Uwe Koch: Die Reform der Schiffsbesetzungsordnung und der Streik des Nautik-Nachwuchses 1969

Einleitung. Von einer Buchhandlung in Oldenburg in Holstein wurde der Autor dieses Beitrags im Jahre 2015 auf den illustrierten Geschichtsband „Küstenland Schleswig-Holstein“ von Rüdiger Kremer[1] aufmerksam gemacht und suchte im Kapitel 13 „Steuermänner, Kapitäne, Lotsen […]“ gezielt nach dem Stichwort „SBO“(Schiffsbesetzungsordnung).[2] Die Frage war: „Wie flossen die sozialpolitischen Kämpfe der Nautikstudenten, gipfelnd in einem über fünf Monate dauernden Streik im Jahre 1969 in die Geschichtsbetrachtungen des Werks von Herrn Kremer ein ?“

Ich wurde fündig, war ziemlich überrascht und nach weiterem Lesen des Werks sehr irritiert, da diese sozialpolitischen Kämpfe der damaligen Studentinnen und Studenten, deren Ergebnis bis heute politische Wirksamkeit und gesellschaftliche Relevanz besitzt, mit keinem Wort Erwähnung fanden.

Als Begründung für die damalige politische Gestaltung einer neuen Schiffsbesetzungsordnung gab es bei Herrn Kremer kein ‘geschichtlich handelndes Subjekt’, wie ‘Seemann’, ‘Seefahrtstudent’ oder ‘Reeder’, welches sich an der inhaltlichen Ausgestaltung dieses elementaren Sicherheitsrahmens für die bundesdeutsche Handelsschifffahrt eingebracht hätte.

Rüdiger Kremer schreibt das geschichtliche Handeln allein der Bundesregierung und dort dem Bundesverkehrsministerium (BVM) zu. Nach Kremer erteilte das Bundesverkehrsministerium der „Forschungs- und Erprobungsstelle für Schiffsbetriebstechnik“ in Flensburg einen Forschungsauftrag zur „Erarbeitung von Kriterien zur funktionsgerechten Besetzung von deutschen Handelsschiffen mit Offizieren und Mannschaften“.[3]

Weiter heißt es dort: „Das Ergebnis dieser Studie war letztlich eine Schiffsbesetzungsordnung, die Anfang der 1970er Jahre erlassen wurde, und damit verbunden eine neue Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung.“[4]

Dieser Lücke folgend, begann ich eine breit angelegte Recherche in der politischen Geschichtsforschung, sicher, dass die Vorgänge um die Entstehung der Schiffsbesetzungsordnung in anderen Veröffentlichungen Einlass gefunden hätten. Doch das Ergebnis meiner Literaturrecherche war nicht nur eindeutig, sondern für mich persönlich, als aktiver Student in diesen politischen Kämpfen, erschütternd. Es gelang mir nicht, sozial- und geschichtswissenschaftlich gesicherte Arbeiten zu finden, in denen die gesellschafts- und sozialpolitische Entstehungsgeschichte der erwähnten Schiffsbesetzungsordnung beschrieben war.

In der bundesdeutschen sozialwissenschaftlichen wie auch Geschichtsforschung befindet sich das Thema „SBO-Streik 1969 der bundesdeutschen Seefahrtstudenten“ in einem dokumentarischen ‘Schwarzen Loch’. Keine Dissertation, keine Diplomarbeit, keine seriöser Aufsatz, nichts war zu finden. Lediglich „DIE ZEIT“,

„DER SPIEGEL“, „KONKRET“, APO-Press“, „DIE FLÜSTERTÜTE“, „KLAR SCHIFF“ und das Dokumentationsprojekt MAO hatten teilweise substantielle, aber immer nur sehr kurze Berichte und Einschätzungen veröffentlicht.[5]

Im Gegensatz dazu wurde dieser Streik von der damaligen Tages- und Wochenpresse laufend und mit einer gewissen Sympathie begleitet, doch deren Meldungen bestanden naturgemäß aus aktuellen Meinungsartikeln. Eine wissenschaftliche Aufarbeitung dieser Seefahrtbewegung scheint demnach bis heute nicht erfolgt zu sein.

Mein Beitrag verfolgt das Ziel, diese Lücke zu schließen und dabei folgende Hauptfragestellungen zu bearbeiten und historisch darzulegen:

- War das Bundesverkehrsministerium (BVM) das einzige geschichtliche Subjekt dieser Gesetzgebung?
  Um das herauszuarbeiten, werde ich folgenden Fragen nachgehen:
  - Welche sozialen Hintergründe führten zur Streikbereitschaft?
  - Wer waren die Akteure, was waren die Motive?
  - In welchem sozialen und politischen Umfeld waren die Seefahrtstudenten aktiv?
  - Was waren die Eckdaten des SBO-Streiks, der Ablauf und die Hauptergebnisse?

Für jemanden wie mich, der an der Entwicklung der damaligen SBO zusammen mit vielen Seeleuten und deren Familien an vorderster Front jahrelangen Einsatz geleistet hatte, erscheint die heutige Forderung legitim, diesen kleinen, aber heftigen Abschnitt nachkriegsdeutscher Schifffahrtsgeschichte möglichst realitäts- und faktennah in der Geschichtsliteratur bewertet zu sehen. Es gilt in dieser Expertise, zumindest in Ansätzen, die ursächlich wirkenden, geschichtstreibenden Kräfte zu definieren.

Der Umstand, dass sich die Ereignisse im Jahr 2019 zum fünfzigsten Mal jähren, war ein weiterer Grund für die Erstellung dieser Kurz-Studie.

Zur Basis des folgenden Beitrags:

- Verbands- und Gewerkschaftsperiodika, Schriftsätze, Parteischriften.
- Wissenschaftliche Studien, Gesetzestexte, amtliche Dokumente, Tarifverträge, Zeitdokumente, Tagebücher, Notizen, Tagungsprotokolle, Terminkalender unter anderem aus dem Eigenarchiv des Autors.
- Erinnerungsnotizen des Autors und Zeitzeugen wurden nur verwendet, wenn sie sich über die obigen Methoden verifizieren ließen.
- Allgemeine Berichterstattungen aus der Tages- und Wochenpresse wurden nicht zur Verifizierung oder Falsifizierung von Vorgängen verwendet.
- Die vorangestellte zusammenfassende Darstellung soll es dem Leser erleichtern, in den komplexen Zusammenhang einzudringen.

- Die weit über dieses Ereignis hinausreichenden sozialpolitischen Folgen des SBO-Streiks für die bundesdeutsche Seeschifffahrt und deren Seeleute können in dieser Studie nur marginal im Ausklang angedeutet werden. Es sei weiteren Forschungen überlassen, diese geschichtlich zu bewerten.

Dokument 1:
Die alte Seemannsordnung von 1902 war noch viele Jahre das Gesetz an Bord, ihr Geist reichte bis weit in die 1970er.

Ursachen, Ziele, Bedingungen, Ablauf und Ergebnis des Streiks. Über 5 Monate (163 Tage) boykottierte der bundesdeutsche Nautiker-Nachwuchs für Kapitäne und Offiziere in der Großen Fahrt im Jahre 1969 seine Arbeitgeber, die westdeutschen Reedereien. Sie verweigerten die termingerechte Ausbildung, sie verweigerten sich ihrem Nautikstudium.

Die bundesdeutsche Seeschifffahrt befand sich seit Jahren in einer zunehmend dramatischen Personalsituation. Die sozialen Umstände machten das „Leben auf See“ immer unattraktiver, der Nachwuchs blieb aus. Die vom Gesetzgeber in der SBO (Schiffsbesetzungsordnung aus dem Jahre 1931[6]) geforderte Qualifikation und Anzahl von Kapitänen, Nautikern und Ingenieuren für eine sichere Schiffsbesetzung war für viele Reedereien nicht mehr zu realisieren.

Das Bundesverkehrsministerium (BVM) erteilte den Reedern tausende Ausnahmegenehmigungen.[7] Die staatliche Schutzwirkung der Schiffsbesetzungsordnung schien unterlaufen zu sein. In der maritimen Öffentlichkeit war es Allgemeingut, dass Reeder ohne große Schwierigkeiten für das Nichteinhalten der Besatzungsvorschriften eine Ausnahmegenehmigung vom Bundesverkehrsministerium be-

kamen. Es gab in der Politik keine Kläger. Die deutschen Reedereien befanden sich – mit nur ganz wenigen Ausnahmen – personalpolitisch in einer dramatischen Krise. Für die Reeder gab es nur zwei Auswege – entweder mit Substanz in den Faktor Arbeit zu investieren oder mit politischem Druck die Sicherheitsvorgaben der Schiffsbesetzungsordnung mit Hilfe des BVM zu reduzieren.

Auf Grund dieser dramatischen Lage präsentierte das Bundesverkehrsministerium den maritimen Interessenverbänden im Februar/März 1969 einen vorläufigen „Entwurf der Schiffsbesetzungsordnung“[8]. Nach ersten Berechnungen des Studentenverbands Deutscher Seefahrtschulen e.V. (SVDS) würden bis zu 1300 und nach Forderungen des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) bis zu 2250[9] nautische Großpatentstellen überflüssig werden. Eine ebenfalls beachtliche Anzahl von Stellenvernichtungen hätten die Schiffsingenieure zu erwarten.

Hinter den Vorschlägen des BVM standen vornehmlich die Wirtschaftsinteressen des Verbandes Deutscher Reeder (VDR). Er forderte die Einführung eines sogenannten „Mittelpatents“ in die Schiffsbesetzungsordnung (SBO). Danach sollten Offiziers- und Kapitänspositionen, die seit Jahrzehnten mit den sogenannten Großpatenten (A6 und A5) versehen waren, mit Mittelpatentlern besetzt werden. Bislang gab es nur Klein- und Großpatente. Die Ausbildung zum Steuermann auf Großer Fahrt A5 und zum Kapitän auf Großer Fahrt A6 (Großpatente) umfasste als Eingangsvoraussetzung mindestens Mittlere Reife und ein 6-semestriges Seefahrtschul-/Fachhochschulstudium.

Die Ausbildung zum Steuermann A2 und zum Kapitän auf Kleiner Fahrt A4 (Kleinpatente) umfasste als Eingangsvoraussetzung Volksschule und ein 4-semestriges Studium an einer Seefahrtschule mit Berufsschulstatus.

Für das neu geplante Mittelpatent war als Eingangsvoraussetzung Volksschule (Grundschule) und ein 4-semestriges Berufsschulstudium gefordert. Die Befugnisse dieser Mittelpatente und auch der Klein-Patente sollten zudem weit in die Bereiche der sogenannten „Großen Fahrt“ ausgedehnt werden – also für größere Schiffe und weitergehende Fahrtgebiete gelten.

Der SVDS beurteilte das Vorhaben als eine „radikale Herabsetzung des Bildungsniveaus in weiten Bereichen der deutschen Seeschifffahrt.“ In der Forderung des VDR, ein „Mittelpatent“ einführen zu wollen, sah der SVDS die Gefahr, dass diese „sich zu einem Politikum ersten Ranges entwickeln“ würde.[10]

Zusätzlich sollte in bestimmten Fahrtgebieten und auf bestimmten Schiffstypen und -größen die Anzahl der bisher geforderten Patentinhaber gesenkt werden.

BVM und VDR beabsichtigten, auf den Punkt gebracht, mit dem Konzept von Bildungsreduzierung, Befugnis-Erweiterung und Stellenreduzierung folgende Ziele zu erreichen:

1. Einen geringeren Bedarf an Großpatentinhabern.
2. Eine schnellere Verfügbarkeit von Offiziersnachwuchs.

3. Die Eliminierung der Gewährung von Sicherheitsausnahmegenehmigungen.
4. Hauptziel: Eine auf Dauer signifikante Reduzierung der Personalkosten.

Mit diesem „Qualitätsminderungs-Coup“ wäre die soziale und berufliche Abhängigkeit von Offizieren und Kapitänen vom Reeder erhöht worden. Denn mit geringerer Bildung wäre es für einen Nautiker weit schwerer gewesen, bei Bedarf in einen ebenbürtigen Arbeitsplatz an Land zu wechseln.

Das Bundesverkehrsministerium war ein starker Fürsprecher für diese Reedereiforderungen, so teilte es schriftlich mit, dass „[m]it einem erheblichen Teil der Ausnahmegenehmigungen […] lediglich die künftige Schiffsbesetzungsordnung vorweggenommen [...]“ worden sei.[11]

Seit „zwölf Monaten finden Verhandlungen zwischen Bundesverkehrsministerium (BVM), Verband Deutscher Reeder (VDR), Gewerkschaften und Studentenverband Deutscher Seefahrtschulen (SVDS) statt“, hieß es in der Resolution der Seefahrtstudenten am 6. Juni 1969.[12]

Von 1079 Kapitäns- und Offiziersstudenten stimmten 73,5 Prozent mit einem Ja für den Boykott, bei den Lübecker Seefahrtschülern waren es sogar 88,1 Prozent. Der Streik fand, je nach Seefahrtsschule, zwischen dem 13. Mai 1969 und dem 23. Oktober 1969 statt.[13]

Diese Beschlüsse waren radikal wie mutig zugleich. Aus heutiger Sicht mag sogar das Kampfkonzept der Seefahrtstudenten wie ein blindwütiges Abenteuer von 68er-Radikalen anmuten. Aber man wollte den Reeder aushungern und ihm damit den dringend benötigten Offiziersnachwuchs verwehren. Der jährliche Nachwuchsbedarf von Nautikabsolventen belief sich auf rund 550 neue Patentinhaber. Mit dem Aussetzen des Studiums erhoffte man sich, die tatsächliche Anzahl für 1969 auf rund 120 reduzieren zu können. Dafür brauchte man langen Atem, Perspektive, sehr hohe Organisationsqualität und persönliche Opferbereitschaft.[14]

40 bis 50 Prozent dieser Seefahrtstudenten waren verheiratet, wenn man die soziologischen Daten der reedereieigenen Untersuchungen aus dem Jahre 1966 zu Grunde legt. Sie hatten Familien und oft bis zu zehn Berufsjahre hinter sich. Es war nicht der damalige Typus des „68ers“, es war „Arbeiterklasse“ in seiner sozialsystemischen Definition[15]. Es waren Matrosen (Arbeiter) auf dem Weg zum „ Steuermann“ und Angestellte (Offiziere) auf dem Weg zum Kapitän.

So beurteilt, handelte es sich nur vordergründig um einen der in jenen Jahren üblichen studentischen ‘Vorlesungsboykotts’, sondern um einen politischen Seeleuteboykott gegen die bundesdeutschen Reeder und das Bundesverkehrsministerium.

Es war kein Streik um direkte soziale Verbesserungen, wie sie im Jahre 1969 in breiten Teilen der Arbeiterklasse „spontan“ stattfanden. Es war auch kein gewerkschaftlich-ökonomischer Ersatzkampf.

Abbildung 1:
Geboren Königsberg, Volksschule Glashütte, Mittelschule Garstedt (SH), Seemannsschule am Falkenstein, Hamburg, 16-jähriger Schiffsjunge – die Zukunft lockte.

Der politische Aspekt des SBO-Streiks dominierte eindeutig. Es gab dafür in der Bundesrepublik keinen rechtlichen Rahmen. „Wir wissen nur, was wir nicht dürfen!“, war eine immer wiederkehrende Redewendung im Zentralen Streikrat und den regionalen Streikräten der Seefahrtschulen. Diese Redewendung war nach heutiger Einschätzung Ausdruck für die vorherrschende Sachlichkeit, Nüchternheit, taktische Klugheit, andererseits aber auch zielgerichtete Entschlossenheit in der Seefahrtstudentenschaft.

Maritime Berufsverbände und Gewerkschaften hielten sich aus Scheu vor Haftungsansprüchen aus den Aktionen heraus, begleiteten ihn medial weitgehend zurückhaltend bis wohlwollend. Inwieweit in den Vorständen der Gewerkschaften die politische Zustimmung in welchem Grade vorhanden war, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden.

Nach über fünf Monaten Streik unterbreitete das Bundesverkehrsministerium am 16. Oktober 1969 den streikenden Studenten auf einer gemeinsamen Vollversammlung aller sechs Seefahrtschulen im Audimax der Hamburger Universität die Vorlage einer neuen SBO, in der das BVM im Hauptkritikpunkt den SVDS-Seeleuten entgegenkam: Die alles dominierende Forderung nach einem breit erweiterten, „billigen“ Mittelpatent und damit nach einer entsprechenden Reduzierung der Anzahl von Großpatenten in der Handelsflotte hatte der VDR kurz vorher zurückgezogen, sie wurde entsprechend aus dem gesetzgeberischen Forderungskatalog gestrichen. Einige weitere Forderungen der Studenten konnten nicht realisiert werden, sollen aber auch hier nicht thematisiert werden. Die Vollversammlung der Seefahrtstudenten stimmte mit circa. 73 Prozent

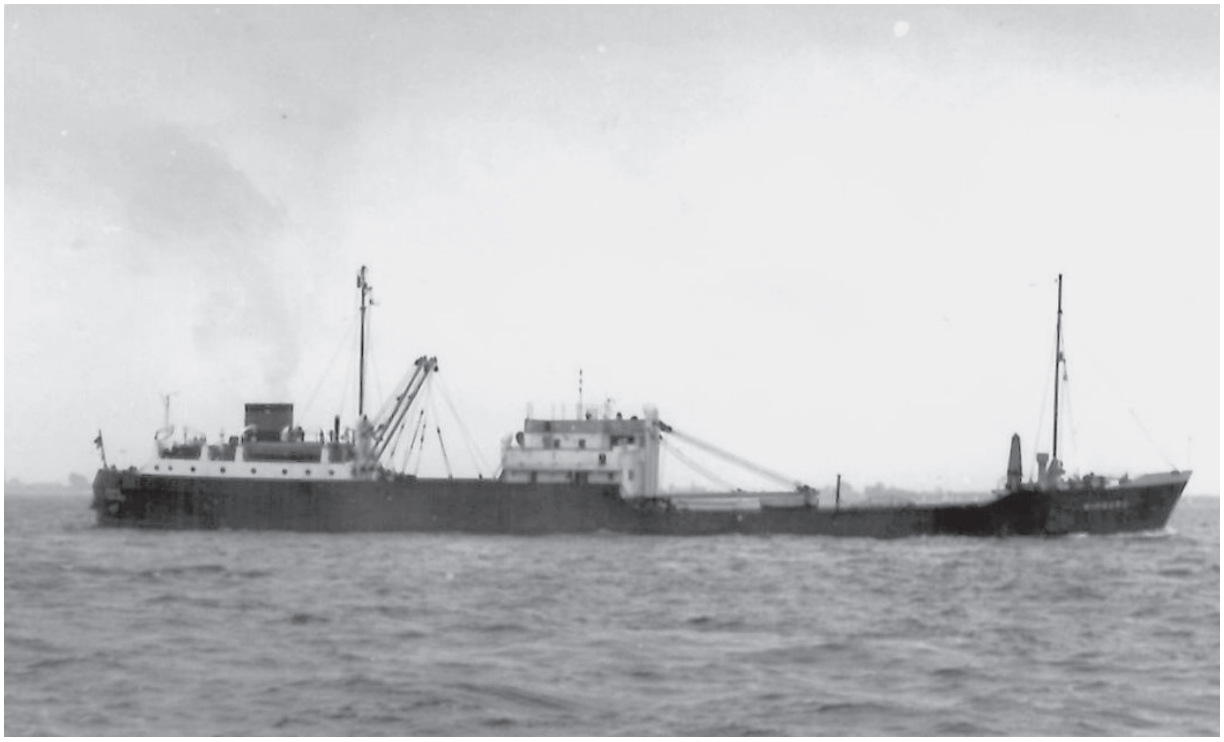


Abbildung 2:
„Amalie C. Ertel", ein alter Vorkriegszossen, ein forscher U-Boot-Kommandat war der Herr an Bord, Kupferabbrände und Schlacke war die Hauptladung. Liegt vor der Elbmündung auf Grund.

der Empfehlung des Zentralen Streikrats aller Seefahrtschulen zu, „unter starkem Vorbehalt und unter Protest" den Streik zu „[…] unterbrechen [...]". Die Vorlesungen wurden an allen Schulen am Montag, den 23. Oktober 1969 pünktlich um 10 Uhr diszipliniert wieder aufgenommen. Die Urkraft dieser Streikbewegung beweist sich noch einmal in dem Aspekt, dass rund 27 Prozent der Streikenden gegen den Abbruch votierten.[16]

Die entsprechende neue Schiffsbesetzungsordnung wurde am 19. August 1970 unter dem neuen Begriff „Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsverordnung (SBAO)" erlassen und trat am 1. September 1970 in Kraft. Mit diesem Datum endete die alte Schiffsbesetzungsordnung von 1931 mit allen bis 1965 implementierten Änderungen. Ein Teil der im August 1970 verabschiedeten SBAO trat erstmals 1976 in Kraft, das war Inhalt eines Kompromisses, den die Studenten im Oktober 1969 mehrheitlich 'geschluckt' hatten.

Das Vertragswerk, trotz heftiger Versuche der Reeder, das Paket wieder aufzuschnüren, behielt seine Gültigkeit gemäß den vom BVM im Oktober 1969 zugesagten Grundsätzen bis über 1984 hinaus.[17]

Soziale Hintergründe, die bei den Seefahrtstudenten zur Streikbereitschaft führten. Seemannsordnung von 1902 und Seemannsgesetz von 1957. Man könnte sagen, Kaiser, Weimarer Republik, der Nationalsozialismus und das Nachkriegschaos prägten nicht nur mental, sondern auch ordnungspolitisch das Geschehen an Bord bis weit in die 60er Jahre. Etwaige demokratische Spielräume lagen in den Händen der jeweiligen Menschen an Bord.[18]

Das neue Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957[19] galt ab dem 1. April 1958 und setzte in einigen Bereichen die alte, geschichtsträch-

Dokument 2 rechts: Heuerabrechnung des Autors vom November 1955.

tige Seemannsordnung von 1902 außer Kraft. Es blieb jedoch viel Grundsätzliches im Bestand. Ein großer Teil nachkriegsdeutscher Arbeitnehmerrechte blieb den Seeleuten vorenthalten. Ein fortschrittliches Reform-Tempo hatten die Nachkriegsparlamente in der Seeschifffahrt nicht an den Tag gelegt. Der Reederschaft kam das anscheinend nicht ungelegen, denn große Klagen sind von ihr diesbezüglich nicht überliefert. Es schien, als ließe man sich in Bonn und in den Landesregierungen der Küstenländer im Interesse der bundesdeutschen Reeder viel Zeit mit der Demokratisierung der bundesdeutschen Seeschifffahrt.

Jugendarbeitsschutz in der Seeschifffahrt. Der Begriff „Jugendlicher" wurde in der Seeschifffahrt in der beruflichen Praxis sehr weit ausgelegt. Im Allgemeinen war es gleich, ob jemand jugendlich war oder nicht – die Seearbeitszeit betrug 56 Wochenstunden (auf Schiffen der Kleinen Fahrt – und der Küstenfahrt noch mehr) und wurde jedem Wachgänger an Bord abverlangt. Das „Zutörnen", wie die Arbeit im Überstundenmodus genannt wurde, war Selbstverständlichkeit an Bord. Vor allem für einen Jugendlichen war es kaum möglich, sich dem diesbezüglichen allgegenwärtigen Normendruck an Bord zu entziehen.[20]

Im Jugendarbeitsschutzgesetz vom 9. Oktober 1951 wird der Begriff „Jugendlicher" dadurch definiert, dass er das [...] vierzehnte Jahr, aber noch nicht das achtzehnte vollendet […] hat […]". Gemäß Seemannsgesetz von 1957 dürfen die Jugendlichen über 16 Jahren „[täglich] bis zu neun Stunden und vierundfünfzig Stunden wöchentlich beschäftigt werden." „Sie dürfen mit Mehrarbeit nur beschäftigt werden, wenn keine erwachsenen Besatzungsmitglieder herangezogen werden können." Nachtruhepflichten sind für Seewache gehende Jugendliche explizit ausgenommen.[21]

Es ist erlaubt festzustellen, dass der Jugendarbeitsschutz als organisatorisches Instrumentarium zur Disziplinierung von Arbeitsabläufen zum Schutze jugendlicher Seeleute in der Seeschifffahrt in der Praxis nur sehr begrenzt wirksam war und das Berufsausbildungsgesetz nicht galt.

