen an Bord des Schiffes während der Fahrt für Rechnung des Reeders beschäftigten Personen.

Befähigungsnachweis.

Wir wollen uns in nachfolgenden Ausführungen nur mit dem Beruf des technischen Schiffsoffiziers beschäftigen. Zur Ausübung dieses Berufes ist ein Befähigungsnachweis (Patent) erforderlich, der sich je nach dem Maß der geforderten Kenntnisse in fünf Klassen mit verschiedenen Gewerbebefugnissen gliedert. Mit dem niedrigsten Patent beginnend, sind zu unterscheiden:

1. Der Seemaschinist IV. Klasse
2. „ „ III. „
3. „ „ II. „
4. „ „ I. „
5. „ Schiffsingenieur

Durch den Befähigungsnachweis wird der Umfang der Gewerbebefugnis begrenzt. Der Schiffsingenieur ist zur Leitung der Maschinen von Schiffen jeder Art und Größe in allen Fahrten berechtigt. Mit den übrigen Patenten ist eine je nach der Klasse mehr oder weniger beschränkte Befugnis verbunden. Um zu den Prüfungen zugelassen zu werden, ist der Nachweis einer amtlich vorgeschriebenen Vorbereitungszeit erforderlich, die 5 bis 5½ Jahre beträgt und teils in Maschinenwerkstätten am Lande, teils durch eine Fahrzeit im Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe erworben sein muß. Der Ablegung der Prüfung geht der Besuch einer Fachschule bis zu einer Dauer von 12 Monaten voraus. Zur höchsten Stufe, dem Schiffsingenieur, gibt es zwei Wege:

1. Der Anwärter legt nach Ablauf des 15. Lebensjahres eine 66monatige Dienstzeit in den Maschinenwerkstätten einer größeren Bauanstalt für Schiffsdampfmaschinen und im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen zurück. Mindestens 36 Monate müssen in einer größeren Dampfmaschinenbauanstalt, davon je 6 Monate in der Schmiede und Kesselschmiede, mindestens 30 Monate müssen im Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe als Assistent oder in höherer Stellung in kleiner, mittlerer oder großer Fahrt zugebracht sein, wobei die Fahrzeit in kleiner Fahrt nur bis zur Dauer von 12 Monaten anrechnungsfähig ist. Hierauf folgt der 12monatige Besuch einer Fachschule und die Ablegung der Vorprüfung zum Schiffsingenieur.

   Wer diese Prüfung besteht, erhält die Gewerbebefugnis der Seemaschinisten II. Klasse und nach einer Fahrzeit von 24 Monaten als Maschinist in kleiner, mittlerer oder großer Fahrt ohne weitere Prüfung die Gewerbebefugnis I. Klasse. Mit dem Bestehen der Vorprüfung zum Schiffsingenieur ist außerdem die Berechtigung zum einjährigfreiwilligen Dienst in der Kaiserlichen Marine verbunden.

   Wer nach dem Bestehen der Vorprüfung zum Schiffsingenieur eine 24monatige Fahrzeit als Maschinist in mittlerer oder großer Fahrt zurückgelegt hat, kann nach einem nochmaligen 12monatigen Besuch einer Fachschule zur Hauptprüfung zum Schiffsingenieur zugelassen werden.
2. Der Anwärter legt nach Ablauf des 15. Lebensjahres eine 66monatige Dienstzeit in Maschinenwerkstätten und im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen zurück, wovon mindestens 36 Monate in Maschinenwerkstätten und mindestens 24 Monate im Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher

Seedampfschiffe als Assistent oder Maschinist zugebracht sein müssen. Hierauf folgt der Besuch einer Fachschule und die Maschinistenprüfung II. Klasse. Nach dem Bestehen dieser Prüfung und einer weiteren 24monatigen Fahrzeit als Maschinist in kleiner, mittlerer oder großer Fahrt kann nach dem abermaligen Besuch einer Fachschule die Ablegung der Maschinistenprüfung I. Klasse erfolgen. Wer nach dem Bestehen der Seemaschinistenprüfung I. Klasse 24 Monate auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen in mittlerer oder großer Fahrt als Maschinist tätig war, kann dann ebenfalls nach einem weiteren 12monatigen Besuch einer Fachschule zur Hauptprüfung zum Schiffsingenieur zugelassen werden.

Um zur Seemaschinistenprüfung IV. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine nach Ablauf des 15. Lebensjahres zurückgelegte 60monatige Dienstzeit entweder ganz im Maschinenpersonal von Dampfschiffen oder teilweise in diesem, teilweise in Maschinenschlossereien oder Dampfmaschinen- oder Motorwerkstätten. Mindestens 24 Monate müssen im Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Dampfschiffe zugebracht sein.

Um zur Seemaschinistenprüfung III. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine nach Ablauf des 15. Lebensjahres zurückgelegte 60monatige Dienstzeit in einer Maschinenschlosserei oder Dampfmaschinen- oder Motorwerkstatt und im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen. Mindestens 24 Monate müssen in Maschinenschlossereien oder Dampfmaschinen- oder Motorwerkstätten und mindestens 24 Monate im Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe zugebracht sein. Wer eine mindestens 24monatige nach Erwerb des Befähigungszeugnisses III. Klasse zurückgelegte Fahrzeit als Maschinist und eine mindestens 36monatige, vor oder nach Ablegung der Maschinistenprüfung III. Klasse zurückgelegte Arbeitszeit in Maschinenschlossereien oder in Dampfmaschinen- oder Motorwerkstätten nachweisen kann, kann auch zur Seemaschinistenprüfung II. Klasse zugelassen werden.

Auf die Fahrzeit im Maschinenpersonale wird eine Fahrzeit als Heizer, Schmierer und Kesselschmied nur den Prüflingen III. und IV. Klasse angerechnet.

Die Besetzung der Dampfschiffe mit technischen Schiffsoffizieren und der Grad ihres Befähigungszeugnisses wird durch eine Bekanntmachung des Bundesrats bestimmt. Maßgebend ist hier zunächst der Umfang der Fahrt des Schiffes. Man unterscheidet Nahfahrt, Küstenfahrt, kleine Fahrt, mittlere Fahrt und

grosse Fahrt. Ferner der Umstand, ob das Schiff Passagiere befördert oder nicht, und endlich die Größe des Schiffes oder der Maschinenanlage. Dampfschiffe, die einen Bruttoraumgehalt von mehr als 25000 Kubikmeter oder eine Kesselanlage von mehr als 2000 Quadratmeter Heizfläche besitzen und zur Beförderung von mehr als 50 Reisenden in großer Fahrt dienen, müssen mindestens mit einem Schiffsingenieur und drei Maschinisten I. Klasse besetzt sein.

Für kleinere Schiffe ist je nach der Fahrt eine geringere Anzahl technischer Schiffsoffiziere mit einem Seemaschinistenpatent I., II., III. oder IV. Klasse vorgeschrieben.

Die Laufbahn des technischen Schiffsoffiziers.

Die Laufbahn des technischen Schiffsoffiziers beginnt in der Regel mit der praktischen Tätigkeit in einer Maschinenfabrik, am besten auf einer Werft. Hierauf folgt die vorgeschriebene Fahrzeit als Maschinistenassistent oder Ingenieur-Aspirant, wie es heute schon bei den Großreedereien offiziell heißt, und hieran schließt sich der Besuch der Fachschule und die Ablegung der Prüfung. In der Regel rücken dann die jungen Leute nach dem Bestehen der Prüfung bei derselben Reederei, bei der sie die Assistentenfahrzeit erworben haben, in die freiwerdenden untersten Ingenieurstellen auf. Bei den Großreedereien gibt es vier Rangstufen: den 1. Ingenieur, der auch zuweilen den offiziellen Titel »Oberingenieur« oder »leitender Ingenieur« führt, ferner den 2., 3. und 4. Ingenieur. Kleinere Reedereien, deren Schiffe nur mit 2 oder 3 Ingenieuren besetzt sind, haben entsprechend weniger Rangstufen. Die Laufbahn beginnt jedoch nach dem Bestehen der Prüfung immer in der untersten Charge. Das Aufrücken erfolgt je nach dem Freiwerden der höheren Stellen, in der Regel nach dem Dienstalter, wobei aber auch das für die höhere Stellung eventuell vorgeschriebene höhere Patent vorhanden sein muß.

Sehr häufig werden nun von Laien die vier Klassen von Seemaschinistenpatenten mit den Rangstufen der Ingenieure verwechselt. Man hat es jedoch hier mit zwei ganz verschiedenen Begriffen zu tun, die sich durchaus nicht decken.

