

# APO PRESS

INFORMATIONSBLETT DER STUDENTEN SCHÜLER  
UND ARBEITER IN HAMBURG

VERANTWORTLICH: Gemeinsame Redaktionskonferenz jeweils Mittwoch vor Erscheinen (anwesend am 10.12.69  
Vertreter der Basisgruppen Soziologie, Pädagogik, Medizin, des INFI-ML, SALZ-ML, Redaktionskollektiv)  
VERLAG + REDAKTION: 2 HH 4, ANNENSTR. 32 Tel. 31 28 65  
ERSCHEINT IN DER REGEL ALLE VIERZEHN TAGE ABONNEMENT BEI ZUSTELLUNG PER POST  
DM 8.00 PRO 1/2 JAHR, IM VORRAUS ZU ZAHLEN AUF DAS POSTSCHECKKONTO Hbg. M. Deter 22 9332

DIENSTAG, Den 16.12.69

Nr. 22/23

EINZELPREIS: DM 1.00

## INHALTSVERZEICHNIS:

Seite 1 ff Dokumente der Seefahrtsschüler

Seite 5 Brief italienischer Genossen

Seite 6 ff J. Schmierer: Zur Analyse der Studentenbew.

Seite 15 ff K.H. Roth: J. Schmierers Marsch in die synd.  
Sackgasse

Seite 20 ff AUSS Hbg: Konzeption der Schülerbew. in Hbg.

AUSEINANDERSETZUNG

IM SALZ Seite 22 ff

Seite 22 Erklärung des  
SALZ-ML

Seite 24 Erklärung der  
Regionalzentrale  
Nord

## DOKUMENTATION: SEEFARTSCHÜLER VOM BERUFSSTÄNDISCHEN ZUM ANTIKAPITALISTISCHEN KAMPF

### BEISPIEL 1.

#### ABKOMMEN

Zwischen dem Verband Deutscher Reeder, dem Verband  
Deutscher Küstenschiffer und dem Verband der Deutschen  
Hochseefischereien einerseits und

dem Gesamtverband Abteilung Schifffahrt andererseits  
wird folgendes Abkommen getroffen:

#### § 1

Im Interesse engster Zusammenarbeit der am Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt maßgeblich beteiligten Verbände besteht grundsätzlich Einigkeit darüber, daß auf deutschen Seeschiffen nur solche Seeleute fahren sollen, die die Mitgliedschaft des Gesamtverbandes besitzen. Zu diesem Zweck werden die drei Reeder-Verbände ihren Mitgliedern unter Mitteilung des Wortlautes dieses Abkommens schriftlich empfehlen, nur Mitglieder des Gesamtverbandes auf ihren Schiffen anzumustern.

Sollte trotz dieser Empfehlung von einer Reederei diesen Grundsätzen entgegen gehandelt werden, so wird sich der Gesamtverband mit den in Frage kommenden Reeder-Verband in Verbindung setzen, der sofort die im Sinne dieses Abkommens erforderlichen Schritte bei seiner Mitgliedsreederei durchführen wird.

Dieses Abkommen bezieht sich auf Seeleute aller Mannschaftsgrade. Potentinhaber fallen nicht unter diese Abmachung.

#### § 2

Zweck dieses Abkommens ist, dem Reeder und der Schiffführung eine disziplinierte und kameradschaftlich zusammenarbeitende Schiffsbesatzung zur Verfügung zu stellen. Alle ungeeigneten und unwürdigen Elemente sollen durch dieses

Abkommen von der weiteren Verwendung an Bord deutscher Schiffe ausgeschlossen werden.

Zur Durchführung dieses Zweckes wird der Gesamtverband alle Maßnahmen ergreifen, die geeignet sind, um bei den gewerkschaftlich organisierten Seeleuten Arbeitsdisziplin und Arbeitsmoral zu festigen und sie davon zu überzeugen, daß Schiffsleitung und Mannschaft eine Einheit bilden, und Reeder wie Seeleute gemeinsame Aufgaben zu erfüllen haben.

