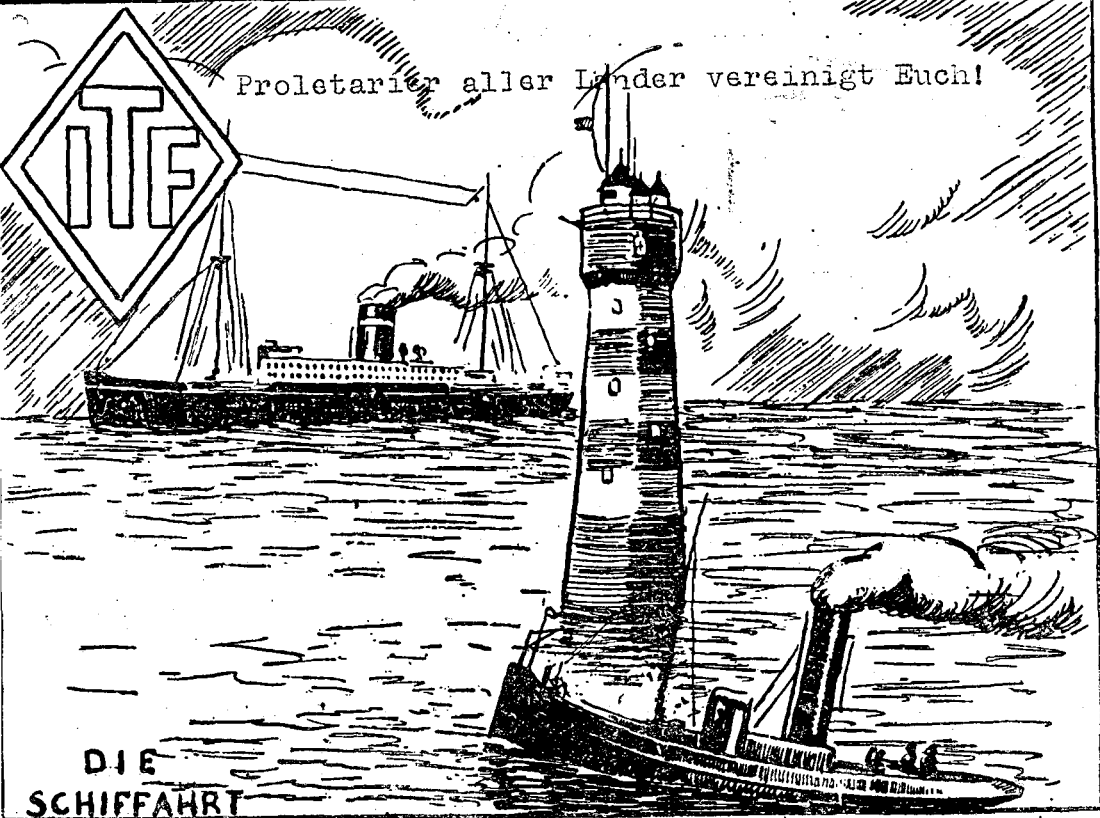


Proletarier aller Länder vereinigt Euch!



DIE
SCHIFFFAHRT

Nr. 7
1937

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

A u f r u f d e r I . T . F .

Helft den spanischen Arbeitern.
Gewerkschaftliche Einheit die Vorbedingung für den
Sieg über den Faschismus!