Die Großreedereien verlangen in der Regel für die Beförderung zum 4. Ingenieur den Besitz des Seemaschinistenpatents II. Klasse. Nur in Ausnahmefällen wird hiervon abgewichen. Für die Beförderung zum 2. Ingenieur wird häufig bereits das Seemaschinistenpatent I. Klasse verlangt.

Da stets eine größere Zahl von Patentinhabern vorhanden ist, als diesen Patenten entsprechende Stellungen, so müssen sich die technischen Schiffsoffiziere in der Regel zunächst mit einer geringeren Stellung begnügen, als der mit dem Bestehen der Prüfung erworbenen Gewerbebefugnis entspricht. Das Aufrücken in höhere Stellungen ist abhängig vom Angebot an entsprechenden Arbeitskräften, von der Konjunktur und im Zusammenhang hiermit von der Entwicklung der Reedereien.

Die technischen Schiffsoffiziere sind unter diesen Umständen darauf angewiesen, bei einer Reederei zu bleiben, wenn sie in besser bezahlte leitende Stellen aufrücken wollen. Bei einem Wechsel der Reederei müssen sie in der Regel wieder von unten anfangen. Besonders ältere technische Schiffsoffiziere, die bei einer Reederei schon eine leitende Stellung erreicht hatten, aber diese Stellung aus irgend einem Grunde verlieren, kommen in eine sehr mißliche Lage, da es für sie fast ausgeschlossen ist, eine der früheren gleichwertige Stellung zu erlangen. Aber selbst wenn sie bereit sind, zunächst wieder eine Stellung als 2. oder 3. Ingenieur anzunehmen, so werden ihnen natürlich jüngere Bewerber vorgezogen. Das Problem des alternden Angestellten hat also auch in unserem Beruf eine sehr schwerwiegende Bedeutung.

Einkommensverhältnisse.

Die Gehaltsverhältnisse der technischen Schiffsoffiziere sind sehr verschieden. Sie richten sich nach der Größe der Reederei, der Größe des Schiffes und der Art der Reisen. Die höchsten Gehälter zahlen die Großreedereien, die aber auch an die Vorbildung und die Leistungen ihres Personals die höchsten Anforderungen stellen. Die niedrigsten Gehälter finden sich bei den kleineren Reedereien, deren Schiffe in Nord- und Ostseefahrt beschäftigt sind. Wenn auch die Großreedereien feste Gagenetats für ihre Schiffsoffiziere aufgestellt haben, so übt, namentlich aber wieder bei kleinen Reedereien, auch die durch die Konjunktur beeinflußte wirtschaftliche Lage der Seeschiffahrt und das Angebot an Arbeitskräften einen nachhaltigen Einfluß auf die Höhe der Gagen aus. Erst in neuerer Zeit ist es dem Verbande technischer Schiffsoffiziere gelungen, diese Einwirkungen durch den Abschluß von Tarifverträgen hauptsächlich in einigen Ostseeplätzen einzuschränken.

Ein wesentlicher Bestandteil des Einkommens der Schiffsoffiziere ist die an Bord des Schiffes gewährte freie Verpflegung und Wohnung, die jedoch für verheiratete Schiffsoffiziere keine

so wesentliche Rolle spielen, wie für unverheiratete. Ueber die Beköstigung wird außerdem auch von den Schiffsoffizieren lebhaft geklagt, so daß die Reformbedürftigkeit des Beköstigungswesens nicht zu bestreiten ist. Bei den großen Linienreedereien erhalten die Schiffsoffiziere außer der Verpflegung sogenannte Kompetenzen, die 15 bis 50 Mk. monatlich je nach der Charge und dem Schiff (Passagier- oder Frachtdampfer) betragen und in Getränke umgesetzt werden müssen. Was nicht verzehrt wird, verfällt meist der Reederei. Soweit wir bisher feststellen konnten, werden nicht verzehrte Kompetenzen nur beim Norddeutschen Lloyd im vollen Betrage bar ausgezahlt. Einige andere Reedereien zahlen wenigstens die Hälfte der ersparten Kompetenzen bar aus. Hierbei muß erwähnt werden, daß die Besatzung dieselben Preise für Getränke bezahlen muß, wie die Passagiere.

Bei allen größeren Reedereien ist ferner eine Uniform vorgeschrieben, die sich der Schiffsoffizier auf eigene Kosten beschaffen muß. Tantiemen, Gratifikationen und Gewinnbeteiligung sind in verschiedener Form bei einigen Großreedereien eingeführt. Sie werden aber meist nur an die leitenden Ingenieure, in einigen Fällen auch an die 2. Ingenieure gezahlt.

Anstellungsvertrag.

Ueber das Dienstvertragsrecht der Schiffsoffiziere bestimmt die Seemannsordnung, daß die für die Schiffsmannschaft geltenden Vorschriften auch auf die Schiffsoffiziere Anwendung finden, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgesetzt ist. Ein festes Anstellungsverhältnis der Schiffsoffiziere zu ihrer Reederei besteht nicht. Der Anstellungsvertrag oder der Heuervertrag wird nur für das Schiff abgeschlossen, auf dem die Anstellung erfolgen soll. Der Abschluß des Heuervertrages (die Anmusterung) kann auf drei verschiedene Arten erfolgen:

1. für eine Reise,
2. auf bestimmte Zeit,
3. auf unbestimmte Zeit.

Während früher fast ausschließlich die Musterung für eine Reise üblich war, ist jetzt die Musterung auf unbestimmte Zeit bei weitem vorherrschend.

Je nach der Art des Vertrages sind auch die Bestimmungen über seine Lösung (die Abmusterung) verschieden. Bei der jetzt in den meisten Fällen zur Anwendung kommenden Musterung auf unbestimmte Zeit soll nach § 28 der Seemannsordnung im Heuervertrag eine Kündigungsfrist angegeben oder in anderer

Weise über die Beendigung des Dienstverhältnisses Bestimmung getroffen werden. Geschieht dies nicht, so kann jeder Teil in jedem Hafen, den das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft, vom Vertrage unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 24 Stunden zurücktreten. Außerdem enthält die Seemannsordnung eine Reihe von Bestimmungen über die fristlose Lösung des Dienstverhältnisses, die vorwiegend durch die Eigenart des Betriebes in der Seeschiffahrt begründet sind.

Die Seemannsordnung regelt jedoch nicht alle Beziehungen des Dienstvertrages der Schiffsoffiziere. Wenn ein Schiffsoffizier im Hafen an Bord eines Schiffes als Wachoffizier Dienst tut, ohne angemustert zu sein, oder wenn ein leitender Ingenieur als Baubeaufsichtiger im Auftrage seiner Reederei zu einer Werft geschickt wird, so sind während dieser Zeit bei Streitigkeiten aus dem Dienstverhältnis nicht die Bestimmungen der Seemannsordnung maßgebend. Das etwa angerufene Gericht muß in solchen Fällen erst feststellen, welche gesetzlichen Bestimmungen die Grundlage für die Entscheidung abgeben sollen. Diese Unklarheiten im Dienstvertragsrecht der Schiffsoffiziere haben für sie schon manche Unzuträglichkeiten mit sich gebracht.

Zeugniserteilung.

Ein Zeugnis kann der Schiffsoffizier nur vom Kapitän des betreffenden Schiffes verlangen. Die Reederei ist zur Erteilung eines Zeugnisses gesetzlich nicht verpflichtet.

Gehaltszahlung.

Die Heuer (Gehalt) ist vom Tage der Anmusterung, falls diese dem Dienstantritt vorangeht, sonst vom Tage des Dienstantritts zu zahlen. Der Schiffsoffizier kann die Zahlung der Heuer, wenn keine andere Vereinbarung getroffen ist, jedoch erst nach Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses beanspruchen. Sofern bereits drei Monate seit der Anmusterung verflossen sind, kann er in einem Hafen, in dem das Schiff ganz oder zum Teil gelöscht wird, die Auszahlung der Hälfte der bis dahin verdienten Heuer fordern. Bei der Anmusterung auf bestimmte oder unbestimmte Zeit kann der Schiffsoffizier bei Rückkehr in den Hafen der Ausreise die bis dahin verdiente Heuer beanspruchen.

Arbeitszeit.

Die Bestimmungen der Seemannsordnung über die Arbeitszeit sind für die Schiffsoffiziere im Hafen und auf See verschieden.