Mehrarbeit und Arbeitszeitordnung. Zu der Zeit galt als Rechtsgrundlage für das Arbeitsverhältnis von Seeleuten das schon erwähnte Seemannsgesetz von 1957 (gültig ab 1958). Die dortigen Arbeitszeitregelungen entsprachen weitestgehend denen der alten Seemannsordnung aus den Vor- und Nachkriegsjahren. Noch im Jahre 1976 sah sich die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) auf ihrem achten Gewerkschaftstag dazu gezwungen, die an Land geltende „Arbeitszeitordnung" auch für die Seeschifffahrt einzufordern.[22] Wie schon erwähnt, galten für das Wachpersonal eine 56- und beim Verpflegungs- und Bedienungspersonal sogar eine 63-Stundenwoche.

„In sonstigen dringenden Fällen […]" waren monatlich bis zu 90 Überstunden erlaubt, bei Schiffen, die eine dichte Hafenfrequenz

aufweisen – wie im Falle des Motorschiffs „Annie Hugo Stinnes"– sogar „bis zu 120 Überstunden" (Dokument Nr. 3). Auf der oben beschriebenen Reise wurden gar 210 Überstunden vom Ladungsoffizier abverlangt.[23]

Bei konsequenter Auslegung von Seemannsordnung und Seemannsgesetz hätte der Kapitän der „Annie Hugo Stinnes" jede einzelne Mehrarbeitsstunde mit einer 'Dringlichkeit' begründen müssen und dann erst „[…] anordnen […]" dürfen.[24]

Das war nicht nötig, denn Offiziere gehorchten auch so. Sie wollten schließlich befördert werden. Wie und wo und bei wem sollten sie sich beschweren? Das wäre erst nach Ankunft im Heimathafen möglich. Weitere Ladungsoffiziere gab es nicht an Bord. Alle weiteren Funktionsträger waren selbst mit Arbeit überhäuft. Das Schiff langsamer zu löschen und zu beladen war dem Reeder anscheinend zu teuer, eine Beschwerdestelle (Betriebsrat, Sozialausschüsse oder gewerkschaftliche Vertrauensleute) gab es in der deutschen Seeschifffahrt zu der Zeit nicht. Ein nichtstaatliches „Tarifschiedsgericht" war in Hamburg zu finden, damit aber mehrere tausend Kilometer entfernt. Im nächsten Hafen mit konsularischer Vertretung der BRD hätte man sich beschweren können, das wäre aber eine rein hypothetische Möglichkeit gewesen. Vielleicht hätte die Gesetzeslage einen Konsul in einem ausländischen Hafen ermuntern können, vom Reeder einen weiteren Offizier einfliegen zu lassen. Es liegen dem Autor keine Fälle vor, in dem derartige Arbeitsstreitigkeiten derart sinnvoll geregelt worden wären.[25]

Nach Rückkehr im Heimathafen klagen? Dort wird auf Hochtouren gelöscht und geladen, werden Besatzungen ausgetauscht, Ausrüstung und Lebensmittel übernommen sowie Reparaturen vorgenommen. Viel Heimatfreizeit war nicht zu erwarten, der erforderliche Zeitaufwand für eine Klage dagegen enorm.[26]

Auf dem schon erwähnten achten Gewerkschaftstag der ÖTV im Jahre 1976 forderte die Gewerkschaft mit Nachdruck eine „Novellierung des Seemannsgesetzes", da es „noch im erheblichem Maße Gedankengut der Seemannsordnung von 1902 enthält und [...] ausschließlich die arbeitsrechtlichen Vorstellungen zur Zeit der Jahrhundertwende reflektiert". Eine Novellierung habe das Seemannsgesetz „den Erfordernissen unseres heutigen Arbeitsrechts […]" anzupassen.[27]

Jahresurlaub. In dem Seemannsgesetz von 1957 war ein gesetzlicher Mindestanspruch auf Jahresurlaub für die Seeschifffahrt nicht festgelegt worden. Ab 1. August 1963 galt in der BRD das Bundesurlaubsgesetz und sicherte jedem Arbeitnehmer bei einer 40-Stundenwoche einen Mindesturlaub von 12 bis 15 Werktagen zu. Jedoch war in den meisten Wirtschafts- und Beschäftigungszweigen durch gewerkschaftliche Aktivitäten die tarifliche Urlaubsentwicklung über diese Mindestnormen weit hinausgewachsen.

Dagegen gestand der in der Seeschifffahrt von den „Sozialpartnern" ausgehandelte Heuer- und Manteltarif den Seeleuten – trotz

anerkannter Arbeitsbelastung sowie monatelanger Heimat- und Familientrennung – keinen Tag mehr als den gesetzlichen Mindesturlaub zu.

In einer Sozialumfrage, die der Verband Deutscher Reeder (VDR) im Jahre 1966 auf mehreren Schiffe erstellen ließ, wurden über verschiedene Fragestellungen in exemplarischer Weise die wesentlichen Kritikpunkte an Bord dokumentiert: mangelnder und unplanbarer Urlaub, schlechtes Bordklima und das Verhalten von Reedereivertretern und Vorgesetzten.[29]

Trotz dringendem Bedarf gab es im Seefahrtbereich seit Kriegsende in der Urlaubsfrage keine sozialen Aktivitäten. Keine der Seefahrtgewerkschaften rief für die Lösung der Urlaubsfrage zu Kampagnen oder gar Aktionen auf. Es ist heute kaum noch vorstellbar, welches erhebliche Gewicht dem Urlaubsmangel in den einzelnen Besatzungssparten bei der Seefahrtflucht zukam.

Sehr zaghaft beginnend Mitte der 60er Jahre, wurde für auf See verbrachte Sonn- und Feiertage anfangs ein halber, später ein voller freier Tag tariflich vereinbart. Diese sogenannten „Seesonntage“ durfte man sich in den darauffolgenden Häfen gewähren lassen. Generell konnten diese „Seesonntage“ bei Nichtnutzung bis zum Verlassen des Schiffes nachträglich an den Jahresurlaub gehängt werden. Nicht selten wurden sie auch vom Kapitän als Sanktionsinstrument eingesetzt, indem in Häfen sogenannte „freie Tage“ angewiesen wurden, gleich ob Interesse an Landgang bestand oder nicht.[31]

Zwecks Urlaubs zu kündigen – eine Situation, die an Land zu einem Aufschrei in Politik und Medien geführt hätte –, war in der Seeschifffahrt Selbstverständlichkeit. Mannschaftsgrade und Offiziere bei Reedereien mit nur wenigen Schiffen, die eine rigide Personalpolitik betrieben, mussten bei ihrem Arbeitgeber kündigen, um den Urlaubsanspruch antreten zu können, Ausnahmen waren selten. Diese Reedereien hielten kein oder nicht genügend Vertretungspersonal vor. Der Reeder konnte also dem ‘Urlaubsgänger’ (Slang) keine Weiterbeschäftigung anbieten. Das führte zur Lösung des Arbeitsverhältnisses mit dem Schiff und damit auch meistens mit dessen Reeder. Waren die wenigen Urlaubstage vorbei, galt es, sich auf dem „Heuerstall“ (Slang für seemännische Arbeitsvermittlungsstellen) als arbeitslos zu melden und sich irgendein Schiff irgendeines Reeders für irgendein Fahrtgebiet andienen zu lassen. Auch im Bereich der Arbeitsvermittlung galten Sonderreglungen für die Seefahrt.

Bei den wenigen Großreedereien der Linienfahrt, die mehrere Schiffe betrieben, ihren Kunden feste und zuverlässige Fahrpläne garantieren mussten und ein gewisses Maß an Sozialverantwortung aufwiesen, war es auch für Mannschaftsgrade möglich, bei ‘ihrer’ Reederei ihren Jahresurlaub zu absolvieren und nach dessen Beendigung wieder auf einem Schiff der Reederei anzuheuern.

Ein großer Teil der jugendlichen Seeleute stand so während ihrer dreijährigen Ausbildung vom Schiffsjungen zum Matrosen unter dem Zwang, für ihren gesetzlichen Jahresurlaub mehrmals den Ar-

Vergleich zwischen den durchschnittlich möglichen Erholungstagen im Jahr für Arbeitnehmer in der BRD

Geltungsbereich bundesdeutsche Seeschifffahrt

Laufzeitbeginn der Manteltarife in der Seeschifffahrt	tarifliche Urlaubstage pro Jahr	Zusatzurlaub pro Berufs-Jahr	Max. Gesamturlaub pro Jahr Tarifurlaub
Gemäß Manteltarif in der Seeschifffahrt			**Maximum**
	Werktage	Werktage	Werktage
01.01.1952	12	1	20
01.06.1956	12	1	20
01.02.1958	12	1	20
01.01.1962	15	1	20
01.01.1963			
01.07.1967	15	1	24
01.01.1969	15	2	24

Ergebnisse aus der VDR-Untersuchung im Jahre 1966/67– auszugsweise
Tabellen-Erstellung UK, Eigenarchiv

Frage: Was hat Sie am meisten enttäuscht?

	Gruppe Seemännisches Personal an Bord	Gruppe Ehemalige Seeleute aktuell in Landberufen
Urlaubsregelung	77%	89%
Behandlung durch Vertreter der Reederei	36%	39%
Verhältnis zur Schiffsleitung	31%	./.
Bordgemeinschaft	23%	./.
Arbeitsbedingungen	14%	./.
Unterkunft	10%	./.
Verpflegung	7%	./.
Verdienst	4%	./.
Bordklima allgemein	./.	68%[30]

BRD-Landbedingungen		
durch-schnittlicher Tarifurlaub	Bundes-urlaubsgesetz Mindesturlaub	ab 35. Lebensjahr
BRD an Land		Maximum
Werktage	Werktage	Werktage
12	12	
12	12	
12	12	
12	12	
15	15	
15	15	24*
15	15	24*

Arbeitnehmer an Land	138*	Urlaub + Sonn- und Feiertage + arbeitsfreie Sonnabende
Arbeitnehmer Seeschifffahrt ca.	84**	Urlaub + teilw. Ersatz für Sonn-und Feiertage auf See (theoretisches Maximum) ***

* Gemäß Angabe "DAG-Schiffahrt", Ausg. 11/68, S.6
**Tabellenzusammenführung: Uwe Koch, Eigenarchiv gemäß Angaben „DAG-Schiffahrt“, Ausg. 11/68, S.6 und den Manteltarifen der Sozialpartner aus den Jahren 1952 bis 1969[28] sowie dem jeweils gültigen Bundesurlaubsgesetz
*** Zum Verständnis: Arbeitssonnabende auf See wurden nicht freizeitmäßig vergütet. Die praktische Gewährung des Jahresurlaubs und der Ausgleichstage war durch den Personalmangel stark eingeschränkt.
Darum muss man für die damaligen Jahre realistischer Weise von maximal 50 bis 60 Erholungstagen im Jahr ausgehen. Nicht gewährte Urlaubs- oder Ausgleichstage wurden finanziell vergütet. Der endgültige Rechtsanspruch auf die Gewährung des Jahresurlaubs trat erst 3 Monate nach Ablauf des Arbeitsjahres ein, nicht im Laufe des Arbeitsjahres, wie an Land.

HUGO STINNES
TRANSOZEAN SCHIFFAHRT
G. M. B. H.
Abt. Schiffsinspektion

Arbeitszeit-Nachweis

August (Monat) 1967

Schiff: Annie Hugo Stinnes

für II Offizier (Ladungsoffi. (Dienstgrad)

Uwe Koch (Name)

Datum	Wochentag	ORT	ARBEITSZEIT 0–1	1–2	2–3	3–4	4–5	5–6	6–7	7–8	8–9	9–10	10–11	11–12	12–13	13–14	14–15	15–16	16–17	17–18	18–19	19–20	20–21	21–22	22–23	23–24	Gesamt-Arbeitszeit	MEHRARBEIT Std.	Art der Arbeit	Sonntag Nacht-Zuschlag	Sonntag Bargeld Ledg. Std usw.
1	Di								X						/						/		X			X	17	9	Schreibarbeit		
2	Mi		X			X									X						/					X	13,5	7,5	—"—		
3	Do	See / Bordeaux	X			X									X						/		X		X		13,5	5,5	Ladungs.		
4	Fr	Bord. / See							X					/							/		X	X			14	6	Ladungs.	Arbeit	2
5	Sa	See	X			X							X	/	X			X			/					X	17	9	—"—		
6	So	"	X			X									X			X			/					X	15,5	13,5	—"—	und	
7	Mo	"	X			X									X						/			X			13,5	5,5	—"—		
8	Di	"	X			X									X						/			X	X		14,5	6,5	Ladungs.	während	
9	Mi	See / L. Pahr	X			X									X						/					X	13,5	7,5	Ladungs.	der	2
10	Do	L. P. / See	X			X									X						/		X	X	X	X	14,5	6,5	—"—	Seewache	
11	Fr	See	X			X									X						/			X		X	14,5	6,5	—"—		
12	Sa	See	X			X									X						/			X			13,5	5,5	—"—		
13	So	See / Baker	X			X			X						/									X			19,5	19,5	Ladgplan / Schreib		2
14	Mo	See	X			X									X					X			X	X			12	4	Schreibarbeit		
15	Di	See / Kinakry	X			X							X	/							X						11,5	3,5	Ladungsdienst		2
16	Mi	Conakry							X	/										/		X					18	5	—"—		3
17	Do	"							X	/										/						X	16	8	—"— Schreib.		4
18	Fr	"								X				/									X				13,5	5,5	—"—, "		2
19	Sa	"								X				/									X				13,5	8,5	—"—, "		2
20	So	"								X				/									X				13,5	13,5	—"—, "		3
21	Mo	Conakry / See								X				/									X				13,5	5,5	—"—, "		4
22	Di	See	X			X									X						/		X			X	12,5	4,5	—"—, "		
23	Mi	"	X			X									X						/		X			X	12,5	4,5	—"—, "		
24	Do	See / Abidjan	X			X						X		/									X				15,5	7,5	—"—, "		
25	Fr	Abidjan								X	X						X						X				9	1	—"—, "		
26	Sa	See	X			X									X						/		X	X			11,5	3,5	—"—		
27	So	See / Lotomm	X								/			X		X						X					18,5	18,5	—"—, —"—		
28	Mo	See	X			X									X						/		X				10,5	2,5	—"—		
29	Di	See / Douala	X			X							X	/	X			X					X				14,5	6,5	—"—, —"—		
30	Mi	Douala See								X				/							X		X				12,5	4,5	—"—, —"—		2
31	Do	See, Pt. Gent.	X			X					X				X			X				X					10,0	2	—"—		
–		Gesamt																										210,5	Überstunden		28

Uwe Koch

Kapitän | 1. Offz. / Ltd. Ing. | Besatzungsmitgl.

46 8

Matrosen- und Offiziers-Grundheuer gemäß Heuertarif ab 1.1.1966

Matrose im 1. bis 4. Berufsjahr:	500 DM Grundheuer
1. Offizier – Große Fahrt – Linienfahrt	1545 DM Festheuer
1. Offizier – Große Fahrt – Trampfahrt	1450 DM Festheuer
1. Offizier – Kleine Fahrt ab 1000 BRT auf Dreiwachschiff	1245 DM Festheuer
1. Offizier – Kleine Fahrt ab 500 BRT auf Zweiwachschiff	1390 DM Festheuer
1. Offizier – Kleine Fahrt unter 500 BRT auf Zweiwachschiff	975 – 1235 DM Festheuer

beitgeber wechseln zu müssen. Die Möglichkeit, ihre Ausbildung auf Schiffen ein- und desselben Arbeitgebers zu absolvieren, war, wie oben angeführt, nur bei wenigen Reedereien möglich. Hier muss man ergänzen, dass dieser Umstand subjektiv nicht immer negativ empfunden wurde. So konnte der junge Seemann sich vor der Seefahrtschulzeit kundig machen, bei welchem Reeder er später als Steuermann oder Kapitän Karriere machen wollte.

Dokument 3 links: Arbeitszeitnachweis des Autors vom August 1967. Auf der „Annie Hugo Stinnes" als junger Ladungsoffizier war diese Summe an Überstunden nichts Ungewöhnliches! Bei einer 56-Stundenwoche auf See.

Der Seemann und das Geld. „Der Seemann wirft im Hafen mit den Geldscheinen nur so um sich!" Dieses Stereotyp wurde in Literatur, Film, Boulevardpresse und Kneipengesprächen zum deutschen Standardklischee über den Matrosenberuf. Richtig daran ist nur, dass ein Matrose durchaus über Geld verfüge. Denn ein Single zum Beispiel, der für längere Zeit auf einem Schiff anheuerte, keine Familie oder andere heimatliche Sozialbindung hatte, keine Wohnung oder kein zu finanzierendes Haus sein Eigen nennen konnte, hatte die Möglichkeit, bei einer einigermaßen soliden Lebensführung überdurchschnittlich viel Geld zu sparen. An Bord hatte er minimale Kantinen- und Hygieneartikel zu zahlen, an Land, so er keinen exzessiven Amüsements nachging, musste er nicht viel ausgeben. Das erlaubte ihm, trotz extrem niedriger Grundheuer durch umfangreiche Überstundenleistungen im Jahr 5000 bis 6000 DM zu sparen. Dieses Leben, einige Jahre durchgehalten, konnte für ihn zu einem attraktiven, finanziellen Grundstock von mehreren 10 000 DM führen. Dies bot ihm die Möglichkeit, einen Schritt an Land zu wagen, eine Kleinexistenz aufzubauen oder über diesen Weg ohne Dritthilfe sein Offiziers- und Kapitänsstudium zu finanzieren.

Dieses 'viele' Geld entsprang natürlich nicht einer überdurchschnittlichen Entlohnung seiner Arbeitskraft, sondern der Tatsache eines sparsamen Lebens, da dieses weitgehend ohne Familienverantwortung und Heimatkosten sowie bei Akzeptanz einer überdurchschnittlichen Ausbeutung und Isolierung an Bord angespart werde konnte.

Es gab noch einen zweiten „Single"-Typen, der mit der Höhe der Heuer zufrieden war. Das war der Heimatlose, der sein Zuhause auf dem Schiff fand – der Seevagabund im positiven Sinne. Er genoss das Hafenleben in fremden Ländern und hatte nur eine geringe Mo-

tivation zum Sparen und zum Aufbau einer Landexistenz. Meistens waren es Seeleute mit sehr spezifischen Biographien. Sie lebten ein Leben mit wenig oder keiner sozialen Verankerung in der Heimat. Wohnen, Essen und Geld wurden an Bord geboten. Der Lebensrhythmus war vororganisiert, der Rahmen der sozialen Beweglichkeit an Bord ebenfalls. Dieser Typus schätzte die Begrenztheit seiner Rolle an Bord meistens richtig ein, verursachte wenig Konflikte und fand oft eine kleine Kontaktgruppe für seinen sozialen Austausch an Bord. Viele Überstunden führten zu Zusatzeinnahmen. Wenn für ihn an Bord soziale Verankerungen entstanden, fuhr ein derartiger Seemann schon gern ein oder mehrere Jahre auf „seinem" Schiff.

Als unwidersprochen galt die Erkenntnis in der Seefahrt, dass ein Vollmatrose – dem Status einem Industriefacharbeiters gleichzusetzen – trotz Überstunden aus seinem Tarifeinkommen kaum eine Familie finanzieren konnte. Erst im Jahre 1976, auf dem schon erwähnten achten Ordentlichen Gewerkschaftstag der ÖTV, beschloss diese sich mit dem Antrag 480 für die 40-Stundenwoche in der Seeschifffahrt einzusetzen. Es ging im Grundsatz darum, dass die Grundheuer immer noch auf einer 56-Stundenwoche basierte. In der Begründung hieß es: „[…] auch der Seemann [soll] mit 40 Stunden in der Woche und ohne Überstunden seine Existenz erhalten […]" können.[32]

Ein dritter Typus von Seemann galt dem Studentenverband Deutscher Seefahrtschulen (SVDS) als Beispiel für die Einschätzung des damals gültigen tariflichen Heuerniveaus in der Seefahrt. In seiner Verbandszeitschrift „Flüstertüte" vom April 1967 wird eine Kurzanalyse über die finanzielle Haushaltslage eines 1. Offiziers oder 2. Ingenieurs (verheiratet, 2 Kinder) dargelegt. Es ist der Typ von Offizier, der das Rückgrat einer jeden Reedereiflotte bildete und unter normalen Umständen das Ziel hatte, mindestens weitere 10 bis 20 Jahre, wenn nicht lebenslang, seinen Seemannsberuf auszuüben.

Die tariflichen Nettoeinnahmen werden dort für einen 1. Offizier im Jahre 1966 mit circa 1300 DM beziffert. Die detaillierte Einzelaufstellung der Familienausgaben belief sich im Monat auf durchschnittlich auf 1228 DM. So verblieb ein „Überschuss" von 72 DM im Monat. Von diesen 72 DM waren gemäß Familienkostenaufstellung folgende Ausgaben und Investitionen zu bestreiten: Versicherungen, Barrücklagen auf dem Konto, Ausbildungskosten für Kinder, Sparen auf eine Urlaubsreise, Sparen auf ein Haus sowie Sparen auf Möbel, Auto, Hausrat, Fahrrad, Spielzeug für Kinder et cetera.

Die Reedereien bekamen diese Offiziere kostenlos. Diese hatten in ihrem Vorleben schon in die Qualifizierung ihrer eigenen Arbeitskraft investiert: Während die Eltern für die mittlere Reife oder das Abitur wie auch die dreimonatige Schiffsjungenschule aufkamen, wurden das vier Semester dauernde Studium zum A5/C5 wie auch das Studium zum Kapitän A6/Ingenieur C6 (2 Semester) selbst finanziert. Während des Studiums waren Wohnung, Verpflegung, Krankenversicherung, Haushalt sowie Studienausgaben selbst zu tragen. Man kann die gesamten Ausbildungskosten zum Kapitän auf

Großer Fahrt in den 60er Jahren mit gut 35 bis 45 tausend DM veranschlagen.[33]

Wenn nach einer Familiengründung Kinder betreut werden mussten, hatte die Ehefrau kaum die Möglichkeit, sich weiterhin beruflich zu engagieren. Somit waren die jungen Seemannsfamilien, ausgenommen in sehr seltenen Fällen, ausschließlich auf die Einnahmen des Familienvaters angewiesen. Es ist unschwer nachzuvollziehen, dass in diesem gesellschaftlich wohl angesehenen, aber arbeits- und entbehrungsreichen Offiziersleben die geringe Heuer einerseits zur beruflichen Karriere trieb, andererseits Anreiz für Überstunden oder aber zum Absprung an Land war.