Der am 28. und 29. Juni 1937 in Paris tagende, zirka
100 Organisationen von Seeleuten, Hafenarbeitern, Eisen-
bahnern, Kraftfahrern und anderen Transportarbeitern aus
36 Ländern vertretende Generalrat der I.T.F.,

hat von dem ihm erstatteten Berichte Kenntnis genom-
men und sich beraten über die Lage in Spanien und über
den mutigen Kampf, den die Arbeiter dieses Landes zur
Verteidigung der Freiheit und der Demokratie gegen den

internationalen Faschismus führen,

zollt den Arbeitern und den übrigen antifaschistischen Kräften in Spanien seine Bewunderung und seine Dankbarkeit,

stellt die faschistischen Länder an den Pranger, die den Aufständischen jegliche Unterstützung im Kampfe gegen die verfassungsmässige Regierung gewähren, die auf Grund des Ergebnisses einer demokratischen Wahl von einer grossen Mehrheit des spanischen Volkes eingesetzt wurde;

protestiert gegen die Haltung der anderen europäischen Regierungen, die durch ihre Nicht-einmischungspolitik den Aufständischen mittelbar und unmittelbar helfen und die Bemühungen der verfassungsmässigen Regierung erschweren, Recht und Ordnung wiederherzustellen und aufrechtzuerhalten, sowie das Selbstbestimmungsrecht des spanischen Volkes zu behaupten,

ruft die Arbeiter aller Länder auf, Einfluss auf ihre Regierungen auszuüben, damit diese der spanischen Regierung die ihr auf Grund des internationalen Rechtes zustehende Freiheit einräumen, die Mittel zu beschaffen, um sich gegen inländische und auswärtige Angriffe zu verteidigen,

begrüssst alle bisher von der I.T.F. und den ihr angeschlossenen Organisationen unternommenen Versuche, dem spanischen Volke in seinem gerechten Kampfe beizustehen,

verspricht, diese Bemühungen in jeder möglichen Weise fortzusetzen und noch intensiver zu gestalten;

und appelliert an die spanischen Arbeiter, ungeachtet ihrer Gewerkschaftsrichtung, sich gegen den gemeinsamen Angreifer gemeinsam zu wehren.

Der in Namen von mehr als zwei Millionen organisierten Transportarbeitern aller Rassen und aller politischen Richtungen sprechende Generalrat der I.T.F. ist der Überzeugung, dass diese Aktions Einheit aller Gewerkschafter die Vorbedingung für die Überwindung des Faschismus in

Spanien ist.

Durch die Schaffung dieser Einheit im Kampfe gegen den Faschismus werden die spanischen Arbeiter nicht nur sich selbst und ihr Land vor dem Faschismus retten, sondern gleichzeitig den Arbeitern der ganzen Welt den wertvollsten Dienst erweisen im Kampf gegen Reaktion und Faschismus und für Freiheit und ökonomische Befreiung.

E i n e r d e r U n s r i g e n !

Er kam mit seinem Schiff im Hafen an, als ein Teil unserer Aktivgruppe im Begriff stand, nach Spanien zu reisen, um dort Seite an Seite mit den spanischen Genossen den Faschismus mit anderen Waffen als Flugblättern und Strauzetteln zu bekämpfen. Ohne sich lange zu bedenken, verließ er sein Schiff mit der Hakenkreuzflagge und zog noch denselben Tag mit unserer Gruppe los.

An der Front zeichnete er sich monatelang aus als guter Kamerad und tapferer Kämpfer, bis ihn eines Tages eine Kugel kampfunfähig machte. Versehenlich gelangt er in eine Stellung, die von den Regierungstruppen verlassen und sich nun im Besitze der Rebellen befand. Noch rechtzeitig bemerkt er es und kehrt um. Schon glaubt er, mit heiler Haut davonzukommen, als ein ihm nachgesandtes Explosivgeschoss ihm das linke Bein zerschmettert.

6 Nächte und 5 Tage liegt er zwischen den Stellungen der Regierungstruppen und der Rebellen im Niemandsland. Ohne Essen, ohne Trinken. Nichts hat er, um den brennenden Durst zu löschen, als ein paar armseelige Regentropfen, die sich in leeren Patronenhülsen angesammelt haben. Während des Tages stellt er sich tot, während der Nacht schleppt er sich, auf dem Bauche rutschend, das zerschmetterte Bein nachschleifend, in der Richtung der eigenen Linien. 30 bis 40 Meter jede Nacht.

