SCHIFFAHRT

PERSONAL

Knüppel im Nacken

In Hamburg hinterlegten jüngst 32 junge Nautiker ihr gerade erworbenes Kapitänspatent bei einem Notar. „Um Forderungen nach einer sozialen Aufwertung des Seemannsberufes durchzusetzen" — so ein Sprecher des Studentenverbandes Deutscher Seefahrtschulen (SVDS) —, wollen die Schiffsoffiziere vorläufig von ihrem Kapitänspatent keinen Gebrauch machen und an Land bleiben.

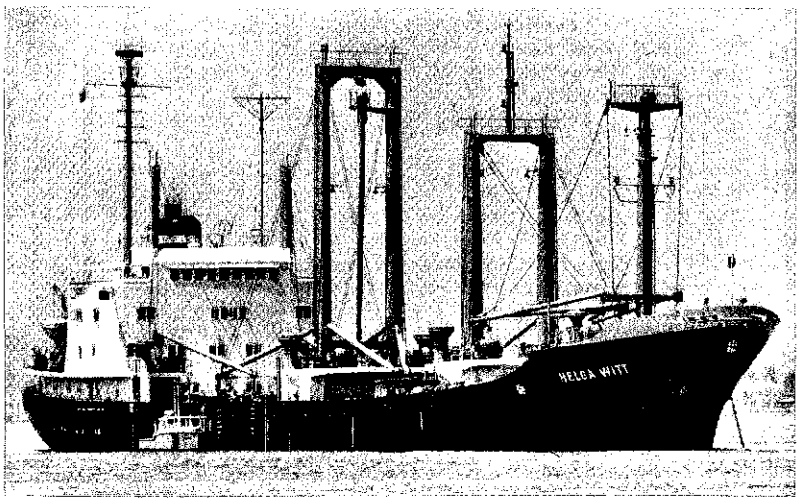
In Höhe des mittelamerikanischen Hafens San Juan setzte am 21. April Kapitän Karl Meyer vom Hamburger Motorschiff „Helga Witt" einen Notruf an die US-Coast-Guard ab: „Schiff nicht mehr unter Kontrolle ... Bitte um sofortige Hilfe." Kapitän Meyer, 37, fühlte seine und seines Schiffes Sicherheit durch mehrere Besatzungsmitglieder bedroht.

Auf den Jungfern-Inseln vor der mittelamerikanischen Ostküste war im April der Seemann Julius Heher, 20, vom Bremer Frachter „Bärenstein" gelandet — mit einem Schlauchboot. Er habe, so erklärte Heher, die „Bärenstein" auf hoher See verlassen, weil die Verhältnisse an Bord unerträglich gewesen seien.

Nach mehreren Reisen, vorwiegend in tropischen Gewässern, reichte der 2. Ingenieur des Hamburger Motorfrachters „Thomas Schulte" im Dezember letzten Jahres bei der Reederei Bernhard Schulte die Kündigung ein. Er wisse sich, schrieb der Techniker, „mit den übrigen Ingenieuren und Offizieren von MS ‚Thomas Schulte'" darin einig, daß „ein Schwerverbrecher ... in seiner Zuchthauszelle komfortabler" lebe als „die Besatzungsangehörigen dieses Schiffes".

Die Demonstration des Hamburger Kapitänsnachwuchses, die sich — wie ein seit Wochen andauernder Vorlesungsstreik der Studenten von fünf deutschen Seefahrtschulen und -akademien — insbesondere gegen eine vom Bundesverkehrsministerium geplante neue Schiffsbesetzungsordnung (SBO*) richtet; der „Bärenstein"-Seemann, der per Schlauchboot auf See desertierte; die Besatzung der „Thomas Schulte" schließlich, die, so der abgemusterte 2. Ingenieur, mangels ausreichender Schlafraumbelüftung gezwungen war, „Nacht für Nacht auf dem Boots- oder Peildeck zu nächtigen und dabei mehrmals pro Nacht durch einsetzende Regenschauer wieder unter Deck gescheucht" wurde — Fälle wie diese illustrieren die Situation deutscher Seefahrt und deutscher Seefahrer.

