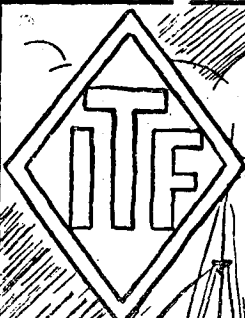


Proletarier aller Länder vereinigt Euch



**DIE
SCHIFFFAHRT**

Nr. 1
1937

Organ des Gesamtverbandes der Seeleute,
Hafenarbeiter und Binnenschiffer Deutsch-
lands. Angeschlossen an die I.T.F.
Erscheint monatlich.

Nach 6 Monaten Kampf in Spanien

Madrid wurde nicht eingenommen. Die Verteidigung ist stärker als sie jemals war. In die Provinzen von Leon und Burgos sind Heeresteile der bewaffneten Arbeiter und Bauern einmarschiert und bedrohen ganz ernsthaft die Verbindungslinien der Rebellen Generäle. Katalonien ist vollkommen im Besitz der Arbeiter und Bauern. Trotz aller Hilfe von Hitlerdeutschland und Mussolini-Italien, die Hunderte von Flugzeugen, Geschützen, Munition, Tanks, Offiziere und ganze Truppenteile den Generälen Franco und Queipo de Liano zur Verfügung stellen, konnten die Faschisten in den letzten Wochen keine Fortschritte mehr machen.

Die Arbeiterschaft der ganzen Welt blickt mit Bewunderung und Anerkennung auf die Kameraden der spanischen Arbeiterorganisationen, die in der richtigen Erkenntnis, dass alles darauf ankommt zuerst den Faschismus zu schlagen, alle Gegensätze zurückstellten und gemeinsam- sowohl an der Front als auch in den Fabriken des Hinterlandes-alle ihre Kräfte einsetzen, um den Sieg der Arbeiterklasse zu sichern.

Wir gedenken auch mit Bewunderung der gefallenen Opfer in diesem heroischen Kampf und der Kameraden insbesondere, die in den Reihen der in Spanien kämpfenden Genossen der internationalen Formationen ihr Leben gelassen haben für die Freiheit der spanischen Arbeiter und Bauern.

Auf den deutschen See- und Rheinschiffen, in den See- und Binnenhäfen, überall sprechen Seeleute, Binnenschiffer und Hafendarbeiter von Spanien. Spanien ist das Thema fast jeder Diskussion zwischen deutschen Wassertransportarbeitern. Alle fühlen, dass der Kampf in Spanien unser Kampf ist, nicht nur eine Auseinandersetzung zwischen bürgerlicher Demokratie und Faschismus, sondern ein Kampf um die tatsächliche Befreiung der Arbeiterklasse und der landarmen Bauern!

Wir sprechen im Sinne des grössten Teiles der bewussten Klassenkämpfer der deutschen Seeleute, Hafendarbeiter und Binnenschiffer, wenn wir sagen, dass es in einem solchen Kampfe keine Halbheiten und keine Kompromisse geben kann. Für die Wiederherstellung einer verdammten fragwürdigen Demokratie vergiesst die Arbeiterklasse nicht das Blut in solchen Strömen, wie in Spanien. Das ist auch die Meinung unserer kleinen deutschen ITF-Seeleute-Gruppe an der Aragon-Front.

Inzwischen werden von den antifaschistischen Seeleuten, Binnenschiffern und Hafendarbeitern, die heute noch unter dem faschistischen Hungerhaken ausgebeutet werden, die Vorbereitungen betrieben, die eines Tages dazu dienen werden, um auch bei uns

an Bord und in der Heimat das grosse Reinemachen
in Angriff zu nehmen.

Heute S p a n i e n !

M o r g e n D e u t s c h l a n d !

Seeleute-Meldungen von Spanien

In Pasages haben 2 spanische Schiffe, die für die faschistischen Generäle Truppen und Munition befördern, die Flagge gewechselt. Sie fahren jetzt unter dem Hungerhaken! Sie führen jetzt die Namen: S.S. "Ellen" und S.S. "Kontra". Die "Ellen" ist ein Schiff der spanischen Mendi-Reederei.