Am 6. Tage erreicht er die eigenen Schützengräben. Verhungert, verdurstet, erschöpft, mit zerschmetteterm, zerfetztem, von Maden zerfressenen

Bein -mehr tot als lebendig- aber in der rechten Hand sein Gewehr!

Ich habe Jack besucht in dem Lazarett, wo er, nachdem das Bein amputiert wurde- erst unter dem Knie, nachher noch einmal über dem Knie- auf eine dritte Operation wartet. Lächelnd, gefasst!
" Wir werden siegen! Wir werden Hitler schlagen!"

Jack, ein deutscher revolutionärer Seemann,
ist einer der U n s r i g e n !

Die I.T.F. ist stolz auf ihn!

Die 40-Stundenwoche in der französischen Handels-
schifffahrt. (I.T.F.)

Im Artsblatt der Republik Frankreich vom 9. 6. 1937 ist eine Verordnung erschienen, wodurch die 40-Stundenwoche auch in der Handelsschifffahrt Anwendung findet. Das ging nicht so leicht. Noch vor einigen Wochen wurde in der französischen Handelsschifffahrt gestreikt, wobei eine der Hauptforderungen war: Nicht mehr warten mit der Einführung der 40-Stundenwoches!

Die französischen Seeleute sind jetzt sehr gut organisiert und von Kampflust beseelt. Die Verordnung hat folgenden Wortlaut:

"Die Schifffahrtsunternehmungen müssen beim Betrieb von Fahrzeugen in der grossen Fahrt, der Küstenschifffahrt, im Lotsendienst, in Ausflugfahrten oder in Dienstfahrten mit Rücksicht auf Durchführung des Gesetzes vom 21. Juni 1936 für das Personal in allen Diensten, im Deckdienst, im Maschinendienst, in der Bedienung, im Radiodienst an Bord vor Schiffer folgende Bestimmungen beachten:

Die wirkliche Arbeitszeit an Bord von Schiffen, die im obigen Absatz beschrieben werden, wird auf 40 Stunden pro Woche nach folgenden Bestimmungen verkürzt:

1. Im Dienst auf See und im Hafen an Bord von Schiffen in der grossen Fahrt und in der Küstenschifffahrt wird die Arbeitszeit auf 5 Tage, je 8 Stunden verteilt. Wenn der Dienst

an Bord die Gewährung von 2 Ruhetagen (pro Woche) nicht gestattet, wird dem Seemann, unabhängig vom wöchentlichen Ruhetag auf Grund der Artikel 28/29 der Schiffsfahrtsordnung, als Ersatz für den sechsten Tag in der Woche eine Ruhezeit zugewilligt. Diese Ersatzruhezeit wird in einem oder zwei Teilen im Jahre gleichzeitig mit den bezahlten Ferien gegeben, ausser, wann andere Abmachungen bestehen. Jeder solche Ersatzruhetag gibt Recht auf die für Ferien vorgesehenen Zahlungen."

Es folgen dann in der Verordnung die Bestimmungen für die Schlepper, Bagger, Lotsenschiffe usw.

Die I.T.F. schreibt in ihrem Bulletin vom 21. Juni über diese neuen Errungenschaften der französischen Seeleute noch folgendes:

"Die oben angeführten Bestimmungen zeigen deutlich, dass in Frankreich eine sehr glückliche Weise der Durchführung der 40-Stundenwoche gefunden wurde, da der französische Seemann die freie Zeit bekommt, auf die er tatsächlich Anspruch hat. Er wird an Land von dieser freien Zeit dankbaren Gebrauch machen.