Im Hafen oder auf der Reede muß den Schiffsoffizieren innerhalb jeder 24 Stunden eine Mindestruhezeit von 8 Stunden gewährt werden. Es kann also von den Schiffsoffizieren eine Arbeitszeit bis zu 16 Stunden gefordert werden, während die ihnen unterstellte Mannschaft nur zu einer Höchstarbeitszeit von 10 Stunden, in den Tropen sogar nur von 8 Stunden gesetzlich verpflichtet ist. Die darüber hinaus geleistete Arbeit muß der Mannschaft als Ueberstundenarbeit besonders vergütet werden. Auch diese Vorschrift findet auf die Schiffsoffiziere keine Anwendung, sofern nicht etwas anderes vereinbart ist.

Auf See wird das Maschinenpersonal auf Schiffen in großer Fahrt in drei Gruppen geteilt, die abwechselnd den Wachdienst versehen. Die Arbeitszeit beträgt also ununterbrochen 4 Stunden, auf die eine Ruhezeit von 8 Stunden folgt. Außer diesen 8 Stunden Wachdienst innerhalb 24 Stunden werden die technischen Schiffsoffiziere und ihre Assistenten täglich außer Sonntags noch mindestens 2 Stunden mit Instandhaltungsarbeiten an den Hilfsmaschinen beschäftigt. Bei Störungen des Maschinenbetriebes, bei der Ein- und Ausfahrt in Häfen usw. werden sämtliche technischen Schiffsoffiziere ohne Rücksicht auf die Wacheinteilung bis zur Beseitigung der Störung bezw. bis zum Vorankergehen zum Dienst herangezogen. Es ergibt sich demnach während der Fahrt für die technischen Schiffsoffiziere eine regelmäßige Arbeitszeit von 10 bis 12 Stunden, die aber nicht selten noch weiter ausgedehnt wird.

In der europäischen Fahrt (Küstenfahrt, kleine Fahrt, mittlere Fahrt) ist das Maschinenpersonal in der Regel nur in zwei Gruppen eingeteilt, die abwechselnd den Wachdienst versehen. Der regelmäßige Wachdienst beträgt also hier schon 12 Stunden innerhalb 24 Stunden. Was über die Beschäftigung der technischen Schiffsoffiziere mit Instandhaltungsarbeiten, bei Betriebsstörungen usw. in der großen Fahrt gesagt ist, trifft auch hier zu, so daß die technischen Schiffsoffiziere in der europäischen Fahrt inbezug auf die Arbeitszeit noch ungünstiger gestellt sind, als in der großen Fahrt.

Sonntagsruhe.

Die eigenartigen Betriebsverhältnisse in der Seeschiffahrt bringen es mit sich, daß während der Fahrt des Schiffes von einer Arbeitsruhe an Sonn- und Festtagen nicht die Rede sein kann. Die Seemannsordnung schreibt vor, daß auf See an Sonn- und Festtagen über das hinaus, was zur Fahrt des Schiffes, zur Bedienung der Maschinen, zum Segeltrocknen,

Bootsdienst und zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen unbedingt erforderlich ist, der Schiffsmannschaft Arbeit nur in dringenden Fällen auferlegt werden darf. Diese Bestimmung hat für das Deckspersonal nur eine sehr beschränkte, für das Maschinenpersonal jedoch überhaupt keine Bedeutung, da die Maschine und die Kessel an Sonn- und Festtagen auf See in gleicher Weise wie an Wochentagen bedient werden müssen.

Solange das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt, dürfen Arbeiten, einschließlich des Wachdienstes, nur gefordert werden, soweit sie unumgänglich oder unaufschieblich, oder durch den Personenverkehr bedingt sind. Der Schiffsmannschaft ist jedoch die Sonn- und Festtagsarbeit als Ueberstundenarbeit besonders zu vergüten, während diese Vorschrift auf die Schiffsoffiziere wieder keine Anwendung findet.

Urlaub.

Urlaubsgewährungen unter Fortzahlung des Gehalts sind in der letzten Zeit unter gewissen Bedingungen bei einigen Großreedereien eingeführt worden.

Krankenfürsorge.

Eine allgemeine Krankenversicherung für die Besatzung der Seeschiffe besteht nicht. Die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung hat nach den Bestimmungen der Seemannsordnung bis zur Dauer von 26 Wochen der Reeder zu tragen, wenn der Schiffsoffizier nach Antritt des Dienstes oder nach der Anmusterung erkrankt. Der Reeder ist berechtigt, dem erkrankten Schiffsoffizier die Verpflegung und Heilbehandlung in einer Krankenanstalt zu gewähren. Für die Dauer des Aufenthalts in einer Krankenanstalt bezieht der alleinstehende Schiffsoffizier keine Heuer. Nur wenn er Angehörige hat, deren Unterhalt er bisher ganz oder überwiegend von seinem Arbeitsverdienst bestritten hat, ist der Reeder verpflichtet, an diese ein Viertel der Heuer weiterzuzahlen. Einige Großreedereien gewähren ihren Schiffsoffizieren auch jetzt schon in Krankheitsfällen einige über das gesetzliche Maß hinausgehende Vergünstigungen.

Bestrebungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage.

Der Stand der technischen Schiffsoffiziere ist erst spät ins Wirtschaftsleben eingetreten. Seine Entwicklung ist eng mit der Entwicklung der Dampfschiffahrt verbunden. Nachdem im Jahre

1819 die »Savannah« als erster Dampfer den Ocean gekreuzt hatte, wurde die Dampfmaschine in langer mühsamer Arbeit so weit vervollkommnet, daß sie als Schiffsantrieb mit der Naturkraft des Windes erfolgreich in Wettbewerb treten konnte. Nur schrittweise wurde die Segelschiffahrt von der Dampfschiffahrt zurückgedrängt. Erst seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts vollzieht sich dieser Uebergang in einem schnelleren Tempo. Die Technik ist jedoch nicht bei der Verbesserung der Kolbendampfmaschine stehen geblieben, die Dampfturbine und der Verbrennungsmotor sind als erfolgreiche Konkurrenten aufgetreten. Die mannigfache Ausgestaltung der Maschinenanlagen, die Steigerung der Schiffsgröße und der Bau von Spezialschiffen für verschiedene Zwecke sind in den letzten 10 Jahren die Hauptmerkmale der Entwicklung der Technik in der Seeschiffahrt gewesen.

Neben einer ständigen Vermehrung des Maschinenpersonals in der deutschen Handelsflotte brachte die technische Entwicklung eine rasche Steigerung der an die technischen Schiffsoffiziere gestellten Anforderungen mit sich, was in der Entwicklung der Vorschriften über den Befähigungsnachweis deutlich zum Ausdruck kommt. Die ersten Prüfungsvorschriften für Seemaschinisten wurden im Jahre 1880 erlassen. Sie wurden, der Entwicklung der Technik in der Seeschiffahrt entsprechend, im Jahre 1891 verschärft, aber schon nach wenigen Jahren wurden wiederum Stimmen laut, die auch diese verschärften Vorschriften nicht mehr für zeitgemäß erklärten. Auf Grund umfangreicher Vorarbeiten traten dann am 1. Oktober 1910 die heute geltenden Bestimmungen in Kraft.

Die Entwicklung der Technik hatte aber für die technischen Schiffsoffiziere noch andere unerfreuliche Folgen. Solange die größten Dampfschiffe nur mit 3, höchstens mit 4 Ingenieuren besetzt waren, konnten die unteren Stellungen als Durchgangsstadien zu einer leitenden Stellung angesehen werden. Die Schiffsoffiziere konnten sich mit den Strapazen und Entbehrungen, die der Dienst besonders in den untersten Stellungen mit sich bringt, noch eher abfinden, weil sie die Aussicht hatten, bereits in verhältnismäßig jungen Jahren in eine leitende Stellung aufzurücken. Die Steigerung der Schiffsgröße und der Stärke der Maschinenanlagen bringt jedoch eine weit stärkere Vermehrung der unteren Chargen als der leitenden Stellen mit sich. Als Beispiele seien nur der im Jahre 1907 in Dienst gestellte Schnelldampfer »Kronprinzessin Cecilie« des Norddeutschen Lloyd, der mit einem leitenden, einem ersten, 3 zweiten, 10 dritten und

9 vierten Ingenieuren besetzt ist, und der »Imperator« der Hamburg-Amerika-Linie angeführt, dessen gewaltige Maschinenanlagen durch einen Oberingenieur, 3 erste, 3 zweite, 16 dritte und 12 vierte Ingenieure geleitet werden. Außer diesen größten Schiffen gibt es bereits zahlreiche andere Schiffe, die der Größe ihrer Maschinenanlagen entsprechend, ebenfalls mit mehreren dritten und vierten Ingenieuren, aber nur mit einem leitenden Ingenieur besetzt sind. Diese stärkere Vermehrung der unteren Chargen erschwert das Aufrücken in leitende Stellen immer mehr. Die technischen Schiffsoffiziere müssen heute schon die besten Jahre ihres Lebens in einer untergeordneten Stellung zubringen. Sie haben daher ein Interesse daran, das Leben in diesen Stellungen erträglicher zu gestalten.

