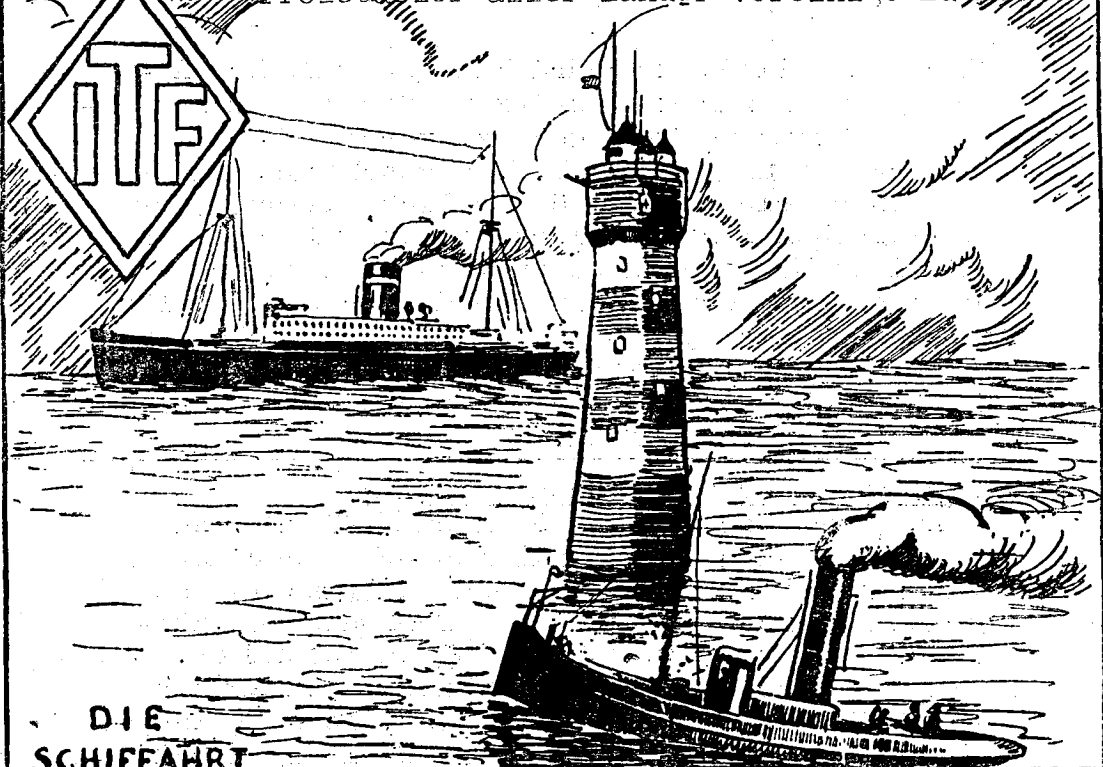


Proletariat aller Länder vereinigt Euch



DIE SCHIFFFAHRT

Nr. 2
1937

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

S p a n i e n.

Helft den spanischen Kameraden!

Entschliessung des Exekutivkomitees der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Das Exekutivkomitee der I.T.F. hat in seiner Sitzung vom 16. und 17. Februar 1937 die Lage in Spanien eingehend besprochen.

Es billigt alles, was die angeschlossenen Organisationen gemeinsam mit dem Sekretariat der I.T.F. bisher unternommen und erreicht haben, um die verfassungsmässige Regierung Spaniens in ihrem Kampf um Recht, Freiheit und Demokratie zu unterstützen; es fordert alle angeschlossenen Organisationen und

deren Mitglieder nachdrücklichst auf, ihre Anstrengungen zur Unterstützung der spanischen Kameraden wenn möglich noch zu verdoppeln und es ersucht alle der I.T.F. angeschlossenen Organisationen dringend, die öffentliche Meinung und die politischen Parteien ihres Landes mit allen zweckmässigen Mitteln zu beeinflussen, um zu erreichen, dass die Regierungen in den demokratischen Ländern das Recht der spanischen Regierung anerkennen, sich die nötigen Mittel der Verteidigung der Freiheit des Landes und zur Unterdrückung des Aufstandes zu verschaffen.