Betriebsverfassungsgesetz – gewerkschaftliche Schwäche. Das am 11. Oktober 1952 in der BRD verkündete Betriebsverfassungsgesetz, welches den Arbeitnehmern gewisse Schutz-, Kontroll- und Einflussmöglichkeiten im betrieblichen Alltag und in wirtschaftlichen Grundsatzfragen bot, „findet keine Anwendung auf Betriebe der Seeschiffahrt". Diese Fragen sollten in „einem besonderen Gesetz" geregelt werden.[34]

Überraschenderweise einigten sich kurz vor Verabschiedung dieses Gesetzes die Tarifpartner der Seeschifffahrt im Manteltarif § 55 wie folgt: „Beschwerden und Wünsche der Besatzungsmitglieder werden an Bord im Sinne der Bestimmung über Sozialausschüsse geregelt."[35] Dem Autor war es nicht möglich, für diese Studie jene „Bestimmungen über Sozialausschüsse" zu finden, und es ist ihm auch nicht bekannt, dass jemals auf einem bundesdeutschen Handelsschiff ein „Sozialausschuss" gebildet wurde.

Auch das Seemannsgesetz von 1957, also fünf Jahre nach Inkrafttreten des Betriebsverfassungsgesetzes der BRD, brachte den Seeleuten an Bord keine entsprechenden Mitwirkungsrechte. Somit gab es in der Seeschifffahrt auf tausenden Schiffen mit zigtausenden Seeleuten im konkreten Auslandseinsatz kein Ansprechgremium an Bord für die friedliche Regelung von konkreten Bordproblemen, zur Wahrung von Schutzrechten und oder zur Einbringung und Durchsetzung von Verbesserungsvorschlägen. Es gab in der gesamten bundesdeutschen Seeschifffahrt mit rund 60 000 Seeleuten keinen Betriebsrat, keinen Betriebsobmann, keine Jugendvertretung, keinen Sozialausschuss und nicht einen einzigen gewerkschaftlichen Vertrauensmann.

In der täglichen Seefahrtpraxis lag somit die gesamte Regelungskompetenz sozialer und ordnungsrechtlicher Probleme an Bord bis Anfang der 70er Jahre in den Händen des Kapitäns. Zusätzlich waren durch diese Situation die großen Reedereikonzerne in ihren Aufsichtsräten frei von jeglicher Mitbestimmung durch die seefahrenden Arbeitnehmer. Dass die Reeder nicht aktiv die Bildung von Sozialausschüssen betrieben, ist nachvollziehbar. Warum aber die Tarifpartner, die Gewerkschaften ÖTV und DAG dieses bescheidene tarifliche Recht nicht forciert haben, ist aus heutiger Sicht nicht erklärbar. Dass die Reeder mit aller Macht auf ihren Schiffen und Ree-

dereien ein Betriebsverfassungsgesetz und die Großreeder die Konzern-Mitbestimmung verhindern wollten, ist zwar zu verurteilen, von deren Interessensstandpunkt aus betrachtet, jedoch nicht überraschend.

Warum aber von den beiden Seeleute-Gewerkschaften und den ihnen nahestehenden Bundestagsparteien sowie den maritimen Berufsverbänden über Jahrzehnte nicht einmal zaghafte Forderungskampagnen initiiert wurden, um in der Seeschifffahrt das Betriebsverfassungsgesetz zu realisieren oder zumindest die tarifmäßig vorvereinbarten Möglichkeiten der Bildung von Sozialausschüssen mit Leben zu füllen, ist heute, im geschichtlichen Abstand, als gewerkschaftliches und parteipolitisches Versagen bundesdeutscher Nachkriegsdemokratie zu beurteilen.

Dieser Vorgang weist auf die Schwäche der bundesdeutschen Arbeitnehmerorganisationen in der Seeschifffahrt der 50er und 60er Jahre hin. Erschwerend kam hinzu, dass bei rund 60 000 Beschäftigten in der Seeschifffahrt zwei konkurrierende Gewerkschaften tätig waren: die „DAG-Bundesberufsgruppe Schiffahrt“, welche mit wenigen Vorzeigeausnahmen nur im Angestelltenbereich bei Nautikern und Schiffsingenieuren vertreten war, und die „ÖTV-Abteilung Seeschiffahrt“ als Einheitsgewerkschaft bei den gesamten Besatzungen. Die letzten Seeleutestreiks hatte es zu Beginn des 20. Jahrhunderts im untergehenden Kaiserreich gegeben.

Im Zuge bundesweiter Diskussionen und Aktionen zum Erlass eines neuen Betriebsverfassungs- und Mitbestimmungsgesetzes startete der DGB seine Mitbestimmungskampagne auf dem 7. Bundeskongress im Jahre 1966, und ein erster Erlassvorschlag kam vom Bundesarbeitsministerium Ende 1970 an die Öffentlichkeit. Die treibenden Kräfte im Seefahrtsbereich waren die inzwischen kampfesfreudig organisierten Seefahrtstudenten im SVDS und ab Ende 1969 mit deren Hilfe die ÖTV-Seeschifffahrt. Die Seeschifffahrt sollte diesmal nicht wieder außen vor bleiben.

In jenen Monaten startete die DAG einen sonderbaren Coup: Nur wenige Tage nach Ende des SBO-Streiks, im Oktober 1969, opponierte die „DAG-Berufsgruppe Schiffahrt“ gegen die Verankerung eines offiziellen Betriebsverfassungsgesetzes in der Seeschifffahrt. Im DAG-Mitglieder-Magazin „DAG-Schiffahrt“[36] unternahm sie mit Hilfe eines speziellen „Rechtsgutachtens“ auf nicht eben subtile Weise den Versuch, ihren Mitgliedern einen theoretischen Rechtsrahmen zu empfehlen, der die gesetzliche Einbeziehung der Seeschifffahrt in ein neues Betriebsverfassungsgesetz negativ beurteilte.

Der Vorschlag war in seiner Konsequenz nicht weit entfernt von der Linie der damaligen Konzern- und Großreedereien: keine Mitbestimmung der Seeleute im Konzern und keine gesetzliche Betriebsratsverfassung für Seeleute an Bord und an Land. Dafür forderte die DAG eine gestutzte Bord-Regelung per Tarifvertrag. Bestand darin die Absicht, die schon erwähnte Manteltarif-Möglichkeit von 1952 zur Bildung von Sozialausschüssen an Bord in die Debatte zu werfen?

Wenige Monate später verfocht die DAG-Schifffahrt die gleiche Linie weiter. Sie bot den beiden Großreedereien HAPAG und NORDDEUTSCHER LLOYD (NL) ihre Mitgliederzeitschrift kommentarlos als Plattform zur Beeinflussung ihrer eigenen Mitglieder an. So führte der damalige Vorstandssprecher des NORDDEUTSCHEN LLOYDS, Herr Dr. Horst Willmer, auf eine entsprechende Frage der DAG aus: „Die unmittelbaren Beziehungen innerhalb der Bordgemeinschaft […] [bieten] […] einen wirkungsvolleren Ordnungsfaktor […] als Bordausschüsse […].“ Zusätzlich schmückten eine Werbe-Anzeige für den NL und ein attraktives ‘Productplacement’ für die HAPAG diesen Artikel.[37] Nicht mit einem einzigen Argument widersprach der DAG-Bundesberufsgruppenvorsitzende den Reedereipositionen.

Neben den beiden Gewerkschaften engagierte sich auch der traditionsreiche „Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V.“, Hauptsitz Hamburg, für berufsspezifische Belange von Offizieren und Kapitänen. Auch er wies mehrere tausend Mitglieder auf. Während ein Teil seiner jüngeren Mitglieder im SBO-Streik aktiv und Ende 1970 in Heuertarifauseinandersetzungen engagiert war, hielt der Hamburger Verein am 7. Oktober 1970 seine Mitgliederversammlung ab. Hier erklärte der Vorsitzende das völlige Versagen bei der Interessenvertretung zur Einführung eines Betriebsverfassungsgesetzes in der Seeschifffahrt: „Ob unsere Ausarbeitung vom Gesetzgeber noch berücksichtigt werden kann, ist zur Zeit noch unbekannt.“[38]

„Es ist verständlich, daß sich kaum einer der Kameraden mit dieser an sich etwas empfindlichen Materie bisher befassen konnte, denn es fehlte bisher nicht nur jeglicher Anlaß, sondern auch die dazu gehörigen Unterlagen.“[39]

Kündigungsschutzgesetz und Arbeitsgerichtsbarkeit. Das Kündigungsschutzgesetz vom 10. August 1951 gilt für Seeleute nicht bei Massenentlassungen gemäß § 21(2) und es untersagt in § 22(4) dem Seemann generell die Anrufung der allgemeinen Arbeitsgerichtsbarkeit. Entweder gilt für ihn das Seemannsamt oder das „Gericht, das für Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis […] zuständig ist“.[40] Kurz vor Ankündigung dieses Gesetzes reagierte auch in diesem Falle irgendeine Tarifpartei der Seeschifffahrt blitzschnell. Auf jeden Fall einigten sich die Reeder mit den Gewerkschaften kurz vor Verabschiedung des KSchG per 1.1.1952 mittels eines Tarifvertrages auf die Gründung eines privaten Tarifschiedsgerichts für die deutsche Seeschifffahrt. Es bestand aus einem Vorsitzenden mit Richterbefähigung, der zwei Mitglieder der Tarifparteien als Beisitzer beruft.[41] Ein ‘hanseatisch-honoriges’ Gremium, möchte man sagen.

Mit der Ausrufung des Arbeitsgerichtsgesetzes (AGG) vom 3. September 1953 sollte in der Bundesrepublik Deutschland von Staats wegen der nachkriegszeitliche, nichtstaatliche Wildwuchs von Schiedsgerichtsbarkeit im gesamten Land „vollständig untersagt“ und in die allgemeine Arbeitsgerichtsbarkeit eingeführt wer-

den. Durch den Coup mit dem privattarifmäßig 'blitzschnell' installierten Tarifschiedsgericht wurden Seeleute gemäß § 101 des neuen Arbeitsgerichtsbarkeitsgesetzes (AGG) von diesem staatlichen Schutzrahmen wieder einmal mehr per „Ausnahme" ausgeschlossen.[42]

Die tägliche Arbeit von tausenden Betriebsräten zeigt, dass das Kündigungsschutzgesetz seine volle Entfaltung vor allem beim Zusammenwirken mit dem Betriebsverfassungsgesetz erreicht, jedoch galt dieses nicht für Seeschifffahrt. Insofern war der Wirkungsrahmen des Kündigungsschutzgesetzes für den Seemann in der Praxis kaum wahrnehmbar.

Arbeitsförderungsgesetz, Arbeitserlaubnisverordnung. Im Rahmen dieser Kurzexpertise konnte das Zusammenwirken dieser Gesetze und Verordnungen nicht lückenlos herausgearbeitet werden. Ein wesentlicher Wirkungsaspekt sollte sein, dass ausländische Arbeitskräfte mit Minderqualifikation den deutschen Arbeitnehmern am gleichen Arbeitsplatz durch Dumpinglöhne keine Arbeitsplätze streitig machten.

Tatsache ist, dass mit Beginn der 60er Jahre der Anteil der ausländischen Seeleute auf bundesdeutschen Schiffen (am 31. Dezember 1961 waren es 1422) stetig zunahm. Kurz nach Ende des SBO-Streiks, am 1. Juli 1971, wies die See-Sozialversicherung von 55 289 abhängig beschäftigten Seeleuten 12 874 als ausländische Mitarbeiter aus. Das waren 23,4 Prozent. Das war ein Vielfaches im Vergleich zum Ausländeranteil der Beschäftigten an Land.[43]

Somit darf angenommen werden, dass die Reeder bei dieser Art Personalpolitik keine großen Regulierungshindernisse zu überwinden hatten.

Folgerichtig hieß es bei der Weiterentwicklung dieser Gesetzgebung in der Arbeitserlaubnisverordnung vom 2. März 1971: „Keiner Arbeitserlaubnis bedürfen […] die Besatzungen von Seeschiffen".[44]

Arbeitsplätze, Arbeitslose und zunehmendes Ausflaggen. Anfang bis Mitte der 60er Jahre nahm der Druck aus sogenannten Billigflaggenländern auf deutsche Reeder zu. Die Reeder reagierten mit der Ausflaggung ihrer Schiffe. Zusätzlich beschleunigte die Automatisierung und Containerisierung die internationale Konkurrenz. Der Einsatz von Seeleuten aus pazifischen Inselstaaten wurde von deutschen Reedern organisiert. Vornehmlich im Mannschaftsbereich führte das zur Zunahme von arbeitslosen deutschen Seeleuten.

Dieser Gesamtfragenkomplex mag in diesem Zusammenhang nur eingeschränkt relevant sein. Er wirft jedoch ein Schlaglicht auf das Gesamtverhalten der deutschen Reeder. Mit dem Verbringen ihrer Schiffe unter sogenannte 'Billigflaggen' verblieben bundesdeutsche Schiffseigentümer in ihren angestammten Märkten. Gleichzeitig entzogen sie sich jedoch der deutschen Steuer- und Sozialgesetzgebung, der deutschen Tarifhoheit und einem nicht unbedeutenden Teil deutscher Sicherheitsauflagen.

Von diesen Maßnahmen waren letztendlich alle Besatzungsmitglieder – vom Kapitän bis zum Schiffsjungen – in ihren beruflichen Möglichkeiten betroffen. Es steht außer Zweifel, dass diese Vorgänge eine demotivierende Wirkung auf das Personal hatten.

Die Seefahrt verliert ihren Nachwuchs. Das Bundesverkehrsministerium, Abteilung Seeverkehr, brachte im Jahr 1968 eine Statistik über die in der Vergangenheit erworbenen Befähigungszeugnisse (Patente) und die jährlich gemusterten Decksjungen heraus.

Danach nahm in der zweiten Hälfte der 60er Jahre die Anzahl der jährlich ausgehändigten Patente A5 und A6 (Steuermann und Kapitän auf Großer Fahrt) dramatisch ab. Waren es im Jahre 1962 noch 1176 Großpatente, so erreichte die Zahl der Seefahrtschulabgänger im Jahre 1967 nur 810.

Da die Ausbildung von Offizieren und Kapitänen mit ihrer Anheuerung als „Decksjungen“ begann, ließ sich auf Basis der Anheuerungszahlen von Decksjungen die Zukunftsentwicklung für Offiziere und Kapitäne tendenziell prognostizieren. 1957 wurden 3215 Decksjungen in der bundesdeutschen Seeschifffahrt angeheuert und 1967 waren es nur noch 1041.[45]

Die Seeschifffahrt schien die Jugend verloren zu haben. Allerspätestens mit diesem Wissen hätten die Verantwortlichen der bundesdeutschen Seeschifffahrt in Wirtschaft und Politik strategische Maßnahmen für konsequente Investitionen in den Faktor Arbeit mit Ausbildungsqualifizierung und Anhebung der Lebens- und Sozialstandards treffen müssen.

Der überwiegende Teil der bundesdeutschen Reedereien entschied sich jedoch gegenteilig, nämlich für eine weitere schmerzliche Intensivierung der Ausbeutung des Faktors Arbeitskraft.

Jahrzehntelange Enttäuschung und Ohnmacht bei den jungen Seefahrtstudenten und den Seeleuten auf den Schiffen. Es ist im Abstand von über 50 Jahren nur noch zu erahnen, doch kaum zu erforschen, wie sich bei der Summe dieser Problemfelder in den Köpfen von zigtausenden Seeleuten eine kollektive, soziale Ohnmacht breit gemacht haben muss.

Die Bonner Lobby-Arbeit der Reeder war effektiv und sorgte über Jahrzehnte dafür, dass im Produktionsbereich „Seeschifffahrt“ für den ‘Faktor Arbeit’ wesentliche staatliche Arbeitnehmer-Schutzregulierungen weitestgehend neutralisiert oder gänzlich ausgeklammert wurden.

Für die Rechtfertigung wurde eine in alle Lobby-Gremien hineinreichende Philosophie der ‘Besonderheiten’ der Seeschifffahrt propagiert. Über Jahrzehnte wurde auf eben diese „Besonderheiten der Seeschifffahrt“ hingewiesen, um die Sozialgesetzgebung zu blockieren, zum Beispiel bei:

- dem Jugendschutz,
- dem Kündigungsschutz,
- der Arbeitszeitverordnung,

- der Urlaubsgewährung,
- der Arbeitserlaubnisverordnung,
- dem Betriebs-Verfassungsgesetz,
- dem Arbeitsgerichtsbarkeitsgesetz.

Dieser Katalog der 'Besonderheitenpropaganda' wurde von der Reedereiseite gegen das Interesse der abhängig Beschäftigten beharrlich eingesetzt, um die Einführung von Sozialstaatsregelungen der BRD in der Seeschifffahrt zu verhindern oder zumindest abzuschwächen. Die propagandistische Begrifflichkeit der „Besonderheiten der Seeschifffahrt" fraß sich bis in diverse Gesetzes- und Verordnungstexte hinein. Dabei handelt es sich um kein soziologisches, sondern um ein politisch-ideologisches Lobby-Thema, welches hier nicht weiter beurteilt werden kann.

Diese Umstände und die über Jahrzehnte andauernde allgemeinpolitische Unterinformation über die aktuelle gesellschaftliche Entwicklung an Land im Zusammenhang mit der völligen Abwesenheit von gewerkschaftlichen Bordstrukturen schnitten die Seeleute aller Dienstgrade von der allgemeinen sozialen Aufwärtsbewegung in der Nachkriegsbundesrepublik ab. Sie führten zu auffallend unterentwickelten Sozial- und Rechtslagen sowie zu einem kollektiven Ohnmachtsgefühl in Bezug auf eine aktive Mitgestaltung und Veränderung der Verhältnisse in der bundesdeutschen Seeschifffahrt und des eigenen Arbeitsplatzes.

Im Ergebnis gab es kaum Widerstände, geschweige Aufstände. Die Seeleute 'flüchteten' aus der bundesdeutschen Seeschifffahrt. Proteste zu konkreten Anlässen wurden weitgehend individualisiert und oft informell an Bord geklärt oder über Eigenkündigung gar nicht erst ausgetragen.

Die wenige vorhandene maritime sozialwissenschaftliche Literatur zeigt diese Mechanismen überwiegend mittels soziologischer und psychologischer Fragestellungen auf. Sie vernachlässigt aber weitgehend deren arbeitsrechtliche und wirtschaftliche Ursachen. So kommt es auch nicht zu Fragestellungen bezüglich des daraus resultierenden Themas des kollektiven 'Ohnmachtsgedankens'.[46]

In seinem eigenen „Grundlagenmaterial zur sozialen Situation des seemännischen Personals in der deutschen Handelsschiffahrt" von 1966[47] kommt der Verband Deutscher Reeder zu aufrüttelnden Selbsteinschätzungen.

„In der deutschen Seeschiffahrt vollzieht sich ständig innerhalb ihres Personals eine positive Auslese zu Ungunsten der Seeschiffahrt im Sinne einer Abwanderung zahlreicher qualifizierter Mitarbeiter aller Laufbahnen in Landberufe."[48]

Ehemalige Seeleute aller Laufbahnen wurden gefragt, was sie in „Hinblick auf das Leben an Bord enttäuschte […]". Die Antworten waren:

- „89% die Urlaubsregelung"
- „68% das Bordklima"
- „39% die Behandlung durch Vertreter der Reedereien"[49]

In der Zusammenfassung wurden folgende Aufgaben vom VDR hervorgehoben:

- „Verbesserung der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses […]“
- „der Menschenführung an Bord und vonseiten der Reedereien, […]“ sowie eine
- „Verbesserung der derzeitigen Urlaubspraxis […]“[50]

In welchem sozialen und politischem Umfeld waren die Seefahrtstudenten aktiv? Das Ringen der Seefahrtstudenten um den Fachhochschulstatus, die Graduierungsabschlüsse und eine neue Schiffsbesetzungsordnung (SBO) – ein interdependentes Kampffeld. „Die FLÜSTERTÜTE“, Verbandszeitschrift des „Studentenverbandes Deutscher Seefahrtschulen e.V. (SVDS), informierte in ihrer Ausgabe 4/65 alle Seefahrtstudenten in den Küstenländern darüber, dass gemäß Beschluss der Kultusministerkonferenz (KMK) der Bundesrepublik vom 17.April 1953 „auf dem Gebiet des berufsbildenden Schulwesens vier Stufen unterschieden […]“[51] würden:

1. Berufsschule,
2. Fachschule,
3. Ingenieurschule, Bauschule und entsprechende [„sonstige“, d. Verf.] Lehranstalten,
4. Technische Hochschulen.

„Ein Beschluss der KMK vom 20. Mai 1954 – in der Fassung vom 28./29 September 1961 –[…]“ sehe für die 3. Gruppe als Zulassungsbedingungen mindestens Mittlere Reife und für die Studiendauer sechs Semester vor.[52]

Der SVDS zitiert darin weitergehend einen Bericht des Kultusministers von Schleswig-Holstein, Claus-Joachim von Heydebreck, gemäß 28. Sitzung des Landtags am 30. und 31. August 1965 unter anderem wie folgt: „[…] dass ab 1965 die schulischen Voraussetzungen […] an der Seefahrtschule in Lübeck […] den Zulassungen zur Ingenieurschule entsprechen.“[53] Diese Dokumente interpretierte der damalige SVDS-Vorstand im gleichen Artikel in der Weise, dass „ab 1965 an den Seefahrtschulen diese Voraussetzungen gegeben sind“. und damit das „Studium für A5/A6 in Stufe 3 einzuordnen“, also den Ingenieurschulen der BRD gleichgestellt sei.[54]

Es soll an diesem Ort nicht im Detail geprüft werden, an welchem Stichtag an welcher Seefahrtschule welcher rechtsverbindliche Status oder welche mehr oder weniger offizielle Institutsbezeichnung vorlag, denn es war alles ‘im Fluss’. Es soll nur das typische Symptom aufgezeigt werden, dass es aus Staats- oder Reedereiinteresse keine Eile gab, die Seefahrtschulen schnellstens in die allgemeine Entwicklung einzubeziehen.

An den Seefahrtsschulen gab es keine „Schülervertretungen“ mehr, sondern den ASTA (Allgemeiner Studentenausschuss). Er besorgte preiswerte Wohnmöglichkeiten, Nebenjobs, verbilligte Essensmarken für Restaurants in der näheren Umgebung, preiswerte Theater- und Opernkarten, organisierte jährlich ein Seefahrtschul-

fest, beherbergte in seinen Räumen eine gute Schulbücherei und besprach sich in Unterrichts- und Disziplinfragen auch mit den Lehrkräften. So nahmen es die 'Neuankömmlinge' vordergründig wahr.

Darüber hinaus waren die ASTA-Vertreter der Seefahrtschulen wie auch die Vertretungen im allgemeinen, „höheren" Fachschulbereich in der damaligen Bildungspolitik aktiv; denn seit Mitte der 60er Jahre hatte die Bildungspolitik in breiten Kreisen der BRD an Aufmerksamkeit gewonnen und zu unzähligen Aktivitäten im Ingenieurschulbereich, aber vor allem an den Universitäten geführt. Über den oben zitierten Status der „sonstigen" Lehranstalten waren noch keine Entscheidungen gefallen.

Ingenieurschulen, Sozialpädagogen-, Sozialarbeiter-, Hauswirtschaftsschulen, Architektenschulen, Kunstschulen, Bauschulen und viele mehr formierten sich bundesweit zu einer überfakultativen Bewegung. Es ging um das Ziel, erstarrte Inhalte, Formen und Methoden zu verbessern, die Studiendauer zu verlängern, die Ausbildung zu verwissenschaftlichen und einen Akademiestatus mit anschließender Hochschulreife zu erringen. Nach jahrzehntelangem gesellschaftlichen Ringen entstand daraus unser heutiges Fachhochschulsystem mit Bachelor- und Masterabschlüssen.