„Das Betriebsklima in der ganzen Branche ist schlecht", urteilt Ernst Otto Constantin, Leiter des Landesverbandes Hamburg der Berufsgruppe Schiffahrt in der Deutschen Angestelltengewerkschaft (DAG), der vor zwei Jahren selbst noch 1. Offizier eines Schiffes in der Afrika-Fahrt war. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen, resümierte deftiger ein Besatzungsmitglied des Hamburger Motorschiffes „Anna Rehder" in einem Brief an seine Gewerkschaft, sei „die ganze Seefahrt ... sowieso Scheiße".



Deutscher Frachter „Helga Witt": „Schiff nicht mehr unter Kontrolle"

Die Fluktuation in der Handelsschiffahrt ist größer als in jedem Landberuf. Das Durchschnittsalter deutscher Matrosen beträgt heute nur 21 Jahre. Nach Ende 1967 veröffentlichten Erhebungen des Verbands Deutscher Reeder will fast die Hälfte des seemännischen Nachwuchses höchstens fünf Jahre zur See fahren. Vollausgebildete Nautiker mit dem Kapitänspatent wandern im Durchschnitt bereits nach acht Jahren aus der Seefahrt ab.

Wegen Personalmangels fahren zahlreiche deutsche Seeschiffe unterbesetzt — mit Ausnahmegenehmigung des Bundesverkehrsministeriums, bisweilen auch ohne Sondererlaubnis: Zumeist ist nicht die vorgeschriebene Zahl von Patentinhabern (Offizieren) an Bord. Offiziere wie Mannschaften müssen mehr Überstunden leisten, als das Seemannsgesetz erlaubt. Das Amt für Arbeitsschutz in Hamburg ermittelte letzten Sommer auf mehr als der Hälfte von rund 2500 kontrollierten Seeschiffen Verstöße gegen die Arbeitszeitvorschriften.

Dieser Personalmangel wiederum macht die Anwerbung von unqualifizierten Leuten notwendig — von solchen, „die nicht vollausgebildet sind und für die dann andere die Arbeit machen müssen" (DAG-Nautiker Constantin), aber auch von anderen, über die sich beispielsweise der 2. Ingenieur der „Thomas Schulte" bei seiner Reederei beschwerte: „Wir sind ... nicht gewillt, es länger hinzunehmen, daß wir uns selbst versorgen müssen, nur weil der Steward ausnüchtern muß."

Freilich: Fluktuation, Personalmangel, die Beschäftigung fachlich oder menschlich nicht qualifizierter Leute, die häufig das Bordklima belasten, sind nur Folgen einer Misere, nicht die Ursachen.

Wohl fährt der zweite Atomfrachter der Welt, die „Otto Hahn", unter deutscher Flagge. Zwar erlösten Selbststeueranlagen die Wachgänger von sturer Arbeit am Ruder, verloren Orkane und Nebel dank langfristiger Wettervorhersagen und Radar an Schrecken. Und die ersten teilautomatisierten Frachter kreuzen die Meere.

Doch der soziale Fortschritt hielt nicht Schritt. Noch immer orientieren sich die Bräuche auf westdeutschen Schiffen an den Normen des 19. Jahrhunderts. In einer Zeit, in der sich die Klassengrenzen zunehmend verwischen, herrscht in der christlichen Seefahrt — neben der Verkehrsluftfahrt die einzige Branche der freien Wirtschaft, für die das Betriebsverfassungsgesetz nicht gilt — vielfach noch Gründerzeitgeist.

Rare Ausnahmen in der deutschen Handelsflotte sind die fünf Hamburg-Süd-Kühlschiffe der Polar-Klasse, auf denen Patentinhaber und Mannschaften in zwei benachbarten, durch meist geöffnete Schiebetüren verbundenen Messen essen.

In der Regel jedoch gibt es auf deutschen Handelsschiffen drei, wenn nicht vier verschiedene Messen, in denen man peinlich auf Distanz hält — eine Mannschaftsmesse, eine Messe für Unteroffiziere (Bootsmann, Zimmermann, Lagerhalter), eine Offiziersmesse und den Salon, in dem der Kapitän samt 1. Offizier und 1. Ingenieur speisen.