#### § 3

Der Gesamtverband verpflichtet sich, wilde Streiks mit allen Mitteln zu verhindern. Ein organisierter Streik kann erst nach Ablauf dieses Abkommens ausgerufen werden.

#### § 4

Seeleute, die von den dazu berufenen staatlichen Stellen auf ihre politische Vergangenheit geprüft und für arbeitswürdig befunden worden sind, dürfen aus Gründen, die in ihrer politischen Vergangenheit liegen, nicht von der Mitgliedschaft der Gewerkschaft und damit von der Seefahrt ausgeschlossen werden.

#### § 5

Beide Vertragspartner verpflichten sich zu unpolitischer Haltung bei Durchführung dieses Abkommens. Sie werden Angriffe politischer Parteien gegen gemeinsam geschaffene Einrichtungen und Verträge auch gemeinschaftlich abwehren.

#### § 6

Um die vertrauensvolle Zusammenarbeit so eng wie möglich zu gestalten und Differenzen durch persönliche Fühlungsnahme von vornherein möglichst zu vermeiden, sowie Erfahrungen auszutauschen, wird der Gesamtverband mit den einzelnen Reeder-Verbänden, oder, sofern Fragen von allgemeiner Bedeutung zu besprechen sind, mit allen Reeder-Verbänden von Zeit zu Zeit zu Aussprachen zusammenzutreten.



Diese Abkommen tritt am 1. Januar 1947 in Kraft und kann beiderseitig mit 6 monatlicher Frist jeweils zum 30. Juni bzw. 31. Dezember gekündigt werden. Im Interesse der ungestörten Aufrechterhaltung der Fahrbereitschaft der Schiffe wird eine Anlaufzeit von 6 Monaten vereinbart, die sich sowohl auf die Abmusterung der Nichtorganisierten bezieht. Die Parteien vereinbaren, nach Ablauf dieser 6 Monate wegen dieser Frage erneut zusammenzutreten.

Es besteht Einverständnis darüber, daß diese Abkommen Bestandteil späterer Tarifverträge werden soll und die Kündigungsfristen der Tarifverträge automatisch für dieses Abkommen gelten sollen.

Hamburg, den 2. Dezember 1946

VERBAND DEUTSCHER REEDER  
gez. Dr. Riensberg

Verband Deutscher Küstenschiffer  
gez. W. Richter

Verband der Deutschen Hochseefischereien e.V.  
gez. Dr. Arthur Pfeiffer

Für den GESAMTVERBAND  
gez. C. Davidsen

BEISPIEL 2

REFERAT VON VERTRETERN DES SYDS  
AUF EINER VOLLVERSAMMLUNG DER  
SEEFARTSCHÜLER

Von einem Vertreter des Reederverbandes (Reith) war letzters in der "Kehrwieder" (Manipulationsorgan des Reederverbandes für die Seeleute) zu lesen, daß im Grunde genommen an der Misere an Bord seines Schiffes und eigentlich auch in der gesamten Schifffahrt nur der Kapitän und im Zweifelsfall der Chief schuld sind. Wir möchten in diesem speziellen Fall keinen Gegenbeweis antreten, aber an einigen anderen Beispielen einmal aufzeigen, daß es doch wohl mehr Buhmänner als den Kapitän gibt.