Die nichtmaritimen Schultypen boten den Vorteil, dass jeder Absolvent vor, während und nach dem Studium an dieser Bewegung weiterhin auf seine Art teilhaben und über Jahre hinaus ein soziales Miteinander organisieren konnte. Persönliche Kontakte konnten nach Beendigung des Studiums im eigenen Wirtschafts- und Berufsbereich gepflegt werden.

Das war in der Seefahrt anders, denn die wenigen Jahre Studium an Land waren für Seeleute eine Ausnahmesituation. Da mussten Kontakte wieder aufgebaut, neue geknüpft und für die zukünftigen Zeiten der Seefahrt vorbereitet werden. Es waren nur wenige Monate und Jahre, die dem Seemann zur Verfügung standen, um eventuellen Kulturhunger zu befriedigen, sich gesellschaftlichen Aktivitäten zuzuwenden und das private Umfeld zu stabilisieren. Das Studium selbst war anspruchsvoll. Für viele war es die Zeit von Eheschließung und Aufbau einer Familie.

Die Gefahr, dass die Seefahrtschulen auch bildungspolitisch ausgehebelt werden könnten, war zu der Zeit nicht völlig zu verneinen. Vornehmlich aus dieser Befürchtung heraus gründeten am 21./22. November 1964 die Seefahrtstudenten an sechs Seefahrtschulen der BRD, an denen das Großpatentstudium angeboten wurde, ihren Verband, den „Studentenverband Deutscher Seefahrtschulen e.V. , SVDS".[55] Der erste SVDS-Vorsitzende war der Lübecker Nautikstudent P. Scheibner.

Der Studentenverband setzte als Exekutive der Vorstandspolitik Geschäftsführer ein. Das ermöglichte nicht nur das Arbeitspensum zu bewältigen, sondern sicherte auch Stabilität und Kontinuität der Führung, denn die meisten Funktionsträger rekrutierten sich aus den kurzen, zwei-, später dreisemestrigen Kapitänslehrgängen. Vorstandsmitglieder blieben selten zwei Semester in ihrer Funktion.

Binnen zehn Monaten, am 26. September 1965 auf der zweiten Delegiertenkonferenz, beschloss man ein erarbeitetes Forderungskonzept zur Ausbildungsreform: „Die Ausbildung der Nautiker – Vorschläge und Gedanken zu ihrer Reform".[56]

Über den Weg zahlreicher Wochenendseminare, Arbeitsgruppen, Beratungen, Untersuchungen, Diskussionsrunden mit Lehrkräften und Studenten anderer Fachschulen waren diese Vorschläge erarbeitet worden. Die Endredaktion verfasste der damalige Geschäftsführer Dieter Müffelmann, dem es auch in vorhergehenden Schriften gelang, die aktuellen Bildungsforderungen in einen materialistischen Geschichtszusammenhang zu stellen. Am Ende der Vorlage beurteilte der damalige 1. Vorsitzende S. Wiskandt die Situation wie folgt: „Es befremdet, daß, obwohl die hier umrissene Entwicklung in der Schiffahrt sich schon seit Jahren deutlich abzeichnet, weder von der Reederschaft noch von den für die Ausbildung des nautischen Nachwuchses verantwortlichen noch von den für das Sicherheitswesen zuständigen staatlichen oder öffentlich-rechtlichen Institutionen irgendwelche Folgerungen für eine Reform gezogen wurden. So muss die Forderung für eine Anpassung der Ausbildung an die Notwendigkeiten der Praxis von heute, und noch mehr von morgen von den Studierenden an den Seefahrtschulen selbst kommen."[57]

Am 22./23. Januar 1966 lud die ÖTV-Fachgruppe Seefahrt breite Kreise von Studenten, Dozenten, Schuldirektoren, Kapitänen, Verbandsvertretern und Herrn Ministerialrat Fettback vom Bundesverkehrsministerium (BVM), Abteilung Seeverkehr, zu einer Wochenendveranstaltung ein. Die Gewerkschaft bot dort dem SVDS eine Plattform, seine neuen Vorstellungen zu präsentieren, außerdem verkündete auf diesem Seminar Ministerialrat Fettback vom Bundesverkehrsministerium, dass die SBO umgestellt und ein „Mittelpatent" geschaffen werden solle. Er erklärte sinngemäß: Die SBO wurde 1931 geschaffen, seitdem acht Mal geändert, das letzte Mal 1960. Seitdem seien für die Großpatente als Eingangsvoraussetzung die Mittlere Reife und als Studiendauer zum Kapitän auf Großer Fahrt sechs Semester eingeführt worden.

Geklärt werden müsse noch, so Fettback (BVM):

1. Die Grundausbildung an Bord.
2. Die Besetzung der Schiffe nach Zahl und Qualifizierung.
3. Die Einführung eines Mittelpatents.

Erstmals taucht der Begriff „Mittelpatent" auf.[58]

Auf der Tagung sah man das alles gelassen und mit Ruhe. Wie sich zeigen sollte, waren die politischen Realitäten nicht so eindeutig und beruhigend, wie der Bonner Vertreter es kundtun wollte. Der Reederverband ließ nicht locker und die allgemeine Bildungspolitik verlief mit vielen 'Bocksprüngen'.

Mit der Broschüre „Die Ausbildung der Kapitäne" (21./22.Oktober 1967) stellte der SVDS erstmals ein Kompendium verschiedener vorliegender Ausbildungsideen aus dem maritimen Bereich zusammen.[59]

In Schleswig-Holstein schienen diese Dinge für die Schiffsinge-

nieurschulen schon positiv entschieden. Im Juni 1967 wurde von der „Staatlichen Ingenieurschule Flensburg“ – ein fundamentaler „Entwurf eines Flensburger Planes zur Ausbildungsreform in der Seeschiffahrt“ in die maritime Debatte eingeworfen. Dank der Kooperation der Lübecker Seefahrtstudenten und des SVDS mit der Leitung der Flensburger Ingenieurschule enthielt dieser Entwurf ein Reformkonzept, das für Schiffsingenieure, Nautiker sowie für Mannschaften insgesamt gelten sollte.[60]

Der damalige Direktor aus Flensburg, Prof. Dipl.-Ing. Günter Mau, war eine anerkannte Autorität, sein Wort hatte Gewicht. So schrieb er in der Einleitung zum Entwurf: „Im Rahmen der deutschen Bildungspolitik sind zum Beispiel Begriffe wie Akademiereife, Fachabitur oder technisches Abitur als Eingangsvoraussetzung für Ingenieursschulen (Ingenieur-Akademien) und gleichrangige Schulen im Gespräch [...] Eine Neuordnung der Ausbildung zur oberen Führungsstufe in der deutschen Seeschiffahrt sollte daher diesen Fragenkomplex einbeziehen […]“[61] und weiter, wohl als Wink an Bonn gedacht: „Diskussionen zu einer Reform der Schiffsbesetzungsordnung und zu einer Ausbildungsreform scheinen uns wenig geeignet zu sein für die Tagespresse. Wir erhoffen uns eine baldige Initiative des Herrn Bundesministers für Verkehr.“[62]

Die bundesweite Bildungsbewegung um die Akademiegesetzgebung schien Erfolge zu zeitigen.[63] Dennoch war zum Beispiel für die Seefahrtschulen in Elsfleth und Lübeck die Angelegenheit noch völlig unsicher, deshalb kam es noch im Frühjahr 1969 zu entsprechenden Streiks. Der Oberschulrat Dr. Ing. Deterding sicherte den Hamburger Seefahrschulen zu, dass sie in das Akademiegesetz aufgenommen würden.[64] Direktor Kruse von der Seefahrtschule Elsfleth forderte alle Beteiligten auf, sich nun auf ein Ausbildungskonzept zu einigen.[65] In der Bremer Seefahrtschule arbeiteten mit politischer Duldung Studenten und Lehrkräfte an dem Konzept einer „Hochschule für Nautik“. Der SVDS entwickelte einen Entwurf für eine Vorlage für ein Akademiegesetz der Stadt Hamburg.[66]

Dann läutete sich das Jahr 1968 in der Bundesrepublik mit einem bildungspolitischen GAU ein. Denn auf der 120. Plenarsitzung der „Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder der Bundesrepublik“ in Berlin vom 18./19. Januar 1968 wurde der bildungspolitische Rückwärtsgang eingelegt. Akademien seien Berufsschulen. Als Eingangsvoraussetzung gälten Mittlere Reife und Berufserfahrung und nach nur fünf Semestern Ausbildung solle es einen „gehobenen“ Berufsabschluss geben. Es war ein Bruch mit allen schon erreichten Selbstverständlichkeiten bei den Ingenieur- und Seefahrtschulen und den meisten ähnlichen Einrichtungen in der BRD. Es erschien den ‘Bildungsbewegten’ wie eine völlige bildungspolitische Entleerung des bis dahin verwendeten „Akademiebegriffs“.

Als Konsequenz kooperierten alle bundesdeutschen Studentenverbände über Fach- und Landesgrenzen hinweg, setzten gemeinsame Erklärungen ab, entwickelten flächendeckende Protestveranstaltungen und bestürmten Parteien, Parlamente und Behörden.[67]

Am 1. Juli 1968 begannen die Seefahrtschulen Leer und Elsfleth einen im Stillen gut vorbereiteten unbefristeten Streik. Alle anderen Seefahrtschulen erhielten Flugblätter, die dort in den Städten verteilt wurden, über 100 Schiffe in der Fahrt wurden per Telegramm benachrichtigt, Dutzende Schiffe in deutschen und holländischen Häfen besucht, und die Seefahrtschulen aus Bremen und Bremerhaven setzten Solidaritätsstreiks an, Gewerkschaften gaben Solidaritätserklärungen ab, die Presse wurde mobilisiert.

Was war passiert? Gemäß dem oben erwähnten Kultusministerbeschluss vom 18. Januar 1968 weigerte sich das Kultusministerium in Hannover, den niedersächsischen Seefahrtschulen den Akademie- beziehungsweise Fachhochschulstatus zu gewähren. Die Studenten aber verlangten den Akademiestatus. Nach sieben Tagen Streik ruderte das Ministerium zurück und erkannte den Akademiestatus für die Seefahrtschulen an. Eine Delegation von ASTA-Vertretern aus Elsfleth und Leer sowie Vertreter des SVDS reisten nach Hannover und ließen sich den Erfolg ihrer Aktionen per Aktenzeichen IIIC 1610/68 schriftlich beurkunden.[68]

Jedem bildungspolitisch Engagierten war klar, dass noch eine Menge Hürden überwunden werden müssten und neue dazu kommen würden. Parallel zum Drama auf dem bildungspolitischen Sektor drohten beim Ringen um eine zukunftsträchtige Schiffsbesetzungsordnung dunkle Wolken am Himmel. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) holte zum großen Schlag aus und veröffentlichte eine „Denkschrift“ zur Änderung der SBO:„Ausbildung und Schiffsbesetzung fordern einheitliche Reform.“[69] Der zentrale Angelpunkt aller Reedereiforderungen war eine neues „Mittelpatent“: Dem Inhalt nach sollten tausende vom BVM erteilte Ausnahmegenehmigungen nachträglich per Verordnung legitimiert und in eine zukünftige Norm gegossen werden.

Mit dem sogenannten „Mittelpatent“ sollte dem Seemann mit Volksschulbildung und drei Semestern Fachschulausbildung erlaubt sein, auf Schiffen jeglichen Typs, Klassen und Größen in allen Fahrgebieten weltweit die Genehmigung als Wachoffizier und auf Schiffen bis 3000 BRT als Kapitän in der Mittleren Fahrt (Europa einschließlich Weißes Meer, gesamtes Mittelmeer/Nordafrika, Schwarzes Meer) als Kapitän zu fahren.

Das Konzept stellte einen erschreckenden Widerspruch dar zu den Zukunftsnotwendigkeiten in der Seeschifffahrt. Technologische Sprünge im Zuge der Containerisierung, Zunahme von Schiffsgrößen und Geschwindigkeiten, Computerisierung der Arbeitsprozesse, neue Kommunikations- und Ortungselektronik, Beschleunigung und Verkürzung der Lade- und Löschprozesse in den Häfen, ungeklärte Sicherheitsvoraussetzungen und eine insgesamt weitere Arbeitsverdichtung sowie Zunahme sozialer Isolations- und Stressentwicklungen beim Personal erforderten das Gegenteil von dem, was die Reederschaft bereit war, in den Faktor Arbeit zu investieren.

Dieses Werk stand völlig im Gegensatz zu den oben erwähnten Schlussfolgerungen des VDR aus seiner verbandseigenen Sozialun-

Dokument 4:
Dreimal „ Mayday“ über Funkspruch heißt heut noch „SOS“. Es leitet sich aus dem Französischen ab: „M’aidez“, umgangssprachlich übersetzt heißt es: „Hilf Mir!” Sofort nach dem Bekanntwerden der Reedereivorschläge zur Senkung des Bildungs- und Sicherheitsniveaus in der bundesdeutschen Seeschifffahrt wurde dieser Aufruf in der „FLÜSTERTÜTE“, dem Organ der Seefahrtstudenten, an die „Küste“ veröffentlicht.

tersuchung aus dem Jahre 1966, zu den zu der Zeit vorhandenen sozialwissenschaftlichen Studien sowie den allgemeinen maritimen Diskussionssträngen an Seefahrtschulen, Nautischen Vereinen, Gewerkschaften, Berufsverbänden, Behörden und Politik.

Einer branchenmäßigen Betrachtungsweise des SVDS gemäß errechnete sich für die bundesdeutsche Seeschifffahrt eine Bildungsdauerreduzierung des Führungspersonals gegenüber dem aktuellen Status um rund 24 Prozent.

Jeder potenzielle A4-Kapitän sollte nach dem Reederei-Modell vor Beginn der Fachschule 48 Monate an Deck fahren, jeder potentielle Kapitän auf Großer Fahrt sollte vor dem Studium nach 30-monatiger Decksarbeit eine Matrosenprüfung absolvieren.

Das dringend notwendige, durchgehende sechs Semester dauernde Studium für Kapitäne und Schiffsoffiziere war für den Reeder ein 'rotes Tuch'. Wie in den letzten Jahrzehnten sollte es von einer zweijährigen Seefahrtzeit unterbrochen bleiben.[70] Für einen Großteil der Schiffe barg dieser Vorschlag für deren Eigentümer einige kurzfristige Vorteile:

- Senkung des Heuerniveaus,
- teilweise Behebung des Mangels an Mannschaftsgraden,
- rückwirkende Legitimierung tausender Sicherheits-Ausnahmegenehmigungen
- Verfestigung und Ausbau der sozialen Abhängigkeit der Kapitäne, Offiziere und Ingenieure vom Reeder.

Daraufhin startete der SVDS in den Ausgaben März und Mai 1968 der „Die Flüstertüte" einen 'Hilferuf' an „alle […] Arbeitnehmerorganisationen und -verbände".[71]

So getrieben wandte sich der SVDS gemeinsam mit dem Studentenverband Deutscher Ingenieurschulen (SVI), Landesverband Hamburg, am 8. Juni 1968 an das Bundesverkehrsministerium und formulierte acht Grundbedingungen für eine zukünftige Seefahrtakademie und eine neue SBO:

1. Fachgebundene Hochschulreife als Eingangsvoraussetzung
2. Hochschulmäßiger Studiengang
3. Integration in den Hochschulbereich
4. Ungehinderte Durchlässigkeit in diesem Bereich
5. Eine die wissenschaftliche Lehre vertiefende Forschung
6. Eine Rechtsform, die die Freiheit von Lehre und Forschung gewährleistet: Körperschaft des öffentlichen Rechts
7. Echte Mitbestimmung aller Betroffenen – keine demokratische Spielwiese
8. International anerkannter GRAD (EWG)

„Im Hinblick auf die neuzugestaltende Schiffsbesetzungsordnung müssen diese Punkte berücksichtigt werden. Die neue SBO muß im Einklang mit den zukünftigen Akademiegesetzen stehen."[72]

Unabhängig von den laufenden Querschüssen der Reederseite organisierte der SVDS seine im Juli 1968 beschlossene und sorgfältig vorbereitete Wochentagung in den Tagungsräumen der Evangelischen Akademie in Hamburg-Rissen.

Dort trafen sich vom 10. bis 16. November rund 40 Studenten aller Seefahrtschulen, elf Referenten und insgesamt zwölf Repräsentanten von Seefahrtsorganisationen wie dem Verband Deutscher Reeder, Verband Deutscher Küstenschiffer, Deutscher Nautischer Verein, Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V., der DAG-Berufsgruppe Schifffahrt, ÖTV-Fachgruppe Seeschifffahrt sowie Vertreter der Lehrkörper und der Seefahrtschulleitungen.

Alle Verbände und Teilnehmer erhielten vorab einen gleichlautenden Themenrahmen zur Vorbereitung auf die Hearings.[73] Diese wurden mit jeder Organisation gesondert durchgeführt, mit Gegenkontrolle protokolliert und dann veröffentlicht. Es entstand daraus eine aktuelle Gesamtschau der Ausbildungskonzepte für die bundesdeutsche Seeschifffahrt.[74]

Ziel war es, ein Maximum an Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten, aber auch Grundsatzwidersprüche zu benennen, um damit in Bonn und in den Ländern politisch zu arbeiten und eine weltweite Informationskampagne unter den fahrenden Seeleuten zu starten. Alle sich an Land befindlichen Seefahrtstudenten sollten helfen, die völlig unter- und desinformierten fahrenden Kollegen mit Informationen zu versorgen.

Folgende Zahlen prangten an den Konferenzwänden:
Übersicht über die Anzahl der Steuermanns-Absolventen für die Große Fahrt
1962 waren es 982 – 1968 waren es 384 – 1970 zu erwarten: 150

„Ging es nur um Reformen – oder handelte es sich bereits um den Existenzkampf eines ganzen Berufszweiges?“ Diese Frage wurde in der nachträglichen Einschätzung der Tagung durch den Vorstand des SVDS gestellt.[75]

Verlauf und Ergebnis der Tagung wurde in den Medien aller Küstenländer aufmerksam verfolgt.[76] Mitten in die Tagung platzte die Meldung, dass 97 angehende Kapitäne und Schiffsoffiziere in mehreren Tageszeitungen Anzeigen geschaltet hatten, in denen sie nach Landstellungen suchten, „weil sie nicht mehr bereit sind, unter den herrschenden sozialen Bedingungen ihren Beruf weiter auszuüben“. Auf einem Schifffahrts-Seminar in Ratzeburg, Schleswig-Holstein, verteilten Studenten der Schiffsingenieurschulen und Seefahrtschulen Flugblätter, in denen sie ihre Kollegen aufforderten, nicht an Bord zu gehen „bevor die Urlaubsforderungen nicht im gewünschten Maße erfüllt seien.“[77]

Alles „eine logische Konsequenz des allgemeinen Unmutes über die Zustände in der Seeschiffahrt“– kommentierte der Vorstand des SVDS später.[78] Am Ende der Tagung wurden auf der anschließenden 5. ordentlichen Delegiertenkonferenz des SVDS folgende Aufgaben und Ziele beschlossen:

- Seefahrtschulen müssen in die Fachhochschulgesetzgebung einbezogen werden.
- Die innere Reform der Seefahrtschulen muss vorangetrieben werden.

- Der Vorstand erhält das Mandat, die Studentenschaft in der STAK („Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer") zu vertreten. Diese ist zuständig für die in der Verantwortung der Länder liegende Ausbildungsregelung der Seefahrt- und Schiffsingenieursschulen.
- Auf Grund des aus der Taufe gehobenen „Rissen-Plans" soll eine weltweite Information der Seeleute vorgenommen werden.
- Der SVDS darf keine Tarifpolitik entwickeln. Er ist notwendiger und oft treibender Partner der Gewerkschaften, aber keine Ersatzorganisation.[79]

Kurze Zeit nach dieser Tagung erhielt der SVDS eine Einladung in das Bundesverkehrsministerium zu ersten Fachgesprächen. In den Monaten nach der Konferenz fanden zwischen dem SVDS und den Reedereiverbänden insgesamt drei intensive Arbeitstagungen zur Ausbildung und SBO-Änderung statt – sie blieben ohne greifbare Ergebnisse.

Der damalige Verkehrsminister Leber nahm während „der Eröffnung der Deutschen Boots-Ausstellung International am 23. Januar 1969 in Hamburg"[80] die Gelegenheit wahr, auf den eingeleiteten Beratungsprozess zur Fachhochschulgesetzgebung und einer neuen SBO eindringlich hinzuweisen.

Zum 10. und 11. März 1969 wurde eine erste offizielle SBO-Beratung im Bundesverkehrsministerium mit allen Interessenverbänden durchgeführt. Die dafür vorgelegten Dokumente und Beratungsergebnisse waren Grundlage für die weitere SBO-Politik des SVDS-Vorstands.[81] Der SVDS erschien zu dieser Beratung mit drei, die ÖTV mit einer, die DAG mit drei, der VDKS mit zwei Personen. Dagegen trat die Arbeitgeberseite mit insgesamt 18 Vertretern (acht VDR, fünf VDK und fünf Seefischerei) an. Das Bundesarbeitsministerium entsandte drei, das Bundeslandwirtschaftsministerium zwei und das BVM drei Personen.[82]

Circa sieben Wochen später, am 28. April 1969, fand eine zweite SBO-Beratung beim BVM statt. Aus der Erfahrung der vorangegangenen Sitzung war mit der Einladung die Bitte an alle Verbandsvertretungen geäußert worden, mit begrenzter Anzahl zu erscheinen, da sonst die Arbeitsfähigkeit nicht gesichert sei. Das geschah abermals nicht. Die Reeder entsandten keinen Verbandsvertreter mit Kompetenz und Vollmacht, sondern kamen zuhauf als Einzelvertreter.

Auf Nachfrage von Ministerialrat Fettback, BVM, erklärte der VDR sein „zahlreiches Erscheinen"[83] damit, dass sein Verwaltungsrat über die Forderung zum Mittelpatent noch nicht entschieden habe. Das Entsetzen war groß, Kopfschütteln und Protestausrufe nahmen in der Konferenzrunde eine gewisse Zeit in Anspruch.

Wie oben geschildert, hatte der VDR schon im April 1968, also gut zwölf Monate vorher, seine „Denkschrift" herausgegeben, deren Bedeutung er damals damit begründete, dass sie auf eine „Gesamtreform"[84] abziele, denn „[d]ie bereits vorliegenden Reformpläne anderer Organisationen lassen nach Ansicht des Verbandes Deutscher Reeder eine Gesamtkonzeption vermissen".[85] Diese Denkschrift war

Grundlage der ausgiebigen Beratungen zwischen VDR und SVDS gewesen.

Gemäß Konferenzleitung des BVM bedeutete das Verhalten der Reedereivertreter für die anberaumte Beratung in der Konsequenz, dass die Reedervertreter lediglich eine private Meinung äußern konnten, was nicht im Sinne dieser Tagung war. Es wurde jeder Verband aufgefordert, nur mit einer Stimme zu sprechen, dem stimmten alle zu, nur nicht der Verband Deutscher Reeder, er verließ die Räume.

Für die Tagespresse gab der VDR sinngemäß die Parole heraus, 'dass er die Sitzung mit großem Bedauern verlassen habe, die massiven Störungen seitens der Studenten ließen ihm keine andere Wahl'.[86] Die internen BVM-Protokolle dieser Sitzung liegen dem Autor nicht vor.