Der Kampf der spanischen Arbeiter.

An 7 Fronten wird in Spanien gekämpft. An 7 Fronten stehen die spanischen Arbeitsbrüder und die internationalen Kolonnen den faschistischen Armeen Francos und den nordafrikanischen, italienischen und deutschen Truppen gegenüber. Die bessere Ausrüstung der faschistischen Armeen durch Italien und das "3. Reich", die seit langer Hand vorbereiteten Pläne der Rebellengeneräle u. nicht zu vergessen, die sogenannte Nichteinmischung der demokratischen Staaten, die fast sofort die Lieferung von Kriegsmaterial an die Regierung von Madrid verhinderten, liessen es zu den Anfangserfolgen der faschistischen Rebellen kommen. Tausende von Arbeitern aller Nationalitäten eilten unter Überwindung zahlloser Schwierigkeiten nach Spanien, um den Arbeitern und Bauern in ihrem Kampfe für die Freiheit und gegen den Faschismus beizustehen. Heute können wir, dank der internationalen Solidarität des Weltproletariats, feststellen, dass der den faschistischen Armeen geleistete Widerstand so stark geworden ist, dass an eine Unterdrückung Spaniens durch die Rebellengeneräle nicht mehr zu denken ist. Mit der fortschreitenden Organisation des Hinterlandes und seiner Industrie und Landbau wächst auch die Kampfkraft der Regierungstruppen an den verschiedenen Fronten, vor Madrid, im Baskenland, in

Aragon, bei Toledo, im Jarama-Sektor usw.

Tausende Arbeiter sind bereits für Spaniens Freiheit gefallen, tausende revolutionärer Streiter liegen in den Hospitälern, aber die Fronten halten, der Faschismus mit seinen italienischen und deutschen Flugzeugen, Tanks, Geschützen, Munition, Bombenwerfern und seinen zur Hilfe kommandierten italienischen und deutschen Truppenteilen kann nicht siegen!

Mit Bewunderung und Sympathie haben auch die deutschen Seeleute, Binnenschiffer und Hafnarbeiter von dem heldenmütigen Widerstand der Internationalen Kolonnen in den Schützengräben Spaniens gehört und gelesen. Seit Ausbruch der Kämpfe vor mehr als 7 Monaten verfolgen die Genossen an Bord der deutschen Schiffe mit glühender Anteilnahme die blutige Auseinandersetzung des spanischen Proletariats mit dem internationalen Faschismus. "Madrid ist noch nicht gefallen!" Das ist immer das erste, was bei Erhalt von Neuigkeiten an Bord mit Genugtuung festgestellt wird. Jede Offensive der spanischen Arbeiter und Bauern wird von den heissesten Wünschen auf Gelingen von deutschen Schiffsbesatzungen begleitet.

Die erdrückende Mehrheit aller deutschen Wassertransportarbeiter steht bei diesem Kampf auf der Seite der spanischen Genossen. Soweit wie die deutschen Seeleute, Binnenschiffer Gelegenheit hatten, mit uns in Verbindung zu kommen, nahmen sie alle die Parole in unserem letztem Spanienartikel auf: Heute Spanien, morgen Deutschland! Das soll unsere Parole bleiben und uns anspornen im Kampf gegen das System der braunen Unterdrückung in Deutschland. Nieder mit dem Faschismus!
Heraus mit dem Hungerhaken aus der roten Fahne!

====Aufpassen an Bord auf Spitzel und
Denunzianten! =====

S.S."Lüneburg". Reise nach Ostindien.