Es ist zwar richtig, daß diese Erscheinungen hauptsächlich bei den großen Reedereien zu verzeichnen sind, deren Schiffe der Passagierbeförderung dienen. Bei den Frachtdampferreedereien und bei kleineren Reedereien, deren Schiffe in europäischer Fahrt nur mit zwei und in großer Fahrt nur mit drei technischen Schiffsoffizieren besetzt sind, oder gar auf Dampfschiffen in der Hochseefischerei ist die Lage der technischen Schiffsoffiziere jedoch infolge der geringeren Sicherheit der Stellung, der schlechteren Bezahlung und der bei einem äußerst knapp bemessenen Personal oft übermäßig langen Arbeitszeit an sich nicht beneidenswert. Da die Arbeitsbedingungen auf diesen Schiffen besonders schwer und aufreibend sind, sind die Bestrebungen dieses Teils der technischen Schiffsoffiziere zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage ohne weiteres verständlich.

Das für die Seeleute geltende Spezialgesetz, die Seemannsordnung, ist als Reichsgesetz am 1. März 1873 in Kraft getreten. Dieses Gesetz war natürlich auf die damals vorhandenen Betriebsverhältnisse in der Seeschiffahrt, also vorwiegend auf die Segelschiffahrt zugeschnitten. Am 1. April 1903 trat eine neue revidierte Seemannsordnung in Kraft, die jedoch keine völlig neue Regelung der Rechtsverhältnisse der Seeleute brachte. Für die Schiffsoffiziere war die bedeutendste Neuerung, daß man ihnen eine Sonderstellung zwischen Kapitän und Mannschaft zuwies. Damit war jedoch nicht der Erlaß besonderer Bestimmungen über den Dienstvertrag der Schiffsoffiziere verbunden. Das Dienstvertragsrecht, das die Seemannsordnung für die Schiffsoffiziere enthält, entspricht nicht mehr den Anforderungen, die heute billigerweise an ein Dienstvertragsrecht für Privatangestellte gestellt werden müssen.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Schiffsoffizier auf ein geregeltes Familienleben, auf eine regelmäßige Sonntagsruhe und auf vieles andere verzichten muß, was der Angestellte in Landbetrieben für selbstverständlich hält. In allen übrigen Einzelheiten seiner dienstlichen Tätigkeit überwiegen gleichfalls die nachteiligen Umstände. Die besonderen Gefahren des Berufes dürfen ebenfalls nicht unerwähnt bleiben. Endlich herrscht an Bord eines Schiffes ein besonders strenges Disziplinarverhältnis, dem sich an Bord niemand auch nur zeitweise entziehen kann und das dem einzelnen einen um so größeren Zwang auferlegt, je tiefer er im Range steht.

Gerade diese Eigenart der Betriebsverhältnisse rechtfertigt die Bestrebungen der Schiffsoffiziere nach einer zeitgemäßen Reform ihres Dienstvertragsrechts, an der alle technischen Schiffsoffiziere der deutschen Handelsflotte bei kleinen und bei großen Reedereien, von Memel bis Emden gleichmäßig interessiert sind. Die Schiffsoffiziere sind die Leiter der Schiffsbetriebe. Ihre Stellung und ihre verantwortliche Tätigkeit im Wirtschaftsleben kennzeichnen sie als Privatangestellte. Sie wollen deshalb auch in rechtlicher Beziehung nicht schlechter behandelt werden, als die übrigen Privatangestellten. Hierauf ist das Streben ihrer Berufsorganisation gerichtet, dem der Verband technischer Schiffsoffiziere durch die Aufstellung eines sozialen Programms noch einen bestimmteren Ausdruck gegeben hat.

Soziales Programm des Verbandes technischer Schiffsoffiziere.

Der Verband technischer Schiffsoffiziere will unter Wahrung der parteipolitischen Neutralität auf dem Boden der heutigen Gesellschaftsordnung den Stand der technischen Schiffsoffiziere der deutschen Handelsflotte in wirtschaftlicher und sozialer Beziehung heben. Dieses Ziel soll in erster Linie erreicht werden auf dem Wege der Selbsthilfe durch den Zusammenschluß in einer einheitlichen Organisation, die, ihrem Hauptzweck entsprechend, möglichst vollkommen auszubauen ist.

I. Allgemeine Forderungen.

1. Ausbau des Koalitionsrechts und Sicherstellung gegen jede privatvertragliche Beschränkung.
2. Rechtsfähigkeit der Berufsvereine in einer von den Mängeln des geltenden Rechtes freien Form.
3. Förderung der Tarifverträge und Ausbau des gewerblichen Einigungswesens.
4. Rechtliche Gleichstellung aller Privatangestellten durch die Schaffung eines einheitlichen Angestelltenrechts.

II. Standesforderungen.

Anstellungsvertrag.

1. Schaffung eines festen Anstellungsverhältnisses der Schiffsoffiziere zu ihrer Reederei.
2. Besondere Vereinbarungen sollen nur zulässig sein, wenn sie keine Verschlechterung der gesetzlich vorgeschriebenen Anstellungsbedingungen enthalten.
3. Schriftliche Bestätigung des abgeschlossenen Dienstvertrages.
4. Einführung längerer Mindestkündigungsfristen, die für den Arbeitgeber länger sein sollen, als für den Angestellten.
5. Verpflichtung der Reederei zur Zeugniserteilung.

6. Festsetzung der wichtigen Gründe, die zur Auflösung des Dienstverhältnisses ohne Einhaltung der vereinbarten oder vom Gesetz als Regel aufgestellten Kündigungsfrist berechtigen.
7. Beschränkung der Arbeitszeit im Hafen und auf See. Die über die regelmäßige Arbeitszeit geleistete Ueberstundenarbeit ist besonders zu vergüten.
8. Reform der Bestimmungen über die Gehaltszahlung.
9. Fortzahlung des Gehalts bei militärischen Uebungen bis zur Dauer von 8 Wochen.
10. Fortzahlung des vollen Gehalts in Krankheitsfällen, wenigstens bis zur Dauer von 6 Wochen nach dem Verlassen des Schiffes.
11. Erhöhung des bei Unterbringung eines erkrankten Schiffsoffiziers in einer Krankenanstalt an seine Angehörigen zu zahlenden Hausgeldes.
12. Unterbringung erkrankter Schiffsoffiziere in den höheren Klassen einer Krankenanstalt oder bei häuslicher Pflege Zahlung eines angemessenen Krankengeldes.
13. Anspruch auf Erholungsurlaub unter Fortzahlung des Gehalts.

Beköstigung.

14. Festsetzung einer einheitlichen Speiserolle für das ganze deutsche Reich.
15. Festsetzung angemessener Mindestsätze für die Beköstigung pro Tag und Kopf der Besatzung.
16. Selbstverwaltung des Menagegeldes durch eine aus allen Teilen der Besatzung bestehende Menagekommission.
17. Festsetzung einer angemessenen Entschädigung, falls im Hafen Wohnung und Beköstigung nicht an Bord gewährt wird.

Wohnräume und sanitäre Einrichtungen.

18. Anlage möglichst luftiger, ruhig gelegener Wohnräume in den oberen Decks.
19. Jeder technische Schiffsoffizier soll seine eigene Kammer haben.
20. Anlage ausreichender Umkleide-, Wasch- und Baderäume.

Gewerbebefugnis und Besatzungsstärke.

21. Erlass der infolge der Entwicklung der Technik in der Seeschiffahrt notwendigen Bestimmungen über die Ge-

werbebefugnis und die Besetzung von Seeschiffen mit technischen Schiffsoffizieren.

22. Staffelförmig nach der Maschinenstärke abgestufte Besatzungsstärken.
23. Ausdehnung des Dreiwachensystems.

Verschiedenes.

24. Errichtung von Seeschöffengerichten nach Art der Gewerbe- und Kaufmannsgerichte.
25. Reform der Bestimmungen über die Verteilung des Berge- und Hilfslohns in § 749 des Handelsgesetzbuches.
26. Reform des Seeunfallgesetzes.
27. Schaffung von Einrichtungen, die den Seeleuten die Möglichkeit geben, bei allen Wahlen zum Reichstage, zu den Landtagen der Bundesstaaten und zu den Selbstverwaltungskörperschaften der sozialen Versicherungseinrichtungen ihr Wahlrecht auszuüben.
28. Mitwirkung der Berufsorganisation bei den Beratungen über jede Aenderung der Berufsgesetzgebung.

