

D i e
S c h i f f a h r t .

Februar 1936

Organ des Gesamtverbanies der Seeleute, Hafenarbe-
N o . 4 ter und Binnenschiffer Deutschlands. (Angeschlossen
an die Internationale Transportarbeiter Föderation.
E i n h e i t innerhalb der I.T.F.

Ich begrüsse den Beschluss der in Antwerpen arbeiten-
tenden deutschen Seeleute, ehemalige Mitglieder des Gesam-
tverbandes, sich als Gruppe geschlossen der Internationa-
len Transportarbeiter-Föderation anzugehören.

Die I.T.F. hat ihre Möglichstes getan, um den Zusam-
menbruch in Deutschland zu verhüten. Sie war bereit, alle ih-
re Kräfte zur Unterstützung eines wirklichen Kampfes des
deutschen Proletariats einzusetzen und es ist nicht ihre
Schuld, dass es dazu nicht gekommen ist. Als dann die deut-
schen Organisationen ohne den allergeringsten Versuch des
Widerstandes zerschlagen waren, war es wiederum die I.T.F.,
die sofort die Verbindung aufgenommen hat mit den Kameraden,
die der alten Fahne treu bleibend wollten und bereit waren,
den Kampf gegen die Naziherrschaft aufzunehmen und weiter-
zuführen. Die I.T.F. hat die illegale Arbeit in Deutschland
nach Kräften geleitet und unterstützt, sie leitet und unter-
stützt diesen Kampf auch heute, sie wird ihn auch weiter

leiten und unterstützen.

Die Hilfe, die Mitarbeit jedes ehrlichen Genossen, ganz gleich, wo er sonst stehen mag, ist dabei von grösstem Wert. Nur eine Bedingung wird gestellt: Die Arbeit vollzieht sich im Rahmen der I.T.F., denn sie trägt für diese Arbeit auch die volle Verantwortung. Volles, gegenseitiges Vertrauen der zusammenarbeitenden Kameraden ist unerlässlich. Ohne sie gibt es keine Einheit. Ich habe dieses Vertrauen zu den Mitgliedern der Gruppe in Antwerpen. Sie und jeder Deutsche Seemann können das selbe Vertrauen zu ihrer Internationale, zur I.T.F. haben. Sie steht rückhaltlos zu den Kämpfern für ein neues, sozialistisches Deutschland.

Den deutschen Seeleuten, die heute ohne Organisation sind, rufe ich zu:

Unterstellt Euch der Internationalen Transportarbeiter Föderation. In Antwerpen sucht und unterhältet die Verbindung mit der Gruppe deutscher Seeleute, die schon seit vielen Monaten, unter grossen Schwierigkeiten, tapfer den schweren Kampf geführt und die ihn auch in Zukunft als einzige von der I.T.F. anerkannte und unterstützte Gruppe weiter führen wird.

Für den Generalrat der I.T.F.

Edo Fimmen

Generalsekretär.

Unser Anschluss an die I.T.F.

Auf Grund der Uneinigkeit der deutschen Arbeiterklasse und der Unentschlossenheit der Führer konnte der blutige Faschismus in Deutschland siegen, wurden die gewerkschaftlichen Organisationen zerschlagen. Nach dreijährigem fast unerträglichen Leiden, beispiellos in der Geschichte der internationalen Arbeiterbewegung, ringt sich die Erkenntnis durch, dass nur eine geeinte deutsche Arbeiterschaft, unter einheitlicher Führung, in einheitlichen Organisationen und unterstützt durch die internationalen Organisationen des Weltproletariats die Niederlage der brutalsten arbeiterfeindlichen faschistischen Diktatur herbeiführen kann. Aus dieser Erkenntnis heraus

sind die antifaschistischen Organisationen zu der Überzeugung gekommen, dass die Herstellung der Einheit der Arbeiterklasse auf der Basis der Gewerkschaftseinheit die gegebene ist.

Infolgedessen können nur Führung- und Richtunggebend sein die internationalen Vereinigungen der Freien Gewerkschaften, das heisst, für die Seeleute, Hafenarbeiter und Binnenschiffer, sowie alle Arbeiter im Transportgewerbe, die

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER FÖDERATION
mit ihrer weltumspannenden Organisation.