So stehen die französischen Seeleute im bezug auf die Arbeitszeit an der Spitze. Sie geben damit den Seeleuten anderer Länder ein schönes Beispiel; doch diese müssen sich dessen bewusst werden, dass es den französischen Kameraden sehr schwer fallen wird, diese günstige Stellung aufrechtzuerhalten, wenn in den anderen Ländern nicht das verwirklicht wird, was in Frankreich bereits besteht. Es müssen also im Kampf um die Verbesserung eigener Arbeitsbedingungen und in der Solidarität mit den Seeleuten derjenigen Länder, wo diese Bedingungen besser sind, insbesondere in Frankreich, alle Kräfte eingesetzt werden, um eine durchgreifende Verkürzung der Arbeitszeit im eigenen Lande zu erkämpfen."

Seeleute!

Wir konnten in unserer "Schiffahrt" in den letzten Nummern immer wieder Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Seeleute der verschiedensten Staaten veröffentlichen. Überall geht es vorwärts und aufwärts.

Gestützt auf starke Gewerkschaften konnten die Seeleute in den nichtfaschistischen Ländern im Kampf gegen die Profitgier des Reederkapitals ihre Heuern verbessern und wie sogar in Frankreich ihre Arbeitszeit wesentlich verkürzen.

Bei uns ist es umgekehrt! Vollkommen versklavt, ohne legale Gewerkschaften, fahren wir auf den Hungerhakenschiffen heute für eine Heuer, die es uns nicht mehr möglich macht, auch nur einigermaßen als Menschen zu leben. Beim geringsten Widerstand gegen die beispiellose faschistische Ausbeutung wandern wir ins Konzentrationslager!

Abzüge und 35%ige Preissteigerung der Lebensnotwendigkeiten haben unsere Heuer um mehr als die Hälfte gekürzt.

Es wird Zeit, dass auch der letzte Mann an Deck, in der Maschine oder Mittschiffs begreift, dass die Zeit gekommen ist, um auch einmal wieder Forderungen zu stellen.

Die Mehrheit der deutschen Seeleute ist entschieden antifaschistisch eingestellt.

Die wenigen Nationalsozialisten an Bord sind sogar von der nazifeindlichen Stimmung und Unzufriedenheit stark beeinflusst.

Zahlenmäßig wären wir schon heute im Stande, jede von uns gestellte Forderung auch durchzudrücken, wenn wir die mit uns sympathisierenden antifaschistischen deutschen Seeleute organisationsmäßig erfasst hätten und bereit wären, die Konsequenzen eines Streiks in den ausländischen Häfen (einer für alle und alle für einen) auf uns zu nehmen.

Soweit sind wir noch nicht ganz! Deshalb heran an die Arbeit! Schafft auf jedem Schiff Vertrauensmänner! Bildet Bordgruppen!

Vertieft den Zusammenhalt für den Ernstfall!
Verbreitet die "Schiffahrt" unter allen echten
Kollegen an Bord aller Hungerbrakenschiffe!
Schafft die Stimmung, die notwendig ist, damit wir
revolutionären Seeleute wieder einmal wie im No-
vember 1918 der gesamten deutschen Arbeiterschaft
das Signal zum Aufstande gegen die Unterdrücker
geben können!

I. T. F. - Gruppe Seeleute.

Bordbericht von M.S. "....."

Unser Schiff ist eines der sogenannten Parade-
schiffe. Hat erst einige Reisen gemacht. Das Essen ist
zum Unterschied von den meisten Tramps die wir
früher hatten, etwas besser. Es gibt auch einen be-
fohlenen sogenannten Kameradschaftsgeist am Bord,
den man von der Schiffsleitung allen Ernstes ver-
sucht einzuhalten. Wenn man uns nun wenigstens noch,
sagen wir mal, doppelte Hauer gegeben hätte, dann
könnte man vielleicht behaupten, es sei alles in
Butter.