Deutsche Kriegsmaterial-Lieferungen an Franco!

Das deutsche S.S. "Spezia" löschte in Dezember in Pasages Munition und Kriegsgerät.

Das deutsche S.S. "Nicea" verliess am 3. oder 9. Januar ds. Js. Neufahrwasser mit einer Ladung Flugzeuge und Kriegsmaterial für die spanischen Faschisten.

Auf S.S. "Stassfurth" erhielten Heizer und Matrosen für die Reise mit Truppen und Kriegsmaterial nach Spanien RM. 10.-Prämie und dazu Sprechverbot.

Etwa am 20. Dez. 36 wurden von dem Slomanndampfer "GIRGENTI" in Melilla (Spanisch Marokko) Kanonen gelöscht, scheinbar 8,8 cm Kaliber. U.a. wurden diese Kanonen auch auf einige Fischdampfer aufmontiert, die für Franco Dienst tun.

Mitte November 36 löschte S.S. "Geierfels" Tanks und schwere Artillerie in Vigo. (Löschte mit eigenem Schwergutbaum. Auf Achterdeck Flugzeuge)

Anfang Dezember löschten in Sevilla die deutschen Schiffe: "St. Louis", "Der Deutsche" und "Berlin". Diese Schiffe brachten Truppen und Kriegsgerät für Franco.

Alle Schiffe der Oldenburg Portugiesischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, d.h. pro Woche 2-3 Schiffe auf der Ausreise nach Spanisch Marokko und spanischen Rebellenhäfen fahren Kriegsmaterial resp. Lebensmittel von Deutschland nach den Rebellen.

Ausserdem geben wir noch die Namen folgender deutscher Schiffe, die Truppen- und Materialtransporte von Deutschland nach dem faschistischen Teil Spaniens gemacht haben, resp. zum Teil noch machen: Wangoni, Erfurt, Fulda, Genua, Pasages, Palos, Wamcru, Königstein, Aachen, Oceana, Patricia, Rheinfels, Köln, Brake und Usarama.

Diese uns bekannt gewordenen Schiffe brachten je etwa 200-800 Mann Truppen der deutschen Armee und ein erhebliches Kriegsmaterial hinüber.

Von 17 Schiffen bekamen wir allein Meldungen von Matrosen, Heizern oder Mittschiffsgästen, deren Schiffe Truppentransporte gemacht hatten.

Das nennt Deutschland Nichteinmischung in die spanischen Verhältnisse!

Da wir aber wissen, dass im Augenblick etwa 50 000 to deutschen Schiffsraumes mit dem Abtransport von Erzen aus der spanischen Marokko-Zone beschäftigt sind, verstehen wir den tieferen Inhalt des Geschäftes sehr gut.

Es ist nur schade, dass die noch demokratischen Grossmächte Europas die deutsche Politik in Afrika und Spanien nicht zu verstehen scheinen.

X.....

Der deutsche Gruss

Es sind auf deutschen Schiffen wieder Anschläge angebracht worden, wonach wieder mehr Aufmerksamkeit auf den deutschen Gruss gelegt werden soll. Zum Leidwesen der Nazis wird nämlich auf den meisten deutschen Schiffen mit dem alten Gruss: Guten Tag, Guten Morgen, Guten Abend oder so ähnlich begrüsst. Man geniert sich fast überall an Bord, den deutschen Gruss mit erhobener Hand und einem kräftigen "Heil Hitler" auszubringen. Das ist ja auch verständlich. Wollen mal sehen, ob die neue

Anordnung darin eine Änderung schafft. Bei uns an Bord bleibt trotz Anordnung alles beim alten!

F i e t e .

"Der deutsche Seemann" Zeitschrift der D.A.F.

Der Kapitän eines grösseren deutschen Dampfers gab einigen Leuten seiner Besatzung, die sich unter Berufung auf diese Zeitschrift bei ihm über Misstände beschwerten, zur Antwort: "Der deutsche Seemann" ist für uns kein Tarif, wir werden uns nach ihm nicht richten! Es ist eine Zeitung, so wie alle anderen!"