Deshalb hat sich die Antwerpener Gruppe im Einverständnis mit ihren Vertrauensleuten in der deutschen Schifffahrt an die I.T.F.a n a g e s c h l o s s en mit demehrmaligen Willen mit zu helfen am Wiederaufbau der Freien Gewerkschaften und ihrer freie volle Kraft innerhalb der I.T.F. mit einzusetzen im Kampf für die Befreiung der deutschen Arbeiterschaft.

Wir fordern alle Genossen in der See- und Binnenschifffahrt auf, uns in diesem Kampfe zu unterstützen.

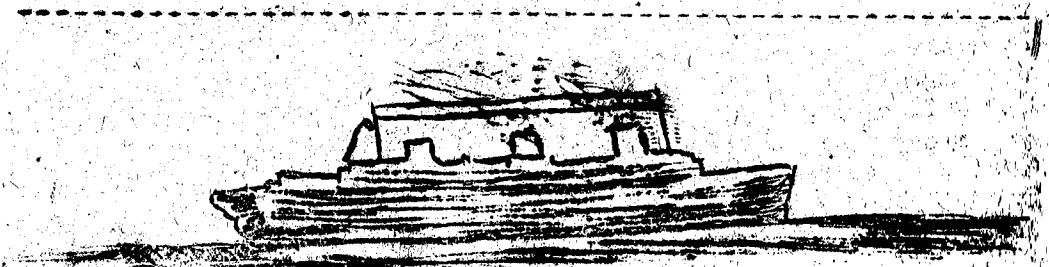
Einer für Alle!

Alle für Einen!

Nieder mit der arbeiterfeindlichen braunen Diktatur!

Nieder mit der D.A.F., der Organisation der Abzüge!
Es lebe unser Gesamtverband die Internationale Transportarbeiter Föderation!

Die Antwerpener Gruppe.



Sanktionen?

Deutsches S.S."Fortuna" nach Mogadischu.

Trotzdem es feststeht, dass der Eroberungskrieg des ital. Faschismus in Abessinien verhältnismässig schnell gestoppt werden kann, durch die Ausdehnung der Sanktionen auf Petroleum und Benzin, wollen die in Frage kommenden Völkerbundsmächte das Petroleumembargo noch nicht über Italien verhängen. Die Profitinteressen der Petroleum und Benzin liefernden Länder haben noch keine Einigung in dieser Frage zugelassen.

Geraide in der allerletzten Zeit, sind grosse Abschlüsse Italiens mit Mexiko, Nordamerika und den Ländern am Schwarzen Meer, die Petroleum fördern, bekannt geworden. Es handelt sich meistens um zusätzliche Abschlüsse zu den normalen Lieferungen, so dass Italien im Stande ist, grosse Ölreserven sowohl in Italien selbst, als auch in den afrikanischen Kolonien einzulegen. Ausser ihr besser als sonst beschäftigten Tankertonnage ist man in der letzten Zeit dazu übergegangen, gewöhnliche Frampottonnage für die Verfuhr von Benzin in Fässern nach Mogadischu und Massau (italienisch Somalia resp. Eritrea) zu chartern.

Bereits sind einige solche Dampfer von Schwarze Meer oder Norseehäfen mit solchen Fassladungen abgefahren. Im ganzen spricht man von Abschlüssen von etwa 60000 Fass Benzin. Die Schiffe machen wohl alle die Reise um Afrika herum.

In Antwerpen hat im letzten Monat der deutsche Dampfer "F O R T U N A" eine solche Ladung eingenommen. Es handelt sich hier um einen älteren Dampfer, dessen einzige Sicherheit ist ein rich-tungengen gegen die Überrigrösse Brand- und Explosionsgefahr darin besteht, dass man das Rauchen en Deck verboten hat. Von den tausenden Fässern mit Benzin sind immer einige undicht. Bei schlechtem Wetter, wenn auch die Fässer gut gestaut sind, treten immer Leckagen bei solchem Fassgut ein. Gasbildung war schon beim Laden in Antwerpen vorhanden. Bis das Schiff aus der Schlechtwetterzone heraus ist, sind eine ganze Zahl weiterer Fässer undicht geworden. Die Gesbildung und Explosionsgefahr wird grösser, wenn das Schiff ins warme Wetter kommt. Der Glücksnname FORTUNA, den dieser alte Schlurren führt, ist keine Versicherung

für die an Bord befindlichen Heizer und Matrosen; da sie nicht doch die Opfer werden, für die engverbundene Profitinteressen der Benzinkönige und dem Fieberkrieg des italienischen Faschismus in Ostafrika. Ger die Fälle der grossen Fassladungen von Benzin, liegen diese Gefahr für Leben und Sicherheit der Besatzungen bedeuten als Dynamitladungen, zeigen mal wieder, dass notwendig ist, in Zukunft solche Ladungen zu verbieten.