III. Soziale Versicherung.

1. Ausbau und Vereinheitlichung der sozialen Versicherungseinrichtungen.
2. Organische Angliederung der Angestelltenversicherung an die allgemeine Invalidenversicherung.
3. Herabsetzung der Altersgrenze für den Bezug der Pensionen und Altersrenten.
4. Genaue Formulierung des Begriffs der Berufsunfähigkeit.
5. Beseitigung der Werkpensionskassen und ähnlicher Kasseneinrichtungen.
6. Erhöhung der Leistungen der Angestelltenversicherung.
7. Verpflichtung der Reederei zur Versicherung der Effekten der Schiffsbesatzung.
8. Einführung einer staatlichen Stellenlosenversicherung.

Erläuterungen
zum Sozialen Programm des Verbandes technischer Schiffsoffiziere.

Einleitung.

Staatshilfe und Selbsthilfe.

Die wirtschaftliche und soziale Hebung unseres Standes muss in erster Linie auf dem Wege der Selbsthilfe angestrebt werden. Man darf heute nicht mehr alles vom Staat erwarten. Ein Stand, der im Wirtschaftsleben beachtet und berücksichtigt werden will, muss sein Schicksal selbst in die Hand nehmen. Dies kann nur durch den Zusammenschluss aller Berufsangehörigen geschehen. Die Selbsthilfe muss organisiert werden. Dieser Grundsatz wird heute bereits so allgemein anerkannt, dass es kaum noch einen Stand gibt, der nicht über eine Berufsorganisation verfügt. Ein Stand, der sich nicht zur Schaffung einer Berufsorganisation aufschwingt, kann in unserem vielgestaltigen Wirtschaftsleben nicht mehr auf Berücksichtigung rechnen, denn der einzelne ist schwach und nur durch Zusammenfassung aller Kräfte kann etwas erreicht werden. Durch die organisierte Selbsthilfe müssen die Vorbedingungen für die Staatshilfe erst geschaffen werden. Der Gesetzgeber beschreitet nicht gern neue Wege. Er lehnt sich gern an gegebene Verhältnisse an. Wenn es daher gelingt, durch die Selbsthilfe aus eigener Kraft bessere Arbeitsbedingungen im Beruf zu schaffen, so wird auch der Staat als Gesetzgeber um so eher bereit sein, hierfür die gesetzlichen Normen zu erlassen. Es ist daher selbstverständlich, dass die Berufsorganisation die für die Erfüllung ihrer Aufgaben zweckmässigste Form erhalten muss.

I. Allgemeine Forderungen.

Zu 1 und 2. Die Grundlage der Selbsthilfe ist das jedem deutschen Staatsbürger gewährleistete Recht, sich mit den gleichinteressierten Berufsangehörigen zur Wahrung seiner Interessen zusammenzuschliessen. Da die Berufsorganisationen ihre auch im Interesse des Volksganzen liegenden Aufgaben um so besser erfüllen können, je weniger sie in ihrer Entwicklung behindert sind, so ist die Beseitigung der noch bestehenden Beschränkungen des Koalisationsrechts dringend erforderlich. Auch die Gesamtheit des Volkes kann nur dann alle Entwicklungsmöglichkeiten voll entfalten, wenn jeder Stand als Teil des Volksganzen uneingeschränkt in der Lage ist, diejenige Stellung zu erringen und zu behaupten, die ihm nach seinen Leistungen in der Volkswirtschaft gebührt.

Zu 3. Tarifverträge sind in der Angestelltenbewegung noch nicht sehr verbreitet. Unter den Organisationen der technischen Angestellten ist der Verband technischer Schiffsoffiziere eine der ersten gewesen, die den Abschluss von Tarifverträgen vorbereitet haben. Es mag daher kommen, dass in unserem Beruf die Verhältnisse, z. B. die Einteilung in verschiedene Rangstufen, für den Abschluss von Tarifverträgen besonders günstig liegen. Infolge der weitgehenden sozialen und wirtschaftlichen Differenzierung wird es vielleicht nicht möglich sein, die Anstellungsverhältnisse aller Berufsangehörigen tariflich zu regeln. Wenn man jedoch davon ausgeht, dass die wirtschaftliche Lage eines Standes nicht so sehr von den bessergestellten Schichten, sondern vielmehr von den am niedrigsten gestellten Schichten bestimmt wird und dass es daher in erster Linie Aufgabe der Berufsorganisation sein muss, die untere Schicht wirtschaftlich und sozial zu heben, so wird man anerkennen müssen, dass die Tarifverträge in diesem Sinne auch für die Privatangestellten durch Festsetzung von Mindestgehältern usw. eine gewisse Bedeutung erlangen werden. Auch die Privatangestellten müssen deshalb die Forderung eines reichsgesetzlichen Tarifrechtes und den Ausbau des gewerblichen Einigungswesens unterstützen.

Zu 4. Das Angestelltenrecht im Deutschen Reich ist sehr stark zersplittert. Die Rechtsverhältnisse der Privatangestellten werden gegenwärtig durch 6 Reichs- und etwa 80 Landesgesetze geregelt. Zu den Reichsgesetzen gehört auch die Seemannsordnung. Die Vereinheitlichung des Angestelltenrechts im Sinne einer Uebertragung der gegenwärtig vorhandenen günstigsten Bestimmungen auf die Gesamtheit der Privatangestellten ist unter anderem auf den beiden Juristentagen in Danzig 1910 und in Wien 1912, auf dem Verbandstag der Gewerbe- und Kaufmannsgerichte 1913, auf einer Tagung der rheinischen Arbeitszentrale der Privatangestellten im November 1913 und auf einem am 26. April 1914 von zwölf Verbänden von Privatangestellten einberufenen Kongress für einheitliches Angestelltenrecht, an dem auch unser Verband beteiligt war, erörtert worden.

Unser Verband hat früher die Forderung aufgestellt, dass die günstigsten Bestimmungen der Gewerbeordnung auf die Seemannsordnung übertragen werden sollen. Diese Forderung ist jetzt durch das einheitliche Angestelltenrecht überholt. Wenn wir Erfolge in der Verbesserung unserer Berufsgesetzgebung erzielen wollen, müssen wir uns mit unseren Forderungen zur Allgemeinheit anpassen. Es wird ganz sicher, vielleicht zum ausgeschlossen sein, den Schiffsoffizieren allein durch eine Reform der Seemannsordnung ein zeitgemässes Dienstvertragsrecht zu verschaffen, denn die Erfahrung lehrt, dass auf dem Wege der Sondergesetzgebung in den letzten 10 Jahren kein wirklicher sozialer Fortschritt zu verzeichnen ist. Ausserdem ist bei den Beratungen über die Vereinheitlichung des Angestelltenrechts schon wiederholt darauf hingewiesen worden, dass auch in der Seemannsordnung soziale Schutzvorschriften enthalten sind, die sich zur Uebertragung auf die Gesamtheit der Privatangestellten eignen. Diese Bestimmungen können in der Oeffentlichkeit den Anschein erwecken, dass die Seemannsordnung ein besonders soziales Recht enthält. Seien Sie bereit und vor gewinnen, uns an den Erörterungen über die Vereinheitlichung des Angestelltenrechts zu beteiligen und nachzuweisen, dass die Seemannsordnung in einzelner Beziehung, wenigstens soweit das Dienstvertragsrecht der Schiffsoffiziere in Frage kommt, durchaus rückständig ist. Die Berücksichtigung der Seemannsordnung bei der Vereinheitlichung des Angestelltenrechts wird auch für die Schiffsoffiziere ein grosser Fortschritt sein.

Es könnte nun der Einwand erhoben werden, dass die Eigenart unseres Berufes eine Regelung des Dienstvertragsrechts der Schiffsoffiziere

ausserhalb der Seemannsordnung nicht zulässt. Hierauf erwidern wir, dass infolge der eigenartigen Betriebsverhältnisse in der Seeschiffahrt bei der Vereinheitlichung des Angestelltenrechtes wohl einige Sonderbestimmungen für die Schiffsoffiziere erforderlich sind, dass dies aber kein Grund ist, die Schiffsoffiziere vom einheitlichen Angestelltenrecht ganz auszuschliessen, und schlechter zu behandeln, als die übrigen Privatangestellten. Die Eigenart der Betriebsverhältnisse würde für die Schiffsoffiziere eher weitergehende soziale Schutzvorschriften rechtfertigen, als für die Angestellten in Landbetrieben. Gegenwärtig ist aber gerade das Gegenteil der Fall, denn ein schlechteres Dienstvertragsrecht als die Seemannsordnung für die Schiffsoffiziere enthält, wird kaum irgendeine andere Gruppe von Privatangestellten aufweisen können. Die Schiffsoffiziere der deutschen Handelsflotte sind auf Grund ihrer verantwortlichen Stellung und ihrer Leistungen im Wirtschaftsleben Privatangestellte und wollen als solche behandelt werden. Wir fordern deshalb, dass das Dienstvertragsrecht der Schiffsoffiziere durch das zu schaffende einheitliche Angestelltengesetz geregelt werde, damit die Schiffsoffiziere auch in dieser Beziehung mit den übrigen Privatangestellten mindestens gleichgestellt werden.