Es ist geradezu als vorsintflutlich zu bezeichnen, wenn man die Zustände auf einigen deutschen Schiffen erlebt. (Folgende Schilderungen haben den Vorzug, sich streng an die Wahrheit zu halten) Am 20.9.36 ging die S.S. Lüneburg von Hamburg auf Ausreise nach Ostindien und weiter. Dass es eine unabänderliche Tatsache ist, dass selbst befahrene Seeleute einer Scekkrankheit unterliegen, steht fest. In Kapstadt angekommen, wurde als erster der Heizermoses krank u. meldete dies dem leitenden 1. Ingenieur. Ganz entrüstet entgegnete ihm dieser Menschenschinder, er möge arbeiten bis er umfiele! 2 Tage nach dieser rücksichtslosen Äusserung musste der Junge ins Krankenhaus, um eine sehr dringende Blinddarmoperation durchzumachen. Obwohl der Junge schon 3 Tage vor der Operation bereits 38 - 39° Fieber hatte, nahm man durchaus keine Notiz davon. Erfreulicherweise ist die Krankheit ohne ernstliche Folgen verlaufen, hätte aber nicht auch das Gegenteil eintreten können? Bis hier wäre ja an sich nicht viel zu sagen gewesen, zumal ein jeder Mensch Fehler begeht (hauptsächlich wenn er sie nicht absichtlich macht!) Es ist nun aber wohl sehr milde ausgedrückt, wenn man den 1. Ingenieur als wirklichen Schädling bezeichnet, wenn er fortlaufend solche absichtlich groben Fehler begeht, wo er doch im Gegensatz für das Wohl des Maschinenpersonals hätte sorgen müssen. Diejenigen aber, die sich auch noch politische Leiter nennen und als Repräsentanten im Auslande mit guten Beispielen vorangehen sollen, stellen sich in ihrer nationalsozialistischen Unverfrorenheit auch noch vor solche Elemente, wie diesen ersten Ingenieur.

Nun kommt ein zweiter Fall: In den Tropen war ein Trimmer erkrankt und konnte infolgedessen weder essen noch trinken. Dass so ein kranker Trimmer seine Arbeit nicht vollwertig leisten kann, steht fest. Nach weiteren 2 Tagen meldete sich dieser Trimmer krank. Der 1. Ingenieur H u w a l d antwortete ihm mit folgenden Worten: "Was mustert

ihr Krüppelzeug überhaupt noch an, bleibt an Land wenn ihr nicht arbeiten wollt!" Eingeschüchtert durch diesen brutalen Held ging der Trimmer wieder an seine Arbeit. Da er aber nach einigen Stunden unten zusammenbrach, musste man ihn an Deck bringen, wo er zwei Stunden auf der Luke lag, bis er wieder zu sich kam. Nach diesem Vorfall ging es mit der Besatzung rapide bergab. In fast jedem Hafen den wir anliefen, wurden einige Leute krank und blieben im Krankenhaus, wo sie heute noch teilweise liegen. In Singapoer angekommen, stiegen 2 Trimmer aus, weil sie die Fahrt auf einem solchen Piratenschiff nicht mehr mitmachen wollten. Sie haben, als das Schiff den Hafen verliess an die Kollegen an Bord einen Brief geschrieben, worin sie erklären, dass sie einzig und allein wegen der unerhörten Schuf-tereier und fluchwürdigen Behandlung durch den 1. Ingenieur ausgestiegen seien. Das wird weiter bewiesen dadurch, dass der eine Trimmer sogar auf sein im Schiff stehendes Guthaben von 150 ~~RM~~ verzichtete und lieber im ungewissen Singapoer blieb.

Ab Singapoer verloren wir einen Trimmer und Heizer nach dem anderen. Von 22 Trimmern und Heizern blieben nur 9 Mann übrig. Unterwegs erhielten wir als Ersatz 5 Neger. 4 davon, nämlich 2 Heizer und 2 Trimmer kamen in den Heizraum. Die Arbeit war so hart, dass die Neger nur 2 Weisse ersetzen konnten. Sie konnten gegen die Mordsarbeit auf der "Lüneburg" nicht an und mussten im nächsten Hafen wieder an Land gesetzt werden. Die Neger verzichteten auf solche Menschenschinderei, wie wir sie uns als Weisse gefallen lassen. Es sei bei dieser Gelegenheit erwähnt, dass die Neger uns verständlich machten, dass sie mit einer solch unerhörten Treiberei, mit einer so schlechten Behandlung und einer solch armseligen Kost sich nicht abfinden könnten.