Nicht weniger aus der Zeit geraten sind oft die Wohnverhältnisse. Zwar soll nach einer vom Bundesverkehrsministerium ausgearbeiteten „Verordnung über die Besatzungsräume an Bord von Kauffahrteischiffen" die geltende „Bekanntmachung betreffend die Logis-, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen" aus dem Jahre 1905 abgelöst werden, und dann muß ein Wohnraum an Bord einschließlich Schrank- und Kojenfläche

* Die SBO regelt unter anderem die Besetzung deutscher Handelsschiffe mit Nautikern und Ingenieuren sowie die Kompetenzen der nautischen und technischen Führungskräfte an Bord. Die Mehrheit der Seefahrtsschüler lehnt den SBO-Entwurf des Verkehrsministeriums als „rückschrittlich" (SVDS) ab, weil er den Status des nautischen Schiffsoffiziers herabsetze.

Offiziersmesse auf deutschem Frachtschiff: „Wenn Sie die Leute siezen . . .

mindestens vier Quadratmeter groß sein.

Anhand der hamburgischen „Dienst- und Vollzugsordnung" für Strafanstalten freilich hat DAG-Schiffahrtsfachmann Constantin errechnet, daß diese zulässige Mindest-Wohnfläche geringer ist als die Schlafraumfläche, die Einzelhäftlingen des Zuchthauses Hamburg-Fuhlsbüttel zugestanden wird.

Nicht anders die Freizeitregelung: Erst seit am 1. Januar dieses Jahres ein geänderter Manteltarifvertrag in Kraft trat, haben deutsche Seeleute den in Landberufen seit Jahrzehnten selbstverständlichen gesetzlichen Anspruch, ihren Urlaub innerhalb des Beschäftigungsjahres zu nehmen. Gegen Reeder, die diesen Anspruch nicht erfüllen, sind im Manteltarifvertrag Sanktionen vorgesehen: So müssen sie — je nach Dauer der Überschreitung des Beschäftigungsjahres — bis zu 25 Prozent höhere Heuern zahlen.

Doch als eine „Torpedierung dieses mühsam erkämpften Fortschritts" beurteilt die DAG Formulare, die nun beispielsweise von der Deutschen Afrika Linie an Besatzungsmitglieder verschickt wurden: Darauf sollen Seeleute, die ihren Urlaub nicht zu einem vom Reeder angebotenen Termin innerhalb des Beschäftigungsjahres, sondern erst später nehmen wollen, sich „einverstanden" erklären, „daß die Zusatzvergünstigungen laut Manteltarifvertrag in diesem Fall nicht zur Anwendung kommen".

Vor allem auf kleineren Schiffen bleibt die Ausstattung oft hinter dem Standard der meisten Landbetriebe zurück. Von Bord der „Anna Rehder" berichtete kürzlich ein Besatzungsmitglied, daß „hier lediglich ein paar Eimer zur Verfügung stehen, in denen wir unsere Unterhosen usw. in der Zeit von 13 bis 15 Uhr in der Kombüse auf dem Herd" kochen müssen.

Und auf manchen deutschen Frachtern gibt es mittschiffs, wo Kapitän und Offiziere wohnen, Aircondition, achtern jedoch, wo die Mannschaft haust, nicht. Die Kojenbreite für einen deutschen Seemann schließlich schwankt zwischen 80 und etwa 120 Zentimeter — je nachdem, ob der Fahrensmann Matrose, Offizier oder Kapitän ist.

Die durch Messen und Komfortgefälle, aber auch durch zahlreiche Ärmelstreifen dokumentierte Hierarchie trennt Kapitäne von ihren Offizieren, Offiziere von den Mannschaften, und selbst unter den niederen Dienstgraden in der Mannschaftsmesse gibt es „hierarchische Strukturen, aus denen der Seemann auch in seiner Freizeit nicht herauskommt" — so Uwe Koch, 30, Inhaber des Patents A 6 (Kapitän auf großer Fahrt), Geschäftsführer des Studentenverbandes Deutscher Seefahrtschulen und seit drei Semestern Student der Soziologie an der Universität Hamburg.

In vielen Mannschaftsmessen zum Beispiel gelten strenge Sitzordnungen. Den bevorzugten Platz erhalten der Bootsmann oder die ältesten Matrosen, dann folgen Leichtmatrosen, Jungmänner, schließlich die Jungen. Wenn etwa in dieser Runde „ein Leichtmatrose Kritik üben will, darf er es nur, wenn es den Älteren paßt" (Koch).