Wir erwarten, dass die fleissige Gestapo sich sofort auf die Hinterbeine setzt und dass auch die DAF ihrem Mitglied-nämlich dem Kapitän-verständlich macht, dass er nicht so geringschätzig von ihrem Organ spricht. Das gibt ja nur Wasser auf die Mühlen der antifaschistischen Elemente an Bord der Hungerhakenschiffe!

Z.....L.....

S.S.....

Die allgemeine Bezeichnung Hungerhaken, die sich die neue Handelsflagge erobert hat, sagt schon ohne weiteres, wie es mit der Verpflegung auf deutschen Schiffen aussieht. Es ist sonderbar, dass gerade auf den Schiffen, wo sowohl von Heizern als auch Matrosen die schwerste Arbeit verlangt wird, das Essen immer am schlechtesten ist. Auf jeden Fall haben wir bei uns an Bord, sowohl auf der Ausreise, als auch auf der Heimreise einmal den Leuten Mittschiffs gezeigt, dass von einer guten Verpflegung viel abhängig ist. So z.B. haben wir 3 Tage im Heizraum bei schlechter Verpflegung nur soviel Dampf gemacht, dass wir fast 100 sm in dieser Zeit weniger fuhren. Das half! Das Essen wurde besser! Jedesmal wenn der Frass schlechter wurde, sackte auch der Dampf. Der Kapitän und auch der Chef verstanden das sehr gut und jedesmal wenn der Dampf sackte, bekam der Koch und der Zahlmeister einen reingehängt. Man hatte selbstverständlich zuerst versucht uns zu drohen, aber da wir zusammenhielten

und uns zu nichts hinreissen liessen, gab die
Schiffsleitung nach.

Kollegen, das ist Selbsthilfe! Macht es nach!
Dampf nach Speiserolle!

Volksgemeinschaft der Not

Während der Reallohn des Proleten im Hunger-
reich immer mehr sinkt, steigen die Einkommen der
Kapitalisten ins Unermessliche. Die durchschnitt-
lichen Bezüge der Vorstandsmitglieder folgender
Aktiengesellschaften stiegen von 1932 - 1935 bei

Hamburg-Stid		von	26.000	auf	35.000, RM
(Reederei)					
Ver. Glanzstoff					
Wuppertal	"	44.000	"	58.000	RM
Rhein. Stahlwerke	"	56.000	"	71.000	RM
Klöckner	"	31.000	"	71.000	RM
Akkumulatoren	"	55.000	"	72.000	RM
Adler-Werke (Auto)	"	50.000	"	74.000	RM
Felten & Guilleaume	"	52.000	"	77.000	RM
Demag (Maschinen)	"	42.000	"	89.000	RM
Bayr. Motoren-Werke	"	60.000	"	89.000	RM
AG. für Zellstoff	"	54.000	"	99.000	RM
Dynamit Nobel	"	89.000	"	108.000	RM
Deutsche Erdöl AG	"	91.000	"	111.000	RM
Hoesch	"	71.000	"	116.000	RM
IG-Farben (Chemie)	"	122.000	"	144.000	RM
Mannesmann	"	95.000	"	154.000	RM
Krupp	"	80.000	"	175.000	RM

So sieht die Volksgemeinschaft unter dem Hunger-
haken in Wirklichkeit aus!

Die Bonzen im Speck,

Das Volk im Dreck!

Mitteilung für Vertrauensleute an Bord

Alle Vertrauensleute, resp. Gruppenmitglieder sol-
len nach Möglichkeit bei Anwesenheit im Hafen an
den Sitzungen oder Besprechungen teilnehmen, die
zu jeder Zeit organisiert werden können. Meldungen
an den bekannten Stellen.

Gruppe.

Kleinreeder und Überstundenbezahlung.

Die Kleinreeder auf dem Rhein verweigern allgemein jegliche Bezahlung von Überstunden, versuchen sich um tarifliche Verpflichtungen zu drücken und werden darin auch noch von dem Vertreter der DAF in Duisburg unterstützt. Die Kleinreeder verschanzen sich hinter dem Begriff Notleidende Betriebe!

