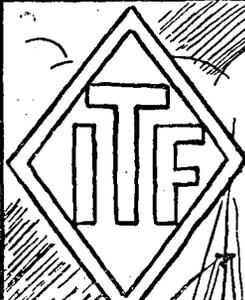


Proletarier aller Länder vereinigt Euch!



**DIE
SCHIFFAHRT**

Nr. 3
1937

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

S p a n i e n.

Als am 19.6.36 die unbewaffneten Arbeiter Spaniens die faschistische Offensive in grossen Teilen des Landes niederschlugen und in den anderen Distrikten zum Stoppen brachten, hielt die Arbeiterklasse der Welt den Atem an. Aber schon nach einigen Tagen wurde der ganzen Welt klar, dass der internationale Faschismus seine Hand im Spiele hatte. Die Arbeiterklasse der Welt war sich auch über den Kapitalisten-Standpunkt im klaren, dass das Proletariat eines Landes sich nicht ungestraft gegen seine Unterdrücker erheben darf. Aus diesem Grunde verdreifachten die Kapitalisten ihre moralische, propagandistische und finanzielle Unterstützung für die

spanische faschistische Offizierskamarilla und sandten mit den modernsten Kriegsgeräten ausgerüstete Divisionen von Söldnern gegen das um seine Freiheit ringende spanische Proletariat.

Das Weltproletariat erkannte dann, dass der Krieg in Spanien keine Angelegenheit der spanischen Arbeiterklasse allein, sondern die Sache des gesamten internationalen Proletariats ist. Aus diesem Grunde forderten die Arbeiter der ganzen Welt von allen antifaschistischen Organisationen die sofortige vorbehaltlose und materielle Hilfe. In Paris, London und Moskau demonstrierten die Arbeiter unter der Parole: Waffen für Spanien!

Anstatt nun dem Willen der Massen zu folgen u. mit Nachdruck zur Durchführung zu bringen, Streiks zu organisieren und die Regierungen zu zwingen, die spanische Regierung zu unterstützen, also alles zu tun, was 1917 bis 1920 zur Unterstützung und Förderung der russischen Revolution geschah, liess man sich auf widerliche Verhandlungen und parlamentarische Interpellationen ein, während die spanischen Proletarier in den Kämpfen verbluteten und legten auf diese Weise den revolutionären Elan des kampfwilligen Proletariats lahm.

Es soll freudig festgestellt werden, dass einige proletarische Organisationen sich ihrer proletarischen Pflicht bewusst sind. Man sammelte Gelder, sandte Lebensmittel, rüstete Sanitätskolonnen für Spanien aus und unterstützte die kämpfenden Genossen durch Ergänzung der Autoparks, ja eine grosse Zahl revolutionärer Arbeiter aus allen Ländern der Erde reiste unter den grössten Opfern und Schwierigkeiten nach dem kämpfenden Spanien, um unter Einsatz ihres Lebens ihre proletarische Solidarität zu bekunden.

Diese Hilfe einzelner Organisationen, Gruppen u. Klassengenossen ist anerkennenswert und wird von dem spanischen Proletariat geschätzt. Aber eindeutig muss einmal festgestellt werden, dass sie bei weitem nicht ausreicht, um gegenüber dem hochgerüsteten Faschismus so wirksam zu werden, dass er

damit für immer vor Boden gezwungen wird!

Gegenüber dieser Situation ist es die eindringliche Pflicht aller Proletarier der Welt, das Weltgewissen aufzurütteln, alles, aber auch alles zu tun, ja das Letzte herzugeben, um den spanischen Brüdern zu Hilfe zu eilen in ihrem heroischen Kampf gegen die faschistische Pest.

Wie kann das geschehen?

Durch schlagkräftige Aktionen in allen Ländern ohne Rücksicht auf die jeweiligen Regierungen. Wir wissen, dass die Arbeiter von Paris, Moskau, London, New York, Buenos Aires usw. bereit sind zu kämpfen, wenn die Organisationen dazu aufrufen. Die Wassertransportarbeiter müssen dem Beispiel der belgischen, norwegischen, dänischen Seeleute folgen, die sich in Befolgung des Aufrufes der Organisationen weigerten, Kriegsladungen nach spanischen Rebel- lenhäfen zu bringen.