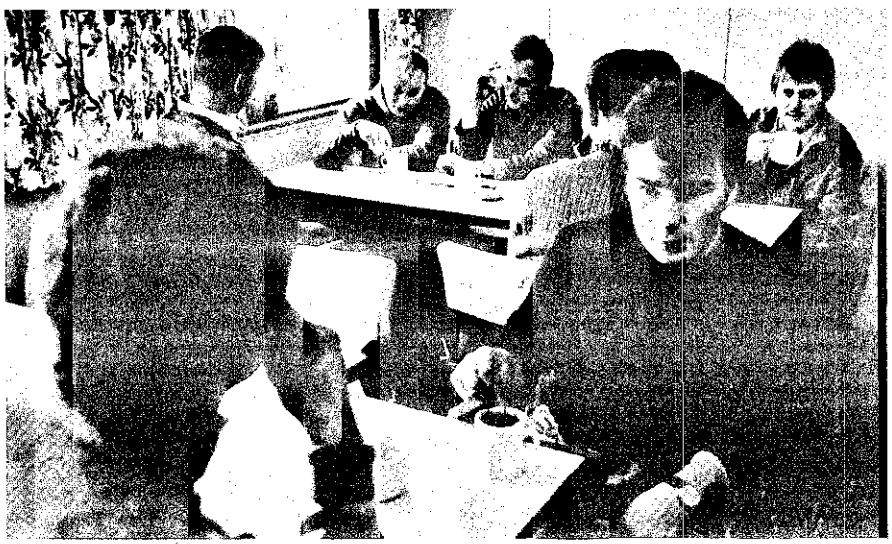
Und, so schildert es Udo Stahlschmidt, 24, Seefahrtschüler und 1. Vorsitzender des SVDS, „wenn ein Offizier unter der Mannschaft einen Freund hat und mit diesem eine Bar besuchen will, dann gehen sie getrennt von Bord und kommen auch wieder getrennt zurück — nur, um nicht von den anderen zusammen gesehen zu werden".

Trotz eines wohlgemeinten Ratgebers „Führungskräfte und Mitarbeiter in der Schiffahrt" („Vorbild sein bedeutet, den anderen so anzusprechen, daß er nicht nur den Wunsch, sondern auch die Möglichkeit bekommt, dem Vorbild nachzueifern"), den der Verband Deutscher Reeder (VDR) seit 1966 in 20 000 Exemplaren unter leitenden deutschen Seefahrern verteilen ließ, sind auf deutschen Schiffen noch Belehrungen der Art möglich, wie sie Hinrich Stange, 26, zur Zeit Teilnehmer eines A-6-Lehrganges an der Seefahrtschule Hamburg, während seiner ersten Reise als 3. Offizier zuteil wurden:

Nachdem Stange bei einem Bootsmanöver den zumeist älteren Matrosen Anweisungen per Sie erteilt hatte, riet ihm ein Vorgesetzter: „Wenn Sie die Leute siezen, kommen Sie nie mit ihnen zurecht. Sie müssen sie behandeln wie Arschlöcher."

Zwischenmenschliche Beziehungen gedeihen kaum in solcher Atmosphäre. Und selbst dort, wo die Bordfreizeit durch Fußballspielen, gemeinsame Landausflüge, Preisskat- und Filmabende aufgelockert wird, lassen sich die spannungsträchtigen Besonderheiten des Seemannsberufes nur schwer ausgleichen:

Arbeitsplatz und Wohnung sind für den Seemann identisch, nach Feierabend umgeben ihn immer dieselben Menschen. Von den landläufigen Informationsquellen, von Politik und Gesellschaft, ist er auch auf Schiffen mit elektronisch gesteuerten Maschinen noch genauso abgeschnitten wie zu



. . kommen Sie nie zurecht": **Mannschaftsmesse auf deutschem Frachtschiff**

Deutsche Seeleute beim Farbewaschen Koller in der Koje

Zeiten der Segel-Seefahrt, und in einer Dissertation über „Berufsvorstellungen und Persönlichkeitsmerkmale jugendlicher Seeberufsanwärter" kam der Bremer Gerhard Pause 1964 zu dem Ergebnis, „daß die Diskrepanz zwischen den Verhaltensmöglichkeiten an Land und den Beschränkungen des Lebens an Bord trotz ständiger Modernisierung der Schiffe nicht abnimmt oder gleichbleibt, sondern sich angesichts des steigenden Lebensstandards der Landbevölkerung ... weiter vergrößert".