Aber es ist eben alles nicht in Butter! Unsere
M.S. "....." ist ein ganz geheimnisvolles Schiff,
und von diesem Typ gibt es schon eine ganze Reihe.
Wir haben natürlich bald bemerkt, was hier los ist.
Wir sind ja schliesslich auch nicht auf den Kopf
gefallen. Man darf nicht neugierig sein! Man darf
nicht überall hin auf unserem schönen Schiff. Im
Kriegesfalle sind wir nämlich Hilfskreuzer und
sicher von der Marineverwaltung vorgesehen, um
einen lustigen Kaperkrieg gegen feindliche Handels-
tonnage zu führen.

Die Geschützstände auf der Back, auf dem Boots-
deck und auf der Poop sind alle mit eingebaut. Es ist
sogar alles fertig, um sofort 2 Torpedoplanzen auf-
montieren zu können. Dass wir einen Getachtsruder-
stand haben, ist klar.

Die Steuerleute haben ihre Ausbildungszeit in
der Marine gemacht und auch die Maschinisten oder
ein Teil von ihnen, ist von der Marine bestimmt für
dieses Schiff.

Wie die Werftarbeiter uns erzählten, sind diese Schiffe unter Marineaufsicht gebaut. Mit dem Schiff ist alles in Ordnung, das wird einmal im Interesse der "Belange" der nationalsozialistischen in Deutschland herrschenden Schicht andere mehr friedliche Schiffe von demokratischen Nationen abschiessen oder, wenn es sich lohnt auch torpedieren. Wir, die wir hier an Bord fahren, lachen über die grossen Friedensreden der Braunen, die Frieden sagen und Krieg meinen!

Unseretwegen können die Braunen mal wieder einen Verteidigungskrieg anfangen, bloss sollen sie nicht so stark auf uns rechnen. Wir haben dann natürlich auch noch ein Wort mitzureden.

Mehrere Halbkriegsseeleute
von einem Halbkriegsschiff.

Kurzbericht s.s. ".....".

Wir hatten in Hbg. für die ganze Reise Fleisch an Bord bekommen und selbstverständlich nicht 1. Qualität. Von der 2. Woche an schmeckte es schon gammelig. In der 3. Woche war es grün und musste über Bord geworfen werden, da 5 Mann vorne mit Fleischvergiftung in der Koje lagen.

Trotzdem nun auch 3 Mann von den Heizern auflagen, versuchten die Maschinisten doch noch volle Umdrehungen zu fahren. Nach der alten Parole "Dampf nach Speiserolle" wurde natürlich nichts draus. Man musste langsamer fahren! Wir haben auch dem Alten erklärt, dass mit solchem Frass (Dosenbrot und Kälberzähne oder faule Kartoffeln) nichts zu machen sei.

Im nächsten Hafen hat der Alte dann frischen Proviant eingekauft, weil er einsah, dass er sonst soviel Tage auf See verlieren würde. Wir waren uns alle einig. Die 1 1/2 Nazis die an Bord waren, hatten natürlich nichts zu sagen. Schulungsabende der DAF oder NSDAP konnten nicht abgehalten werden, weil niemand hinging.

Da uns der Alte keinen Vorschuss geben wollte, traten wir geschlossen bei ihm an und forderten für alle eine bestimmte Summe. Wir haben sie bekommen, weil wir zusammenhielten und der Alte merkte, dass wir sonst den Zossen stoppen würden.

Wir haben auch diese Reise nicht abgemustert, weil wir uns vorgenommen haben, solange an Bord zu bleiben, wie es nur irgend geht. Auf mindestens 80% der deutschen Schiffe ist es doch immer wieder dasselbe miserable Leben, dasselbe miserable Fressen. Mit etwas Einigkeit im Vorschiff und entschlossenem Willen kann man doch viel ändern. Deshalb bleiben wir und sind entschlossen, auch diese Reise zusammenzuhalten und das durchzusetzen, was wir wollen.