Bordkorrespondent.

Devisenbestimmungen und Vorschuss.

Der Amtswalter Kühlmann von S.S."P.1 u.t o" hatte vom Kapitän M.50,- Vorschuss erhalten in deutscher Währung. Damit lief er in Antwerpen herum und suchte die Wechselstelle, die den höchsten Kurs auszahlt. Als er dort Scheinendlich eingewechselt hatte, konnte er feststellen, dass er um circa Belgische 200,- Fr. (zugunsten einer Rheederei) angeschissen war. Zwischen dem Zwangskurs in Deutschland und dem tatsächlichen Wechselkurs im Ausland besteht nämlich schon heute eine erhebliche Differenz. Diese Differenz geht, wenn der Vorschuss in deutscher Mark ausgezahlt wird, immer zu Lasten des schussempfängers. Die Rheederei macht auf jeden Fall bei ein Geschäft.

Die Ausfuhr von deutscher Mark in Papieren ist verboten. Deshalb stellen wir die Frage: Schmuggeln Rheedereien oder deren Beauftragte, die Kapitäne, deutsche Geld ins Ausland, um bei den Vorschusszahlung noch einen weiteren Profit von 30% zu machen?

Die Liste der Schiffe, wo die Mannschaften Vorschuss in deutscher Mark erhielten, können wir big erweitern.

Der deutsche Dampfer "Friedburg" zahlt den ganzen Besatzung pro Nase M.10,- in deutschem Spiegelgeld aus. Jeder Mann von diesem Schiff verlor, rechnet zu dem Tageswechselkurs, 40 Belgische Fr. Wer steckt die Differenz ein? Gestützt auf die Deut. Devisengesetzgebung müssen alle Kollegen im Ausland die Annahme von deutscher Mark verweigern. Verlässt ausländischen Häfen auf allen Schiffen Euren Vorschuss in der Währung des jeweiligen Landes, berechnet zum Zwangskurs wie in Deutschland, z.B. M.10,- sind in Bezuglich 120,- Fr. Sonst habt Ihr einen Verlust von

Purree

Ausführung der Devisevorschriften in der Fahrt von Hamburg und Bremen nach New York.

Nie wie von unseren Kollegen, die in dieser Fahrt beschäftigt sind erfahren, herrscht eine allgemeine Empörung unter den Besatzungen dieser Schiffe. Die Lohn tüten werden schon auf der Heimreise beim Passieren Cuxhavens auschändigt t. Auf der Lohntüte befindet sich ein Aufdruck: S O F O R T N A C H Z A H L E N! Später Reklamation zwecklos!

Gleichzeitig ist aber nützlich und auch schriftlich durch Aushang an Bord bekanntgegeben, dass die Lohntüten nur geöffnet werden dürfen beim Passieren der Zollgrenze in Hamburg in Gegenwart eines Zollbeamten.

Dass es nun doch immer wieder vorkommt, dass zu wenig Geld in der Tüte ist, gleichzeitig der Zoll aber unmöglich die Lohntüten von hunderten von Besatzungsmitgliedern nachzählen kann, wenn sie abends massenhaft die Zollposten an den Landungsbrücken oder auf dem Wege zum Tunnel oder zur Straßenbahn (Veddel) passieren, muss der Einzelne seine Tüte meistens selbst öffnen. Ist nun zu wenig drin, dann ist Reklamation zwecklos. Auch das ist eine nationalsozialistische Verbesserung.

N.Y.

Schmutzgeld auf Hapagschiffen.(Kesselpäckchen.)