Noch sind die antifaschistischen Kräfte der Welt stark genug, die faschistischen Machthaber in Spanien in die Knie zu zwingen, wenn sie alle Schiffe der faschistischen Staaten in allen Häfen der Welt boykottieren!

Die deutschen Seeleute und Binnenschiffer, die selbst unter der faschistischen Knute leben, werden das ihnen noch Mögliche tun, um im Rahmen ihrer Kraft zu helfen. Also helft! Helft vorbehaltlos! Fragt nicht nach der Fahne der antifaschistischen Kämpfer, sondern helft denen, die gegen den Faschismus kämpfen!

S.S. "X...." (Nordd. Lloyd)

Als wir nach einer 4 1/2 Monatsreise nach Hamburg kamen, mussten unser Koch und der Proviantverwalter den Sack packen, denn während der Reise (sowohl Ausreise als Heimreise) waren wir das reine Lazarettschiff.

Wir waren mit verdorbenem Proviant in Hamburg ausgerüstet worden. Die Konservendosen waren durchgerostet, das Mehl voller Maden. Diese Leckerbissen wurden dem Mannschaftskoch zur Verfügung gestellt.

(nicht dem Passagierkoch!) Alle Beschwerden beim Alten halfen nichts. Selbst der Schiffsarzt haute auf die Back, aber alles war nutzlos! Der Proviant musste verbraucht werden, in richtiger nationalsozialistischer Befolgung der Parole: Kampf dem Verderb! Von drüben hatten wir einen von der ganzen Vorschiffbesatzung unterschriebenen Beschwerdebrief an die DAF und Parteistelle gesandt. Wichtigtuend und grossmäulig kamen bei unserer Ankunft in Hamburg sofort die Arbeitsfrontbonzen an Bord, um "rein Schiff" zu machen. Das Resultat war, dass der Koch und Proviantverwalter den Sack packen mussten. Dem "Alten" als "Führer" des Schiffes passierte natürlich nichts! Auch bei der an dieser Schweinerei verantwortlichen Inspektion und im Proviantlager wurde kein "rein Schiff" gemacht!

Nach diesem ganz falschen "Reinschiffmachen" der DAF-Bonzen hielt noch einer von diesen eine Rede auf den Führer und die Volksgemeinschaft und forderte uns zum Schluss auf, restlos in die Nazipartei einzutreten. Wir haben ihm aber mal, was geschissen! Als wir nämlich die wohlgepflegten Körper der Arbeitsfrontbonzen und der Inspektoren samt dem ganzen Kropfzeug, dass sich in der Hafensliegezeit an Bord herumtreibt, mit unseren ausgemergelten Körpern verglichen, stand für uns fest, dass wir mit diesen Leuten nichts gemein haben können!

Als wir dann noch den Koch und den Proviantverwalter mit Sack und Koffer die Gangway passieren sahen, wussten wir, dass hier ein paar Unschuldige an Land gesetzt wurden. Die beiden waren sonst keine schlechten Kerle und beide hatten ja mit dem Provianteinkauf nichts zu tun. Sie hatten nur die Befehle durchgeführt, indem sie den schlechten Proviant verarbeiteten.

Das alte Sprichwort: "Den Kleinen fängt man und den Grossen lässt man laufen", war wieder man Tatsache geworden. Auf jeden Fall haben wir uns von den braunen Bonzen und den "Volksgenossen Inspektoren" nicht bluffen lassen. Wir haben alle erkannt: So ist das braune System!

Jan.....

S.S. "Franz Rudolf" Reederei Nimbs Stettin.

Als dieser Kasten noch unter dänischer Flagge fuhr, wurden 3 Heizer und 1 Trimmer in der Maschine gefahren.

Jetzt unter dem Hungerhaken werden nur 3 Heizer gefahren, der Trimmer ist abgebaut worden. Die Heizer müssen während der Freiwache Kohlen trimmen und Backschaft machen und ausserdem noch vor der Wache Asche hieven.