Politisch und gewerkschaftlich haben wir nicht geschlafen. Seit einem halben Jahr hat die gesamte Vorschiffbesatzung, was Schulung in unserem Sinne anbelangt, gute Fortschritte gemacht. Die Zeitungen haben wir ziemlich regelmässig erhalten und alle Fragen, besonders die des Aufbaus der freien Gewerkschaften, richtig durchdiskutiert.

Hoffentlich sind wir bald auf allen Schiffen soweit, dass wir einen Schritt weiter tun können. Sollte inzwischen irgend etwas passieren, Krieg oder aber innere Verwicklungen in der Heimat, dann werden wir auch auf diesem Tramp unseren Mann stehen.

Im Namen der Bordgruppe
Vertr. Mann qu

Richtlinien der Aktivgruppen (ITF)

Im Interesse des einheitlichen Wiederaufbaus der freien Gewerkschaften und der grösstmöglichen Sicherung ihrer Arbeit gegen den Terror der Gestapo haben sich die freigewerkschaftlichen Aktivgruppen der deutschen Seeleute, Binnenschiffer und Hafnarbeiter, sowie der Eisenbahner und Transportarbeiter vor geraumer Zeit unter anderem auf folgende Richtlinien geeinigt:

"Jeder Kollege, der sich am Wiederaufbau der freien Gewerkschaften der deutschen Seeleute, Bin-

nenschiffer und Hafenarbeiter, sowie der deutschen Eisenbahner und Transportarbeiter beteiligt, verpflichtet sich ganz gleich welcher Partei oder politischer Gruppierung er angehört für die Dauer der Zugehörigkeit zu einer freigewerkschaftlichen Aktivgruppe, von jeder Arbeit für seine Partei oder Gruppierung Abstand zu nehmen.

Er verpflichtet sich, sich jeder Fraktionsarbeit in den Aktivgruppen zu enthalten und keiner parteipolitischen Zelle, die Einfluss auf diese Gewerkschaftsarbeit nimmt oder nehmen will, anzugehören.

Er verpflichtet sich, kein anderes Material unter den Kollegen des Organisationsbereichs zu verbreiten als Literatur, die von der freigewerkschaftlichen Leitung herausgegeben und gutgeheissen wird.

Innerhalb der Aktivgruppen besteht im Rahmen der durch die konspirative Sicherung gezogenen Grenzen proletarische Demokratie.

Beschlüsse der Mehrheit gelten auch für die Minderheit.

Hilf am Neuaufbau

Deiner Gewerkschaft!

Rheinschiffahrt.

Auslandsdevisen-Hartgeld!

Nach einer neuen Devisenverordnung für Rheinschiffer vom 15. April 1937 können nunmehr deutsche Rheinschiffer statt der bisher erlaubten 10.-RM. nunmehr 50.-RM. mit ins Ausland nehmen. Allerdings nur in Hartgeld.

So wie mit allen anderen "Verbesserungen" die bisher von der Naziregierung eingeführt wurden, ist es auch diesmal wieder. Es handelt sich um eine "Verbesserung" zum Schaden der deutschen Rheinschiffer.

Bei der Einwechselung dieses Geldes im Auslande gehen dem Rheinschiffer nämlich glatt 35-40% dieses Geldes verloren.

Da der Rheinschiffer aber im Auslande ebenso gut und dringend Geld zum Leben gebraucht wie im Inlande, wird er durch diese Massnahme erheblich geschädigt. Wertbeständige Auslandsvaluta will das Reich und der Reeder nicht geben. Die wertbeständige Auslandsvaluta braucht man zum Einkauf der Rohstoffe für die Rüstungsindustrie, oder aber, wenn die höheren "Volksgenossen" ins Ausland reisen.

Schlimmer als in jedem rein kapitalistischen Staat werden die "befreiten" deutschen Arbeiter im "3. Reich" angeschissen zum Segen und Wohlergehen der braunen Bonzen und der sich sauwohl fühlenden Ausbeuter.

Das ist die Meinung aller Rheinschiffer!