Der DAF-Vertreter in Duisburg schweigt auf alle Beschwerden und die "notleidenden Kleinreeder" führen in Duisburg oder Essen ein gutes Leben auf Kosten der betrogenen Matrosen ihrer Schiffe.

Es ist Pflicht aller Kollegen die bei Kleinreedern fahren, diesen absolut nicht Notleidenden unter keinen Umständen etwas zu schenken, oder ihnen Mitleid entgegenzubringen. Die Schiffe der Kleinreeder sind ganz gut beschäftigt. Sie sind sehr wohl in der Lage die Überstunden zu zahlen. Will der Kleinreeder nicht zahlen, dann rücksichtslos mit der Forderung vors Arbeitsgericht.

Bei der Firma X.L.

Auch hier ist es, wie bereits oben geschildert. Kommen Kollegen mit der Forderung der Bezahlung von Überstunden und Nachtstunden, dann versucht das Kontor immer wieder die Bezahlung abzulehnen mit verdammt faulen Begründungen, wie z. B.: "Dafür bekommen Sie so zwischendurch mal ein paar freie Stunden!" oder: "Kommen Sie ein anderes mal wieder!"

Für manchen Kollegen wirkt das so entmutigend, dass er ganz verzichtet. Wochen vergehen dann und selbstverständlich spricht man auf dem Kontor nicht mehr von einer Bezahlung. Der saubere Betriebsleiter aber wird immer frecher. Für ihn ist ein Verzicht der Kollegen auf Überstunden- und Nachtbezahlung Wasser auf die Mühle und er wird immer frecher im Streichen von Stunden. Bei dieser Firma bekommen die Kollegen, wenn sie sich mit den Schiffen im Auslande befinden, weniger Valuta ausbezahlt, als bei anderen Fir-

men. In Holland z.B. 25 Cent pro Tag weniger. Also auch in dieser Sache müssen die Kollegen bei der Firma L. fordern, dass man ihnen den vollen erlaubten Satz pro Tag an Valuta auszahlt. Kollegen! Dem Kapitalist niemals etwas schenken! Immer fordern, ebenso wie der Kapitalist, der Ausbeuter auch von Euch die volle Hergabe Eurer Arbeitskraft verlangt.

Rheinschiffahrt.

Überstundenbezahlung auf dem Rhein

Das Schiffahrts-Kontor H a r p e n versucht sich nach wie vor vor der Bezahlung der gemachten Überstunden zu drücken. Vor allen Dingen weigert man sich, die beim Laden und Löschen gemachten Stunden zu bezahlen. Der Herr Schiffahrts-Inspektor, der gleichzeitig von der DAF als Betriebsführer eingesetzt ist und somit auch Beschwerdeinstanz ist - also für das Wohl der bei seiner Firma fahrenden Rheinschiffer Sorge tragen soll erklärt ganz frech: "Überstunden und Nachtarbeit wird bei uns nicht bezahlt, wir gewähren dafür freie Tage und Stunden!" Seinem Reden nach ist er einer der grossen Aktionäre des Harpener Konzerns, denn sonst würde er ja nicht sagen "bei u n s"! Der arme Matrose oder Stecher aber, der sich mit solchen Reden von diesem Herrn abspeisen lässt, kann sich in Zukunft seine Überstunden in den Schornstein schreiben, er wird niemals wieder welche ausbezahlt bekommen. Zum Glück trifft der Herr Schiffahrtsinspektor nur selten auf solch schüchterne Rheinschiffer. Die meisten Kollegen verstehen es, ihr gutes Recht laut Tarif auch durchzusetzen, auch gegenüber diesem DAF-Herrn, der sich als A k t i o n ä r vorkommt.

Auch das Schiffahrtskontor des Kanonenkönigs Krupp weigert sich Überstunden zu bezahlen. Der Betriebsleiter der Abteilung Rheinschiffahrt, ein strammer Volksgenosse mit 550.- RM reinem Monatseinkommen sagte zu einem Kollegen, der auf Grund des Tarifs die Auszahlung seines Überstundengeldes verlangte: "Die paar Pfennige machen sie doch auch nicht reich!"