Die Verpflegung an Bord ist knapp und schlecht zubereitet. Es soll nämlich Fett gespart werden! Der ganze Proviant besteht aus solchen allerbilligster Qualität. Der Kapitän und der politische Leiter passen mit aller Wachsamkeit darauf auf, dass die neue Naziparole "Kampf dem Verderb" auch 100%ig durchgeführt wird.

Kollegen! So sieht der Nationalsozialismus an Bord dieses Schiffes aus:

M e h r A r b e i t - W e n i g e r E s s e n !
Das ist für die Besatzung, für den Reeder aber bedeutet das:

Noch mehr P r o f i t als bisher!
Darum sagen wir Seeleute: "Wenn schon die Parole "Kampf dem Verderb" dann in unserem Sinne, nämlich, Kampf denjenigen, die durch Mehrarbeit und schlechtes Fressen unsere Knochen aussagen und somit nur eine Sache verderben, nämlich unseren Körper.

Also: Kampf den Verderbern unserer Knochen,
unseres Lebens, unserer Gesundheit!

Kampf dem braunen System!

Hein

Devisenverfahren gegen die Reederei

"Red Star" und Arnold B e r n s t e i n .

Die ausländische Presse und die Nazizeitungen melden, dass der Reeder A. Bernstein angeblich wegen Devisenvergehens (vorläufig auf eigene Kosten und nach Speisekarte) seine Mahlzeiten in Hamburger Untersuchungsgefängnis am Sievekingplatz verdrückt. Weiter hat man aus der Presse erfahren, dass in Übereinstimmung mit den ausländischen

Gläubigern (amerikanische und englische Kapitalisten) ein Treuhänder und zwar ein Direktor der HAPAG, die Geschäfte der Reederei Bernstein in Wahrnehmung der Interessen der amerikanischen Dividendenschlucker weiterleitet.

Was das Fressen auf den Bernsteinschiffen schon vor der Verhaftung A. Bernsteins schlecht, dann ist es nach der Verhaftung auf den meisten Schiffen noch schlechter geworden. Die "Arbeitsfrontbonzen" in allen deutschen Häfen reissen den Hals wieder weit auf und behaupten, dass endlich die Stunde gekommen sei, wo mit den jüdischen Kapitalisten abgerechnet würde.

Was liegt an? Untersuchen wir mal in aller Ruhe den Schwindel der braunen Bonzen.

Wer sind die Aktionäre der Bernstein Reederei? Ein Zehntel der Aktien sind im Besitz von A. Bernstein, Aktionär Nr. 2 ist jedoch der deutsche Staat der $\frac{3}{10}$ des Aktienkapitals in dieser Company hat. Dieses Kapital ist in den Jahren 1929 bis 35 als Subvention, Währungsausgleich oder unter der Stichmarke "für Arbeitsbeschaffung" dem jüdischen Reeder Bernstein in den Hals geschoben worden.

(Jüdisch zum grössten Teil sind auch noch andere grosse deutsche Reedereien, z.B. Hansa, Oldenburg-Portugisische, usw.)

Aktionär Nr. 3 und gleichzeitig Hauptaktionär mit $\frac{6}{10}$ des Aktienkapitals sind amerikanische und englische Finanzlöwen, die ebenfalls keine Arier sind. Es wird sogar behauptet, dass diese ausländischen Aktionäre jetzt damit drohen, die Bernsteinschiffe unter anderer Flagge fahren zu lassen. Da das Fahren der Schiffe unter deutschem Hungerhaken aber billiger ist, wird diese letzte Meldung nicht stimmen. Deutsche Besatzungen werden schlechter bezahlt, schlechter gepflegt und mehr ausgebeutet. Ausserdem fahren die deutschen Schiffe mit weniger Besatzung! Den Hungerhaken gegen eine andere Flagge zu wechseln, wäre also für jeden Kapitalisten Unsinn! Ob Jude oder Christ, ein Kapitalist richtet sich nach den Profitmöglichkeiten.