Wahrscheinlich lief auf dieser Veranstaltung bei den Funktionären der Seefahrtschulen 'das Fass über'. Denn kurz nach diesem Ereignis stellte der SVDS-Vorstand eine deutliche Warnung in den öffentlichen Raum, in seinem Verbandsorgan hieß es: „Seit fünf Monaten sitzt der SVDS mit dem VDR an einem Tisch. Seit fünf Monaten versucht der SVDS, Begründungen des VDR für dessen Ausbildungs- und SBO-Befugnismodelle zu erhalten." Und weiter: „Wir möchten uns an dieser Stelle herausnehmen zu warnen. [...] Wir möchten keinen heißen Sommer an den Schulen, aber wenn diese Pläne [Mittelpatent et cetera, d. Autor] verwirklicht werden, prophezeien wir eine heiße Seefahrt!"[87]

Im Rückblick und nach Sichtung der Unterlagen ist generalisierend festzustellen, dass dieses das Schlüsselereignis, der letzte kleine Anstoß war, um den Vorstand zu veranlassen, mit der Vorbereitung eines unbefristeten Streiks an den Seefahrtschulen zu beginnen.

Es war augenscheinlich, dass der Reedereiverband nicht an Beratungen mit Kompromissen interessiert war. Ihm ging es nicht um eine strategische Personal-und Sicherheitspolitik, sondern um Kostensenkung auf dem Lohnsektor und Stopfen von Personallücken. Andere Schlussfolgerungen waren für die Studentenvertreter und die anderen Tagungseilnehmer nicht logisch.

Der SVDS und mit ihm alle ASTA-Gremien riefen in den kommenden Tagen an allen Seefahrtschulen dazu auf, sogenannte „Informationsstreiks" durchzuführen, um sich ausgiebig und sachlich mit dem aktuellen Zustand auseinanderzusetzen und weitere Maßnahmen zu beschließen. Den Umfang musste jeder ASTA selbst entscheiden. Die Schulleitungen wurden über die Aktion informiert und reagierten auffallend kooperativ. Auf Basis ihrer monatelangen Arbeiten erstellten der SVDS-Vorstand und die einzelnen ASTAs kurzfristig ein gemeinsames „Arbeits- und Informationspapier für den SBO-Informationsstreik an den Deutschen Seefahrtschulen".[88]

Die Zahlen wurden gemäß den dem SVDS vorliegenden BVM-Vorschlägen aktualisiert und differenziert, sie bestärkten die ersten allgemeinen Befürchtungen, die in der „Flüstertüte 2/69" angeführt wurden. Zusätzlich entwickelten die Studenten „Indikatoren zur

Folgende Seiten:
Dokument 5:
Eines der zentralen Dokumente des Studentenverbands Deutscher Seefahrtsschulen: „Arbeits- und Informationspapier für den Informationsstreik an den Deutschen Seefahrtsschulen" vom Mai 1969.

Kriterienbildung für die Schiffssicherheit“, um vor allem das BVM davon zu überzeugen, nicht nur die ökonomisch begründeten Besetzungsforderungen der Reeder zu berücksichtigen.[89].

Bislang bediente sich das BVM einvernehmlich mit dem VDR nur der Kriterien Schiffsgröße, Fahrtgebiet und Ausbildung der Besatzungen für die Festlegung von Besetzungsregeln.

Danach unterbreitete der SVDS ein komplexes Beurteilungssystem auf Basis von: Schiffstyp, Hafenfrequenz, Be- und Entladungssystemen, Fahrtgeschwindigkeit, Gefahrengrad des Fahrtgebietes, Automationsgrad des Schiffes, psychische und physische Belastungen des Schiffspersonals, Bildungs- und Ausbildungsgrad sowie Kommunikationsmöglichkeit zwischen Schiff und Reederei.

Zusätzlich erarbeitete der SVDS Vorlagen für die sichere Besetzung der Schiffe und die Ausbildung in der Kleinen und Mittleren Fahrt und berücksichtigte dabei eine Durchlässigkeit von Volksschulabschluss bis zum Kapitänspatent aller Grade.

Neben Fachhochschulgesetzgebung und Schiffsbesetzungsordnung galt es für die Seefahrtstudenten, noch eine weitere bedeutende Flanke zu bedienen. Die Diskussionen über einen Graduierungstitel für den Fachhochschulkapitän erhitzten die Gemüter in allen Schulen, Verbänden, Magazinen und vor allem unter den Lehrkräften. Auch hierbei übernahm der SVDS eine nicht unmaßgebliche Rolle und durfte seine diesbezüglichen Aufgaben nicht zugunsten der SBO-Auseinandersetzungen vernachlässigen. Ein wegweisendes sprachwissenschaftliches Gutachten und weitere Untersuchungen wurden in Auftrag gegeben und in enger Kooperation mit den Dozenten verschiedener Seefahrtschulen bei Schulbehörden und letztendlich auf mehreren Sitzungen der „Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer“ (STAK) zur Entscheidungsreife gebracht. Dieses Thema wird in dieser Expertise nicht weiter verfolgt – es zeigt nur ein Glied in einer Kette der Auseinandersetzungen, denn der Verband Deutscher Reeder votierte bis zum letzten Moment auch gegen diese letztlich kulturelle Entwicklung, wenn auch einige Vertreter von Großreedereien das Thema differenzierter beurteilten.[90]

Die Informations-Streik-Broschüre wurde am 7. Mai 1969 fertiggestellt. Schon am 13. Mai stimmte die Hamburger Seefahrtschule nach intensiven Beratungen als erste mehrheitlich für einen unbefristeten Streik gegen den staatlichen SBO-Entwurf und gegen die entsprechenden Forderungen des Verbandes Deutscher Reeder (VDR).

Die Eckdaten des SBO-Streiks und seines Ablaufs. Kurze Informationsstreiks an den Seefahrtschulen und danach Abstimmung über einen unbefristeten Streik.

Der Informationsstreik an der Seefahrtschule Hamburg begann am Donnerstag, dem 8. Mai 1969, die Urabstimmung fand am 13. Mai statt. Auf dem Podium zur Vordiskussion saßen außer dem ASTA und dem SVDS Vertreter des BVM, der Schulbehörde und Wirtschaftssenator Kern (SPD). In einer zwar engagierten, aber betont sachlichen Atmosphäre wurde die Lage abschließend eingeschätzt.

Die Studentenschaft
der Seefahrtschule Lübeck

24 Lübeck
Wallstraße 40

Lübeck, den 16. Juni 1969

Betr.:

Streik an deutschen
Seefahrtschulen anläßlich der Entwicklung
zum Erlaß einer neuen Schiffsbesetzungsordnung (S B O)

GESAMTÜBERSICHT
(Stand: 13. Juni 1969)

Schule	Datum der Urabstimmung (1969)	Gesamtzahl Studenten A5/A6	Wahlbeteiligung (%)	„Ja"	„Nein"	Enthalt./ ungültig
Seefahrt-Sch. Hamburg	13. 5.	420	85,9 %	67,5 %	28,5 %	4,0 %
Seefahrt-Sch. Elsfleth	17. 5.	183	92,0 %	81,6 %	16,0 %	2,4 %
Seefahrt-Akad. Bremen	21. 5.	177	76,9 %	76,5 %	15,4 %	8,1 %
Seefahrt-Akad. Bremerhaven	23. 5.	92	90,0 %	71,1 %	26.5 %	2,4 %
Seefahrt-Sch. Leer	30. 5.	53	79,0 %	42,9 %	57,1 %	—
Seefahrt-Sch. Lübeck	13. 6.	154	81,8 %	88,1 %	9,5 %	2,4 %
Gesamtzahlen aller sechs Schulen:	(13. 6.)	1079	84,8 %	73,5 %	22,7 %	3,8 %

Der Aufstellung ist zu entnehmen, daß außer in Leer augenblicklich alle deutschen Seefahrtschulen (Oberpatente) bestreikt werden. Die Abgangssemester, die sich vor den Sommer-Semesterferien noch einer Abschlußprüfung zu stellen hatten, nahmen an allen Schulen am Unterricht weiter teil und absolvierten ihre Prüfungen.

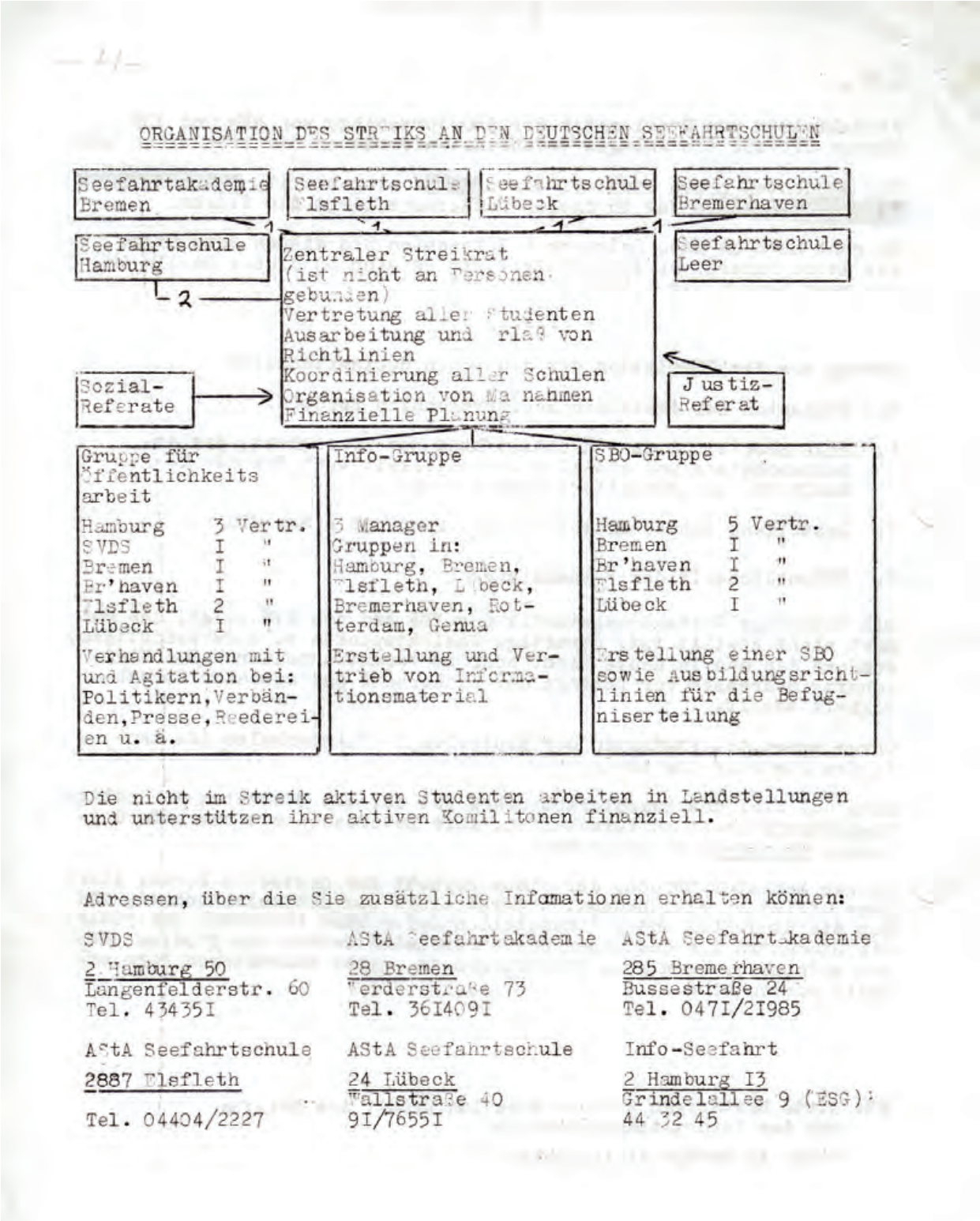
Dokument 6:
Übersicht uber die Streikenden an deutschen Seefahrtschulen vom Mai 1969. Die Seefahrtschule Leer schloss sich mit Beginn des Wintersemesters 1969 dem Streik an.

Dokument 7 rechts:
Falsch datierte Resolution, tatsächlich stammte sie vom 16. Juni 1969.

Während der Debatte öffneten sich die Türen und eine kleine Gruppe bekannter Seefahrtstudenten aus dem NPD-Spektrum drängte herein, verteilten in aller Hektik Flugblätter und verschwand wieder.[91] In dem Flugblatt wurde gegen aktive ASTA- und SVDS-Vertreter polemisiert, was Bestürzung hervorrief. Es war nicht der erste NPD-Aufritt im Seefahrtsbereich. Der Hamburger Wirtschaftssenator Kern (SPD), der das Blatt überflogen hatte und hochhielt, erklärte – hier sinngemäß zitiert: „Werte Kommilitonen, geht bei Eurer geplanten Beschlussfassung nur von dem aus, was Ihr persönlich für richtig haltet. Es wird Zeit, dass die sozialen, bildungs- und sicherheitsmäßigen Missstände der Seefahrt behoben werden ! Lasst Euch nicht von falscher Seite beeinflussen !"[92] Daraufhin stand ein Student auf und beantragte, dass ein Beschluss für einen unbefristeten Streik mindestens eine 2/3-Mehrheit benötigen solle, um genügend politische Akzeptanz zu bieten. Dem wurde mit überwiegender Mehrheit zugestimmt. Die Streikabstimmung erbrachte bei einer Wahlbeteiligung von 85,9 Prozent der eingeschriebenen Studenten eine Mehrheit von 67,5 Prozent.

In den folgenden Wochen fanden ähnliche Informationsstreiks an allen Seefahrtschulen statt. Am 13. Juni 1969 lag das Gesamtergebnis vor. Danach hatten von insgesamt 1079 Seefahrtstudenten bei 84,8 Prozent Wahlbeteiligung 73,5 Prozent für einen unbefristeten Streik gestimmt, 3,8 Prozent enthielten sich der Stimme. Die Lübecker Seefahrtschule wies mit 88,1 Prozent die höchste Zustimmungsrate auf.[93]

Studenten, die „sich vor den Sommer-Semesterferien noch einer Abschlussprüfung zu stellen hatten",[94] schlossen diese ab. Sie beteiligten sich dann an den Streikaktivitäten. Die Aushändigung der Patente im Hamburger Rathaus war immer eine feierliche Angelegenheit, die mindestens von einem Staatssekretär, oft von einem Senator persönlich vorgenommen wurde. Fotoblitzlicht war den jungen Ab-



ORGANISATION DES STREIKS AN DEN DEUTSCHEN SEEFAHRTSCHULEN

Seefahrtakademie Bremen
Seefahrtschule Elsfleth
Seefahrtschule Lübeck
Seefahrtschule Bremerhaven
Seefahrtschule Hamburg
Seefahrtschule Leer

Zentraler Streikrat
(ist nicht an Personen gebunden)
Vertretung aller Studenten
Ausarbeitung und Erlaß von Richtlinien
Koordinierung aller Schulen
Organisation von Maßnahmen
Finanzielle Planung

Sozial-Referate

Justiz-Referat

Gruppe für Öffentlichkeitsarbeit

Hamburg	3	Vertr.
SVDS	I	"
Bremen	I	"
Br'haven	I	"
Elsfleth	2	"
Lübeck	I	"

Verhandlungen mit und Agitation bei: Politikern, Verbänden, Presse, Reedereien u. ä.

Info-Gruppe

3 Manager
Gruppen in: Hamburg, Bremen, Elsfleth, Lübeck, Bremerhaven, Rotterdam, Genua

Erstellung und Vertrieb von Informationsmaterial

SBO-Gruppe

Hamburg	5	Vertr.
Bremen	I	"
Br'haven	I	"
Elsfleth	2	"
Lübeck	I	"

Erstellung einer SBO sowie Ausbildungsrichtlinien für die Befugniserteilung

Die nicht im Streik aktiven Studenten arbeiten in Landstellungen und unterstützen ihre aktiven Komilitonen finanziell.

Adressen, über die Sie zusätzliche Infomationen erhalten können:

SVDS
2 Hamburg 50
Langenfelderstr. 60
Tel. 434351

AStA Seefahrtakademie
28 Bremen
Werderstraße 73
Tel. 361409I

AStA Seefahrtakademie
285 Bremerhaven
Bussestraße 24
Tel. 047I/2I985

AStA Seefahrtschule
2887 Elsfleth
Tel. 04404/2227

AStA Seefahrtschule
24 Lübeck
Wallstraße 40
9I/7655I

Info-Seefahrt
2 Hamburg I3
Grindelallee 9 (ESG)
44 32 45

Dokument 8: Streikorganigramm.

solventen sicher. Das fand diesmal mitten im Streik statt. Nach persönlicher Übergabe der Patente an die Absolventen und Händedruck vom Senator kassierte ein Mitglied des zentralen Streikrats die Patente gleich wieder ein und deponierte sie später bei einem Notar. Um eine gebührende Würdigung in der Lokalpesse brauchte sich der Öffentlichkeitsreferent des Zentralen Streikrats nicht weiter zu kümmern, denn so ein Ereignis hatte es bis dahin in den ehrwürdigen Rathaushallen noch nicht gegeben!

Die politische Dimension des SBO-Streiks. Die politische Dimension des Streiks wurde den vielen Verbandsakteuren im maritimen Bereich deutlich. Die Seefahrtsabteilungen der Gewerkschaften DAG und ÖTV rangen in ihren Publikationen um klare Positionen und hatten große Mühe, den SBO-Streik zu kommunizieren. Denn Zurückhaltung war angesagt. Der Verweis auf die „tarifliche Friedenspflicht" wurde deutlich unterstrichen, für einen politischen Streik gab es in der damaligen Gewerkschaftsbewegung zu wenig Erfahrung und – nach heutiger Einschätzung – auch nicht die Bereitschaft.

In der oben zitierten Resolution der Studentenschaften „vom 6. Juni […] " heißt es dann auch: „Sinn und Ziel des Semesterabbruchs ist es, den Studenten die nötige Bewegungsfreiheit zu verschaffen, ihre Interessen mit dem erforderlichen Nachdruck zu vertreten. [...] Dieser Semesterabbruch, der einem Boykott der deutschen Reeder durch ihre Offiziere gleichkommt, unterstreicht die Entschlossenheit, mit der die Studenten unter finanziellen Opfern ihre Interessen vertreten. Die Studenten der deutschen Seefahrtschulen werden das Studium wieder aufnehmen, wenn ihre Forderungen in einer annehmbaren Form erfüllt worden sind."[95]

„Die Studenten der deutschen Seefahrtakademien und -schulen fordern

1. Eine SBO, die nach Gesichtspunkten der Sicherheit, des Arbeitsschutzes und sozialer Gerechtigkeit auch für die Zukunft von uns akzeptiert werden kann.
2. Erstellung echter Kriterien als Grundlage einer SBO
3. Öffentlichkeit der Verhandlungen."[96]

In dem sogenannten „Brief in die Fahrt", der nach Beginn des Gesamtstreiks verfasst und im Laufe der Monate an viele hundert Schiffe verteilt wurde, heißt es in der Einleitung: „Wie die Fakten zeigen, handelt es sich hierbei nicht um studentische, sondern vornehmlich berufspolitische Belange. Da Sie in der Fahrt über die ganze Welt verteilt und somit nicht in der Lage sind, Ihre Meinungen koordiniert zu vertreten und vorzubringen, sind wir gezwungen, die nötigen Schritte für den gesamten Berufszweig zu übernehmen." [97]

Die Organisation des SBO-Streiks. In dem „Brief an die Fahrt" ist auf Seite 4 eine 'Orgchart' der Streikorganisation aufgezeichnet.[98]

Jeder ASTA der einzelnen Seefahrtschulen hatte seinen eigenen lokalen Streikrat und der „Zentrale Streikrat" hatte seinen Sitz in nunmehr unabhängigen Räumen in Hamburg.

Die Studenten, die keine Funktionen übernahmen, besorgten sich bundesweit Arbeit, um ihre Familien und sich selbst zu finanzieren sowie Spenden an den Streikrat zu leisten. Das Sozialreferat unterstützte erfolgreich deren Suche nach Arbeitsplätzen. In besonderen Einzelfällen sicherte das Sozialreferat auch Darlehensvergaben für Familien ab, regulierte verschiedenste Versicherungsfragen und sprang in Notfällen ein. Besonderen Einsatz zeigten die Informationsgruppen in den diversen europäischen Hafenstädten, indem

Dokument 9:
Mit offiziellen Pressekonferenzen hielt sich der SVDS sehr zurück, nur zu einschneidenden Ereignissen wurde geladen, so wie hier im Juli 69, als es um die Frage ging: Streik-Ende oder weiter?
(Quelle: Eigenarchiv)

sie zusammen mit nationalen und europäischen Lotsenvertretungen, Hafenarbeitern und Mitarbeitern aus Schifffahrtsagenturen unter den Seeleuten zu einer Informationsverbreitung in der bundesdeutschen Handelsschifffahrt führten, die es seit deren Bestehen noch nicht gegeben hatte. In weiteren Arbeitsgruppen wurde das vorhandene kollektive 'Know-how' der Studenten genutzt, um die SBO-Politik zu intensivieren, die Graduierungsfragen zu klären und eine begleitende juristische und versicherungstechnische Absicherung der Arbeit der verschiedenen Gremien zu gewährleisten.

In dem „Brief in die Fahrt" hieß es so auch: „Die Studenten haben sich auf einen Kampf eingestellt, der noch Monate dauern kann. Nur in dieser Konsequenz liegt die Stärke."[99]

Die Öffentlichkeitsarbeit der Streikenden und Reaktion auf erste Zwischenergebnisse der SBO-Verhandlungen. Die Öffentlichkeitsarbeit der Streikenden war eine Meisterleistung im Sinne kurzfristig produzierter Medienwirksamkeit. Sie bestand nicht nur im Artikelschreiben und Demonstrieren, sondern brachte auch eine Reihe öffentlichkeitswirksamer Aktionen hervor. Bei Sichtung der veröffentlichten Medienbegleitung des Streiks ist es legitim zu behaupten, dass es in der sogenannten Boulevardpresse, selbst bei Springers BILD und dessen Tageszeitungen sowie diversen Regionalzeitungen, Magazinen wie „SPIEGEL", „KONKRET", „DIE ZEIT" et cetera bis hin zu maritimen Fachorganen, und Funk und Fernsehen auf breiter Front Sympathie für diesen Streik gab.[100] Erstmals nach dem KPD-Verbot 1956

Dokument 10:
DIE ZEIT vom 24.10.1969 – kurz nach Streikabbruch.

erschien im September 1969 eine kommunistische Betriebszeitung für Seeleute und Hafenarbeiter in Hamburg, herausgegeben vom Landesverband der neu gegründeten DKP. Die „Klar-Schiff“ war in den kommenden Jahren in den sozialen Bewegungen der bundesdeutschen Seeschifffahrt eine gesellschaftlich angenommene Größe. Am 5. Juni 1969 reichte die ÖTV ihre Vorschläge zur neuen SBO beim BVM ein. Diese seien mit DAG und VDKS abgestimmt.[101] Am 19. Juni 1969 gab es eine Arbeitssitzung zwischen DAG, ÖTV, VDKS und dem SVDS zur Abstimmung der Forderungskataloge gegenüber dem BVM-Referentenentwurf vom 28. April. Ziel war, soweit wie möglich eine Deckungsgleichheit der Arbeitnehmerseite herzustellen.[102] Am 28. Juni 1969 hielt der SVDS eine Pressekonferenz zur Lageeinschätzung und den weiteren Aktivitäten ab.