Die erste Geschichte spielt an Bord der MS Carsten Rheder. Dieses Schiff fährt trotz verschiedener Anfragen der Besatzung und Interventionen der DAG noch immer in der Tropenfahrt, ohne die dafür vorgeschriebene Mindestausrüstung zu besitzen. Nicht einmal so primitive Dinge wie Sonnensegel oder Kammerlüfter befinden sich an Bord. Um die Luft in den Wohnräumen zu verbessern, wurde von der Inspektion empfohlen, das Rauchen einzustellen. In Brasilien legte der Koch auch seine Löffel nieder und versuchte, seine Frustration durch Alkohol zu kompensieren. Er wurde gekündigt. Das war, folgt man konsequent Herrn Reith, ein Fehler des Kapitäns. Weil kein Ersatz kam für den Koch, wurde der zweite Offizier für diese Tätigkeit freigestellt. Allerdings hatte er kein Gesundheitszeugnis für seine Tätigkeit in der Kombüse und das ist dann ganz zweifellos ein Fehler des II. Offiziers. Der verbleibende Kapitän und der erste Offizier gingen auf der Heimreise Wache. Und das ist dann ganz sicher nicht ihr Fehler, sondern wahrscheinlich ihre verdamnte Pflicht und Schuldigkeit.

Macht eine Reederei oder ein Reeder aber einmal einen Fehler, so kann man ihn schlecht oder garnicht verantwortlich machen. Das soll das Beispiel der MS "Angelina II" der Reederei Timm & Lübbert Schepers zeigen. Besagtes Schiff kenterte auf dem Rhein. Der Grund: es befanden sich keine Stabilitätsunterlagen an Bord, obwohl der Kapitän diese wiederholt angefordert hatte. Dem Reeder war allerdings bekannt, daß das Schiff außer bei Erzfahrt mit 108 t Ballast gefahren werden mußte, weil man es zwischenzeitlich verlängert und erhöht hatte. Der Kapitän befand sich nicht an Bord, als der Alleinsteuerer (A2) aufgefordert wurde, die Decksladung zu nehmen. Der Steuermann weigerte sich. Daraufhin ordnete die Reederei an, das Schiff mit 433 t auf Lademarke abzuladen, und zwar ohne Ballast. Als Begründung wurde angegeben, daß der Verloader ein

guter Kunde sei. Daß dieses geschehen konnte, war sicher ein Fehler des Kapitäns, da er sich nicht an Bord befand und auch sonst keine heilsamerischen Gaben zu besitzen schien. Jedenfalls aber tadelt das Seeamt dann doch die Reederei. Ein schuldhaftes Verhalten konnte der Reederei nicht ausgesprochen werden, weil unser Seemanns-Untersuchungsgesetz dies nicht zuläßt: also ganz zweifellos auch kein Fehler des Reeder, sondern diesmal der Regierung. Eine Effektenversicherung war weder für den Kapitän noch für die übrige Besatzung geschlossen worden. In ihrer Not riefen die Männer die DAG in Hamburg an, die ihnen trockene Klamotten für die Heimfahrt zahlte. Die DAG prozessiert noch heute um dieses Geld, obwohl sich die Geschichte vor einem Jahr zugetragen hat. Allerdings hat die Reederei inzwischen eine Abschlagszahlung von je 200.- bezahlt. Im übrigen ist es natürlich ein Fehler der DAG: - würde sie nicht existieren, hätte sie heute keinen Ärger.

Die Reedereien versuchen mit unverschämten Rundschreiben die Kapitäne unter Druck zu setzen, um zu verhindern, daß das fahrende Personal kritische Denkansätze entwickelt.

Unterstützt werden diese Mächtschaffungen durch die Gewerkschaft ÖTV. In der Reederbibel vom April 1969 "Willkommen an Bord", die jedem Schiffsjungen ausgehändigt wird, heißt es dann auch:

"Seemann zu sein bedeutet... einen anspruchsvollen Beruf auszuüben, in der Gemeinschaft gleichgesinnter tätig zu sein, bereit zu sein, über das übliche Maß beruflicher Anforderungen hinausgehende Einschränkungen in Kauf zu nehmen und in der Aufgabe, die dieser Beruf an den Menschen stellt, seine Erfüllung zu finden..."