In Port Said bekamen wir als Ersatz 1 Italiener und 3 Griechen. Ein Grieche wurde an Bord krank, er war so schwach, dass er keine volle Karre Kohlen schieben konnte, da er dauernd

brechen musste (Magenkrank), war der Bunker niemals voll. Zuletzt lag er auf der Grating beim Vorderkessel und war trotz aller Drohungen des 2. Maschinisten nicht mehr hoch zu kriegen. Der herbeigeholte Menschenfreund l. Ingenieur Huwald kam und trat den zusammengebrochenen Griechen mit den Füssen in den Leib und gegen die Rippen. Er tat das mit solcher Brutalität, dass der Grieche laut schrie. Nach allen weiteren Drohungen trat der l. Ingenieur ihn nochmals mit aller Gewalt in den Leib, so dass der Trimmer die eiserne Leiter in den Heizraum runter fiel. Ausser anderen Verletzungen bekam der Grieche einen Bluterguss im Knie. Er musste von seinen Kameraden nach oben gebracht werden. 2 Tage später wiederholte dieser "Menschenfreund" die Misshandlungen, als er versuchte den Trimmer aus dem Logis nach dem Heizraum zu holen. Der Trimmer zitterte am ganzen Leibe und schrie und jammerte.

Diese niederträchtige, bestialische Behandlung ist aber nur möglich, weil es auf einem Schiff unter dem Hungerhaken passierte, wo die Drohung mit Konz. Lager und Gestapo immer in der Luft hängt.

Von der gesamten Besatzung wurde von Port Said aus ein Schreiben mit der Schilderung der Zustände an die DAF geschickt. Alle haben unterschrieben. In Hamburg musterte der Rest der Besatzung ab.

Wir werden uns den Namen des sauberen l. Ingenieurs Huwald merken und ebenso einige andere Namen. Die führen das Wort "Kameradschaft" im Munde, machen damit und den "neuen deutschen Geist" im Auslande Peklame und sind doch weiter nichts, als brutale und gewissenlose Henkersknechte.

So sehen typische deutsche Nationalsozialisten aus!

J v.....

Wanzen an Bord:

Aus einem Ostseehafen wird uns berichtet:

Als ich nach der Anmusterung an Bord kam, ging die alte Besatzung gerade an Land. Von der Gangway

rief mir der letzte der eben Abgemusterten noch zu, dass ich mir mal erst das Logis und die Kojen ansehen sollte, bevor ich mit diesem Dampfer nach See gehe, da es von Wanzen wimmelt.

Selbstverständlich habe ich den Laden dann erst mal richtig überholt und fand ganz richtig, wie die anderen es gesagt hatten, **W a n z e n**. Ausserdem war das Logis ein richtiger Saustall, aus dem auch bei fleissigem Säubern keine wohnliche Focksel mehr gemacht werden konnte. Inzwischen kamen die neu angemusterten Kollegen, Heizer und Matrosen an Bord und wurden von mir natürlich sofort auf die Wanzen aufmerksam gemacht.

Keiner hatte Lust, seinen Seesack erst aufzumachen, sondern wir beschlossen alle, nicht mit in See zu gehen, wenn das Schiff nicht ausgegast würde. Mit 2 Mann gingen wir zum Kapitän und forderten unsere Musterbücher zurück. Da er sie uns nicht geben wollte und auch noch anfing uns anzupöbeln, liessen wir ihn im Salon sitzen und hauten alle Mann ab nach dem 'Bonzen der DAF'. Dieser war höchlichst verwundert, wegen einer solchen Kleinigkeit in seinem Büro belästigt zu werden und hätte uns am liebsten zurück an Bord gehabt. Wir gefielen ihm schon deshalb nicht, weil wir nicht mit dem "deutschen Gruss" in sein Büro reinkamen.