Nachdem die neuen Tarifbestimmungen über die Zahlung von Schmutzgeld und die Stellung von Kesselpäckchen raus ist, können wir feststellen, dass schon vor Abschluss dieser neuen Tarifbestimmung die Reedereien den Schmutzgeldparagraphen in ihrem Interesse umgingen. Typisch für diesen Betrug ist z.B. "Preussen". Wenn z.B. die Heizer und Trimmer an drei Tagen in den Kessel müssen, so zahlt man nicht für drei Tage Schmutzgeld aus, sondern man berechnet die Stunden, die sie tatsächlich im Kessel waren. Also an 2 Tagen je 5 Stunden und an 1 Tag 6 Stunden, zusammen 16 Stunden oder 2 Tage. Die Zulage für Schmutzarbeiten hat man berechnet auf 35 Pfennig pro Stunde. Auf diese Art und Weise betrügt man die Mannschaft immer um 1 oder 2 Tage Schmutzgeld. Kesselpäckchen hält man nicht für nötig zu stellen. Übrigens befinden sich auf den Frachtdecken der HAPAG auch keine Kesselpäckchen an Bord.

V.Y.,....

HAPAG-dampfer"....."

oder wie die Besetzung der Klassenunterschiede auf den Schiffen des "3. Reichs" in Wirklichkeit aussieht.

Auf der letzten Reise nach Ostasien und zurück gab es einen Streit zwischen dem Kapitän einerseits und den beiden Ersten von Deck und Maschine andererseits. Die Mannschaft bekam auf der Reise "gute Butter". Sie mit Kokosfett oder ähnlichem gemischt war. Das aus Butter und Kokosfett entstandene Produkt war rancig geworden und die "Volksgenossen" der Mannschaftslogis weigerten sich, trotz der Bezeichnung "gute Butter", diese zu essen. Einige Leute vom Vorschiff traten also mit der "Butter" zur Beschwerde mittschiffs an. Die beiden ersten Offiziere von Deck und Maschine probierten und erklärten die Butter als ungenießbar und rancig. Beide sind Nazis, einer von ihnen sogar Amtswalter. Begleitet von vorgenannten beiden Offizieren gingen sie Beschwerdeführer zum Kapitän. Dieser erklärte die "Butter" für gut und essbar, trotzdem er ja ranzig bald erstickte. Darauf machten ihn die beiden Offiziere darauf aufmerksam, dass es unter Hitler im "3. Reich" nur eine Klasse von Menschen gebe und dass infolgedessen auch die Mannschaft als die utsche Volksgenossen essbare Butter bekommen müsste. Der Kapitän aber, der wegen der Klassen anderer Meinung war, betonte ganz laut, dass es doch noch mehrere Klassen gebe und ließ sich auch von seinem Standpunkt durch die Drohung des Amtswalters, dass er in Hamburg gegen ihn unternehmen würde, nicht abringen. Es blieb bei der ungenießbaren "guten Butter" und selbstverständlich ist in Hamburg dem Kapitän garnichts geschehen. Das "3. Reich" ist eben doch ein kapitalistischer Staat mit allen diesen Klassenunterschieden, mit hohen Profiten und guten Lebensbedingungen für die Ausbeuter und ihre braune Beauftragten, die Naziführerklique und schlechten Lebensbedingungen für die Klassen der Unterdrückten.

Erster Offizier.

S.S."ILSENSTEIN".

Klassenunterschiede zwischen "deutschen Männern".

Als S.S."ILSENSTEIN" im Anfang Januar dieses Jahres in Antwerpen ausgeschwefelt wurde, musste die Besatzung für eine Nacht an Land untergebracht werden. Alle Mittschiffsgäste erhielten B.Fr.100,- für Hotel und Verpflegung. Heizer, Matrosen und Stewards aber erhielten Tickets für das deutsche resp. Belgische Seemannsheim. Das heißt, Massenverpflegung und Kasernenunterbringung. Selbstverständlich konnten diese Tickets nicht in Geld eingewechselt werden.

Da nun die meisten Besatzungsmitglieder in Antwerpen bekannt, z.Teil verheiratet sind, zum Teil auch Logis haben, machten die meisten keinen Gebrauch von den ausgegebenen Tickets, wodurch natürlich der Rhederei Bernstein fast alle Unterkosten für die Mannschaftsvolksnossen erspart wurden.

Wer nicht zufrieden ist, kann abmorgen fliegt auf die Strasse. Auch an diesem Beispiel zeift sich mal wieder, wie der deutsche Seemann behanbelt wird, wie alles, was die Nationalsozialisten von Befreiung der Arbeit sprechen, purer Bluff und Schwindle ist.

Ein Ticketinhaber.

Kraft durch Freude.