Bereits vor 20 Jahren wußte man, daß diese Seefahrtsideologie von den Seeleuten selbst in Frage gestellt werden könnte. Um aber jederzeit ein exodus von Seeleuten abblocken zu können, setzten sich Reederei und Gewerkschaft an einen Tisch, um folgende prophylaktische Maßnahmen zu beschließen: die Gewerkschaft verpflichtet sich, in der Seefahrt nicht zu streiken. Die § 2 und 3 dieses Vertrages geben Auskunft über die Beweggründe dieses Abkommens: .... (s.O.!).

Daß die Gewerkschaft ÖTV sich strikt an den Wortlaut dieses Abkommens gehalten hat, können wir an mindestens zwei Ereignissen beweisen. 1. als die DAG-Berufsgruppe Schifffahrt zu einem Streik in der deutschen Seeschifffahrt aufrief, boykottierte die ÖTV alle Streikvorhaben mit der Begründung: keine sachliche Notwendigkeit. 2. als 1966 aufgrund von Pressekampagnen der Vertrag zwischen ÖTV und dem Verband deutscher Reeder während der laufenden Tarifverhandlungen annulliert wurde, trat zum erstenmal eine relativ akzeptierbare Heuer-Erhöhung ein.

Die Vereinzelungsstrategie der Reeder klappte vorzüglich. Sobald jemand aufmuckte oder kritisierte, wurde er entweder fristlos entlassen oder befördert.

Sieht man sich die endgültig vorliegende Form der Schiffs-Besetzungsordnung (SBO) an, wird man feststellen, daß sie den Vorschlägen der ÖTV fast nahezu gerecht wird. Als 1966 die einzelnen Verbände um Stellungnahmen zu den bereits zitierten Abkommen gebeten wurden, sagte der damalige Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder (VDR): "Ich habe keine Kenntnis von dem Abkommen und glaube, es sind in jener Zeit manche Dinge getan worden, die heute einer Prüfung nicht mehr standhalten würden." Und hier ist wohl zu fragen, ob nicht schon wieder Dinge geschehen, die bereits in vier Jahren keiner Prüfung mehr standhalten würden, da sie jetzt schon der viel propagierten "humanen Seefahrt" den Hals umdrehen.

Vertieft wird der Verdacht, wenn man weiß, daß die ÖTV bereits wieder ein Sonderabkommen, diesmal mit einer einzigen Reederei, und zwar der ESSO, über die Köpfe der Arbeitnehmer hinweg geschlossen hat. Diese Vereinbarung über den versuchsweisen Einsatz von Besatzungsmitgliedern in mehreren Ressorts zwischen der ESSO-Tankschiffreederei einerseits und der ÖTV andererseits, Hauptvorstand Stuttgart, soll folgendes



regeln : Aus betrieblichen Gründen können auch Matrosen außer zu Arbeiten auf Deck auch in der Maschine und zu Instandhaltungsarbeiten im Wirtschaftsbereich eingesetzt werden. Abgeschlossen wurde dieser Vertrag bereits am 22. 5. 69. Die DAG-Berufsgruppe Schifffahrt erhielt erst am 11. 8. 69 Kenntnis von diesem Abkommen, d. h. 3 Monate später und zu einer Zeit, in der das Abkommen bereits praktiziert wurde.

Und dann soll es noch Leute geben, die nicht verstehen können, warum auch immer mehr deutsche Matrosen unserer Seeschifffahrt den Rücken kehren. Wer sich als Matrose möglicherweise sogar in der Zeit, die ihm laut Gesetz zu absolvieren vorgeschrieben ist, um studieren zu können, zum Separatorenreiner, Bilgenkrebser oder Stewart-Handlanger abqualifizieren lassen soll, und das mit Zustimmung und Billigung der Gewerkschaft, wird wohl kaum eine andere Chance sehen, als über die Relling zu hüpfen.