Am 10. Juli 1969 stellten der Verband Deutscher Küstenschiffe (VDK) und der Verband Deutscher Reeder (VDR) ihren neuen Vor-

Seemann,

Während in den Universitäten die Neue Linke mit Richtungskämpfen beschäftigt ist, verbreitet sich die antiautoritäre Bewegung weiter: in Schulen, Kirchen, Lehrlingsheimen, Erziehungsanstalten und Behörden. Vorläufig letzte Station sind die Seefahrtschulen, in denen seit einiger Zeit der Aufstand geprobt wird

Ein Bericht von Wehrhart Otto

Sie liegen vor Madagaskar und haben den Streik an Bord. In den Luken, da schimmelt die Ladung, und täglich geht einer von Bord."

Deutschlands angehende Kapitäne und Schiffsoffiziere haben sich einen neuen Vers auf die alte Melodie gemacht. Die „Seefahrt-APO", wie sie die Reeder-Postille „Kehrwieder" nennt, ruft zur Meuterei auf. Zwar brachen die Seefahrtschüler ihren im Mai 1969 begonnenen Schulstreik am 14. Oktober vorerst ab („Unter Protest") – dennoch steht das Barometer auf Sturm. „Der Streik muß auf die gesamte Seefahrt ausgedehnt werden", erklären die Jung-Nautiker. „Unsere Informationsarbeit an Bord hat gezeigt: Die Bereitschaft dafür ist vorhanden."

In der Tat: Wenn sich heute die Bordfunker über ihre UKW-Sender („Die Buschtrommeln") mit den Kollegen auf

17

Dokument 11 links:
Die Konkret, im Januar 1970.

schlag zur SBO auf einer Pressekonferenz vor.[103] Am 11. Juli 1969 teilte die Schulbehörde Hamburgs dem ASTA der Seefahrtschule Hamburg unter anderem mit, dass sie beabsichtigte, nach den Semesterferien „[a]m 15. September“ mit dem „Unterricht an der Stelle, an der er bei Beginn des Streiks abgebrochen wurde“, wieder zu beginnen.[104] Am 21. Juli 1969 schrieb der VDR in seiner „KEHRWIEDER“, dass sich „[d]ie Chance eröffnet, endlich die vielen Ausnahmegenehmigungen abzubauen.“[105] Am 1. August 1969 veröffentlichte die Studentenschaft der Seefahrtschule Lübeck die Broschüre „Das Gute an der deutschen Seeschiffahrt“. Es war das Ergebnis einer Umfrageaktion bei 53 bundesdeutschen Reedereien auf sechs gleichlautende Fragen im Zusammenhang mit der SBO und dem Streik der Seefahrtstudenten. Journalisten, Redakteure, Seefahrtstudenten, Seeleute und Reederei-Landangestellte rissen sich um die Broschüre. Sie musste nachgedruckt werden.[106]

Parallel spitzte sich in diesen Wochen und Monaten die Schärfe der publizistischen Arbeit vor allem zwischen SVDS und VDR zu, die Seefahrtstudenten sparten auch nicht mit Kritik an Gewerkschaftspositionen. Selbst das Bundesverkehrsministerium, Abteilung See sah sich veranlasst, seinen politischen Arbeitsauftrag bei dem Projekt SBO in öffentlichen Stellungnahmen zu erläutern. Während in diesen Monaten die „DAG-Schiffahrt“ inhaltlich den Streikenden medialen Flankenschutz gab, weist die Öffentlichkeitsarbeit der ÖTV –Vorstände zu der Zeit ein nicht zu übersehendes Maß an ‘Überforderung’ aus. Praktische Kampfaktionen gehörten einfach nicht zum Selbstverständnis bundesdeutscher Gewerkschaftsarbeit in der Seefahrt. Es ‘rumorte’ innerhalb des Funktionärskörpers. Vorwärtsweisende Verhaltensänderungen traten jedoch schon kurze Zeit nach dem SBO-Streik ein.

Am 5. August 1969 lag in der „KEHRWIEDER“, der Verbandszeitschrift des VDR, ein Einlagenflyer, nach dem man sich zu Zugeständnissen bezüglich des „höheren Mittelpatentes“ bereitfände.[107] Am 6. August 1969 gab es eine Beratung zwischen dem Verband Deutscher Küstenschiffer (VDK) mit dem SVDS bezüglich der SBO-Mittelpatentthemen. Am 8. August 1969 fand ein Treffen im Bundesverkehrsministerium statt. Am 12. August 1969 wurde ein neuer Referentenentwurf des BVM zur SBO vorgelegt. Zum 14. August 1969 lud Streikrat des SVDS zu einer gemeinsamen Informationsvollversammlung nach Hamburg ein, es galt, die Lage einzuschätzen und Beschlüsse zu fassen. Dort wurden die Vorschläge des Bundesverkehrsministeriums abgelehnt und eine Fortsetzung des Streiks beschlossen.[108]

Dafür wurden verschiedene Öffentlichkeitsaktionen durchgeführt. Der Streikrat hatte vier Busse vor dem jeweiligen Eingang geparkt, in denen jeweils besonders adressierte Flugblätter deponiert waren, die von den einzelnen Studentengruppen in den Zentralen der Großreedereien Hapag, Hamburg Süd und dem Deutschen Hydrografischen Institut, welches als Außenstelle des Bundesverkehrsministeriums, Abteilung Seeschifffahrt fungierte, sowie auf der Mön-

ckebergstraße, der Einkaufs- und Flaniermeile Hamburgs, zum „Schuhe-Putzen“ verteilt werden sollten. Die Aktion wurde heimlich vorbereitet, weil der Streikrat befürchtete – praktische Lebenserfahrung aus den Jahren 1968 und 1969 –, dass sonst Polizeiketten vor den Gebäuden gestanden hätten. Diese „Schuhputzaktion“ ging durch den bundesdeutschen ‘Blätterwald.’[109]

Am 23. August 1969 legte der „Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V.“ (VDKS) ebenfalls einen Flyer in seine „KOMMANDOBRÜCKE“, Ausgabe September, und lehnte darin den Entwurf des BVM ab.[110]

Der SBAO-Kompromiss und die „Streikunterbrechung“. Nach dem „Weiterstreikbeschluss“ der Seefahrtstudenten öffnete sich dem SVDS ein kleines Fenster in den Bundestag. Denn auf der Basis des von den Studenten wiederum abgelehnten BVM-Diskussionsentwurfs vom 12. August 1969 fanden mehrere intensive Hearings und Arbeitsgespräche beim Bundestagsabgeordneten Seiffritz (SPD) statt, welcher seinem Parteigenossen, Verkehrsminister Leber, zuarbeitete. Auf Landesebene waren es vor allem die Lübecker, die eng mit ihren Regierungsvertretern in Schleswig-Holstein kommunizierten. In Hamburg war zur Überraschung der Reedereien Wirtschaftssenator Kern ein Verfechter der Streikforderungen der Studenten und in Bremen gab es eine kooperative Aktivität zwischen Lehrkörper, Senat und Studenten im Hinblick auf den Aufbau einer „Hochschule für Nautik“. Auf jeden Fall rissen die Diskussionsrunden auch mit den Kultusministerien der Küstenländer, dem VDR und VDK in diesen Monaten nicht ab.

Am 18. September 1969 gab es eine letzte Beratung mit der SPD zur SBO, am 1. Oktober 1969 mit der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer (STAK) und eine zusätzliche am 13. Oktober speziell zur Graduierungsproblematik für die Kapitänsabsolventen, am 14. Oktober 1969 tagten die Verkehrsminister der Küstenländer mit dem BVM und einen Tag später gab es für den SVDS ein letztes klärendes SBO-Gespräch beim BVM.[111]

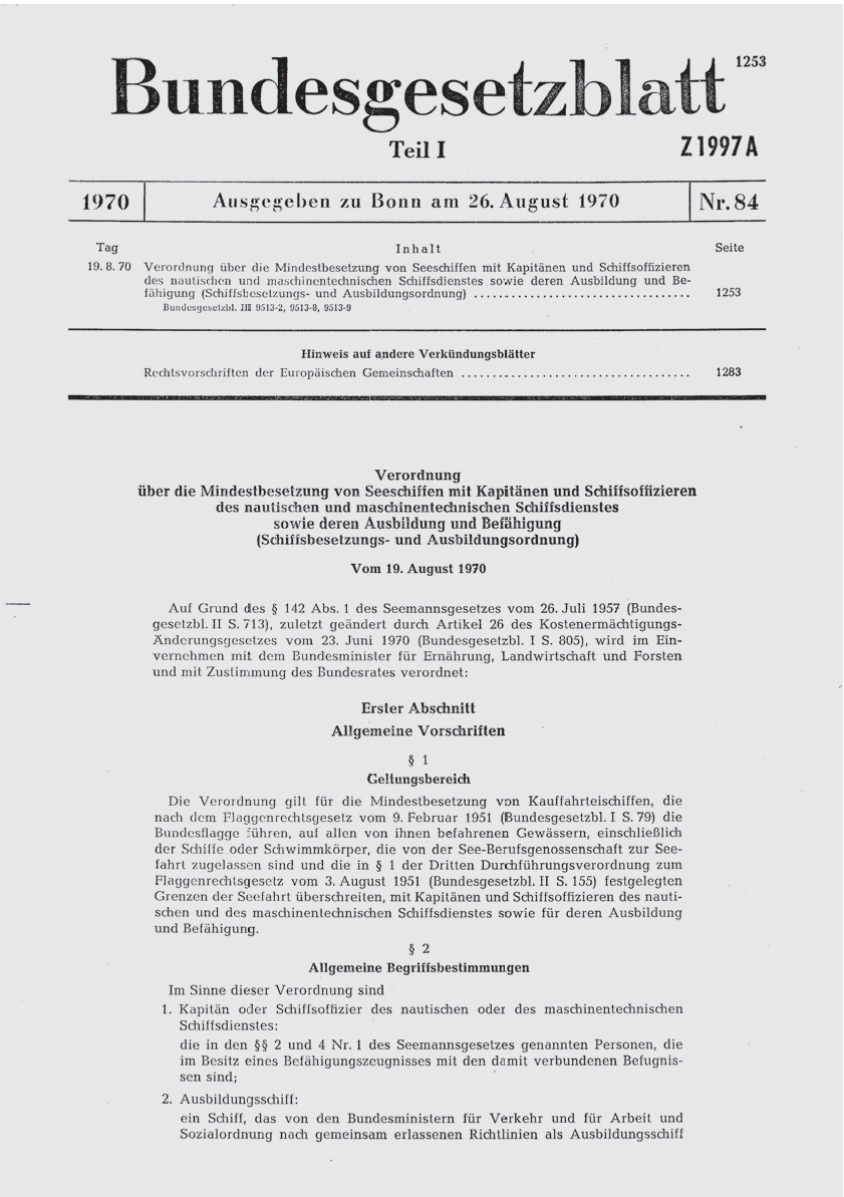
Am 16. Oktober erklärte Ministerialdirektor Ernst Tennstedt für das Bundesverkehrsministerium im „Auditorium Maximum“ der Hamburger Universität auf der Vollversammlung aller Streikenden: „Heute, fünf Monate danach [nach dem Streikbeginn, d. Autor] hat sich der damalige Diskussionsentwurf mit seinen – ich will dies gar nicht leugnen – zahlreichen Schwächen und Unvollkommenheiten zu einem abgeschlossenen, ausgereiften und abgewogenen Entwurf des Bundesverkehrsministeriums entwickelt.“ Und weiter: „Wir sind nicht müde geworden, Sie, meine Herren vom SVDS beziehungsweise vom vereinigten Streikrat, wiederholt bei uns zu haben und mit Ihnen lange Gespräche zu führen.“[112] „Ihr Streik steht unter der Parole: Kampf dem Abbau der Schiffssicherheit und der Ausbildung.“[113] „Die heutige arbeitsmäßige Belastung der Schiffsoffiziere ist uns hinlänglich bekannt. Wir haben deshalb die Mindestzahl der Schiffsoffiziersstellen gegenüber der Regelung von 1931 […] er-

Dokument 12:
Die "alte" Schiffsbesetzungsordnung (SBO) vom 29. Juni 1931.

heblich heraufgesetzt [.]“[114] „Diese Zahl an Offizieren, die wir jetzt vorschreiben,“ ist „z. Z. gar nicht vorhanden […]“ Deshalb, so Tennstedt, beabsichtige das BVM, diese zusätzlichen Offiziere „erst ab 1. Januar 1975“[115] vorzuschreiben. Ausnahmegenehmigungen würde es „nur noch in echten Notfällen [geben], selbst wenn dies dazu führen sollte, daß das betreffende Schiff liegenbleibt.“[116] Nun, wie zu erwarten, war Letzteres Anlass zu Widerspruch, Protest und Kopfschütteln in der Versammlung.

Weiter führte der Ministerialrat sinngemäß aus: Die Befugnisse des Mittelpatents für die verschiedenen Schiffsgrößen würden gegenüber den vorherigen Entwürfen reduziert (bislang gab es A2, A3, A4, dann A5-2, A5 und A6 und ähnlich bei den Schiffsingenieuren und Technikern).
Zukünftig sollte es nur noch drei Patente geben:

Dokument 13:
Die „neue" Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung (SBAO).



1253

Bundesgesetzblatt

Teil I Z 1997 A

1970	Ausgegeben zu Bonn am 26. August 1970	Nr. 84

Tag	Inhalt	Seite
19. 8. 70	Verordnung über die Mindestbesetzung von Seeschiffen mit Kapitänen und Schiffsoffizieren des nautischen und maschinentechnischen Schiffsdienstes sowie deren Ausbildung und Befähigung (Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung) ..... Bundesgesetzbl. III 9513-2, 9513-8, 9513-9	1253

Hinweis auf andere Verkündungsblätter

Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaften 1283

Verordnung über die Mindestbesetzung von Seeschiffen mit Kapitänen und Schiffsoffizieren des nautischen und maschinentechnischen Schiffsdienstes sowie deren Ausbildung und Befähigung (Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung)

Vom 19. August 1970

Auf Grund des § 142 Abs. 1 des Seemannsgesetzes vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 713), zuletzt geändert durch Artikel 26 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805), wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Erster Abschnitt
Allgemeine Vorschriften

§ 1
Geltungsbereich

Die Verordnung gilt für die Mindestbesetzung von Kauffahrteischiffen, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 9. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen, auf allen von ihnen befahrenen Gewässern, einschließlich der Schiffe oder Schwimmkörper, die von der See-Berufsgenossenschaft zur Seefahrt zugelassen sind und die in § 1 der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. August 1951 (Bundesgesetzbl. II S. 155) festgelegten Grenzen der Seefahrt überschreiten, mit Kapitänen und Schiffsoffizieren des nautischen und des maschinentechnischen Schiffsdienstes sowie für deren Ausbildung und Befähigung.

§ 2
Allgemeine Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung sind

1. Kapitän oder Schiffsoffizier des nautischen oder des maschinentechnischen Schiffsdienstes:
   die in den §§ 2 und 4 Nr. 1 des Seemannsgesetzes genannten Personen, die im Besitz eines Befähigungszeugnisses mit den damit verbundenen Befugnissen sind;
2. Ausbildungsschiff:
   ein Schiff, das von den Bundesministern für Verkehr und für Arbeit und Sozialordnung nach gemeinsam erlassenen Richtlinien als Ausbildungsschiff

Oberpatent, AG	Eingangsvoraussetzung Fachhochschulreife
Mittelpatent, AM	Realschulabschluss
Kleinpatent, AK	Volksschule

Für das Oberpatent gilt eine geringere, praktische Decksausbildung.

Das Bundesarbeitsministerium und der Bundesrat müssten zustimmen, die Küstenländer taten das vor zwei Tagen. „Etwa im Frühjahr des nächsten Jahres dürften Sie nach der neuen SBO fahren."[117]

Der Zentrale Streikrat legte den Studenten eine „Empfehlung an die Vollversammlung" vor. Darin hieß es unter anderem: „Der Streikrat empfiehlt der Vollversammlung den SBO-Streik unter starkem Vorbehalt und unter Protest zu unterbrechen […] Ab heute ist es unser Ziel, einen Streik für die gesamte Seefahrt vorzubereiten!"[118]

Die politische Einschätzung durch den Zentralen Streikrat lautete: „Grundsätzliche, entscheidende Änderungen dieses SBO-Vorschlags können wir durch Weiterstreik nicht mehr erreichen […] Die Studenten haben durch fünfmonatigen Streik es zum ersten Mal in

der Seefahrt erreicht, daß den Reedern der Glaube genommen wurde, es könnte nichts von Arbeitnehmerseite gegen sie unternommen werden. […] Wir haben die Notwendigkeit eines Streiks für die gesamte Seefahrt erkannt. Unsere Informationsarbeit an Bord hat gezeigt, daß die Bereitschaft für diesen Streik vorhanden ist und ständig wächst."[119]

Die darauf folgende Abstimmung ergab, dass rund 27 Prozent der Anwesenden mit NEIN, also für Weiterstreik stimmten, jedoch 73 Prozent für die „Unterbrechung" votierten.[120] Die neue SBO trat dann zum 1. September 1970 in Kraft, sie erhielt als Titel nunmehr die Bezeichnung „Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung".[121] Gleichzeitig wurde die alte SBO aus dem Jahre 1931 mit den aus Jahrzehnten stammenden Änderungen außer Kraft gesetzt. § 40 sollte, wie mündlich angekündigt, erst zum 1. Januar 1975 in Kraft treten, er sah die Erhöhung der Anzahl von Schiffsoffizieren auf Schiffen über 10 000 BRT vor.[122]

Trotz heftigster, breitflächiger Angriffe gegen Gewerkschaften und Staat durch die bundesdeutsche Reederschaft blieb diese Verordnung in ihren Grundzügen bis über 1984 hinaus in ihrer Substanz gültig. Mit Beginn 1977 wurde allerdings auf Schiffen über 10 000 BRT der 3. Wachoffizier wieder von der Agenda gestrichen. Die versprochene Erhöhung der Anzahl von Wachoffizieren, wie auf der Streikabschlussversammlung vom Ministerialrat Tennstedt angekündigt, wurde nicht realisiert.

Die „Flensburger Studie"– ein wissenschaftliches und politisches Signal für die zukünftige Gesetzgebung in der Seeschifffahrt der Bundesrepublik Deutschland. Die Schiffsbesetzungsordnung – ein komplexes staatliches Gesetzgebungsverfahren. Bei der Entwicklung einer neuen Schiffsbesetzungsordnung hatte das Bundesverkehrsministerium (BVM) mit dem Bundesarbeitsministerium (BAM), dem Bundeslandwirtschaftsministerium (BLM) und den Kultusministerien der vier Küstenländer StAK zu kooperieren. Sie alle hatten substantielle Einwirkungsrechte in die diesbezügliche Gesetzgebung. Am Ende galt es nach Prüfung durch das Justizministerium dem Bundesrat eine Vorlage zur Beschlussfassung vorzulegen. Ein Reformprozess in der Seeschifffahrt konnte und wird nie ohne Komplikationen stattfinden. Kennzeichen dieses Prozesses war, dass das 'Reedereikapital' jahrelang ungestört und machtvoll Einfluss in die Bonner Wirkmächte ausübte und damit Ausnahmegenehmigungen beschleunigte, Lösungen umging, verzögerte und abblockte. Die Studentenschaft schlug mit ihrer jahrelangen institutionellen Vorarbeit und am Ende mit dem ihr verbleibenden letzten Kampfmittel Streik eine Bresche in die gewohnten Kommunikations- und Lobbystrukturen.

Der ehemalige Geschäftsführer des SVDS, Dieter Müffelmann, schrieb schon bei Gründung des SVDS im Jahre 1966: „Der SVDS schob sich zwischen die alten Verbände und geriet dabei in das

wohlausgewogene, vielfältige Netz ihrer Beziehungen, stillen Abmachungen, traditionellen Usancen. Der Neue, der 'Störenfried' wurde unter die Lupe genommen."[123]

Das gesamte Verordnungsverfahren für die SBO vernachlässigte die technischen, technologischen, umweltabhängigen, systemischen und persönlichen Sicherheitsfragen. Es galt und gilt die Momente von Arbeitsbelastung, Ausbildung, psychischer Belastung, Sozialkompetenz in die Kriterienbildung einfließen zu lassen und mit sozialverträglicher Gewichtung die Wirtschaftsinteressen der Reedereieigentümer und der Transportwirtschaft insgesamt zu berücksichtigen.

Das traditionelle Bewertungsmuster, nach dem Ausbildung und Anzahl der Besatzungsmitglieder auf einem Schiff alleine von dessen Größe und Fahrgebiet ausgehen, war völlig unbrauchbar geworden und nicht mehr zukunftsträchtig.

Der SVDS hatte laut und in etwas dezenterem Ton hatten diverse maritime Institutionen und Wissenschaftler in den Jahren vor und während des Streiks mit Beharrlichkeit betont, dass die Erarbeitung von Sicherheitskriterien für die Seeschifffahrt auf wissenschaftliche Füße gestellt werden müsse.

Darum darf man dem BVM positiv bescheinigen, dass es nach den Erfahrungen des Jahres 1969 im Prinzip für die kommenden eineinhalb Jahrzehnte an dieser Front Ruhe brauchte. Darum schloss es die SBAO kompromissvoll ab. So konnte es später damit beginnen, den gesamten Komplex der Sicherheitsbeurteilung dieser Branche auf wissenschaftlich abgesicherte Beine zu stellen. So der vom Autor unterstellte, positive politische Wille der damaligen Bundesregierung, es gilt zu betonen, der „damaligen" Bundesregierung. Denn mit Bezug auf die Regierungserklärung von Bundeskanzler Willy Brandt vom 28. Oktober 1969 heißt es im Verkehrsbericht 1970 von Willy Brandt: „Die im vergangenen Jahr unter den jungen Führungskräften entstandene Unruhe war ein Signal dafür, daß die Arbeits- und Lebensverhältnisse an Bord offensichtlich nicht mehr den Vorstellungen der jungen Generation entsprechen. Hier scheint Abhilfe geboten, wenn die Personalflucht eingedämmt und genügend Nachwuchskräfte gewonnen werden sollen."[124]

Der Forschungsauftrag zur „Flensburger Studie" wurde nach Inkrafttreten der neuen SBO erteilt. Der Bundesminister für Verkehr hat den Forschungsauftrag mit dem langen Namen „Erarbeitung von Kriterien für Anforderungen an Umfang und Qualifikation für eine funktionsgerechte Besetzung deutscher Seeschiffe mit Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffsleuten unter besonderer Berücksichtigung der Schiffssicherheit und des Arbeitsschutzes – Entscheidungshilfen für gesetzgeberische Maßnahmen in der Seeschiffahrt der Bundesrepublik Deutschland" erteilt.[125] Er wurde am 3. März 1972 an die Forschungsstelle für Schiffsbetriebstechnik Flensburg vergeben. Der gesamte Forschungsauftrag war mit dem Gesamtbetrag von „DM 1 274 000" dotiert.[126]

Acht Themenbände, vier Materialbände und der Schlussbericht umfassen rund 2500 und mehr Seiten und wurden in Flensburg im August 1974 fertiggestellt und dem Bundesverkehrsminister übergeben.