Manheim -----

Schacht muss über die nicht vorhandenen Devisen wachen,
Göbbels versucht uns blauen Dunst vorzumachen,
Die Reeder wollen noch mehr Profit erreichen,
Sie möchten die Bezahlung der Überstunden streichen,
Gewinnbringend schieben die Dicken in nationalen Sachen,
Die Aktionäre zeigen zufrieden ein sattes Lachen,
Bis dem Prolet der ganze Dreck aus dem Halse drängt,
Und er die ganze Bande an die deutschen Laternen hängt!

Dampf" nach Eisenerolle!

Der Durchschnittsdeutsche unter Kuratel.

Eine neue Verordnung hat die deutschen Waderttransportarbeiter, welche beruflich ins Ausland müssen, heimgesucht. Sie ist insofern bezeichnend, als sie die Ausgaben unserer Berufskollegen im Ausland kontrollieren will, sie also geradezu unter Kuratel stellt.

Von unserem Freund X. erfahren wir folgenden Fall, der drastisch das Rechtsverhältnis im heutigen Deutschland aufzeigt. Er erzählt:

kommt Hannes mit seinem Schlappen auf der Bergfahrt nach Emmerich, einer schönen Stadt am Niederrhein, wo deutsche Zöllner treu auf Posten stehen. Bei der Devisenkontrolle informiert der Zöllner über einen Fehlbetrag von 18.-RM. der im Ausland ausgegeben ist.

Hannes, im vollen Bewusstsein seines guten Gewissens, sagt dem Zöllner, dass ihn das den Dreck was angehe. Der Zöllner macht Anklage wegen Beleidigung und Hannes wird verdonnert zu 60.-RM. Geldstrafe oder 12 Tage Haft. Hannes war sozusagen platt wegen der nach seiner Meinung ungerechten Strafe. Er wird auf Grund des neuen Runderlasses einesbesseren belehrt. Nun, Hannes will bezahlen oder absitzen..... er weiss es noch nicht.

Dieser neue Erlass ist die 37. Verordnung, die Dr. Schacht allein über Devisen seit 1933 herausgegeben hat. Bei dieser Flut von Verordnungen und Erlassen, die auf die Rheinschiffahrt besonders losgelassen werden, ist es kein Wunder, dass man dagegen apathisch geworden ist und dieselben einfach ignoriert.

Nach diesem Runderlass der Devisenbewirtschaftungsstelle, veröffentlicht im "Deutschen Staatsanzeiger" vom 15.4.37 Nr. 53/37 II, Binnenschiffer Abschnitt 4, hat die Eingangszollstelle das Recht und die Pflicht, die im Auslande gemachten Ausgaben zu kontrollieren.

Somit hat der Zollbeamte nicht nur nach verbotenen "Artikeln" zu suchen, sondern muss auch gleichzeitig gezwungenermassen als Dintreiber von Devisen im Interesse der Kriegswirtschaft fungieren.

"Der "Volksgenosse" Rheinschiffer wird unter Kuratel gestellt, indem alle seine Ausgaben staatlich kontrolliert werden. (In Kulturländern geschehen solche Eingriffe in das Privatleben nur bei Gewohnheitssäufern und Schwachsinnigen!) Ebenso wie der durch das faschistische System geknebelte Industrie- und Landarbeiter, wird auch der Wassertransportarbeiter in eine immer unerträglicher werdende Lage gepresst!

Auch diese gezwungenen Sparmassnahmen mit Devisen bei beruflich ins Ausland Fahrenden, wäre nicht notwendig, müssten nicht für die wahnsinnigen deutschen Kriegsrüstungen alle persönlichen Bedürfnisse der Masse zurückstehen. Und doch ist diese Aufrüstung nur bestimmt, Not und Elend, Tod und Verderb für Millionen deutscher Arbeiter und ihrer Frauen und Kinder zu bringen.

Deutsche Binnenschiffer!