Wer nun aber glaubt, daß es den Offizieren und Kapitänen besser geht, wird in dem Moment eines besseren belehrt, wo er sich mit den Gepflogenheiten der Rechtsfindung der Seemänner und der Überprüfung der Sicherheitseinrichtungen durch die See-Berufsgenossenschaft (SBG) näher befaßt. Die Reeder behaupten seit Jahren, "sozial" zu sein. Wir wollen das Sozialbewußtsein des Reeders anhand eines Beispiels prüfen :

Die DAG hatte im Jahre 1968 B. 600 Angestellte aus dem Bereich der Seefahrt in ihrer Kartei. Sie hatte in der gleichen Zeit 39.567 Mitglieder der Banken und Sparkassen geführt. In dem Wirtschaftszweig Banken und Sparkassen mußten von der DAG 136.256,61 DM erstritten werden, im gleichen Zeitraum vom sozialen Reeder mehr als eine halbe Million, genau 552.188,66 DM, d. h., das bei der Seefahrt rund 19x so viel Geld eingeklagt und eingetrieben werden mußte wie bei den Banken und Sparkassen. Oder anders ausgedrückt, jedes gewerkschaftlich organisierte Mitglied aus dem Bereich Banken und Sparkassen mußte von seinem Arbeitgeber 3,44 DM einklagen, jedes Mitglied aus dem Wirtschaftszweig Seefahrt dagegen vom sozialen Reeder 64,20 DM.

Daß das Bundes-Verkehrs-Ministerium (BVM) in nicht mehr zu verantwortender Weise mit Ausnahme-Genehmigungen die Mindestbesetzungs-Vorschriften der SBO ständig unterwandert und zu einer Phrase macht, zeigt sich daran, daß es nicht in der Lage war und heute auch nicht in der Lage ist, mitzuteilen, wie viele Ausnahme-Genehmigungen bisher überhaupt erteilt worden sind. An diesen Zustand hat man sich bereits gewöhnt. Daß nun aber auch die Gerichte die Gepflogenheiten des BVM als Gewohnheitsrecht anzusehen scheinen, sei aufgezeigt am folgenden Fall :

Herr Thielemann ist Kapitän (A4) und Eigner seines Schiffes MS "Christa Thielemann". Von der Dutch Shell bekam er den Auftrag, seismographische Messungen vor der Küste Borneos durchzuführen. Bei der Überfahrt von Elsfleth nach Borneo war das Schiff mit dem Kapitän und Eigner Thielemann, einem 1. Offizier mit dem Kapitänspatent für große Fahrt, einem Ingenieur mit dem Ingenieurpatent für große Fahrt (C6). Der erste Offizier ging im Februar krankheitsshalber von Bord. Der leitende Ingenieur wurde bereits Ende Januar in Sarawak (Nordborneo) fristlos gekündigt. Im Februar und März fuhr das Schiff ohne Steuerermann. Mit Eintreffen des Ersatzsteuermannes sah die Besatzung des Schiffes wie folgt aus : Kapitän (A4) ohne Ausnahme-Genehmigung, Steuerermann (A2) ohne Ausnahme, ein Jungkoch, 3 deutsche Leichtmatrosen, von diesen ein gelernter und 2 Decksmänner (Hilfsarbeiter), die im Schiffstagebuch dann zu Leichtmatrosen umgemustert waren. In der Maschine befand sich weder ein Maschinist noch ein Reiniger, d. h. während der gesamten Zeit befand sich in der Maschine kein Mensch. Nachdem die Gewerkschaft sich mit einem Bombardement von Briefen an die Verbände und Ministerien gewandt hatte, schrieb das BVM mit Schreiben vom 19. 8. 69 : " Angesichts der Rücksichtslosigkeit, mit der sich der Beschuldigte über die Bestimmungen der SBO hinweggesetzt hat, habe ich im Ergebnis vorgeschlagen, mit dazu beizutragen, daß der Beschuldigte einer empfindlichen Strafe zugeführt wird."

Das Ergebnis : Das Amtsgericht Elsfleth erkennt für den Reeder und Kapitän Thielemann auf 500.-DM Geldstrafe, ersatzweise 10 Tage Haft. Das Urteil ist rechtskräftig.