Unterschiede zwischen spezifischen Verhaltensweisen an Bord und an Land erläutert Ernst Ingenhoven, Leiter des Referats Berufsaufklärung beim Verband Deutscher Reeder, so: „Wenn ein Arbeitnehmer in einem Landbetrieb berufliche Spannungen hat, kann er um fünf nach Hause gehen, lädt sich da ab und löst seine Probleme in Ruhe."

Im Kojen-Milieu dagegen entladen sich solche Spannungen häufig als „Tropenkoller", wie Fachleute die Vorfälle auf der „Helga Witt" in der Karibischen See deuten, und selbst unter Führungskräften werden Differenzen bisweilen per Faustrecht gelöst.

So heißt es unter dem Datum vom 15. März 1966 im Schiffstagebuch des Frachters einer renommierten deutschen Reederei: „... um 15.20 schlug der Leitende Ingenieur ... den 1. Offizier ..., der vor dem Salon im Gespräch mit Kapitän ... war, dermaßen von hinten mit der Faust auf die rechte Halsschlagader, daß Herr ... zu Boden ging und sich beim Fall erheblich verletzte. Weiterhin sagte Herr ... zum Kapitän, als der ihm seine Tat vorhielt, er werde nur noch seine Fäuste sprechen lassen."

So nimmt nicht wunder, daß sich unter Deutschlands Seefahrern, wie eine Untersuchung des Verbandes Deutscher Reeder und der Universität Hamburg aus dem Jahr 1967 ergab, „ständig ... eine positive Auslese zuungunsten der Seeschiffahrt im Sinne einer Abwanderung ... in Landstellungen" vollzieht. Wesentlicher Grund für die Abwanderung ist neben Eheschließung und Familiengründung die Enttäuschung über einen Beruf, der häufig unter falschen Voraussetzungen gewählt worden war:

- Befragt, weshalb sie einmal zur See gegangen seien, antworteten 44 Prozent von 917 Seeleuten aller Dienstgrade: „Erlebnis fremder Länder." Es war das meistgenannte Motiv.
- Befragt, was sie von ihren künftigen Vorgesetzten erwarteten, antworteten 49 Prozent von 455 Seemannsschülern (angehende Seeleute): „Verständnis und Freundschaft." Es war die am häufigsten gehegte Erwartung.

Daß er im Zeitalter des Massentourismus auf einer Pauschalkreuzfahrt für ein paar hundert Mark in drei Wochen möglicherweise mehr von der Welt zu sehen bekommt als in einem halben Seemannsleben, geht dem angehenden Seemann zumeist schon nach der ersten Reise auf — wenn etwa sein Frachter vor einem westafrikanischen Hafenplatz auf Reede löscht und er trotz mehrtägiger Liegezeit vom Land nicht mehr als einen Urwaldstreifen am Horizont zu Gesicht bekommt.

Und das erhoffte Verständnis seitens der Vorgesetzten bleibt die Seefahrt dem Seemann oft ebenfalls schuldig: Nach „Urlaubsregelung" und „Behandlung durch die Vertreter der Reederei" wurde „Verhältnis zur Schiffsleitung" von den 917 befragten Seeleuten am häufigsten als Grund für Enttäuschungen im Beruf genannt.

So müsse es nicht sein, meint A-6-Patent-Inhaber und Soziologie-Student Koch, wenn die Schiffsleitung, der Kapitän vor allem, sich nicht selbst in „einer Isolation" befinde, in die sie durch eine „totale Abhängigkeit zum Reeder" geraten sei. Und daran wieder habe die einseitige Berufsausbildung der Nautiker schuld.