Auf einem deutschen Passagierboot, welches zwischen Antwerpen und New York verkehrt, erfuhrn wir folgende Geschichte:

Der Amtswalter und Stützpunktleiter dieses Schiffes, dass über Weihnachten in Antwerpen liegen sollte, hat die Idee gehabt, zumindestens den Verheirateten an Bord zur "Deutschen Weihnacht" die Ausübung des ehelichen Beieinanderseins zu ermöglichen. Er lief auf der Reise überall herum und machte damit Reklame, dass er allen Verheirateten vorschlug, über Weihnachten ihre Frauen nach Antwerpen kommen zu lassen. Jedes Ehepaar sollte eine Passagierkabine vollkommen gratis bekommen. (Grosszügigkeit einer deutschen Rhederei, die niemand erwartet hatte.) Was aber trat in Antwerpen ein? Die Mittschiffsgäste, die verheiratet waren, konnten Kraft durch Freude in ehelicher Gemeinschaft in den Passagierkabinen

-9-

mit ihren von Deutschland gekommenen Frauen ausüben. Den Heizern, Matrosen, Stewards u.s.w. wurden die Kabinen verweigert. Sie mussten sich mit ihren schon soviel erbärmlich kleinen Vorschuss in die Antwerpener Höfe tels begeben.

LNK.....

Jeder Kollege muss seine Pflicht tun im Kampf gegen den Faschismus!

A C H T U N G .

A C H T U N G .

An alle Seeleute und Rheinschiffer.

Am 3. und 4. April dieses Jahres sollen die deutschen Arbeiter die "Vertreter auf dem See" wählen. Zu dieser bevorstehenden "Wahl" bittet die Internationale Transportarbeiter-Föderation alle antifaschistischen Seeleute und Binnenschiffer folgenden Artikel durchzulesen und den Inhalt an alle deutschen Hafenarbeiter, Eisenbahner, Straßenbahner und alle Beschäftigten im Transportgewerbe weiterzugeben. Seeleute und Rheinschiffer.

Sorgt dafür, dass der Artikel zumindestens allen Hafenarbeitern in Deutschland bekannt wird.

A u f r u f .

Die Vertreter auf dem Meer, die am 3. u. 4. April "gewählt" werden sollen, sind nicht unsere Vertrauensleute. Der "Herr Betriebsführer" stellt nur die Kandidaten auf, die ihm und dem P.G. Treuhändern passen! Deshalb müssen wir streiken!

Lasst Euch nicht Übers Ohr hauen. Lasst Euch nicht durch falsche Parolen verwirren, ganz gleich, woher sie kommen. Auch wenn der "Herr Betriebsführer" einen guten Kollegen auf die Liste setzt, s t r e i c h t die Liste durch. Selbst der beste Kollege kann im "Vertrauensrat" nichts durchsetzen. Er wird nur als Lockvogel missbraucht, damit möglichst viele "J A" -

S T I M M E N" zusammenkommen. Jeder "J A - Z E T T E L"
gilt als Zustimmung zu den niedrigen Löhnen, zur brau-
nen Antreiberei, zu den steigenden Preisen, zum braunen
Hunger und zum Giftgaskrieg.

Ihr sollt für "F e r z" gegen "F e t t" stimmen,
Für Giftgasstod und Hungersnot.

Die Autoborizen der D.A.F. möchten melden: Die Betriebe
wollen hungern, die Betriebe wollen Krieg!
Deshalb sagt N E I N !

STREICHT DIE GANZE LISTE DURCH!

Wir sagen halt aber den Representanten des Systems,
denen J o c h e m NSBO und den Walter der D.A.F.
sagen wissen: Wir wollen höhere Löhne, wir
wollen Fuerungsausgleich. Wir wollen keine Vertrauens-
partner Unternehmer!

Das System der Entrechtung, der Unterdrückung
und der Gewalt nimmt keiner freiwillig die Knerre in
die Hände!

Wir wollen FREIHEIT, FRIEDEN und BROT!

Gibt mir Flüsterparole weiter,

schreibe an die Mauern und Zäune,

schreibe in die Waschräume und die Toiletten:

M I F S T R A U E N S W A H L E N !

S T R E I C H E N !

Freiheit

Frieden

Sozialismus!

Rheinschiffer-Korrespondenz.

In der letzten No. 3 "Die Schiffahrt" schrieb ein Kollege unter der Spitzmarke "Mannheim No." einen Artikel, worin er sich über die Arbeit äussert, die wir unter unseren Kollegen im Rheinstromgebiet leisten können. Die darin ausgedrückten Gedanken sind heute schon Gemeingut einer grossen Zahl fahrender Kollegen.

