

gebnis republikanischer Repräsentationsbeflissenheit:

„Ein Durchschleusen durch die Stadt Bamberg war von mir nicht angeordnet. Ebensovienig habe ich Landpolizei angefordert. Vor Bamberg wartete ein Wagen der Stadtpolizei, der dann vorausfuhr und die Geschwindigkeit bestimmte... Ich habe von dem Unfall nur soviel gemerkt, daß mein Fahrer stark gebremst hat. Gleichzeitig habe ich gesehen, wie sich ein Motorrad im Kreis gedreht hat. Ich bin dann ausgestiegen, um mich nach dem Verletzten und dem Hergang zu erkundigen. Wir wurden dabei beschimpft, sind dann wieder eingestiegen und weitergefahren...

„Für die Geschwindigkeit war also nicht ich verantwortlich, ebensowienig für das Sirenengeheul, das die Stadtpolizei wie üblich veranstaltete. Ich habe nunmehr angeordnet, daß ich bei Überlandfahrten oder bei der Durchfahrt von oder durch Städte nicht mehr von der Polizei begleitet werde, sondern wie jeder andere Staatsbürger mit meinem Wagen durchfahren werde.“

So brachte Bayerns Regierungschef jenes in Deutschland so schwache Bewußtsein, daß auf der Straße alle eben nur Verkehrsteilnehmer sind, die den gleichen Gesetzen unterstehen, brieflich nachdrücklich zum Ausdruck, allerdings erst, nachdem ein Mensch zu Tode gekommen war. Die Frage ist nun, ob Hoegners Fahrer Eklhofer, wie der Fahrer jedes anderen Staatsbürgers, auch auf der Autobahn zwischen München und Bonn auf den Dauergebrauch des blauen Warnlichtes verzichten wird, das eigentlich nur von Polizei, Feuerwehr und ähnlichen Instanzen bei Einsatzfahrten gezeigt werden soll, den Fahrer Hoegners aber bisher auch in dem Bestreben unterstützte, die gut 600 Autobahn-Kilometer zwischen München und Bonn in weniger als fünf Stunden zu bewältigen.

GEWERKSCHAFTEN

SCHIFFFAHRTS-STREIK

Offiziere von Bord

Am Donnerstag vergangener Woche flaterten über die Reling der 150 westdeutschen Handelsschiffe, die in den Seehäfen der Bundesrepublik lagen, Flugzeitel, auf denen zu lesen war: „Wir fahren nicht umsonst zur See, wir kämpfen mit der DAG.“ Dann stapften Funktionäre der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft (DAG) von einem Schiff zum anderen und fordernten Kapitäne, Steuerleute und Ingenieure auf, die Arbeit niederzuliegen.

Kaum hatten die DAG-Funktionäre ein Schiff verlassen, stürmten Vertreter der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) — einer Fachgewerkschaft des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) — auf die Kommando- brücken und in die Kabinen der Schiffs- offiziere. Mit dem Redeschwall geschulter Funktionäre beschworen die ÖTV-Gewerk-

schaftler die Offiziere, auf ihren Posten auszuharren.

Die meisten Offiziere wußten nicht recht, welcher Parole sie nun folgen sollten. Erbittert rangen die Vertreter der beiden Organisationen um jeden einzelnen Offizier, während die Reeder aufgeregt miteinander telephonierten, denn angesichts des Mangels an Führungspersonal in der Schifffahrt konnte ein einziger streikender Ingenieur oder Steuermann einen ganzen Dampfer lahmlegen.

Der Streik war angeheizt worden, nachdem die ÖTV im Mai mit den Reederver-



Streikführer Freese

Klassenkampf zwischen Deck und Maschine

bänden einen neuen Heuervertrag abgeschlossen hatte, ohne auf die Sonderwünsche der Konkurrenzgewerkschaft einzugehen.

Während der ÖTV-Schiffahrtsboß, der Kapitän Rudolf Becker, mit dem Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder nach dem Tarifvertragsabschluß Trinksprüche wechselte, bezichtigte der Seeleute-Chef der DAG, der greise Schiffsingenieur Richard Freese, 72, seinen Kollegen von der ÖTV, die Seeoffiziere an die Reeder verraten zu haben.