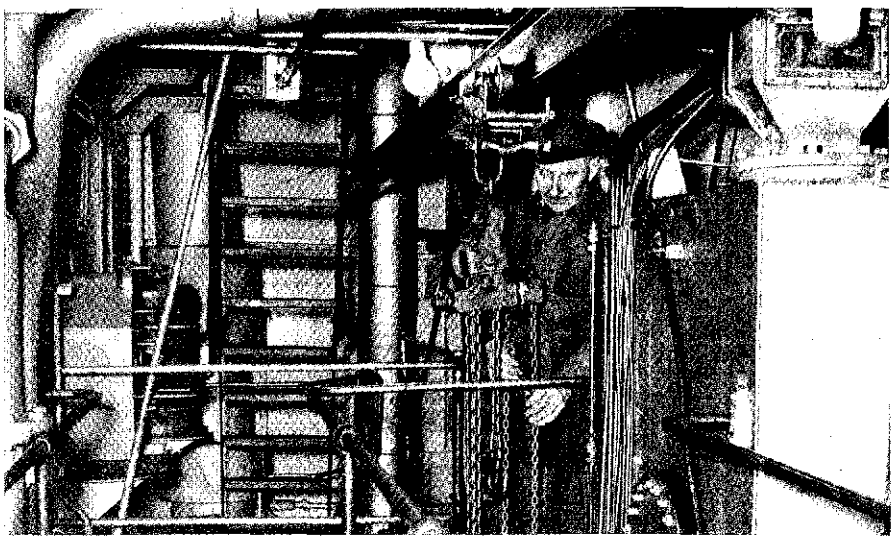
Matrosen, die von den sieben Meeren genug haben, können ihre Kenntnisse an Land als Kranführer, Gebäudereiniger oder Maler verwenden, Schiffsingenieure als Betriebsingenieure in der Industrie. Für Nautiker hingegen, die schon als 1. Offizier oder Kapitän gefahren sind, ist der Absprung in eine gleichwertige Position an Land ungleich schwieriger. Einige haben die Chance, bei Behörden und Verbänden oder als nautische Inspektoren bei den Reedereien unterzukommen, wenige können auf einen Platz in den Anwartschaftslisten der Lotsenbrüderschaften hoffen.

Kapitäne, die so gezwungen sind, weiter zur See zu fahren, versuchen laut Koch „nur noch gute Seiten an ihrem Beruf zu sehen, kommen so zu einem romantischen Berufsbild, dem Klischee vom opferbereiten Mann, der mehr in Kauf nehmen muß als andere". Und deshalb besäßen die älteren Kapitäne nur „selten ... noch die Fähigkeit, ihre Situation zu analysieren".

Die Führung eines Frachters, der je nach Größe zwischen etwa zehn und mehr als 60 Millionen Mark gekostet und dessen Ladung oft einen ebenso großen Wert hat, kommt den Aufgaben eines Betriebsdirektors in einem mittelgroßen Unternehmen gleich.

Werksdirektoren in der deutschen Industrie aber verdienen monatlich zwischen 4500 und 7500 Mark, Jet-Kapitäne der Deutschen Lufthansa zwischen 4200 und 6900 Mark. Ein Frachter-Kapitän beispielsweise in der transatlantischen Linienfahrt dagegen hat derzeit ein Gehalt von 2418 Mark und erhält allenfalls noch Prämien und Bonusse, die von manchen Reedereien gezahlt werden.

Einerseits gehalten, für den Reeder höchstmöglichen Gewinn einzufahren, andererseits trotz mäßiger Bezahlung haftbar, falls das Seeamt etwa nach einem Unfall „schuldhaftes Verhalten" feststellt (DAG-Constantin: „Wir empfehlen allen Kapitänen eine Güter-



Deutscher Seemann im Maschinenraum: Faustrecht unter Führungskräften

trennung, damit sie nicht einmal ohne Hemd dastehen"), lebt ein Kapitän „ständig in Konflikt" (Koch). Ihm sitzt, wie es der Bundesbeauftragte beim Seeamt Bremerhaven, Flottillenadmiral a. D. Wolff, formulierte, „der Knüppel im Nacken".

Druck verursachen beispielsweise feste Fahrpläne, zwischen Reedern und Charterern vereinbarte Ankunftszeiten und die Schiffs-Tageskosten (Heuern, Versicherung, Abschreibung). Jeder Tag, um den etwa der Kapitän eines Motortankers von 76 000 Tonnen Tragfähigkeit mit seinem Schiff wegen Langsamfahrt im Nebel länger unterwegs ist, kostet den Reeder rund 20 000 Mark. Erreicht der Kapitän eines Fruchtschiffs (Jargon: „Bananenjäger") den Bestimmungshafen nicht zum garantierten Anlieferungstermin, bleibt der Importeur möglicherweise auf den Bananen sitzen.