Ebenso mußten wir erfahren, daß auf der MS "Siegerland" Reeder Otto Albers, der Sohn des Reeders als Leichtmatrose in der Musterrolle aufgeführt ist. In Wirklichkeit fährt stellvertretend für ihn lediglich sein Seefahrtsbuch. In der Zwischenzeit macht er Abitur, d. h. wann er seine Schule beendet hat, ist auch seine Fahrtzeit voll und er kann, ohne zur See gefahren zu haben, sofort sein Studium zum Patent beginnen.

Die Ausnahme, werden zumindest in Hamburg von der Behörde für Wirtschaft und Verkehr erteilt, federführend dort ist ein Verwaltungsinspektor, der von der Seefahrt so viel weiß wie eine Kuh vom Schlittschuhlaufen. In der Praxis sieht das so aus : für ein Schiff ist C3 vorgeschrieben (Maschinenpatent). Der Herr Verw. oberinsp. stellt eine Ausnahmeg. aus mit der Auflage, 2 c-1-Leute zu fahren. Um den Unterschied zwischen den Patenten C-1 und C-3 zu verdeutlichen, sei kurz der Ausbildungsgang umrissen. Um das Maschinenpatent C-3 zu erwerben, muß der Anwärter eine 36-monatige Werkstättenlehre mit Gesellenprüfung nachweisen, anschließend 24 als Maschinenassistent zur See fahren und dann 1 Semester Schiffs-Ingenieursschule erfolgreich absolvieren. Mit der Aushändigung des Patentes ist er berechtigt, eine Maschinenanlage bis zu 1.000 PSE zu leiten. Um das C-1 zu erwerben, ist lediglich nachzuweisen : eine 24-monatige Werkstättenfähigkeit, d. h. also noch nicht einmal ein abgeschlossener Beruf, das Erreichen des 18. Lebensjahres und der Verdienst, nicht vorbestraft zu sein. Von der Schiffs Ingenieursschule wurde auf Befragung mitgeteilt, daß eine theoretische Ausbildung nicht nötig und auch nicht vorgesehen sei, daß der Bewerber lediglich den Unterschied zwischen Zylinder und Kolben kennen müsse. Der Bewerber muß einen Antrag an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion stellen und wird dann zur Prüfung zugelassen. Nach "bestandener Prüfung" erhält er die Befähigung, "Maschinenanlagen" bis max. 150 PSE zu fahren. Da es sich eingebürgert hat, daß nautische Schiffsoffiziere während ihres Studiums, das C-1 so "nebenbei mitnehmen", würde es also im angeführten Fall genügen, wenn Kapitän und Alleinsteuermann dieses C-1 besitzen.

Die Beamten des Arbeitsschutzes unterliegen der Schweigepflicht und dürfen über die Ihnen bekannten katastrophalen Mißstände, die sich in der Flotte ausbreiten, nicht berichten da sie laut § 139 b der Gewerbeordnung gebunden sind. Der Wahnsinn des Föderalismus geht bei dieser Behörde so weit, daß ein Beamter des Landes Hamburg in einem zu bemängelnden Fall seinen Kollegen im Lande Bremen erst dann telefonisch um Hilfe bitten kann, wenn er vorher die Genehmigung des Amtsleiters eingeholt hat. Damit ist sie weitgehend funktionsunfähig.