II. Standesforderungen

Anstellungsvertrag.

Unbeschadet unserer grundlegenden Forderung nach einem einheitlichen Angestelltenrecht haben wir in diesem Abschnitt eine Reihe von Forderungen zur Reform des Dienstvertragsrechts der Schiffsoffiziere aufgestellt, die zum Teil für andere Gruppen von Privatangestellten schon Geltung haben, zum Teil von einigen in ähnlicher Weise ebenfalls erstrebt werden. Für die spezielle Formulierung waren die eigenartigen Betriebsverhältnisse in der Seeschiffahrt massgebend.

Zu 1. Schon die erste der von uns aufgestellten Standesforderungen ist von grundlegender Bedeutung, da nach der heutigen Seemannsordnung ein festes Anstellungsverhältnis der Schiffsoffiziere zu ihrer Reederei nicht besteht. Mit der Entwicklung der Grossbetriebe und der Steigerung der Schnelligkeit des Verkehrs durch die Dampfschiffe ist es sehr wohl möglich, für die Schiffsoffiziere ein ähnliches Anstellungsverhältnis zu schaffen wie für die Landangestellten. Jede Reederei nimmt für sich das Recht in Anspruch, ihre Schiffsoffiziere von einem Schiff auf das andere zu versetzen, ohne sich dabei immer streng an die Bestimmungen der Musterrolle zu halten. Der Schiffsoffizier muss sich fügen, wenn er seine Stellung behalten will. Die Reederei hat daher auch jetzt schon die Möglichkeit, für sich die Vorteile eines festen Anstellungsverhältnisses in Anspruch zu nehmen, während der Schiffsoffizier an die Bestimmungen der Seemannsordnung gebunden ist, wenn er seine Rechte aus dem Heuervertrage geltend machen will. Es ist deshalb nur eine Forderung der Gerechtigkeit, dass auch dem Schiffsoffizier eine grössere Sicherung seines Anstellungsverhältnisses zugestanden wird.

Zu 2. Besondere Vereinbarungen dürfen heute nur getroffen werden, wenn sie nach der Seemannsordnung ausdrücklich zugelassen sind. Im allgemeinen soll das Dienstvertragsrecht zwingendes Recht sein, denn die gesetzlichen Bestimmungen sollen durch besondere Vereinbarungen nicht ausser Kraft gesetzt werden. Es ist aber besonders unter den heutigen Verhältnissen sehr wohl denkbar, dass durch besondere Vereinbarungen günstigere Bestimmungen über den Dienstvertrag geschaffen werden, als die Seemannsordnung vorschreibt. Es liegt natürlich kein Grund vor, derartige Vereinbarungen zurückzuweisen.

Zu 3. Eine schriftliche Bestätigung des Heuervertrages haben wir zwar jetzt auch schon in dem in § 27 der Seemannsordnung vorgeschriebenen Heuerschein; es ist jedoch auch ein mündlich abgeschlossener Heuervertrag gültig. Die Gültigkeit des Dienstvertrages muss aber von der schriftlichen Bestätigung abhängig gemacht werden.

Zu 4. Die Bestimmung des § 28 der Seemannsordnung bietet für die Festsetzung von Kündigungsfristen einen so weiten Spielraum, dass das Interesse des wirtschaftlich Schwächeren nicht genügend berücksichtigt wird. Lange Kündigungsfristen werden auch jetzt schon in der Musterrolle festgesetzt, wenn es im Interesse der Reederei liegt, wenn z. B. ein Schiff längere Zeit im Auslande zwischen fremden Häfen beschäftigt wird. Im allgemeinen werden jedoch für Schiffsoffiziere und Mannschaft gleichmässig recht kurze Kündigungsfristen von 24 Stunden bis 8 Tagen vereinbart.

Die Formulierung geeigneter Kündigungsfristen ist vielleicht das schwierigste Problem, das bei der Reform des Dienstvertragsrechts der Schiffsoffiziere zu lösen ist. Da die eigenartigen Betriebsverhältnisse in der Seeschiffahrt berücksichtigt werden müssen, wird eine einfache Uebertragung der für Angestellte in Landbetrieben geltenden Bestimmungen über die Kündigung nicht möglich sein. Die Lösung des Anstellungsverhältnisses kann nicht an einen bestimmten Zeitpunkt gebunden werden. Viel wichtiger ist der Ort, an dem das Anstellungsverhältnis gelöst wird. Findet die Lösung nicht im Heimatshafen statt, so muss für eine standesgemässe freie Zurückbeförderung gesorgt werden.

Kündigungsfristen bezwecken für den Angestellten eine möglichst grosse Sicherung des Anstellungsverhältnisses. Sie sollen jedoch auch für ihn keine Fessel bilden, die ihn am wirtschaftlichen Aufstieg hindert. Auch diese Gefahr ist in der Seeschiffahrt besonders gross. Der Schiffsoffizier ist nicht in der Lage, sich während der Kündigungsfrist wie der Landangestellte um eine andere Stellung zu bemühen. Er hat auch viel weniger die Möglichkeit, durch einen Stellenwechsel seine wirtschaftliche Lage zu verbessern. Wenn ihm aber die Gelegenheit geboten wird, eine bessere Stellung zu erlangen, so soll sie ihm durch eine lange Kündigungsfrist nicht abgeschnitten werden. Aus diesem Grunde ist die Einführung ungleicher Kündigungsfristen gerade in der Seeschiffahrt notwendig. Einen Ansatz dazu finden wir sogar im § 74 Ziffer 5 der Seemannsordnung, nach dem der Schiffsmann seine fristlose Entlassung fordern kann, wenn er beabsichtigt, sich für die Maschinisten-, Steuermanns- oder Kapitänsprüfung vorzubereiten, oder eine ihm nachweislich angebotene Stellung als Kapitän anzunehmen, sofern er einen geeigneten Ersatzmann stellt und durch den Wechsel dem Schiffe kein Aufenthalt entsteht.

Zu 5. Nach § 19 der Seemannsordnung kann der Schiffsmann, also auch der Schiffsoffizier, vom Kapitän vor der Abmusterung ein Zeugnis verlangen. Die Reederei ist nicht zur Zeugniserteilung verpflichtet. Ist nun ein Schiffsoffizier mehrere Jahre auf verschiedenen Schiffen einer Reederei angestellt gewesen und er hat es versäumt, sich auf jedem Schiff vom Kapitän ein Zeugnis ausstellen zu lassen, so kann es ihm passieren, dass er über seine Gesamtdienstzeit bei der Reederei kein Zeugnis erhalten kann, da die Reederei zur Zeugniserteilung gesetzlich nicht verpflichtet ist. Diese Verpflichtung ergibt sich von selbst, wenn der Schiffsoffizier zur Reederei in ein festes Vertragsverhältnis tritt.

Zu 6. Wichtige Gründe zur Lösung des Dienstvertrages sind zwar in der Seemannsordnung sowohl für den Kapitän als auch für den Schiffsmann in den §§ 70 und 74 niedergelegt; es sind hier jedoch vorwiegend Gründe aufgeführt, die sich aus dem Betriebe der Seeschiffahrt ergeben.

Diese Bestimmungen werden deshalb bei einer Regelung des Anstellungsverhältnisses der Schiffsoffiziere noch in manchen Punkten ergänzt werden müssen.

Zu 7. Der heutige Rechtszustand nach der Seemannsordnung, nach dem die Schiffsoffiziere in Bezug auf die Regelung der Arbeitszeit schlechter gestellt sind, als die ihnen unterstellte Mannschaft ist unhaltbar. Gerade in der Seeschiffahrt ist eine zu weit gehende Ausnutzung der Arbeitskraft nur zu verhindern, wenn die über die regelmässige Arbeitszeit geleistete Ueberstundenarbeit besonders vergütet werden muss. Das Interesse der Schiffsoffiziere an einer solchen Vorschrift wird immer grösser, je schwieriger es für sie wird, in leitende Stellungen aufzurücken. Ausserdem erscheint diese Forderung um so berechtigter, da die meisten Reedereien besonders von den technischen Schiffsoffizieren und deren Assistenten eine regelmässige Leistung von Ueberstundenarbeit durch Dienstvorschriften verlangen.