Aber der Matrose verlangte die Auszahlung der Stunden ebenso bestimmt, wie er sie gemacht hatte drohte mit dem Arbeitsgericht und bekam auch schliesslich sein Geld.

Kollègen, verteidigt Eure tariflichen Rechte! Schenkt den Rheinreedern keinen Pfennig Eures sauer verdienten Lohnes!

Wer auf seine Überstundenbezahlung verzichtet, schädigt sich selbst und vor allen Dingen auch seine Kollegen! Einer für Alle! Alle für Einen!

Die zehnstündige Nachtruhe in Gefahr!

Beim Fendeltrust läuft ein Rundschreiben, (auch bei anderen Grossreedereien) in welchem gesagt wird, dass nach Tagen, an denen die Schifffahrt durch Nebel behindert war, automatisch länger als 1 1/4 Stunden gefahren werden kann! Das sei gestattet ohne Sondergenehmigung der DAF und des Reichstrühänders der Arbeit. Bis dato war es so, dass nur bei Havarie, Hochwasser, Sturm und Eisgefahr länger als 1 1/4 Stunden gefahren werden konnte. Die Nachtruhe von 10 Stunden war, wenn auch nicht gesetzlich festgelegt, von den Reedern anerkannt und wurde vom Personal der Schiffe und Boote eingehalten.

Die Anordnung, so harmlos sie auch erscheint, bedeutet einen frechen Angriff auf die bald seit 2 Jahrzehnten anerkannte zehnstündige Nachtruhe! Man will durch diese verschleierte Anordnung versuchen, die Fahrzeit über 1 1/4 Stunden hinaus auszudehnen. Die braune DAF steht in diesem Fall den Arbeitgebern und Trustgewaltigen des Rheinstromes zur Verfügung und ist bereit, der Massnahme der Ausbeuter den Stempel der Anerkennung aufzudrücken. Die Nachtruhe der Rheinschiffer soll den Interessen der Profitgewaltigen des "3. Reiches" geopfert werden.

Weniger Nachtruhe und mehr Arbeit!

Weniger zu essen und teurere Lebensmittel!

Und dazu eine DAF, die schlimmer ist als die Ausbeuter, deren "Belange" sie energisch vertritt!

Das heisst ⁱⁿ Deutschland: Befreiung der Arbeit!
Kollegen, verteidigt Eure anerkannt Nachtruhe!
Keiner fährt länger als 14 Stunden!

Fendelmatrose.....

Die Lohntüte

Am Zahltag, nach der Rede Leys in der Deutschlandhalle, hatte er sie bekommen. Sie war schwer. Sie enthielt RM 31,83 in Silber, Nickel und Kupfer. Nur Willy kam sie leicht vor. Früher hatte er immer in 4 Schichten RM 38 - 40 bekommen. Ihm fiel ein, dass der Ley in seiner Rede gesagt hatte: "Karl Marx erhob die Lohntüte zur Kampfahne!" Ley hat recht, dachte Willy, die Lohntüte ist ausschlaggebend! Während er so darüber nachdachte, pfiff er im Gehen leise die Internationale, und erst als er die Internationale erkämpft das Menschenrecht-beendet hatte, hielt er erschreckt inne, wenn ihn bloss keiner gehört hat. Hafnarbeiter Becken B.

Sturme in Deutschland

Vergessen wir nicht, dass es in Deutschland heute einige Millionen Stumme gibt und das sind nicht die Schlechtesten. Auch der alte Paul gehörte zu ihnen. Pflichtgemäss ging er zu den Sprechabenden, welche die DAF für die Hafnarbeiter in Deutz veranstaltete. So ganz absichts suchte er sich einen Platz und schaute sich die Gesellschaft an, welche hier zusammen kam. Schon zweimal war er hier gewesen. Viele kamen nicht, es waren dieselben paar Leuten, wie vorher. Es waren die untersten Funktionäre, "ehrenamtliche", die im Rummel was übernommen hatten, was sie nachher nicht loswerden konnten. Ganz andere Typen als früher, als es noch eine Arbeiterbewegung in Deutschland gab. Alles sehr flau, konnte der alte Paul konstatieren, dieselben Gesichter, gerade wie voriges mal. Er selbst hütete sich, den Mund aufzumachen.