Die unterschiedliche berufliche Herkunft der beiden Funktionäre ist die Wurzel dieses ungewöhnlichen gewerkschaftlichen Zwistes. ÖTV-Becker ist Kapitän, DAG-

Freese alter Schiffsingenieur — zwischen Deck und Maschine schwelt seit Bestehen der Dampfschiffahrt gesellschaftlicher Haider.

Richard Freese hat sich im Kampf der Schiffsingenieure um Gleichberechtigung mit den Nautikern beachtliche Verdienste erworben. Er war es, der als Vorsitzender des „Verbandes Deutscher Schiffsingenieure“ in den zwanziger Jahren die Gehalts-Rangordnung durchsetzte, nach der die Ingenieure immer eine Stufe höher als gleichrangige Nautiker bezahlt werden. Der Erste Ingenieur erhielt beispielsweise nach dem letzten Tarif 245 Mark mehr Heuer als der Erste Offizier, obwohl der Nautiker Stellvertreter des Kapitäns ist.


Ende der zwanziger Jahre wäre es Freese auch beinahe gelungen, die Ersten Ingenieure, die sogenannten „Chiefs“, an Stelle der Kapitäne zu Schiffskommandanten zu machen. ÖTV-Kapitän Becker meint dazu heute: „Es bedurfte damals erheblicher Anstrengungen, dies zu verhindern.“

In der Wahl seiner Kampfmethoden war Gewerkschaftschef Freese, wenn es um seine Ingenieure und Maschinisten ging, nie zimperlich. Kein deutsches Dampf- oder Motorschiff konnte im Juli 1922 einen deutschen Hafen verlassen: Das Maschinenpersonal streikte. Dieser einzige Streik in der deutschen Schifffahrt, der nicht von den Mannschaften, sondern von Offizieren, allerdings nur von Ingenieuren, ausgefochten wurde, geht auf Freeses Rechnung. Darauf ist er heute noch sehr stolz.


Als nach 1945 die Gewerkschaften wiedererstand, brachte Freese seinen Verband Deutscher Schiffsingenieure in das große Sammelbecken der DAG ein. Seitdem versucht er nun, auch die Nautiker in seine Organisation hineinzubekommen, um schließlich alle „Angestellten auf See“ in der Angestellten-Gewerkschaft zu vereinigen.

Der Erfolg dieser Bemühungen ist sehr umstritten. Die ÖTV behauptet, die überwiegende Mehrheit der Offiziere marschiere in ihren Reihen. Die DAG sagt das Gegenteil. Sicher aber hat der Streit der Gewerkschaften beträchtlich dazu beigetragen, daß die Arbeitsbedingungen auf deutschen Schiffen bislang wenig verlockend waren: Die Sechstage-Arbeitswoche war in der deutschen Seefahrt ein nie erfüllter Traum. Ein Matrose auf großer Fahrt, der monatelang nicht nach Hause kam, erhielt für einen Monat Arbeit im Zweischichtensystem (12 Stunden Arbeit, 12 Stunden frei) ganze 280 Mark, der Erste Offizier einschließlich der Pauschale für Mehrarbeit (bis zu 180 Stunden im Monat) 765 Mark. Immer mehr deutsche Seeleute enterten deshalb ausländische Schiffe, auf denen sie angenehmer lebten und erheblich höhere Heuern bekamen.


Unterdes ließen die deutschen Reeder ein neues Schiff nach dem anderen bauen, so daß die bundesdeutsche Handelsflotte heute bereits wieder drei Millionen Bruttoregister-tonnen umfaßt. (Deutsche Tonnage am 1. September 1939: vier Millionen Bruttoregister-tonnen.) Als dann auch noch



**LANGENBACH
SEKT**



**LANGENBACH
WEIN**



**LANGENBACH
WEIN**

die Krone festlicher Stunden

LANGENBACH & CO WORMS AM RHEIN

die Frachtraten kräftig stiegen — sie haben sich seit 1952 etwa verdoppelt — und die westdeutschen Reeder im vergangenen Jahr 1,542 Milliarden Mark eingenommen hatten, schickten sich die Gewerkschaften an, die Reeder zur Ader zu lassen. Sie forderten einen neuen Tarifvertrag.