Dort heißt es unter anderem: „In der Schiffahrtsöffentlichkeit wurde nach Erlaß der Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsverordnung vom 19. August 1970 die Forderung nach einer gründlichen Untersuchung des Begriffs Schiffssicherheit als Grundlage für weitere Entscheidungen auf dem Gebiet der Schiffsbesetzung erhoben.“[127]

Falsch an dieser Einschätzung ist, dass der Eindruck suggeriert wird, dass die Forderungen nach einer gründlichen Untersuchung erst „nach“ dem Erlass der neuen SBAO entstanden sein sollen. In der SBO-Kurz-Studie ist an vielen Stellen belegt, dass diese Forderungen nach Verwissenschaftlichung der Schiffsbesetzung seit Jahren vom SVDS und auch von anderen Partnern erhoben und im Zuge der SBO-Streikvorbereitungen und während des Streiks präzisiert und mit Vehemenz vorgetragen wurden.

Das erlaubt dem Autor, die Schlussfolgerung zu ziehen, dass es maßgeblich der SBO-Streik war, der das BVM zur Vergabe eines Forschungsauftrags beeinflusst hat.

Richtig an der Einschätzung ist nur, dass der Forschungsauftrag erst „nach“ dem Erlass der neuen SBAO beantragt und dann vom BVM in Auftrag gegeben wurde.

Es ist für die Beantwortung der Hauptfragestellung dieser Expertise aufschlussreich, die wesentlichen inhaltlichen Ergebnisse der „Flensburger Studie“ zu betrachten, die im Schlussbericht zusammengefasst wurden.

„Bevor aus der großen Zahl der Simulationsergebnisse *neue Besatzungsstrukturen* [Kursivierung durch den Autor] abgeleitet werden können, sind […] grundsätzlich neue Entscheidungen erforderlich.“[128] Damit schränken die Verfasser der ‘Flensburger Studie’ die kurzfristige gesetzgeberische Umsetzungsfähigkeit derselben stark ein.

Diese Entscheidungspunkte werden an dieser Stelle verkürzt sinngemäß wiedergegeben:

a) Aufhebung der Besetzungsvorschriften zwischen Mannschafts- und Offiziersgraden.
b) Integration der Dienstzweige an Bord.
c) Die Regelung der täglichen Arbeitszeit im Zusammenhang mit schifffahrtsmedizinischen und sozialpsychologischen Untersuchungsergebnissen.
d) Festlegung des Umfangs von Arbeitsvorgängen, die für den Erhalt der Schiffsverkehrssicherheit notwendig sein sollen [damit ist nicht die technische, sondern fahrt- und verkehrsmäßige Sicherheit gemeint, d. Autor].
e) Weiterhin müssen die Vorschriften für den Brückenwachdienst festgelegt und
f) ein „automatisiertes Schiff als Regelfall“ genutzt werden.[129]

Und dann folgt das entscheidende Fazit: „*Erst nach Entscheidung* über diese sechs Punkte können zahlenmäßige Angaben über die *Besatzungsstärken* nach den neuen Vorschriften gemacht werden.“[130] [Kursivierung vom Autor]. Dieses weist auf die wissenschaftliche Behutsamkeit der Auftragnehmer hin, mit der sie ihre eigenen Ergebnisse beurteilen.

Zweifel der Gerwerkschaften an der Wissenschaftlichkeit. Es tauchten viele Fragen auf, zum Beispiel ob diese Studie, die zu notwendigen inhaltlichen Fragen über Ausbildung und Besetzung in der bundesdeutschen Seeschifffahrt geforscht hatte, jedoch abschließende und konkrete, gesetzgeberisch-umsetzbare Antworten nicht ausreichend liefern konnte, dennoch einen theoretischen Grundrahmen für eine zukünftige empirische Kriterienforschung zur Schiffssicherheit bieten würde?

Auf jeden Fall gab die Studie Anlass für viele Jahre andauernde Debatten auf dem maritimen Sektor.

Die „Deutsche Angestellten-Gewerkschaft-Bundesberufsgruppe Schiffahrt“ erklärt in einer Broschüre vom März 1976, dass sie „die Flensburger Studie als Kriterium für Änderungen der SBAO“ ablehnt[131] und dass sie „die W i s s e n s c h a f t l i c h k e i t d e r S t u d i e v e r n e i n t.“[132]

Die „Gewerkschaft ÖTV Abteilung Seeschiffahrt“ warnt 1976 in ihrem Organ „ÖTV Seefahrtmitteilungen für Kapitäne und Besatzungsmitglieder“ davor, „diese Studie zur Grundlage einer Überarbeitung der Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsverordnung (SBAO) zu machen“[133], und meint, dass die Verfasser „[…] keine Arbeit geliefert haben, die den Anspruch auf Wissenschaftlichkeit erheben kann.“ „Ihr Inhalt ist mehr als fragwürdig; den Anspruch auf Wissenschaftlichkeit hat sie verloren, zählt man zusammen, was da an Fakten übersehen oder an Halbwahrheiten alles aneinandergereiht ist.“[134]

Es verwundert in Kenntnis der gegensätzlichen Interessenlagen nicht, dass der Verband Deutscher Reeder (VDR) eine völlig konträre Sichtweise vorlegt. Während die Gewerkschaften viel Zeit und Energie investierten, um das Gesamtwerk aus Flensburg zu beurteilen, brachte der Reedereiverband noch im Monat der Veröffentlichung der Studie seine Ergebniseinschätzung an die Öffentlichkeit: „Die ‘Flensburger Studie’ erfüllt die Voraussetzungen für wissenschaftlich abgesicherte und interessenunabhängige Aussagen. […] Auf der Grundlage der Forschungsergebnisse werden die Schiffsbesetzungs-, Bemannungs- und Ausbildungsvorschriften überprüft und neuen Erfordernissen angepaßt werden.“[135] Weiter heißt es dort, dass die Ergebnisse der „Flensburger Studie“ verschiedene Untersuchungen des VDR bestätigen, wonach „eine erhebliche Verringerung der Besatzungszahlen […] möglich und notwendig“ sei.[136]

Die politische Schlacht um die Deutungshoheit wissenschaftlicher Forschungsergebnisse zur Beeinflussung der zukünftigen

Schiffsbesetzungsanforderungen war in vollem Gange. Schon zwei Jahre vor der Fertigstellung der „Flensburger Studie“, im Dezember 1972, legte der Verband Deutscher Reeder ebenfalls eine „Studie“ vor, mit der er zweifelllos die Richtung vorgeben wollte: „DAS ZUKÜNFTIGE SCHIFF UND SEINE BESATZUNG“. Dort wird vermerkt, dass „bereits jetzt als erwiesen gelten [darf], daß noch Reserven bestehen, die ausgeschöpft werden können und müssen, [und dass] in naher Zukunft mit einer operativen Besatzung von 12 Mann sicher gefahren werden kann.“ Und weiter: „Vieles spricht dafür, daß die Besatzungsstärke für Schiffe der Größenordnung über 10 000 BRT und über 10 000 PS dem Grenzwert von etwa 10 Mann zustreben wird.“[137]

In diesem Zusammenhang, nur wenige Wochen nach offizieller Veröffentlichung der „Flensburger Studie“ durch das BVM im Oktober 1974, verurteilte die „KEHRWIEDER“ – erinnern wir uns: Es ist ein monatlich erscheinendes Betreuungsblatt der Reeder für ‘ihre’ Seeleute – unter dem Titel „Seefahrt auf wissenschaftlichem Kurs“ eine ganze Generation ihres Offiziersnachwuchses.

„[…] An der Frage, was eigentlich Schiffssicherheit sei, hatten sich ja schwerwiegende Zweifel ergeben, als die SBAO in Arbeit war. Die Zeichen standen auf Sturm, die APO marschierte, das ‘Zillertal’ dröhnte und den echt Bildungs- und Ausbildungsambitionierten sowie den für die SBAO verantwortlich Zeichnenden wurde erst im Nachhinein klar, welcher Art die politischen Kräfte waren, die so spektakulär in die Gestaltung der SBAO eingegriffen hatten.“

Diesen „obskuren Hintergrund“ müsse man beleuchten, denn „ohne das APO-Streik-Festival […] wäre es kaum zu einem Flensburger Gutachten gekommen.“[138]

Gegenüber diesem hektisch veranstalteten Trommelfeuer der Reederschaft war die Beurteilung durch den Auftraggeber, das Bundesverkehrsministerium, Abteilung Seeverkehr, sehr viel differenzierter und konzeptioneller, es wirkte schon seriös: „Die volle Bedeutung des jetzt vorgelegten Teilergebnisses wird erst in der Zusammenfassung aller Teilergebnisse (zum Beispiel Ergebnisse der arbeitswissenschaftlichen und arbeitsmedizinischen Untersuchung) erkennbar sein.“[139]

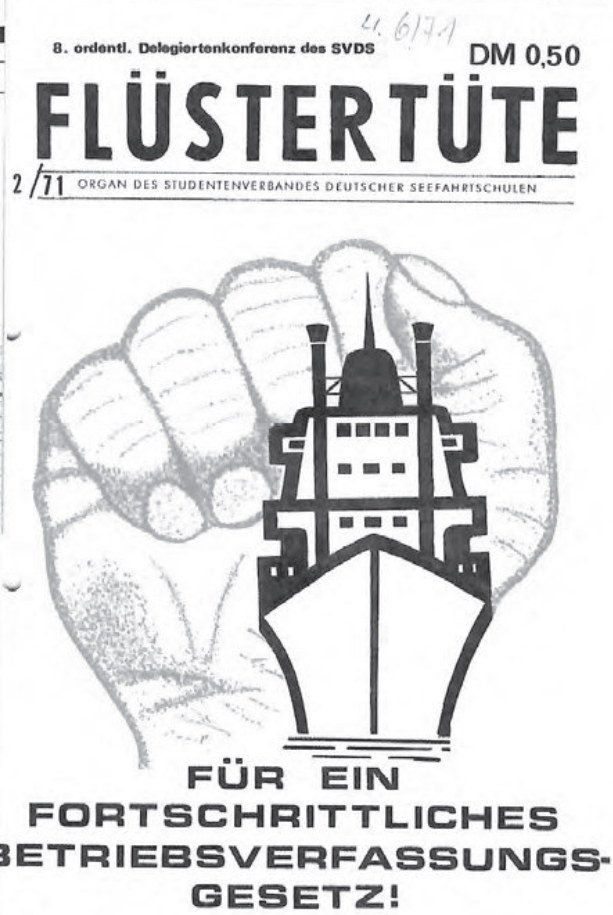
All diese unterschiedlichen Beurteilungspositionen bieten einige der vielen Beispiele, wie der Umgang mit wissenschaftlichen Ergebnissen immer auch den Kampf zwischen „Arbeit“ und „Kapital“ widerspiegelt. Die Autonomie von Forschung und Lehre war nicht nur eine Forderung ‘elitärer 68er’, sie war und ist heute noch eine elementare demokratische Notwendigkeit, anderenfalls landen derartige Arbeiten schnell auf dem „Markt der Gefälligkeiten“.

Inhalt und Aufgabe der vorliegenden Arbeit ist nicht eine Überprüfung dieser und ähnlicher Beurteilungen der „Flensburger Studie“. Aber bei der Beantwortung der Hauptfragestellung dieser Kurz-Studie unterstreichen doch alle obigen Kommentare zusätzlich, dass die gesetzgeberische Verwendung der „Flensburger Studie“ in der Zeit nach dem Erlass der SBAO und nicht vorher vorge-

DIE FLÜSTERTÜTE
Mitteilungblatt des SVDS
1965
Verlagsort Hamburg
Jahrgang 6
Nummer 1

FLÜSTERTÜTE
OFFIZIELLES ORGAN DES STUDENTENVERBANDES DEUTSCHER SEEFAHRTSCHULEN
2/68
HAMBURG HINTERTÜR ZUR WELT
WO BLEIBT DIE AKADEMIE FÜR SCHIFFSFÜHRUNG?

FLÜSTERTÜTE
OFFIZIELLES ORGAN DES STUDENTENVERBANDES DEUTSCHER SEEFAHRTSCHULEN
4/68
SENATS DOCK
SPD


8. ordentl. Delegiertenkonferenz des SVDS
DM 0,50
FLÜSTERTÜTE
2/71 ORGAN DES STUDENTENVERBANDES DEUTSCHER SEEFAHRTSCHULEN
FÜR EIN FORTSCHRITTLICHES BETRIEBSVERFASSUNGS-GESETZ!

FLÜSTERTÜTE
OFFIZIELLES ORGAN DES STUDENTENVERBANDES DEUTSCHER SEEFAHRTSCHULEN
Die Liebesgeschichte unserer Zeit
Make Love Not War
SVDS
1/70

nommen wurde und die streikenden Seeleute am Ergebnis der SBAO-Erstellung einen maßgeblichen Anteil hatten.

Diese konträren Einschätzungen und Interpretationen bestätigen im Abstand von einem halben Jahrhundert den damaligen Akteuren ihre damalige Befürchtung, dass der Kampf um eine sichere und soziale Schiffsbesetzung über die Streikzeit hinausgehen würde, und rechtfertigen den Beschluss der Vollversammlung der streikenden Seefahrtstudenten vom 16. Oktober 1969 den Streik zu unterbrechen und nicht für beendet zu erklären.[140]

Linke Seite:
Dokument 14:
Titelseiten der "Flüstertüte" – Metamorphose einer Verbandszeitschrift.

Ausklang – „Das Gute…" und das „Neue Gute" in der bundesdeutschen Seeschifffahrt. In der Broschüre der Lübecker Seefahrtstudenten „Das Gute an der deutschen Seeschiffahrt" wurden in den ersten Streikwochen an alle deutschen Reeder sechs Kernfragen gestellt. Die Reedereiantworten mündeten, verallgemeinert und legitim verkürzt, in der Aussage, dass es eigentlich keine prinzipiellen Probleme in der Seeschifffahrt gäbe, es sei lediglich zu wenig Nachwuchs anzutreffen.

Auf die Frage, wie es zu einer „so außerordentlichen verschärften Konfrontation zwischen Arbeitgeber- und der […] Arbeitnehmerseite kommen" konnte, wusste die „Reederei Oldendorff", Lübeck, nur ratlos zu sagen, es sei ihr „unverständlich, [und] von den Reedereien ist doch in den letzten Jahren wirklich sehr viel getan worden."[141] Die Reederei „Leonhardt & Blumenberg", Hamburg, teilte mit: „In unserer Reederei wird seit Jahren eine konstruktive Personalpolitik betrieben, die sich nach unseren Erfahrungen bewährt hat […]".[142] Die Reederei Hugo Stinnes, Mühlheim (Ruhr), ließ durch ihren geschichtsbekannten Eigentümer, Herrn Hugo Stinnes, mit der Bemerkung grüßen: „Es gibt eine Tatsache, […] die ich Ihnen voraushabe: jeder von Ihnen könnte mein Sohn, wenn nicht mein Enkelkind sein." Und weiter: „Der gute Wille ist […] besser[…] als Streik und Kampf […]"[143] Das war – soviel Polemik sei erlaubt – die Stimme des 'Herrn', auf dessen Schiffen der Autor über 200 Überstunden im Monat machen musste, von dem ein Schwesterschiff wegen Unterbesetzung an Westafrikas Stränden strandete und der seine Reedereien mit unsagbaren Methoden an die Wand gefahren und hunderte von Arbeitnehmerfamilien um deren verdiente Heuern geprellt hatte.

„Das Neue Gute […]" nach dem SBO-Streik waren die darauffolgenden eineinhalb Jahrzehnte. Die Gewerkschaften hatten einen signifikanten Zulauf und ihr Einfluss stieg. Zwischen der DAG und der ÖTV gab es prinzipielle Klärungen in Richtung Einheitsgewerkschaft. Erstmals seit 1919 streikten im Dezember 1970 über 40 Schiffe „wild" in Hamburg und Bremen. Im Frühjahr 1971 organisierte die ÖTV ihren ersten offiziellen Seeleutestreik in den Häfen der BRD und Europas. Viele der nunmehr politisch motivierten Matrosen, Köche, Stewards, Ingenieure, Nautiker, Kapitäne und Landangestellten organisierten sich in sozialdemokratischen, sozialistischen bis hin zu gut organisierten kommunistischen Gruppierungen

und verhinderten ein Erstarken der NPD-Kräfte in der Seefahrt. Auf Schiffen und in Büros, in Seemannsheimen, Seefahrt- und Fachhochschulen wuchs die Zahl der Seeleute, die für soziale und politische Ziele aktiv wurden. Sie alle bauten, was in westeuropäischen Ländern seit gut einem dreiviertel Jahrhundert – mit nationalsozialistischer Unterbrechung in Deutschland – selbstverständlich war, ein weltweites gewerkschaftliches Vertrauensleutesystem mit der ÖTV auf. Dort löste ein neuer, kämpferischer Typ von Gewerkschaftsfunktionär die 'alte Garde' ab.

Heuern und Urlaubstage stiegen, das Betriebsverfassungsgesetz galt ab 1972 auch in der Seeschifffahrt und damit auch das Kündigungsschutzgesetz. Die Integration der Seeschifffahrt in die bundesdeutschen Sozialgesetzsysteme wurde hartnäckig vorangetrieben, die arbeits- und ordnungspolitische Rechtsprechung wurde den „privaten" Sonderinstitutionen entrissen, die Weiterarbeit an der Kriterienbildung zur Schiffsbesetzung unterzog sich einer „Verwissenschaftlichung". Die Seeleutegewerkschaft ÖTV reagierte auf die Globalisierungsstrategie (Ausflaggung- und Billigbesatzungen) der Reedereien und internationalisierte ihrerseits ihre Aktivitäten im Rahmen der „Internationalen Transportarbeiter Föderation" (ITF) erfolgreich.

Vielleicht ist es unnötig- an dieser Stelle darauf zu verweisen, dennoch: Auch in den Jahren nach dem 1969er SBO-Streik gab es keinen sozialen Fortschritt ohne harte und oft verlustreiche gewerkschaftliche Kämpfe gegen einen sehr mächtig gewordenen 'Sozialpartner', der es Anfang des 21. Jahrhunderts schaffte, die mit weitem Abstand größte Containerflotte der Welt sein Eigen zu nennen.[144]

Und heute? 50 Jahre später? 1969 fuhren rund 55 000 bundesdeutsche Seeleute, heute fahren noch rund 6000 auf Schiffen mit deutscher Flagge!

Uwe Koch, geboren 1938 in Königsberg, aufgewachsen in Glashütte, Schleswig Holstein, Seefahrt, Kpt.-Patent, (Lübeck/Hamburg), Sozialwirt grad., HWP, (Hamburg), Geschäftsführer, SVDS – 1968-1970, HBv. Schifffahrts- und Hafenfirma, Beladungs- und Kostenkontrolle (Hamburg), Gesamtbetriebsratsvorsitzender, ÖTV-Abt.-Vorst., Betriebliche Friedenspolitik bundesweit sowie in Schifffahrt und Hafen, Sozialpolitik in der bundesdeutschen Seefahrt, Firmengründer, Teilhaber und Geschäftsführer – „Inmaris-Windjammer Cruising Worldwide", Windjammer-Kap-Horn-Umsegelung, Regattasport, aktiv in Segelsportvereinen und -verbänden, Seniorenbeiratsvorsitzender in Oldenburg i.H., Verfasser diverser Studien und Artikel im maritimen Bereich.

Anmerkungen:

1 Rüdiger Kremer, Küstenland Schleswig-Holstein — Leben am und mit dem Meer, Husum 2015.

2 Vgl. ebd., S. 195.

3 Ebd.

4 Ebd.

5 Vgl. als Beispiele hierfür die Dokumente 10 und 11.

6 Die SBO (Schiffsbesetzungsordnung) vom 29. Juni 1931 war mit Änderungen gültig bis 31.08.1970. Diese Verordnung des Bundesverkehrsministeriums legte nach den Kriterien von Schiffstyp, Fahrtgebiet, Schiffsgröße und PS-Anzahl die Mindestanzahl von Kapitänen, nautischen und technischen Offizieren sowie die jeweils geforderten Qualifikations- und Ausbildungsanforderungen für deutsche Handelsschiffe fest.

7 Vgl. Drucksache VI/586 vom 25. März 1970, „Sachgebiet 95 - Der Bundesminister für Verkehr See 7/01-24/70 Betr.: Situation der deutschen Seeleute", Antwort des Bundesverkehrs- und Arbeitsministeriums auf eine „Kleine Anfrage der Abgeordneten Rollmann, Orgaß, Dr. [...] und Genossen" - Drucksache VI/426. Eine Kontrollrechnung des Autors ergab, dass nach Angaben des BVM 3108 deutsche Patentinhaber per Stichtag 1.1.1970 in der gesamten deutschen Seeschifffahrt (ohne Fischerei) fehlten.

8 Vgl. „Vorläufiger Entwurf der Schiffsbesetzungsordnung" und „Anlage zur Kurzniederschrift über die Besprechung am 10. und 11.03.1969" im Bundesverkehrsministerium (BVM), als Vorlage für Beratungen mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR), Verband Deutscher Küstenschiffer (VDK), den Vertretern der Hochsee- und Heringsfischerei einerseits und den Gewerkschaften Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Fachbereich Seefahrt (ÖTV), der Deutschen Angestellten Gewerkschaft, Berufsgruppe Schiffahrt (DAG), dem Berufsverband „Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V." (VDKS) und dem „Studentenverband Deutscher Seefahrtschulen e.V."(SVDS), an denen der Autor in seiner Funktion als Geschäftsführer des SVDS teilgenommen hatte (der Entwurf liegt als Dokument nebst persönlichen Berechnungen und Notizen im Eigenarchiv des Autors vor).

9 Vgl. „Die Flüstertüte", 6/1969, S. 3, Organ des Studentenverbandes Deutscher Seefahrtschulen (SVDS), Hamburg.

10 „Die Flüstertüte", 2/1969, S. 2 und 3.

11 Drucksache VI/586 Betr.: „Situation der deutschen Seeleute", Bonn 1970, S. 4; vgl. auch „Die Flüstertüte", 2/1969, S. 3.

12 „Resolution der Studentenschaften der deutschen Seefahrtschulen vom 6. Juni 1969", Streikdokument, (Eigenarchiv.)

13 Vgl. ebd.

14 Vgl. „Liebe Kollegen!" Ein vierseitiger Brief an die Fahrt und die maritime Öffentlichkeit, ohne Datum, S. 2 (Eigenarchiv). Dieses Schriftstück war vom SVDS und allen ASTAs der streikenden Seefahrtschulen verfasst und tausendfach auf deutschen Schiffen und der Öffentlichkeit verteilt worden.

15 Vgl. „Kehrwieder", 12/1967, „Grundlagenmaterial zur sozialen Situation des seemännischen Personals in der deutschen Handelsschiffahrt", „Ergebnisse einer Befragungsaktion", S. 3-7; „Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen", Hamburg. Die Ergebnisse sind gemäß Redaktion dort ungekürzt gedruckt. Die Befragung wurde im Jahre 1966 von den Sozialwissenschaftlern Rünger und Kleemann sowie Studenten der Universität Hamburg auf bundesdeutschen Handelsschiffen, bei Seefahrtstudenten und bei ehemaligen Seeleuten vorgenommen. Vgl. Autorenkollektiv: Jung, Kievenheim, Steihauer-Tjaden, Tjaden,„Klassen- und Sozialstruktur der BRD 1950-1970", Teil I, Institut für Marxistische Studien und Forschung (IMSF), Frankfurt/Main 1972, vgl. S. 38, 3.2 ff „Grund-, Neben-, Übergangsklassen". Der Autor verwendet für den Begriff 'Arbeiterklasse' die hier entwickelte Begrifflichkeit. Zur Präzisierung ist zu unterscheiden zwischen Kapitän, Offizier mit Kapitänspatent und Kapitänsschüler. In seiner Funktion als Kapitän ist die Zuordnung des Kapitäns zur Arbeiterklasse zu hinterfragen, hier helfen soziologische Schichtbegriffe weiter. Vgl. dazu K.M. Bolte, „Deutsche Gesellschaft im Wandel", 1966, Kapitel 5: „Soziale Schichtung der Bundesrepublik Deutschland" v. Bolte, Kappe und Neidhardt, S. 233 ff; vgl. auch Koch, „Die formale und die tatsächliche Verfügungsmacht der 1. Offiziere über Sanktionsmittel an Bord Deutscher Seeschiffe", Empirische Hausarbeit an der Hochschule für Wirtschaft und Politik, Hamburg 1971, dort B) „ Ansätze zum Versuch einer Theorie des Bord-Betriebs-Rates", S. 10 ff.
Für den Seefahrtstudenten zum Kapitän auf Großer Fahrt sowie für den späteren 2. und 1. Offizier an Bord vor seiner Berufung zum Kapitän gilt nach Ansicht des Autors soziologisch eine direkte Zugehörigkeit zur Arbeiterklasse.