Würden, wollen wir mal annehmen, die Schiffe "Westerland" und "Pennland" unter englischer Flagge fahren, so würden sie wieder 49 Mann an Deck fahren müssen, wie früher, anstatt wie jetzt 17 Mann. Die Ersparnisse kann sich jeder ausrechnen.

Der jüdische Reeder Bernstein ist uns Seeleuten ein ebenso gefährlicher Ausbeuter gewesen, als alle anderen Reeder, ganz gleich welcher Religion oder Rasse. Uns kann das "3. Reich" mit seinem Reklameprozess nicht bluffen. Ob A. Bernstein verurteilt wird oder nicht ist uns gleich. Unser Kampf richtet sich auf jeden Fall gegen die Ausbeuter im allgemeinen und gegen den faschistischen Staat, der die Ausbeutung schützt, insbesondere! Dieser Kampf geht auch weiter, wenn der Betriebsführer Arnold wegen Devisenschlebung im U.G. an Sievingplatz sitzt, geht weiter gegen ihn oder seine Nachfolger, ob er verurteilt wird oder nicht. Die "Gefolgschaft" des nationalsozialistischen Juden Bernstein stand nicht hinter ihm und wird nicht hinter dem neuen Betriebsführer, dem HAPLA-Direktor stehen, da standen nur die 100%igen nationalsozialistischen Amtswalter, Stützpunktleiter und P.Js (Postenjäger). Trotz ihrer arischen Einstellung gingen sie mit dem Juden Bernstein durch dick und dünn, wenn sie nur verdienten!

Arnold Bernstein ist weg. Seine Hunde werden von anderen gefüttert! Sie fragen nicht, ob Fleisch und Geld das sie erhalten koscher ist. Sie fressen es mit Behagen und sorgen mit ihren ganzen Spitzelbrutalität und mit ihren Gangster-Methoden dafür, dass die Besatzung nicht aufsässig wird.

Bernsteinfahrer.....

Der amerikanische Seemanns-Streik ist nicht verloren gegangen wie die Nazipresse es behauptet, im Gegenteil, die amerikanischen Seeleute haben g e s i e g t .

Was haben unsere amerikanischen Kollegen durch diesen wirklich guten Kampf gegen das Reederkapital in den Staaten herausgeholt?

<u>Deckpersonal:</u>		<u>früher</u>	<u>jetzt</u>
		pro Monat	
Vollmatrosen	Dollar	62,50	72,50
Leichtmatrosen	"	45,--	55,--
1. Bootsmann	"	72,50	85,--
2. "	"	65,--	75,--
Quartiermeister	"	67,50	77,50
1. Zimmermann	"	77,50	85,--
2. "	"	65,--	75,--
Proviantmeister	"	67,50	77,50
<u>Maschinenpersonal:</u>			
Heizer auf mit Oel geheizt. Schiffen	"	62,50	72,50
Heizer a. m. Kohlen geheizt. Schiffen	"	65,--	75,--
Donkeymann, Schmierer		72,50	82,50
Kohlenzieher und Röhrenreiniger	"	50,--	60,--
Proviantmeister	"	72,50	82,50

Bedienungspersonal:

Auf Passagierschiffen wurden die Heuern des gesamten Bedienungspersonals um 10 Dollar pro Monat erhöht, mit Ausnahme derjenigen Bediensteten, die weniger als 40 Dollar pro Monat verdienen; in diesen Fällen betrug die Erhöhung 5 Dollar. Zu dieser letzten Kategorie gehören besonders die Kellner, deren Einkommen zum grössten Teil von Trinkgeldern abhängig sind. Auf Frachtschiffen sind die Heuern des Bedienungspersonals folgendermassen abgeändert worden:

Ober-Steward und Koch-Steward	Dollar	110.--	120,--
Oberkoch	"	95,-	105,--
II. Koch und Bäcker		80,-	90,--
II. Koch		70,-	80,--
Messemann		47,50	57,50
Messejunge		40,--	50,--

Was die Arbeitszeit anbelangt, wird auf Grund des Gesetzes das ganze Deck- und Maschinenpersonal auf drei an Wachen zu je 8 Stunden eingeteilt, Sonntags und freie Tage mit einbegriffen. Das Personal, dass

nicht in Wachen arbeitet, hat eine Arbeitszeit von 8 Stunden pro Tag.