Da er uns nun nicht überreden konnte, doch noch eine Reise mit dem Schiff zu machen, bis es dann ausgegast würde, musste er wohl oder übel mit uns an Bord. Da er sich verdammt lange beim Kapitän im Salon aufhielt, gingen wir schliesslich auch rein. Der Alte behauptete in unserer Gegenwart, dass das Schiff noch niemals Wanzen gefahren hätte und liess das noch von einem Mann vom Kontor, der dabei war, bestätigen. Der DAF-Bonze, der Alte und der Inspektor wurden darauf von uns aufgefordert, mit nach vorne zu kommen, wo wir ihnen die Wanzen in Freidressur zeigten. Der Alte und der Inspektor sagten dann ganz frech: "Die hat sicher einer mitgebracht!"

Der DAF-Nazi wollte uns auch jetzt noch überreden mitzugehen. Es half aber alles nichts, wir erhielten schliesslich unsere Bücher mit der Versicherung, dass wir nie wieder ein Schiff von der Reederei bekommen würden. Anstatt nun das Schiff auszuräuchern, hätte der DAF-Mann schnell noch neue Leute besorgt!

Hein.

Verteuerung der Bekleidung und Verknappung der Ernährungsmittel.

Die ins Ausland kommenden Seeleute und Binnenschiffer, besonders die Verheirateten, sehen mit wirklichem Genuss auf die vollliegenden Schlachter- und Fettgeschäfte und denken mit Bedauern an ihre Familienmitglieder, die sie im immer hungrieriger werdenden Deutschland zurückgelassen haben. Langsam, aber sicher, macht sich die Politik des braunen Gesindels "Lieber Kanonen statt Butter" fühlbar. Dabei hat es mit der Butterknappheit erst angefangen. Nach der Butter wurde das Schmalz knapp, das Schweinefleisch, Rindfleisch, Margarine wird immer seltener. Man spricht bereits von der kommenden Rationierung des Brotes. Der deutsche Volksgenosse isst Marmelade statt Butter oder Margarine, Oldenburger statt Fleisch, er wäscht sich mit minderwertiger, fettarmer Seife, die zum grössten Teil aus Soda und Seifenstein besteht. (Bald wird es wieder Lehm- oder Tenseife sein!)

In immer grösserer Masse wird die Bekleidung aus minderwertigen Ersatzstoffen hergestellt und was die Fussbekleidung anbelangt, müssen schon bald wieder wie in den schlimmsten Kriegsjahren Holzsohlen getragen werden. Die Preise sind stabil! So steht es in den deutschen Zeitungen. Aber die Seeleute teilen uns mit, dass der Preis besserer Holzklinten von 1,20 RM auf 1,55 RM gestiegen ist in 1/2 Jahr. In derselben Zeit stieg der Preis der durchschnittlichen Qualität der Schweisstücher von 3 Stck. 0,48 auf 0,80 RM. Der Preis von Seife (Bienenseife) steigt von 22 Pfg. auf 33 Pfg. So ist es mit den meisten Sachen, die ein Prolet kaufen muss. Bei dem Arbeitszeug sind

die Preise in den Geschäftsauslagen dieselben, aber die Qualität hat sich ungeheuer verschlechtert. Kaufst Du eine Arbeitshose zu dem Preise wie vor einem Jahr, dann ist der Stoff so dünn, dass Du durchsehen kannst. Willst Du aber eine bessere Sorte, dann zahlst Du eben ein paar Mark mehr.

Die Folge ist natürlich, dass immer mehr auch die dümsten Nazis endlich anfangen zu begreifen, wohin die Wahnsinnspolitik "Kanonen statt Butter" führt. Das Elend und der Hunger wachsen im "3. Reich"! Die Dividenden steigen und die Löhne entwerten sich. Die Unzufriedenheit schwillt überall an in Deutschland und an Bord der deutschen Schiffe.