Die Reihe der für normale Menschen nicht faßbare Zustände in der Seeschifffahrt ließe sich beliebig fortsetzen. Um die Situation, in der Seefahrt und vor allem der rebellierende Kapitänsnachwuchs sich befinden, aufzuzeigen, sei zusammengefaßt folgende Situation geschildert :

- Ein BVM, das den Studenten erklärt, nicht mehr über die neue SBO verhandeln zu wollen, weil man die Nase voll habe und so die Verordnung über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See zu einem Verwaltungsakt kraft Gottes und Ministeriums Gnaden macht, und zwar gegen die, die mit dieser Verordnung leben und arbeiten sollen
- eine Arbeitsschutzbehörde, die, selbst wenn sie helfen möchte, nicht helfen darf, weil sie zum Schweigen verpflichtet ist
- die Gewerkschaft ÖTV, die die Seeleute verraten hat und verrät, im Geheimabkommen 1946, bei den Verhandlungen über die Sozialausschüsse an Bord deutscher Schiffe einige Jahre später, bei dem von ihr boykottierten Streik 1956, bei den Verhandlungen über die neue



SBO 1969 und last not least bei den Tarifverhandlungen Ende 1969, von denen behauptet wird, daß diesmal nicht der neue Tarif zwischen Gewerkschaft und Reeder ausgetragen wurde sondern zwischen ÖTV und DAG

- Eine SBG, der unter anderem die Überprüfung der Sicherheitseinrichtungen (Rettungsboote) an Bord obliegt, und die eben dieser Gewerkschaft ÖTV untersteht
- eine Presse, die nur noch dann über die Probleme der Seefahrt zu schreiben bereit ist, wenn die streikenden Studenten der Seefahrtsschulen "endlich" mal was machen" (Fensterscheiben einschlagen?)
- und eine Öffentlichkeit, die die Seefahrt nur insoweit interessiert, als sie morgens ihren Kaffee, abends ihren Tee und zu Weihnachten Bananen und Nüsse bekommt.

BEISPIEL 3

AUS DEN EMPFEHLUNGEN DES STREIKRATS an die Vollversammlung ZUM ABRUCH DES SBO-STREIKS

- 1) in unserer Seefahrt werden durch Subventionen und Steuerabschreibungen Schiffbau, Schiffseigentum und Schifffahrt dauernd forciert;
  - 2) Dadurch wird in Zukunft immer mehr Personal fehlen.
  - 3) Das Verkehrsministerium will die Schiffe aber unter allen Umständen fahren lassen!
- Darum wird das BVM den § 28, 1a Ausnahmeregelung aus systemerhaltenden Gründen niemals streichen!

Früher haben wir gesagt, das BVM sei ein Handlanger des Reeders; inzwischen mußten wir erkennen, daß das BVM und damit der Staat sogar die Voraussetzungen schafft für die katastrophalen Zustände in puncto Schiffssicherheit und allgemeiner sozialer Ungerechtigkeit auf See.

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.

Die Arbeitnehmer in der Seefahrt, und damit wir, die Studenten, müssen in den nächsten Monaten intensiv über die brutalen Marchenschaften von Ministerien, Arbeitgeberverbänden, Politikern und angeblichen Arbeitnehmerorganisationen aufgeklärt werden. Über die Studentenschaft muß die Arbeitnehmerseite in der Seefahrt zu einem neuen, kritischen Bewußtsein kommen. Dieses Ziel können wir nur erreichen, wenn wir die Institution Seefahrtsschule nicht als bloße Dressur-Institution für Fachidioten in Sachen Seefahrt auffassen, sondern benutzen als einen Ort

- der ständigen Information,
- der Reflektion
- der politischen Aktivität für soziale Gerechtigkeit in unserer gegenwärtigen Gesellschaft.

Wir sind der Ansicht, daß eine solche Politisierung der Studenten in der nächsten Zeit an den Seefahrtsschulen stattfinden muß, und nicht erfolglos drückgeführt werden kann, wenn wir alle an verschiedenen Arbeitsplätzen über ganz Deutschland verteilt sind, wie es während dieses Streiks bisher für die meisten der Fall war.

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. Ab heute ist unser Ziel, einen Streik für die gesamte Seefahrt vorzubereiten!

Hamburg, den 16. Okt. 1969

Streikrat aller Seefahrtsschulen

BEISPIEL 4

Flugblatt vom 16. 10. 69

- Warum gestreikt?
- Für wen gestreikt?
- Für was gestreikt?