16 Vgl. „Streikrat aller Seefahrtschulen", „Empfehlung an die Vollversammlung", Hamburg 1969. Die Abstimmungszahl ist überliefert, es liegen keine detaillierten schriftlichen Angaben mehr vor.

17 Vgl. Bundesgesetzblatt 1253, Teil I, Z 1997A, 1970, „Verordnung über die Mindestbesetzung von Seeschiffen mit Kapitänen und Schiffsoffizieren des nautischen und maschinentechnischen Schiffsdienstes sowie der Ausbildung und Befähigung (Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung) vom 19. August 1970 ". Die Verordnung trat am „1. September" 1970 in Kraft, S. 1271, § 40 (1)2, § 9. Damit trat die SBO von 1931 außer Kraft, S. 1271, §40, (2)1.

18 Die Seemannsordnung von 1902 und ihre Folgeänderungen galten bis zum 01.04.1958 und teilweise bis zum 01.10.1958. Vgl. Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957, Bundesgesetzblatt S. 713, Teil II vom 07. August 1957 Nr. 21.

19 Die Seemannsordnung wurde in dem Zeitraum zwischen 1902 bis 1957 relativ wenig geändert, nämlich am 24.05.1903, 12.5.1904, 16.12.1927, 30.5. und 24.12.1929, 24.7.1930 und per Flaggenrechtsgesetz der BRD vom 8.2.1951. Vgl. Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957, § 147 Absätze 1. bis 14.

20 Vgl. Uwe Koch, „Segelschiffe haben Gesicht und Seele [...]", S. 55-58, in: Günter Senf u.a. (Hg.), Hanse Sail Verein e.V. Rostock 2017.

21 Vgl. Bundesgesetzblatt, Teil II, 1957 Nr. 21, „Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957", Bonn, §§ 97 (2) und (3) und § 99.

22 Vgl. ÖTV Seefahrt, 1976, Nr. 3/4, „Angenommener Antrag 142", S . 10.

23 „Seemannsgesetz" § 89 a. a. O., vgl. auch Dokument Nr. 3.

24 Ebd.

25 Vgl. Hans Erich Brumm, Soziale Konflikte im Sozialsystem eines Handelsschiffes, Dissertation an der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Basel, 1967, S 74 ff.

26 Vgl. ebd.

27 Vgl. ÖTV-Seefahrt, 1976, Nr. 3/4, „Angenommener Antrag 479" auf dem 8. Gewerkschaftstag.

28 Urlaubsvergleichstabelle „Land-See", aus den Angaben der von der DAG und der ÖTV veröffentlichten Manteltarifverträge (MTV) in den Jahren 1952

bis 1969, vom Autor zusammengestellt.

29 Vgl. „Kehrwieder", 12/1967, „Ergebnisse einer Befragungsaktion", S. 3 bis 7, „Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen", Hamburg, vgl. „Grundlagenmaterial zur sozialen Situation des seemännischen Personals in der deutschen Handelsschifffahrt". Die Ergebnisse sind nach Angaben der Redaktion ungekürzt wiedergegeben. Die Befragungen wurden von den Sozialwissenschaftlern Rünger und Kleemann sowie Studenten der Universität Hamburg vorgenommen.

30 Vgl. „Kehrwieder", 12/1967, Umfrageergebnisse , S. 7, Tabellarische Zusammenstellung durch U. Koch.

31 Vgl. Brumm, S. 65 und S. 74.

32 Die monatliche Grundheuer baute bis weit in die 70er Jahre auf einer Arbeitsleistung von 56 Wochenstunden des Seemannes auf, während an Land schon weitestgehend die tarifliche 40-Stundenwoche Grundlage war. Die Grundheuertabelle entstand auf Basis des von den Tarifparteien per 01. 01. abgeschlossenen Heuertarifs für die Deutsche Seeschifffahrt zwischen den Tarifparteien in der Seeschifffahrt: Verband Deutscher Reeder und Verband Deutscher Küstenschiffer als Arbeitgeber und ÖTV sowie DAG-Schiffahrt als Arbeitnehmervertreter. Zusammenstellung durch den Autor.

33 Vgl. Koch in „Die Flüstertüte", 2/1967, „Offener Brief" an die Reedereiverbände. S. 12-13, Studentenverband Deutscher Seefahrtschulen (SVDS) (Hg.), Hamburg.

34 Bundesgesetzblatt, Teil I vom 14. Oktober 1952, Nr. 43, S. 681, „Betriebsverfassungsgesetz" vom 11. Oktober 1952. S. 694: darin die §§ 88 (3) und (4).

35 „Tarifvertrag für die deutsche Seeschiffahrt" 01.01.1952 zwischen VDR/VDK und ÖTV/DAG; § 55: „Beschwerden".

36 Vgl. „DAG Schiffahrt", 3/1969, S. 10-12.

37 „DAG Schiffahrt", 1/1970, S. 11.

38 „Kommandobrücke", 12/1972, Organ des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. VDKS, Hamburg, S. 261.

39 Ebd.

40 „Kündigungsschutzgesetz", 1951, (KSchG) Vierter Abschnitt §21 Geltungsbereich (1) und (2); Bundesgesetzblatt vom 13.8.1951 Nr. 40, Bonn, S. 503 und § 22 „Anwendungen des Gesetzes auf Betriebe der Schiffahrt und des Luftverkehrs" (4).

41 Vgl. „Tarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt", 1.1.1952, § 56, „Tarifschiedsgericht" (1), (2), (3) und (4).

42 Vgl. „Die Kommandobrücke", 12/1970, S. 250, dort heißt es: „[…] die auch außerhalb der Schiffahrt recht verbreitete Schiedsgerichtsbarkeit wurde erstmals durch das AGG vom 23.12.1926 etwas eingeschränkt und später durch das AGG vom 3.9.1953 mit Ausnahme für den in § 101 aufgeführten Personenkreis (Seeleute, Artisten, Bühnen- und Filmkünstler) vollständig untersagt." Zitiert aus einer dort abgedruckten Rechtsstudie vorgelegt von stud. jur. Rolf Küster.

43 Vgl. „Gesamt-Bordpersonal […] (Stand 1.Juli 1971)" , Statistik der Seeberufsgenossenschaft für „von der deutschen See-Sozialversicherung erfaßtes […] Bordpersonal", in „Der ÖTV-Bericht", 1971, Nr. 7, S. 7.

44 „Arbeitserlaubnisverordnung vom 2. März 1971, § 9, 2. Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1971, Teil I.

45 Zahlen entnommen: „Bundesverkehrsministerium, Abteilung Seeverkehr, Übersicht über „[…] erstmals ausgestellte nautische und technische Befähigungszeugnisse" aus den Jahren 1954 bis 1967. Sowie Statistiken des „Vereins zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e.V." über angemusterte Decksjungen in den Jahren 1956 bis 1967. Alle Angaben aus „DAG-Schiffahrt", 11/1968, S. 11.

46 Vgl. Timo Heimerdinger, Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844-2003), Köln 2005, Dissertation Christians Albrechts-Universität Kiel, S. 43 bis 84. Heimerdinger widmet sich aus neuerer Sicht u.a. den Entwicklungen von 1950 bis 1970 und erklärt die nicht aufzuhaltende Seefahrtsflucht mit markanten Informationen aus entsprechender Literatur, aber die rechtlichen und wirtschaftlichen Hartfakten, unter denen die deutschen Seeleute fuhren, in denen man nach Meinung des Autors die materiellen Hauptursachen für die Seefahrtsflucht sehen kann, werden auch bei Heimerdinger ausgeklammert.

47 „Kehrwieder", 12/1967, „Grundlagenmaterial zur sozialen Situation des seemännischen Personals in der deutschen Handelsschiffahrt", „Ergebnisse einer Befragungsaktion", S. 3 bis 7, „ Hamburg. Die Ergebnisse sind gemäß Redaktion dort ungekürzt gedruckt. Die Befragung wurde im Jahre 1966 von den Sozialwissenschaftlern Rünger und Kleemann sowie Studenten der Universität Hamburg auf bundesdeutschen Handelsschiffen, bei Seefahrtstudenten und bei ehemaligen Seeleuten vorgenommen.

48 Ebd.

49 Ebd.

50 Ebd.

51 „Die Flüstertüte", 4/1965, S. 14, dort wird auf diese Beschlusslage lediglich verwiesen, nicht zitiert. Der Artikel ist als „Meinungsbild" der SVDS-Reaktion zu bewerten, doch diese Meinung wurde von keiner Institution je in Frage gestellt, was zur Beruhigung des SVDS-Vorstands führte.

52 Ebd.

53 Ebd.

54 Vgl. ebd.

55 „Die Flüstertüte", 1/1965, S. 1.

56 „Die Flüstertüte", 1/1966, S. 17 -26.

57 Ebd., S. 27.

58 Vgl. ebd., S. 27-31, dort protokollarische Wiedergabe.

59 Vgl. „Die Ausbildung der Kapitäne - Gedanken und Vorschläge", SVDS (Hg.), Hamburg 1967. Neben den Ausarbeitungen und Ausbildungsvorschlägen des SVDS wurden Vorschläge von Kapitänen, von der DAG, ÖTV/VDKS, Reederei Fritzen/Hamburg-Süd und der „Flensburger Plan" von der Staatlichen Ingenieurschule Flensburg, Abteilung Schiffsbetriebstechnik-Maschinenbau vorgestellt. Weiterhin enthielt das Dokument eine empirische Sozialstudie von U. Koch, Oktober 1967, über die „Aufzählung der erforderlichen seemännischen Handfertigkeiten […] und inwieweit sie von einem künftigen Kapitän […] zu erlernen sind." Die Broschüre war Grundlage für die weiteren Bildungsauseinandersetzungen mit dem Verband Deutscher Reeder und anderen Institutionen. Der VDR drängte immer wieder zu mehr praktischer Matrosenausbildung für den späteren Kapitän, verheimlichend, dass er das Ziel hatte, auch über diesen Weg für einige Jahre Bedarfslücken bei den Decksbesatzungen zu füllen. S. 62 bis 74.

60 Vgl. ebd., S. 39 bis 45, „Entwurf eines Flensburger Planes zur Ausbildungsreform in der Seeschifffahrt".

61 „Die Ausbildung der Kapitäne"; Anschreiben zum Entwurf des „Flensburger Plans" „to whom it may concern", datiert, Flensburg im Juni 1967, S. 38.

62 Ebd.
63 Vgl. „Die Flüstertüte“, 2/1968, „Akademie in der Isolation“ S. 8 bis 11. Der damalige Geschäftsführer des SVDS, Wolfgang Baars, stellt den Status der seefahrtpolitischen Bildungsarbeit in den Gesamtzusammenhang der Bildungspolitik in der BRD.
64 Vgl. ebd., S. 10 , Meldung.
65 Vgl. ebd., S. 21, „Die Zeit ist reif für eine Koordinierung [...]“.
66 Vgl. ebd., S. 12-14.
67 Vgl. ebd., S. 6-7. In einer Stellungnahme von sieben Bundesverbänden der höheren Fach- und Ingenieursschulen wurde eingeschätzt, dass dieser Beschluss in seiner Substanz noch hinter einen KMK-Beschluss aus dem Jahr 1953 zurückfällt. Das Datum dieses Schreibens ist nicht exakt zu recherchieren, nach Umständen der Abläufe muss es Ende Januar/Mitte Februar 1968 gewesen sein. Die Demonstrationen gegen diesen KMK-Beschluss zogen sich bis Mitte des Jahres 1968 hin, er wurde erst mit dem Ministerpräsidentenerlass vom 5.7.1968 in Bonn korrigiert.
68 Vgl. „Die Flüstertüte“, 4/1968, S. 8-10.
69 Vgl. „Arbeits- und Informations-Papier für den SBO-Informationsstreik an den Deutschen Seefahrtschulen“, 1969, erstellt und herausgegeben von SVDS, ASTA Seefahrtschule Hamburg, ESG und SVI, S. A1 und A2 (vgl. auch Dokument 5).
70 Vgl. „KEHRWIEDER“, 4/1968, S. 8-9.
71 „Die Flüstertüte“, 2/1968 und 3/1968, S. 4.
72 „Die Flüstertüte“, 4/1968, S. 4-5.
73 Vgl. diverse Konferenzprotokolle des SVDS, Eigenarchiv des Autors.
74 Vgl. „Die Flüstertüte“, 5/1968 und 1/1969, S. 18-19.
75 Ebd.
76 Vgl. ebd., S. 28, 30-31, 35 -36.
77 Ebd., S. 2.
78 Vgl. Konferenzprotokolle des SVDS, Eigenarchiv des Autors und 90a). Vgl. auch: „DAG-Schifffahrt“,3/1969, S. 14.
79 Vgl. „Die Flüstertüte“, 5/1968 und 1/1969, S. 2.
80 „DAG-Schifffahrt“, 3/1969, S. 14.
81 Vgl. Bundesverkehrsministerium (BVM), „Vorläufiger Entwurf der Schiffsbesetzungsordnung“ sowie weitere Tagungsdokumente nebst Eigenaufzeichnungen. Alles im Eigenarchiv des Autors.
82 Vgl. „Anlage zur Kurzniederschrift über die Besprechung am 10. und 11.03.1969“ vom Bundesverkehrsministerium, Eigenarchiv des Autors.
83 „Die Flüstertüte“, 2/1969, S. 20 und Erinnerungen des Autors, er nahm an den Sitzungen als Geschäftsführer des SVDS teil.
84 „KEHRWIEDER“, 4/1968, S. 8.
85 Ebd.
86 Vgl. „Die Flüstertüte“, 2/1969, S. 20, vgl. auch „DAG-Schiffahrt“, 6/1969, S. 2 und 3.
87 „Die Flüstertüte“, 2/1969, S. 20 -21.
88 Vgl. „Arbeits-und Informations-Papier für den SBO-Informationsstreik an den Deutschen Seefahrtschulen“, 1969.
89 Vgl. hierzu sowie zu Folgendem Dokument 5.
90 Vgl. Dokumentenkonvolut, im Eigenarchiv des Autors. Vgl. „Sprachwissenschaftliches Gutachten“, 1969, Forschungsstelle für Sprachaufgaben, Universität Bonn, vgl. Begründung des Graduierungstitels „Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr“, 1969, vorgetragen auf der StAK-Sitzung am 09.05.60 von SVDS-Geschäftsführung. Vgl. „Künftige Bezeichnung der Absolventen von A6-Lehrgängen an den Seefahrtschulen“, 1969, Einladung der Freien und Hansestadt Hamburg, Schulbehörde zur StAK - Sitzung am 08.09.1969.
91 Das von NPD-Vertretern auf der Abstimmungsversammlung am 13. Mai 1969 verteilte Flugblatt ist im Original nicht mehr vorhanden. Im Januar 1972 tauchte ein ähnliches, umfangreicheres und aktualisiertes Flugblatt in Form von drei durch nichts autorisierten Schreibmaschinen-Durchschlagseiten mit dem Vermerk „Abschrift“ auf. Es wurde in der „KOMMANDOBÜCKE“, Monatszeitschrift des „Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere“ e.V. (VDKS) veröffentlicht. Das Schreibmaschinenblatt trug den Titel „INFORMATIONEN ZUSTÄNDIGER BUNDESSTELLEN ÜBER ANGEHÖRIGE DES SVDS“. Dieses Dokument ist im Eigenarchiv des Autors vorhanden.
92 Eine wörtliche Verifizierung dieser Aussagen ist nicht mehr möglich. Hier wurde aus dem Gedächtnis des Autors und nach Rücksprache mit zwei weiteren ehemaligen Mitgliedern des damaligen Streikrats zitiert.
93 Vgl. „Das GUTE an der deutschen Seeschiffahrt“, 1969, Sonderdruck der Studentenschaft der Seefahrtschule , Lübeck, S. 5.
94 Ebd.
95 „RESOLUTION DER STUDENTENSCHAFTEN DER DEUTSCHEN SEEFAHRTSCHULEN VOM 6.JUNI 1969“, S. 2 (Hier liegt ein Auslassungsfehler vor, es hätte 16. Juni heißen müssen. Vgl. Dokument Nr. 7.
96 Vgl. ebd.
97 „Liebe Kollegen!“, 1969. Ein briefliches Anschreiben zur Verteilung und Versendung von Informationsunterlagen an Bord bundesdeutscher Handelsschiffe. Es lief unter dem Arbeitstitel „Brief an die Fahrt.“ SVDS und alle ASTAs der Seefahrtschulen (Hg.), Hamburg, Erstellungsdatum ca. Anfang Ende Juni/Anfang Juli 1969, S. 1.
98 „Liebe Kollegen“,1969, vgl. auch Dokument Nr. 8.
99 Ebd.
100 Vgl. auch Dokument Nr. 10 und 11.
101 Vgl. „Der ÖTV-Bericht“, 1969/Nr. 3, S. 38 ff.
102 Vgl. „Die Kommandobrücke“, 7/1969 und 8/1969, Beilage S. I; vgl. auch „Der ÖTV-Bericht“ 1969 /Nr. 3., Titelseite und persönlicher Terminkalender, U. Koch.
103 Vgl. „KEHRWIEDER“, 8/1969, S. 9.
104 Schreiben der Schulbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, 11. Juli 1969, an die Leitung der Seefahrtschule der Freien und Hansestadt Hamburg und gleichlautend an den ASTA derselben, gez. Dr. Drexelius, Bürgermeister, S. 2.
105 „KEHRWIEDER“, 8/1969, S. 8. In dem entsprechenden Artikel wird unlauter unterstellt, der SVDS habe in der Vergangenheit den Mittelpatentforderungen des VDR zugestimmt, interessanterweise ist der Artikel mit „Nautikus“ gezeichnet, trotz Recherchen hat der SVDS niemals erfahren, wer sich hinter diesem Pseudonym verbarg.
106 Vgl. „Das Gute an der Seeschiffahrt“, Lübeck 1969.
107 Vgl. „KEHRWIEDER“, 8/1969. Beilage a.a.O.
108 Die Dokumentenbelege dieser Vollversammlung sind spärlich. Die Termindatenquellen sind aus dem persönlichen Terminkalender des SVDS-Geschäftsführers, U. Koch.
109 Vgl. Otto Wehrhart in „KONKRET“, 2/1970, „ Seemann, Deine Heimat ist die APO“, S. 17ff, Hamburg, hrsg. v. Klaus Rainer Röhl; vgl. auch Sepp Bender, 1969 in „DIE ZEIT“, „Streiken tut Not“ vom 24. Oktober, S. 15.
110 Vgl. „Die Kommandobrücke“, 9/1969, Verbandsorgan des „Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere“ e.V. (VDKS), Beilage „SBO“.
111 Vgl. Termindatenquellen aus dem persönlichen Terminkalender des SVDS-Geschäftsführers, U. Koch.

Dokumentenbelege der Tagungen spärlich.

112 „KEHRWIEDER“, 11/1969, S. 3, 8 und 9. In dieser Ausgabe wurde das vollständige Referat von Ministerialdirektor Ernst Tennstedt veröffentlicht, das dieser auf der Vollversammlung der Seefahrtstudenten am 16. Oktober 1969 in Hamburg im Auditorium Maximum der Universität Hamburg gehalten hatte.

113 Ebd.

114 Ebd.

115 Ebd.

116 Ebd.

117 Ebd.

118 Aus der „Empfehlung an die Vollversammlung“, 1969, vorgelegt vom Zentralen Streikrat auf der VV am 16.10.1969 in Hamburg, Audimax.

119 Ebd.

120 Die exakte Zahl ist nicht mehr dokumentarisch zu belegen, sie ist überliefert.

121 Vgl. Bundesgesetzblatt III 9513-2, 9513-9, „Ausgegeben zu Bonn am 26. August 1970, Nr. 84, S. 1253“, „Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung“ vom 19. August 1969.

122 Vgl. Bundesgesetzblatt, 1970, a. a. O., §40.

123 „Die Flüstertüte“, 1/1966, S. 35.

124 Brandt, Bundeskanzler, Drucksache VI/1350, 1970, Bundesrepublik Deutschland, Der Bundeskanzler. „Hiermit übersende ich unter Bezugnahme auf die Regierungserklärung vom 28. Oktober 1969 – Stenographische Berichte Seite 30 – den Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung Brandt“, S. 52.

125 „Band 1 Der Forschungsauftrag Planung und Durchführung“, 1974 im Juni, Auftraggeber „Der Bundesminister für Verkehr“, Bonn, Auftragnehmer: Die Forschungsstelle für Schiffsbetriebstechnik an der Fachhochschule Flensburg, S.1I.

126 Ebd., S. 1.64.

127 Ebd., S. 1.25.

128 „Schlußbericht“ der „Forschungsstelle […]“, 1974 im August, S. 104, Abs. 5 und S.106, a).

129 Vgl. „Schlußbericht“ der „Forschungsstelle […]“, 1974, S. 106 und 107, Absätze a) bis f).

130 „Schlußbericht“, der Forschungsstelle […]“, 1974, S. 106.

131 „STELLUNGNAHME DER DEUTSCHEN ANGESTELLTEN-GEWERKSCHAFT Berufsgruppe Schiffahrt zu dem Forschungsauftrag […]“, Hamburg, im März 1976, S. 22.

132 Ebd., S. 13,

133 „ÖTV-Seefahrt – Mitteilungen für Kapitäne und Besatzungs-Mitglieder“, Stuttgart, 1976/ Nr. 2, S.14.

134 Ebd.

135 „KEHRWIEDER“, 11/1974, S. 6, Kopie aus VDR-Archiv.

136 Ebd., S.7, Kopie aus VDR-Archiv.

137 „DAS ZUKÜNFTIGE SCHIFF UND SEINE BESATZUNG - Eine Studie“, Dezember 1972, Hamburg, hrsg. v. VDR – Verband Deutscher Reeder, Zitatfolge S. 46, 44 und 19.

138 „KEHRWIEDER“, 10/1974, S. 3, Kopie aus VDR-Archiv.

139 Bundesverkehrsministerium, zitiert nach: „KEHRWIEDER“, 10/1974, S. 3, Kopie aus VDR-Archiv.

140 Vgl. „Empfehlung an die Vollversammlung“, 1969, vorgelegt vom Zentralen Streikrat auf der VV am 16.10.1969 in Hamburg, Audimax.

141 „Das Gute an der deutschen Seeschiffahrt“, Lübeck 1969, S. 33.

142 Ebd., S. 67.

143 Ebd.

144 Vgl. „Jahresbericht 2007“, Verband Deutscher Reeder, VDR (Hg.), Hamburg, S. 25.