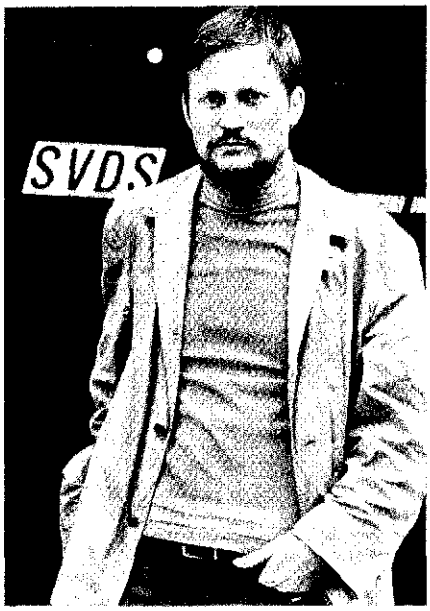
Unter solcher Pression riskieren es denn auch Kapitäne oft, trotz dicksten Nebels den vielbefahrenen Englischen Kanal mit Höchstfahrt zu durchlaufen — auf Kosten der Sicherheit ihres und anderer Schiffe und deren Besatzungen, denn auch im Zeitalter des Radar gehört Schnellfahrt bei Nebel zu den häufigsten See-Unfallursachen.

Und unter Reeder-Druck schließlich überladen manche Kapitäne ihre Schiffe — ebenfalls auf Kosten der Schiffssicherheit und unter Mißachtung der sogenannten Freibord-Vorschriften.

Zu diesen Schiffsführern gehörte der frühere Kapitän des Bananenjägers „Brunsland" von der Hamburger Reederei Willy Bruns & Co., einer der größten deutschen Fruchtschiffreedereien. Er schildert die von ihm „häufig" geübte Praxis so: „In der Regel bekommt der Kapitän Anweisung, in dem oder jenem Hafen die oder jene Ladung zu laden. Und wenn er dann nachrechnet, merkt er, daß sein Schiff sie gar nicht laden kann. Aber dann ladet er sie eben doch."

So war es auch, als der „Brunsland"-Kapitän am 28. Dezember 1967 per „Reiseorder" Anweisung erhielt, im ecuadorianischen Hafen Guayaquil eine volle Ladung Bananen — rund 2500 Tonnen — für Hamburg zu nehmen. Anschließend sollte er in Curaçao Schwer- und Dieselöl für eine gesamte Rundreise über Hamburg, die USA und wieder nach Mittelamerika bunkern, denn in Curaçao war das Bunkern für die Reederei damals billiger als an den Hafenplätzen des europäischen Kontinents.

Kurz zuvor aber war der „Brunsland"-Kapitän mit einem jüngeren Kollegen ins Gespräch gekommen, und der hatte auf ihn eingeredet: „Die Älteren müßten endlich einmal etwas gegen das Überladen tun." Und so setzte der Kapitän diesmal vom Bananen-Hafen Guayaquil ein Telex an seine Reederei ab: „Bunkerbestand 100 Tonnen Schweröl und 200 Tonnen Diesel, damit Schiff ausgehend schon überladen." Wenig später fragte er an, ob die Reederei tatsächlich darauf bestehe, daß er Curaçao anlaufe. Am 8. Januar 1968 kam die Antwort aus



Schiffahrt-Kritiker **Koch**
Normen des 19. Jahrhunderts

Hamburg: „Zubunkern in Curaçao laut Reisebrief."

Der Kapitän wurde wieder „linientreu", lief wie befohlen Curaçao an und ging mit der überladenen „Brunsland" auf Kurs Hamburg in See. Doch schrieb er nun an Reeder Willy Bruns: „Laut Segelorder ... sollte die ‚Brunsland' heimkehrend ausreichend Diesel- und Schweröl für eine komplette Rundreise ... bunkern. Das bedeutete, daß die Kapazität der Brennstofftanks voll ausgenutzt werden muß — andererseits aber auch, daß das Schiff nicht nur abgehend von Curaçao, sondern auch einkommend Hamburg über die vorgesehene Tieflademarke abgeladen sein wird ... Nun bin ich ja mittlerweile schon gewohnt, daß man von mir erwartet, diese Gesetze nicht so ernst zu nehmen ... Diesmal aber will mir scheinen, als ob eine Gesetzwidrigkeit noch nie so offensichtlich von mir erwartet wurde."