Zu 8. Auch in der Seeschiffahrt lässt sich heute der Grundsatz durchführen, dass jeder Angestellte wenigstens am Monatsschluss über sein Gehalt verfügen soll. Wird das Gehalt später gezahlt, so muss das angesammelte Guthaben angemessen verzinst werden. Die Bestimmungen der Seemannsordnung ermöglichen eine monate-, ja sogar jahrelange teilweise Stundung der Gehaltszahlung zugunsten der Reederei. Ausserdem muss auch die Reederei verpflichtet werden, einen Teil des Gehaltes auf Anweisung des Schiffsoffiziers an die Ehefrau oder sonstige Angehörige auszuzahlen.

Zu 9. Die Fortzahlung des Gehalts bei militärischen Uebungen ist eine allgemein von den Privatangestellten aufgestellte Forderung. In der Seeschiffahrt zahlen zwar einige Grossreedereien denjenigen Schiffsoffizieren, die Reserveoffiziere der kaiserlichen Marine sind, die halbe Gage, doch liegt hierin eine grosse Ungerechtigkeit gegenüber den übrigen, die unter weit ungünstigeren Umständen ihrer Wehrpflicht genügen müssen.

Zu 10 u. 11. Die Fortzahlung des vollen Gehalts in Krankheitsfällen bis zur Dauer von 6 Wochen wird ebenfalls für den Landangestellten allgemein verlangt. Die Erhöhung des Hausgeldes für die Angehörigen erkrankter Schiffsoffiziere im Betrage von einem Viertel der Gage ist bei einer längeren Dauer der Krankheit ebenfalls notwendig.

Zu 12. Ueber die Art der Unterbringung erkrankter Schiffsoffiziere in einer Krankenanstalt ist in der Seemannsordnung keine Bestimmung getroffen. Bei der Seeberufsgenossenschaft und bei einer ganzen Anzahl Reedereien ist es jetzt schon üblich, die Schiffsoffiziere in einer höheren Klasse unterzubringen. Es kommt aber immer wieder vor, dass Schiffsoffiziere in den untersten Klassen untergebracht werden. Da der § 78 der Seemannsordnung ausdrücklich bestimmt, dass den Schiffsoffizieren bei der Zurückbeförderung aus einem ausländischen Hafen der Unterhalt in der Kajüte zu gewähren ist, muss das Fehlen einer gleichartigen Bestimmung über die Unterbringung der Schiffsoffiziere in einer Krankenanstalt als eine Lücke im Gesetz bezeichnet werden, deren Ausfüllung dringend notwendig ist.

Zu 13. Die gesetzliche Festlegung eines regelmässigen Erholungsurlaubs mit Gehalt ist ebenfalls eine von der Gesamtheit der Privatangestellten aufgestellte soziale Forderung. In neuerer Zeit gewähren auch einige Schiffahrtsgesellschaften ihren Schiffsoffizieren bereits unter gewissen Einschränkungen einen Erholungsurlaub. Im allgemeinen ist jedoch der technische Schiffsoffizier während der Liegezeit des Schiffes im Hafen die ärztlich ebenso in Anspruch genommen, wie während der Fahrt des Schiffes auf See. Die Gewährung des Urlaubs hängt eng mit dem Wunsch der Schiffsoffiziere nach Entlastung vom Dienst im Heimatshafen zusammen, um sich ihren Familien und ihren persönlichen Angelegenheiten widmen zu können. Ausserdem muss darauf hingewiesen werden, dass der Dienst der technischen Schiffsoffiziere, für die es keine regelmässigen wöchentlichen Ruhetage und nur selten einen Feiertag gibt, eine regelmässige Erholung ganz besonders erforderlich macht, wenn die physischen Kräfte nicht vor der Zeit erlahmen sollen.

Beköstigung.

Zu 14. Was dem Schiffsmann an Speise und Trank gebührt, bestimmt sich nach dem örtlichen Recht des Heimatshafens oder des Registerhafens. Diese örtlichen Speiserollen sind durchaus nicht mehr zeitgemäss. Es sei nur angeführt, dass der Schiffsmann selbst im Hafen nur zweimal in der Woche frischen Proviant verlangen kann. Da die Lebensverhältnisse in den einzelnen Plätzen der deutschen Küste nicht mehr so erhebliche Unterschiede aufweisen, fordern wir eine zeitgemässe einheitliche Speiserolle für das ganze deutsche Reich.

Zu 15. Die heute von den einzelnen Reedereien für den Tag und Kopf der Besatzung gewährten Verpflegungsgelder entsprechen meist nicht mehr der Verteuerung der Lebensmittel, weshalb eine Erhöhung dringend angebracht ist.

Zu 16. Die Verwaltung der Menage ist an Bord, den Betriebsverhältnissen entsprechend, verschieden. Die Grossreedereien haben Proviantämter eingerichtet und die Verwaltung des Proviants an Bord ihrer Schiffe einem besonderen Beamten, dem Zahlmeister, Proviantmeister oder Verwalter, übertragen. Auf Frachtdampfern liegt die Verwaltung der Menage in den meisten Fällen in den Händen des Kapitäns. Die dauernden Klagen über schlechte Beköstigung haben einige Reedereien veranlasst, dem Kapitän die Verwaltung der Menage zu nehmen und die Verproviantierung der Schiffe einem Händler zu übergeben, der dann mit dem Koch zusammenarbeitet. Die Einführung dieses Systems hat aber eher eine Vermehrung als eine Beseitigung der bestehenden Missstände gebracht. Wir sind aus allen diesen Gründen der Meinung, dass die Klagen über mangelhafte Beköstigung erst aufhören werden, wenn die Selbstverwaltung des Menagegeldes durch eine Menagekommission eingeführt wird. In vielen Fällen haben die Klagen über schlechte Beköstigung auch ihren Grund in einer mangelhaften Ausbildung der Köche, der ebenfalls eine erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen ist.

Zu 17. Da Wohnung und Beköstigung an Bord einen Bestandteil des Einkommens der Schiffsoffiziere bilden, das sie auch versteuern müssen, ist die Forderung einer angemessenen Entschädigung, falls Wohnung und Beköstigung während der Liegezeit im Hafen nicht an Bord gewährt wird, berechtigt.

Wohnräume und sanitäre Einrichtungen.

Zu 18. Die meisten Reedereien stellen für die Anlage der Wohnräume der Besatzung den Grundsatz auf, dass sie in der Nähe der Arbeitsstätte an Bord liegen sollen. So kommt es, dass die Kammern der technischen Schiffsoffiziere auch auf den grössten Passagierdampfern in der Nähe des Maschinenraums eben über der Wasserlinie untergebracht sind. Auf anderen Schiffen liegen sie in der Nähe von Wirtschaftsräumen, wo man ebenfalls nicht gut Passagierkammern anlegen kann. Auch auf Frachtdampfern, wo an Deck reichlich Platz zur Verfügung steht, wird vielfach über die Lage der Kammern geklagt. Gerade der technische Schiffsoffizier, der seinen

Dienst tief unten im dunstigen Maschinenraum versehen muss, wo vielfach Licht und Sonne nicht hindringen, hat einen luftigen, ruhig gelegenen Wohnraum nötig, um die zur Erfüllung seines verantwortlichen Dienstes erforderliche körperliche Frische zu bewahren.

Zu 19. Eine eigene Kammer haben meist nur die oberen Chargen. Dritte und vierte Ingenieure werden meistens zu zweien in einem nur wenige Kubikmeter grossen Raum einquartiert. Die Maschinisten-Assistenten müssen häufig zu dreien und vieren einen Wohnraum teilen. Auf den ganz grossen Schiffen steht ihnen nur ein Massenquartier zur Verfügung, in dem bis zu 12 Personen schlafen und wohnen müssen. Von einer wirklichen Ruhe kann bei dem Kommen und Gehen gelegentlich des Wachwechsels keine Rede sein. Bei den heutigen Raumverhältnissen an Bord ist die Anlage besserer Wohnräume sehr gut durchführbar.

Zu 20. Die Anlage ausreichender Umkleide-, Wasch- und Baderäume lässt ebenfalls noch sehr viel zu wünschen übrig. Es ist ein unhaltbarer Zustand, wenn sich die technischen Schiffsoffiziere in den meisten Fällen noch unten im Maschinenraum in einem Eimer waschen müssen und wenn das Arbeitszeug in den Kammern aufbewahrt werden muss.