"Die moderne Staatsgewalt ist ein Ausschuß, der die gemeinsamen Geschäfte der ganzen Bourgeoisie verwaltet." (Marx)

Das heißt: Der Staat und die Behörden vertreten die Interessen der Kapitalisten. Reeder und Behörden, VDR und BVM, Kapitalist und Staat gehören zusammen - die SBO-Politik hat es gezeigt. Das Interesse der Reeder ist ein möglichst hoher Profit. Ihr Profit erhöht sich, wenn der Lohn ihrer Arbeiter, der Kapitäne und Besatzungsmitglieder sinkt. (Wenn also z. B. der Reeder einen Techniker sein Schiff lenken läßt, so kostet ihn das nur noch den Lohn eines Technikers und nicht mehr den eines Kapitäns.)

Früher war für den Unternehmer der dumme Arbeitnehmer der billigere; willigere und damit bessere. Heute braucht der Kapitalist einen nur auf Teilbereichen qualifizierten Arbeitnehmer. Diese Ausbildung kostet Geld, und je länger ein Arbeiter ausgebildet ist, desto höher ist sein Lohn, sein sozialer Stand und damit seine Kosten für den Kapitalisten. Der Preis also, den der Reeder für die Ware "Seemann" zahlen muß, ist gleich den Produktionskosten der Ware "Seemann", also gleich den Kosten der Ausbildung und den Kosten der Produkte (Lebensmittel usw.) die der Seemann seinem sozialen Stand gemäß verbraucht. Das Bestreben der Vertreter der Kapitalisten (Staat und Behörden) muß deshalb sein, die Ausbildungszeit zu verkürzen, möglichst viel Fachwissen in möglichst kurzer Zeit zu vermitteln, alle (für den Reeder) "unwichtigen" Wissensbereiche herauszulassen usw. Das heißt, durch diese Intensivierung und Rationalisierung werden die Lohnkosten verringert, nur um den Profit der Reeder zu erhöhen. Dieses Bestreben zeigt sich in allen Fachhochschul- und SBO-Gesetzesentwürfen: Euren sozialen Status zu senken, Eure Ausbildung zu verkürzen, dadurch den Preis Eurer Arbeitskraft zu verringern und Löhne zu sparen!

Ihr streikt für Schiffssicherheit und bessere Ausbildung - mit Recht, aber in Wahrheit führt ihr unter dem Mantel dieser Forderungen einen berufsständischen Konkurrenzkampf gegen das Mittelpatent. Ihr kämpft also gegen Euren eigenen sozialen Abstieg. Ihr kämpft für die Behauptung Eures Preises auf dem kapitalistischen Arbeitsmarkt! Ihr kämpft für Euren Status, d. h. für eine längere Ausbildung!

Ihr wollt den Wert Eurer Arbeitskraft erhöhen - die Kapitalisten wollen den Wert der Ware "Seemann" senken. Ihnen dauert die Herstellung der seemannischen Arbeitskraft zu lange. Sie ist ihnen - gemessen am gesellschaftlichen Durchschnitt - zu teuer.

Ihr kämpft für Eure mittelständische Vergangenheit, für Euren früheren sozialen Status. Diesen Kampf werdet ihr wie alle anderen Mittelständler vor Euch (selbstständige Kaufleute, Bauern, Handwerker, usw.) verlieren. Sie haben sich den kapitalistischen Interessen beugen müssen. Genau wie sie werdet ihr durch den Fortschritt der Industrie in das Proletariat fallen! Eure Interessen werden mit den ihren identisch sein.

Die Befreiung der Proletarier von ...

Sozialistische Gruppe der Fachhochschulen  
Hamburg - SGFH

(Seefahrtsschüler, Sozialarbeiter-Pädagogen,  
Ingenieure, Werkkunstschüler)