In Heimathäfen kann von der Besatzung Arbeit von 8 Stunden pro Tag und zwar zwischen 8 - 17 Uhr verlangt werden, mit Ausnahme an Samstagen nachmittags, an Sonntagen und folgenden gesetzlichen Feiertagen: Neujahr, (Memorialday (30. Mai), Independence day (4. Juli), Labour day (7. Dezember) und Thanksgiving day (26. Nov.) und am Weihnachtstag, vorausgesetzt dass auf Schiffen, die an den genannten Tagen in See fahren, die Wachen zu Mittag den Dienst antreten und keine Überstunden verlangt werden.

Für Überstunden wird eine Zulage von Dollar 0,70 pro Stunde in bar gewährt. Überarbeit die mehr als 10 Minuten, aber weniger als 40 Minuten dauert, wird als 1/2 Std. Überarbeit bezahlt. Überarbeit von mehr als 40 Minuten wird als volle Überstunde bewertet.

Die Arbeitszeit des Bedienungspersonals wird folgendermassen beschränkt:

Auf Frachtschiffen 9 Stunden innerhalb einer Periode von 14 Stunden,

auf Passagierschiffen 10 Stunden innerhalb einer Periode von 14 Stunden.

In Heimats- und Bestimmungshäfen muss die ganze Besatzung 8 Stunden pro Tag und zwar zwischen 6 und 19 Uhr arbeiten, mit Ausnahme an Samstagen nachmittags, an Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen. (Siehe oben)

In anderen Häfen als Heimats- und Bestimmungshäfen gelten dieselben Bestimmungen wie auf See.

Der Obersteward und die Köche bekommen eine Überstundenvergütung von 0,70 Dollar, die übrigen Kategorien von 0,60 Dollar pro Stunde.

Aus dem I.T.F.-Pressebericht.

Kollegen! Wenn deutsche Seeleute den neuen obigen Tarif der amerikanischen Seeleute der Atlantik-Küste vergleichen mit den Lohn- und Arbeitsbedingungen auf deutschen Schiffen, dann

wird ohne jeden Zweifel jeder Mann begreifen, wie ungeheuer schlecht heute unter dem Hungerhaken bezahlt wird. Trotz der erbarmungslosen Antreiberei, trotz des ungeheuer schlechten Frasses, zwingt uns die Notlage und der Terror des nationalsozialistischen Staates auch noch das Maul zu halten. Etwa 30% zieht man uns von der schwerverdienten Heuer ab, sodass uns faktisch durch den Entzug des ökonomischen Mittel auch das Letzte genommen ist, um noch einigermaßen als Menschen leben zu können.

Das nennen sie: Befreiung der Arbeit!

Nationaler Sozialismus!

Paradies der braunen Bonzen und

der kapitalistischen Profithyänen!

Kollegen! Heran an die Arbeit! Schliesst die Reihen der Kampforganisation, die die Aufgabe hat, das System zu stürzen! Kämpft mit uns zusammen für bessere Lebensbedingungen und politische Freiheit!

Rheinschiffahrt.

E r g e b n i s s e !

So lautete der abschliessende Bericht des Sonderkommando X, welches von der GESTAPO zwecks "Fahndung nach Volksfeinden" zwischen Schleuse I und Schleuse V auf die Kanalschiffahrt losgelassen wurde. Ganz ergebnislos war die Mühe und Arbeit vieler Tage, die sich die "weisen Mäuse" gemacht hatten. Mit Siegesgefühl war diese "Elite" des braunen Reiches an Bord gekommen, hatte wild alle Schränke und Kästen durchwühlt u. durchgeschnüffelt, überall dort waren sie in die Piek und Hölle gekrochen, wo sie nur in Öl geschmierete Ketten und Katzensporen entdeckten. Voll Wut stocherten sie in Kahlenherft und Laderäumen, ohne etwas zu finden. Mit hängenden Ohren zogen sie von den ersten durchsuchten Schiffen ab und gingen schon mit bedeutend weniger Flan an die Durchsuchung der nächsten Schiffe. Ergebnislos! mussten sie melden. Die oberste Leitung der GESTAPO schüttelte die Köpfe, denn die Informationen des "geheimen Dienstes" (Spionage u. Spitzelapparat) lauteten

ja ganz anders.