Gewerbebefugnis und Besatzungsstärke.

Zu 21. In der Technik gibt es keinen Stillstand. Sie schreitet unaufhaltsam fort. In der Seeschiffahrt hat die Entwicklung der Technik so gewaltige Umwälzungen mit sich gebracht, dass auch die gesetzlichen Bestimmungen über die Besetzung der Dampfschiffe mit technischen Schiffsoffizieren als veraltet bezeichnet werden müssen. Hierher gehört auch in neuerer Zeit die Frage der Besetzung der Motorseeschiffe mit technischen Schiffsoffizieren, die noch immer auf Erledigung wartet.

Zu 22. Auf den grössten Schiffen sind heute nur ein Schiffsingenieur als leitender Ingenieur und 3 Maschinisten I. Klasse als Wachingenieure vorgeschrieben. Gleichwohl sind auf grossen Schiffen stets mehr technische Schiffsoffiziere angestellt, als gesetzlich vorgeschrieben. Eine genauere gesetzliche Vorschrift über eine staffelförmig nach der Maschinenstärke abgestufte Besetzung mit technischen Schiffsoffizieren ist deshalb wohl angebracht.

Zu 23. Das Dreiwachensystem ist für das Maschinenpersonal nach § 36 der Seemannsordnung nur auf den in transatlantischer Fahrt befindlichen Schiffen vorgeschrieben. Aber auch in mittlerer und kleiner Fahrt werden die Schiffe immer grösser und die Maschinenanlagen immer umfangreicher. Es ist schon wiederholt, auch durch Seeamtsverhandlungen, festgestellt worden, dass die in diesen Fahrten vorgeschriebene Besetzung mit 2 technischen Schiffsoffizieren, die abwechselnd den Wachdienst versehen müssen, zu schwach ist. Ausser dem 12stündigen regelmässigen Wachdienst im Maschinenraum täglich, wird die knapp bemessene Freizeit der technischen Schiffsoffiziere auf diesen Fahrten durch Manöverwachen beim Anlaufen der Häfen und durch die notwendigen Instandhaltungsarbeiten soweit beschränkt, dass eine Personalvermehrung und die Einführung des Dreiwachensystems dringend erforderlich ist.

Verschiedenes.

Zu 24. Durch die Einführung von Seeschöffengerichten nach Art der Gewerbegerichte, die mit einem Fachjuristen und mindestens 2 Beisitzern aus dem Seemannsstande zu besetzen sind, soll den Seeleuten eine Mitwirkung bei der Rechtsprechung gesichert werden, wie sie Arbeiter und

Angestellte in Landbetrieben schon längst haben. Heute muss der Seemann wegen der geringsten Forderung aus dem Dienstvertrage die ordentlichen Gerichte mit ihrem langwierigen Verfahren in Anspruch nehmen. Gerade der Seemann hat aber ein Interesse an einer schnellen Rechtsprechung bei Streitigkeiten aus dem Dienstvertrage, die nur durch ein Berufsgericht zu erreichen ist.

Zu 25. Nach § 749 des H. G. B. wird der Berge- und Hilfslohn bei der Bergung oder Rettung eines Schiffes durch ein anderes Schiff zwischen dem Reeder, dem Kapitän und der übrigen Besatzung des bergenden Schiffes in der Weise geteilt, dass zunächst dem Reeder die Schäden am Schiff und die durch die Bergung entstehenden Betriebskosten ersetzt werden. Von dem Rest erhält der Reeder eines Dampfschiffes zwei Drittel, eines Segelschiffes die Hälfte, der Kapitän und die übrige Besatzung eines Dampfschiffes je ein Sechstel, eines Segelschiffes je ein Viertel. Diese Bestimmungen sind ein schlagender Beweis, dass unser Recht ein gutes Sachenrecht, aber ein weniger gutes Personenrecht ist. In neuerer Zeit wird der Grundsatz aufgestellt, dass auch in der Gesetzgebung die Person des Menschen stets über alle Vermögensinteressen und Sachgüter gestellt werden muss. Wenn man diesen Grundsatz zur Anwendung bringen will, dann muss die Bestimmung des Handelsgesetzbuches über die Verteilung des Berge- und Hilfslohns in erster Linie geändert werden, denn der Reeder setzt bei der Bergung nur sein Sachgut, das Schiff, die Besatzung aber sehr häufig ihr Leben ein.

Zu 26. Die Reform des Seeunfallgesetzes ist eine alte Forderung. Sie ist schon einmal in Angriff genommen worden, aber leider gescheitert.

Zu 27. Der Seemann ist heute nicht in der Lage, sein wichtigstes Staatsbürgerrecht, das Wahlrecht, auszuüben. Daran ist nicht zum geringsten Teil das geringe Interesse der Seeleute am öffentlichen Leben zu erklären. Es wird gesagt, dass Staatsbürgerrechte auch Staatsbürgerpflichten seien. Für die Seeleute muss jedoch zunächst erst die Möglichkeit geschaffen werden, ihre Staatsbürgerrechte auszuüben.

Zu 28. Die seemännischen Berufsverhältnisse sind so eigenartig, und entziehen sich in viel höherem Masse dem Einblick der Oeffentlichkeit, als es in Landbetrieben der Fall ist, dass die Mitwirkung der Organisation bei der Abfassung neuer und Aenderung bestehender Gesetze für die Seeschiffahrt ganz besonders notwendig ist, wenn der Gesetzgeber die Gewähr haben will, dass die Interessen aller Beteiligten in ausreichendem Masse gewahrt werden.

III. Soziale Versicherung.

Zu 1. An Versicherungseinrichtungen kommen für die Schiffsoffiziere die Unfallversicherung, die Invalidenversicherung und die Angestelltenversicherung in Betracht. Gegen Unfall ist jeder Seemann bei der Seeberufsgenossenschaft versichert. Die erforderlichen Mittel werden allein von den Reedern aufgebracht. Die Alters- und Invalidenversicherung für die Seeleute ist durch die Seekasse der Seeberufsgenossenschaft als Sonderanstalt, getrennt von der allgemeinen Invalidenversicherung, geregelt worden, um den eigenartigen Berufsverhältnissen in der Seeschiffahrt besser Rechnung tragen zu können. Diese Sonderstellung der Seeleute auf dem Gebiete der sozialen Versicherung hat ihre Berechtigung; denn für die Seeleute spielt die Hinterbliebenenfürsorge eine wesentlich wichtigere Rolle als die Altersversorgung.

Zu 2. Aus demselben Grunde wäre daher auch die Angliederung der Angestelltenversicherung der Schiffsoffiziere an die Seekasse der See-

berufsgenossenschaft eine bessere Lösung des Problems gewesen, als die jetzt bestehende Sonderkasse, in der den Berufsverhältnissen in der Seeschiffahrt nicht in ausreichendem Masse Rechnung getragen werden kann.

Zu 3. Ein Alter von 65 oder gar 70 Jahren erreichen unter den heutigen Betriebsverhältnissen nur sehr wenige Seeleute, um in den Genuss einer Pension oder Altersrente treten zu können.

Zu 4. Der Begriff der Berufsunfähigkeit ist schärfer abzugrenzen. Berufskrankheiten müssen als Betriebsunfälle anerkannt werden.

Zu 5. Die Werkpensionskassen bilden auch heute noch eine Fessel für den Angestellten. Sie zersplittern ausserdem die soziale Fürsorge. Der Verlust der erworbenen Anrechte ist auch jetzt noch nicht völlig ausgeschlossen.

Zu 6. Die Leistungen der Angestelltenversicherung stehen nicht in einem entsprechenden Verhältnis zu den Beiträgen. Es kommen hier in erster Linie in Betracht: eine Erhöhung der Waisenrenten und der Renten für invalide Witwen, die Herabsetzung der Wartezeit auf 5 Jahre, die Berechnung des Grundbetrages des Ruhegeldes nach den 120 **höchsten**, anstatt nach den 120 **ersten** Beiträgen; ferner die Ausgestaltung des Heilverfahrens.

Zu 7. Die Versicherung der Effekten der Schiffsbesatzung ist eine soziale Pflicht des Reeders.

Zu 8. Die Einführung einer staatlichen Stellenlosenversicherung ist das bedeutendste soziale Problem, das auf dem Gebiete der sozialen Versicherung gelöst werden muss.

Bibliothek
Düsseldorf

Friedrich-Ebert-Stiftung
Bonn
Bibliothek