Es zeigt sich, dass die revolutionäre Bewegung immer festere Formen annimmt. Wir leben und werden von Tag zu Tag stärker! Der Zusammenbruch der Nazi Herrschaft, herbeigeführt durch die revolutionäre Arbeit der besten Kräfte des deutschen Proletariats wird auch das deutsche Wassertransportproletariat in den ersten Reihen der Kampffront sehen für eine

f r e i e s D e u t s c h l a n d d e r
f r e i e n A r b e i t e r !

S

R h e i n s c h i f f a h r t .

Freche Lügen brauner Bonzen!

"Die Sonntagsruhe in der Rheinschiffahrt ist gesichert" erklärte in einer Versammlung der Treuhänder der Arbeit. Man kann sich die verwunderten Gesichter der wenigen anwesenden Rheinschiffer vorstellen, als diese Lüge ohne stottern dem Treuhänder von der Zunge kam.

Jeder Kollege, der heute fährt weiss, wie es um die Sonntagsruhe bestellt ist. Laut Tarifordnung müssen 26 Sonntage im Jahre gefahren werden. Dabei ist nicht einmal festgelegt, dass jeder zweite Sonntag als Ruhetag gilt. Wenn es dem Herren

Reeder gefällt, kann an 26 Sonntagen hintereinander gefahren werden.

An unzähligen Beispielen bei den Firmen Schürmann oder Braunkohle könnten wir beweisen, dass tatsächlich an 18, 20 oder sogar 26 Sonntagen hintereinander auf Schleppbooten und Schiffen gefahren wurde. Aber es ist wieder, wie später ein Versammlungsteilnehmer sagte, wie im Jahre 1916/17, in den seligen Steckrübenzeiten. Die Ernährungslage der deutschen Arbeiter nähert sich dem damaligen schrecklichen Hungerzustand immer mehr. Auch damals wurde das Blaue vom Himmel herunter gelogen, trotzdem die Tatsachen eine andere Sprache redeten. Ebenso wie damals wird auch heute bereits im "befreiten Deutschland" das Gefühl in den breiten Massen der Werktätigen immer stärker, dass die Nazis, je aussichtsloser die innen- und aussenpolitische Lage des "3. Reichs" wird, immer mit frecheren Lügen operieren.

Die mit Lügen gespickten Beschwichtigungsreden der DAF- und NSDAF-Redner, die immer wieder erneuerungsbedürftigen Treueschwüre auf den Führer zeigen trotz aller vollbrachten "Befreiungen", die sich das Proletariat zähneknirschend gefallen lassen musste, dass im "3. Reich" etwas faul ist. Mit Schwindel und Lügen werden die Nazis aber nicht imstande sein, ein ungeheuer ausgebeutetes und hungriges Proletariat zufrieden zu machen. Das "3. Reich" der Arbeit wird ebenso in der Versenkung verschwinden, wie das Kaiserreich. Nur das kommende Deutschland der Arbeiter wird stark genug sein, alle sozialen Fragen lösen zu können.

R.....Z.....

Nationaler "Sozialismus" im Disseldorfer Hafen.

Die Betriebsführung des Hafenbetriebs-Umschlag der "Westdeutschen" erliess eine Verordnung an die Betriebsgefolgschaft in der gesagt wird, dass Arbeiter, welche schlechte Arbeit liefern oder nicht genügend schnell arbeiten und mit ihrem Arbeitstempo hinter ihren Kollegen zurückbleiben, nach Gutdünken der Geschäftsleitung unter dem Ta-

rif bezahlt werden dürfen.

Der Stundenlohn in diesem Betrieb beträgt etwa 80 Pfg. und der ausbezahlte Wochenlohn - mit dem die Hafendarbeiter nach Hause gehen - ist so schon zu klein, um auch nur ein mehr als bescheidenes Auskommen der Familie des Hafendararbeiters zu gewährleisten. Die Betriebsführung bezweckt natürlich mit ihrer Verordnung an die "Gefolgschaft" (besser gesagt "Sklavenschaft") weiter nichts als Steigerung ihrer Profite durch verstärkte Antreibung und stärkere Ausnutzung der Arbeitskräfte. (Man nennt das auch schön deutsch: "Wahrnehmung der nationalen Belange!")