Heute Forderungen aufzustellen und diese Forderungen zu vertreten würde bedeuten, dass die Kollegen mit der G E S T A P O Bekanntschaft machen würden. Ebenso würden die Organisatoren aller Vorstösse innerhalb der D.A.F., ob es sich nun um Verbesserung des Lohnes oder der Arbeitsbedingungen dabei handelt, sobald im Konzentrationslager sitzen.

Wir wollen aber auch nicht, wie uns vielleicht ein Übereifriger zum Vorwurf machen könnte, die Linie des geringsten Widerstandes beziehen.

Vorsicht ist noch lange keine Angstlichkeit.

Die Arbeitsfront ist bei der Mehrheit der Rheinschiffer vollkommen erledigt. Diese "Organisation" fällt unter die Bezeichnung: Z W A N G S A R Z U G E und wird nur in dieser Beziehung und selbstverständlich auch als faschistische Organisation der Knebelung der deutschen Arbeiterschaft ernst genommen.

Deshalb kann es keine Vorstöße in den D.A.F. von unserer Seite geben. Deshalb auch keine Besetzung irgendwelcher Posten in der D.A.F. durch unsere Leute.

Der Duisburger und einige andere Prozesse gegen Rheinschiffer sollen keine Wiederholung finden. Gearbeitet muss werden, aber Experimente werden nicht gemacht.

Weiter heute noch experimentieren will mit Arbeitern, wer diese Experimente von einer hohen Warte aus beobachtet will, um dann nachher zu beweisen, dass und warum es falsch war, gehört nicht zu uns.

Also ist es ganz richtig, wenn der Kollege in dem Artikel sagt: "Diese übergrosse Vorsicht in der Arbeit ist berechtigt und sollte von allen Kollegen beim Wiederaufbau der Freien Gewerkschaften beachtet werden".

Arbeit im kleinsten Zirkel, von Mann zu Mann. Jeder hat im Stromgebiet eine Masse von Bekannten, die antifaschistisch eingestellt sind. Diese werden bearbeitet. Wir lassen die Nationalsozialisten links liegen und

vermeiden dadurch eine besonders grosse Gefahr. Lasset uns dafür sorgen, dass u n s e r e Organisation, nämlich der G E S A M T V E R B A N D die F I N H E I S-
D e n i s a t i o n aller Rheinschiffer, Hafenarbeiter und See-
leute wird, dass endlich einmal wir Arbeiter auf dem
Fluss, auf See und in allen deutschen Häfen in einem
z u n z i g e n Verbande zusammenstehen. Auch ohne Mit-
telsbücher, ohne Kassierung, ohne Aufnahmen, ohne Büros
und Poststellen u.s.w. wollen wir uns als Mitglieder des Ge-
meinschaftsverbandes betrachten!

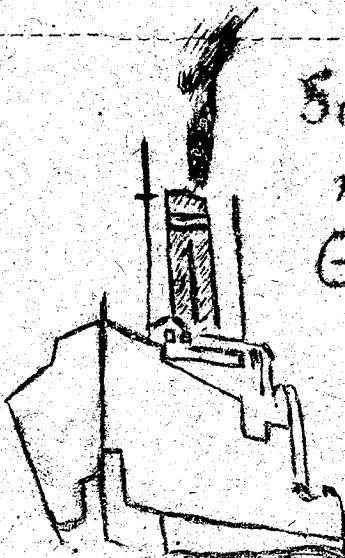
Inzwischen führt der Einzelne den Kampf, erfüllt ja
seine besonderen, ihm gestellten Aufgaben.

Helfen wir alle mit, jeder nach seinen Kräften, dass
~~er~~ furchtbare Terror der braunen Verbrechergesell-
schaft so schnell als möglich zerbricht und die deut-
sche Arbeiterschaft wieder (u n d i e s m a l e t -
"a s b e s s e r a l s 1 9 1 8) ihre Geschicklichkeit
selbst bestimmen kann.

....1.

Unterstützt die Hinterbliebenen der Opfer, die im
Kampf gegen das braune Mordsystem gefallen sind!

Sammelt für die Genossen, die in deutschen Gefängnis-
seen, Zuchthäusern und Konzentrationslagern sitzen.



Schafft
revolutionäre
Gruppen auf
allen
Schiffen.