Gibt es im geheimen Abwehrapparat etwa auch Staatsfeinde?

S u c h

Massen-Razzias im Rhein-Herne Kanal.

Wie schon aus dem obigen Artikel hervorgeht, macht die Gestapo in letzter Zeit Razzias auf hochverräterische Zeitungen und Druckschriften auf den Kanalschiffen. Die Veranlassung ist natürlich irgend ein Spitzelbericht. Seit der Kanalsperre fahren die Kanalschiffe nicht mehr nach Emden, sondern nach Rotterdam und Antwerpen. Und nun hat die braune Sicherheitsbehörde Angst, dass die Kanalschiffe aus dem Auslande etwas mitbringen. Deshalb wurde die SS eingesetzt und musste die Schiffe durchsuchen.

Kollegen!

Vorsicht ist das erste Gebot der illegalen Arbeit! Wenn alle Vorsichtsmaßnahmen von Euch beachtet werden, dann kann Euch die GESTAPO den Puckel herunter rutschen!

Nehmt keine Pakete mit!

Verte.-Mann

Wanderkarten (Fett) für die Kanalschiffer.

Ein Kollege aus der Kanalschiffahrt erzählt uns: "Fett haben wir genug, aber das braucht man zum Einfetten der Kanonen, M.Gs., Gewehre usw., damit die nicht einrostet! Auch die ganzen höheren Volksgenossen von der SA, SS usw. brauchen viel Fett, um ihre Juchtenlederstiefel damit einzuschmieren!" Die Fettkarten, die jetzt die Kanalschiffer bekommen, nennt man Wanderkarten.

Wanderkarten wahrscheinlich deshalb, weil selbst die bisher Nazi-Getreuen seit deren Einführung anfangen nach l i n k s abzuwandern. Alle kriegen jetzt die Nase voll! Brotkarten sollen erst am ersten Mobilmachungstag eingeführt werden. Warum dann erst?

Weil dann, anstatt mehr Brot zu backen, wieder der Begeisterungsschnaps gebraut werden muss!

Sturmangriff Schnaps!

X.Z.

K r i e g !

Die übereinstimmende Meinung sowohl in der deutschen Binnenschifffahrt als auch in der Seeschifffahrt ist: Es gibt K r i e g !

Diese Meinung aller im Wassertransport beschäftigten Arbeitnehmer deckt sich mit der Ansicht aller klassenbewussten Arbeiter der deutschen Betriebe an Land!

Was ist zu tun? Da wir nicht stark genug sind, die faschistische Diktatur über den Haufen zu werfen, müssen wir heute schon alles tun, um wenigstens gleich nach Kriegsausbruch geeignete Massnahmen ergreifen zu können, die an erster Stelle dazu dienen, den Krieg des nationalsozialistischen Deutschlands in eine Niederlage des Hitlersystems und in einen Sieg der deutschen Arbeiter zu verwandeln!

Bereitet vor, jeder auf seinem Schiff, die Festhaltung aller deutschen Schiffe in ausländischen Häfen! Macht die ausländischen Arbeiter und ihre Organisationen aufmerksam auf die deutsche Gefahr!

Besser kriegsgefangen im Auslande, als irgendwie im Stacheldraht oder an Bord eines deutschen Kriegsschiffes für eine wahnsinnige Eroberungspolitik des deutschen Faschismus zu verbluten.

----- Die Schifffahrt. -----

Vorbereitungslose Unterstützung!

Das Regierungsgeschäft aus Valencia betont, dass als einziges Land der Welt Mexiko die Regierungstruppen vorbereitungslos mit Waffen und Munition unterstütze. Mexiko erwarte dafür keine Freudenparaden, sondern betrachte diese Unterstützung als seine internationale P f l i c h t.

Zur Nachahmung empfohlen!