Die Belegschaft aber dieses und anderer Hafendarbetriebe am Rhein ist sich darüber klar, dass es sich auch hier um einen Versuch handelt, die bereits mehrfach von massgebenden NSDAP- und DAF-Spitzen angekündigten Betriebsordnungen einzuführen. Die Betriebsordnungen sollen den Tarif ersetzen! Das ist die immer deutlicher werdende Absicht der gesamten Arbeitgeber im Wassertransport.

B e t r i e b s o r d n u n g, im Sinne der Nationalsozialisten sind die "ohne jeden staatlichen Zwang" zwischen Betriebsführer und Betriebsgefolgschaft "freiwillig" vereinbarten Lohn- und Arbeitsbedingungen. D.h.: Jeder Arbeitgeber zahlt den Arbeitslohn, den er für richtig hält! Die Unternehmer wollen die so schon übergrosse Profitrate auf Kosten der Arbeitnehmer noch mehr erhöhen. Dazu brauchen sie den Nationalsoz. Staat, der die Gewerkschaften der Arbeiter zerschlug und sie der Willkür der Ausbeuter preis gab.

Für die Arbeiter der Betriebe der Rheinhäfen kommt es jetzt darauf an, sich unter keinen Umständen die Tarifverträge durch schlechtere Betriebsordnungen ersetzen zu lassen. Im Gegenteil, die steigenden Preise verlangen gebieterisch nach einer Heraufsetzung der Tariflöhne. Im Betriebsmasstabe muss überall Stellung genommen werden zum Angriff der Unternehmer und müssen Gegenmassnahmen beschlossen werden. H.....

Vertrauensräte in der Binnenschifffahrt.

Der Sondertreuhänder für die Binnenschifffahrt hat sich in einem Artikel einige Auslassungen erlaubt. "So haben sich," schreibt dieser braune Bonze, "auf meine Anregung in der Westdeutschen Binnenschifffahrt Vertrauensräte gebildet!".....

Wie diese "Vertrauensräte", die nur das Vertrauen der Aktionäre und Grossbesitzer und der Nazis haben, zustande gekommen sind, wird nicht gesagt. Sie haben sich gebildet! Mit anderen Worten bedeutet das, sie sind vom jeweils obersten Betriebsführer (Generaldirektor usw.) ernannt worden! Sie sind also nicht die Vertrauensräte der Binnenschiffer! Sie sind nicht in einer freien Wahl gewählt worden. Sie setzen sich zusammen aus gut-bezahlten Angestellten des Fendeltrustes und der anderen grossen Unternehmer der Westdeutschen Wasserstrassen. Er kündigt für das Jahr 1937 auch die Zerstörung der Tarifordnung für die Binnenschifffahrt an mit folgendem Satz: "Der nächste Schritt wird der Versuch sein, auch die Betriebsordnung für die Binnenschifffahrt zu übernehmen! Ich sehe in diesem freiwilligen Bestreben ohne jeden gesetzlichen Zwang einen verheissungsvollen Auftakt für die Arbeit im Jahre 1937".

Also für 1937 Zerbrechung aller Rechte, Einführung der Entlohnung der Binnenschiffer nach Gutdünken der Fendel und Konsortien! Das ist nämlich allein der Sinn der beabsichtigten Einführung der Betriebsordnung.

Die Genossen und Kollegen an Bord müssen untereinander sich über die Methode der Abwehr dieses Vorstosses der Reeder und der Nazis klar werden. Es gibt viele Mittel, deren Anwendung in diesem Abwehrkampfe zu erwägen sind. Wir werden dazu in Kürze besondere Stellung nehmen und versuchen, die praktische Methode des Abwehr- und Angriffkampfes aufzuzeigen.

Schliesst die Reihen unserer unsichtbaren Organisation noch enger! Steigert die Unzufriedenheit!