Der "eingesetzte" Betriebsführer hielt eine Rede über Gemeinschaft und Notwendigkeit des bescheidenen Durchhaltens. Wenn auch nicht immer alles

nach Wunsch ginge und viele Schwierigkeiten zu überwinden wären. Die Schwierigkeiten kämen vom bösen Ausland, wo Juden und Marxisten regierten, usw. Nach dem Redner meldete sich ein Vorarbeiter vom Hafenbetrieb X, ein Nazi: Seine Leute seien mit dem Akkord unzufrieden, es seien Stänker, die früher in marxistischen Organisationen waren. Er selbst sei mit seinem Lohn zufrieden, er hätte auch nur RM 8.- in der Woche mehr. Die Leute kämen nicht in die Versammlungen und er empfehle den Betrieb der besonderen Aufmerksamkeit der DAF und der Partei.

Der alte Paul ging am nächsten Tage zu den Kollegen vom Hafenbetrieb X, um die Kollegen zu warnen. Der stramme Nazivorarbeiter bekam, als er seine RM. 8.- am Lohntage versoff, eine gute Abreibung, als er voll aus einem Lokal kam.

Jetzt geht ein anderer von den Stummen in die Sprechabende, nämlich Köbes, aber nicht um zu sprechen.....

X

Ist ein Kampf möglich?

Die französischen Binnenschiffer haben sich höhere Löhne erkämpft.

Die belgischen Hafenarbeiter erkämpften sich in mustergültigen einmütigen Streiks höhere Löhne und kürzere Arbeitszeit.

Ist das in Deutschland unmöglich?

Wenn die deutschen Rheinschiffer auch nur zu einem Teil, sagen wir einmal die Besatzungen, die sich im Auslande befinden (Antwerpen, Gent, Rotterdam, Dordrecht, Amsterdam usw.) morgen die Arbeit hinwerfen und bessere Löhne und Arbeitsbedingungen fordern, dann sind die deutschen Rheinreeder gezwungen, diese Forderungen zu bewilligen.

Einigkeit macht stark!

Auf vielen Schiffen und Booten ist diese Frage bereits diskutiert worden und es konnte festgestellt werden, dass nur die Angst vor den Verhaftungen viele Kollegen noch abhält, den Plan positiv zu besprechen. In der Zukunft aber, wie das Elend in

Deutschland wächst, wie die Verpflegungsschwierigkeiten grösser werden und auch das Leben der Rheinschiffer immer unerträglicher wird, wächst der Wille zum Widerstand gegen die Ausbeutungsmethoden der Arbeitgeber des 3. Reiches.

Alle Kollegen sollen dafür sorgen, dass die Bereitschaft zum Kampf in der deutschen Rheinschifffahrt so schnell als möglich hergestellt wird.

Evtl. Repressalien der GESTAPO gegen Streikende während des Kampfes können von uns beantwortet werden durch immer weitere Drosselung des Wassertransportes.

Kollegen, heran an den Weiterausbau einer starken und kampffähigen Bewegung aller Wassertransportarbeiter Deutschlands!

Vertieft immer mehr das Gefühl der Stärke und des Kampfwillens, bis wir eines Tages im Stande sind, die Angst vor der GESTAPO und den Terror in 3. Reich zu überwinden.

Inzwischen ist die Parole: **K l u g s e i n !**

Versichtig sein! K o p f h o c h !
N a c h H i t l e r k o m m e n w i r !

Mann der Arbeit, aufgewacht
Und erkenne Deine Macht,
Alle Räder stehen still
Wenn Dein starker Arm es will!

Mitteilung der Redaktion

Nicht alle an unsere Zeitung übermittelten Tatsachen eignen sich zur Veröffentlichung. In jedem Fall, wo eine Gefährdung der Kollegen an Bord durch den eingesandten Artikel vorliegt, unterbleibt der Ausdruck. Vorsicht ist in jedem Falle das Entscheidende.