Ein vom Kapitän bei der Reederei erbetenes Gespräch fand nicht statt. Statt dessen wurde er nach der Reise ins Reedereibüro bestellt, „wo man mir ein Sündenregister mit verschiedenen Verfehlungen vorhielt": Unter anderem habe er den Verpflegungssatz für Passagiere und Besatzung überschritten.

Der Kapitän machte noch eine Fünf-Wochen-Reise auf der „Brunsland". Dann erhielt er die Kündigung. Als Gründe wurden die einen Monat zuvor besprochenen Verfehlungen genannt.

Nach dem Ausscheiden bei Reeder Bruns bekam der erfahrene Schiffsführer vorübergehend noch einmal bei einer anderen Hamburger Reederei einen Posten als 2. Offizier. Seither sitzt der Seemann mit Zivilcourage — nach 35 Jahren Fahrzeit, davon zehn als Kapitän — an Land. Denn, so vermutet er: „Mein Fall muß sich wohl unter den Reedern herumgesprochen haben."

EHRUNGEN

FLAGGENPARADE

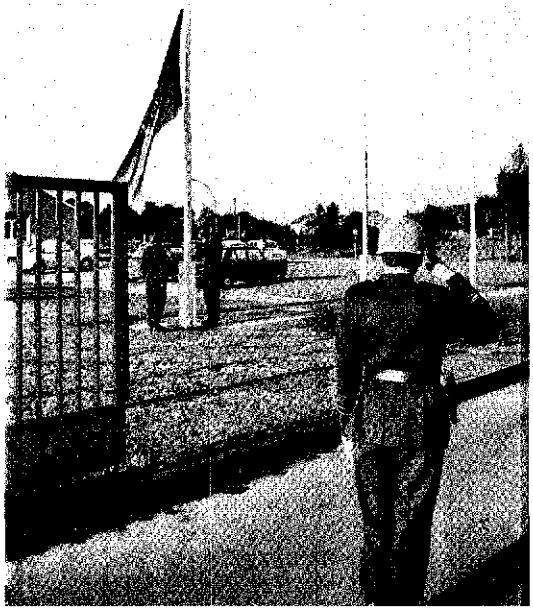
Hut ab

Oberheizer Walter Stanislawsky fuhr zur Frühschicht in die „General-Wever-Kaserne" zu Rheine und traf Punkt sechs Uhr morgens vor dem Kasernenhof ein. Das Portal war verschlossen; dahinter stand die Wache zur täglichen Flaggenparade angetreten.

Der Bundeswehr-Zivilbedienstete stellte den Motor ab, um das Ende der Zeremonie abzuwarten. Da trat der Offizier vom Dienst (OvD) an den Oberheizer-Wagen heran und befahl: „Steigen Sie aus" und „Nehmen Sie den Hut ab". Stanislawsky („Warum sollte ich") weigerte sich; darauf der OvD: „Dann muß ich Sie festnehmen."

Heizer Stanislawsky wurde auf die Wache geführt und dort etwa 45 Minuten lang festgehalten, dann durfte er die Arbeit aufnehmen. Seither herrschte zwischen dem Personalrat der Standortverwaltung (STOV) sowie der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) auf der einen und der Bundeswehr auf der Gegenseite Streit um die Frage, wie sich Zivilisten in Bundeswehrdiensten bei der Flaggenparade, die täglich um 6 und 18 Uhr zelebriert wird, zu verhalten haben.

Der damalige Kommodore des Jagdbomber-Geschwaders 36 im westfälischen Rheine, Major Hans-Joachim Opel, hatte schon 1963 im Geschwaderbefehl 2/63 dekretiert: „Soldaten in Zivil und Zivilisten stehen ... still, mit Front zur Flagge, und grüßen durch Abnehmen der Kopfbedeckung." Und: „In der Nähe befindliche Kraftfahrzeuge (innerhalb des Kasernenbereichs und vor dem geschlossenen Tor der Hauptwache) haben anzuhalten, den Motor abzustellen, Fahrer und Bei-



Flaggenparade in Rheine
Kraftfahrzeuge müssen anhalten