ÖTV-Kapitän Becker und der DAG-Ingenieur Freese konnten sich aber immer noch nicht über ein gemeinsames Programm einigen. Die Nautiker strebten vor allem danach, die Benachteiligung des Ersten Offiziers gegenüber dem Ersten Ingenieur zu beseitigen; Freese aber sträubte sich dagegen — er wollte sein Prestige beim technischen Personal nicht einbüßen. Der Verdacht, die Konkurrenz-Gewerkschaft könnte zuviel Kastanien aus dem Feuer holen und dann Mitglieder abwerben, ließ keine der beiden Seiten ruhen.

Die Reeder nutzten diese Spannungen aus und verhandelten mit der Gewerkschaft, die ihnen das kleinere Übel zu sein schien. Daß sie sich an die sonst gar nicht so zahme ÖTV des stets kampfrendigen Gewerkschaftsführers Adolf Kummernuß wandten, lag an der Unnachgiebigkeit des weißhaarigen Richard Freese, der noch einmal — wie 1922 — einen großen Triumph erleben wollte, und sei es wie damals mit klassenkämpferischen Mitteln.

Am 11. Mai handelten die Reederverbände und die ÖTV in Baden-Baden einen neuen Heuertarifvertrag und Manteltarifvertrag aus, der den deutschen Seeleuten die größte Lohnerhöhung seit 1945 brachte. Durchschnittlich wurden die Grundheuern um 13 Prozent erhöht. Die wesentlichste Neuregelung des Manteltarifs war ein voller Ausgleich für alle Sonn- und Feiertage auf See. Der Matrose erhält nach dem neuen Tarif, der am 1. Juni in Kraft trat, 320 Mark Monatsheuer und für jede Überstunde 24 Pfennig mehr als bisher. Das Gehalt des leitenden Offiziers wurde sogar um 27 Prozent auf 975 Mark erhöht. Der einzige Offizier, der bei der generellen Grundheuer-Erhöhung nicht so gut abschnitt, war der „Chief“, der Erste Ingenieur, dessen Gehalt nur um 9 Prozent — auf 1100 Mark — verbessert wurde.

ÖTV-Becker: „Wir sind das erste Mal wirklich zufriedengestellt. Mehr konnte man den Reedern bestimmt nicht zumuten.“

DAG-Freese: „Das ist besonders für das technische Personal eine Ohrfeige mitten ins Gesicht und eine ungehörige Provokation.“

Am vergangenen Mittwoch versuchten Beamte des Bundesverkehrsministeriums, den Gewerkschaftskampfhähnen ins Gewissen zu reden, aber alle Bemühungen waren vergebens. Nach den gescheiterten Verhandlungen erklärte ÖTV-Kapitän Becker: „Es war für uns unerträglich, in Gegenwart der Arbeitgeber die Beleidigungen der Gegenseite hinzunehmen. Wir mußten die Verhandlungen spontan abbrechen. Derartige Beschimpfungen waren bisher nur im politischen Raum, aber nicht unter Schiffsoffizieren üblich.“

Am Donnerstag rief Freese dann die Offiziere zum Streik auf. Die Reeder meinen allerdings, daß der Streik schon deshalb rechtswidrig sei, weil alle Seeleute inzwischen die erhöhten Heuern widerspruchslos einsteckten. Damit haben nach Ansicht der Reeder sämtliche Chargen an Bord den neuen Tarif akzeptiert. Freese aber blieb unerbittlich: „Entweder der Tarif und die Diskriminierung der leitenden Angestellten fallen, oder die deutsche Schifffahrt liegt solange still, bis unsere Forderungen erfüllt werden.“

Vierundzwanzig Stunden später renommierte Freeses Streikkomitee: „Ein Dutzend Schiffe sind bereits fahrtüchtig.“ Die Ingenieure waren wieder — wie 1922 — von Bord gegangen.



rauche



staune



gute Laune

12 Player's Cigaretten
spenden 12mal gute Laune

eine echte Player's

8½