Wehrt Euch gegen diese lästige Kontrolle!
Helft uns am gemeinsamen Aufbau der freien Gewerkschaften, damit wir im gegebenen Zeitpunkt durch den Sturz des faschistischen Systems auch gleichzeitig alle Verordnungen und Bestimmungen der braunen Banden **a u s s e r** **K r a f t** setzen können!

Vertrauensmann X

A c h t e t a u f S p i t z e l u n d

D e n u n z i a n t e n !

Aus den Rundschreibenerlassen des Fendeltrustes an die Schiffsführer.

Immer neue Rundschreiben der Firmen gegen den Schiffsführern zu. Heute betreffs Davisch, morgen über Quittungen der Lade- und Löschplätze, übermorgen wegen Abrechnungen usw. usf.

Meistens handelt es sich um Einschränkungsversuche betreffs der Bezahlung geleisteter Arbeit oder um Anweisungen zur Umgehung der tariflich zugesagten Freizeit. Bahnbrechend auf diesem Gebiet sind die grossen Transportfirmen und insbesondere der Fendeltrust versteht das Abfassen solcher Rundschreiben, die alle nur auf eins hinauslaufen: Die Arbeits- und Lohnbedingungen der Rheinschiffer zu verschlechtern und den Profit der Kapitalgewaltigen des Rheinstromes zu vergrössern.

Der Fendeltrust verlangt neuerdings von seinen Schiffsführern, dass Überstunden, die das Schiffspersonal macht, vom Aufsichtspersonal der betreffenden Lade- und Löschplätze bestätigt werden müssen!

Dieses Verlangen des Kortors bedeutet erstens mal eine Mehrbelastung für den Schiffsmann und zweitens drückt sich darin ein ganz offenes Misstrauen gegen die Schiffsführer aus. Besonders hart trifft das diejenigen Schiffsführer, die mit ihrer Firma in jahrzehntlangem Fahren verwachsen waren und stets das Beste der Firma im Auge hatten. (Aber das ist einer der immer zu erwartenden Fusstritte, mit denen das Kapital selbst seine treuesten Knechte belohnt!) Den Schiffsführern, die ja auch nur eine Art von höher qualifizierten Rheinschiffem sind, sollte das mal wieder ein Zeichen sein, welches ihnen klar zeigt, wohin sie eigentlich gehören. Sie müssen begreifen, dass sie nur als Mittel zum Zweck (nämlich um die Profite zu erhöhen) gebraucht werden. Weniger Überstundenbezahlung, mehr Arbeitsleistung, das ist der Sinn der Übung

bei Fendel. Die Schiffsführer sollen ausgespielt werden gegen das übrige Personal.

Dass die meisten Schiffsführer sich von der Firma nicht missbrauchen lassen ist ein gutes Zeichen für die Schiffsführer selbst, die sich in ihrer grossen Mehrheit zwar als gute Fachleute erweisen, aber sich doch nicht solidarisieren, weder mit den krassen Ausbeutermethoden der "Herren" des Rhein-stromgebietes noch mit den nationalen "Belangen" der Braunen!

Um den Schikanen von "oben" und der widerlichen Rundschreibenpest erfolgreich entgegentreten zu können, ist eine der Hauptbedingungen: Einheit zwischen Schiffsführern und Schiffspersonal!

Die Durchführung dieser E i n h e i t aber findet ihren Ausdruck in der gemeinsamen U m - g e h u n g und S a b o t a g e aller u n s s c h ä d l i c h e n A n w e i s u n - g e n und V e r o r d n u n g e n der F i r m e n r u n d s c h r e i b e n und E r l a s s e !

Maschinen- und Deckpersonal, Besatzung und Schiffsführer müssen g e m e i n s a m in der richtigen Weise Front machen gegen die Schikanen die einem das Leben verpesten. Immer so handeln, wie es auf dem Rhein Sitte war! Nach Tarifrech- das f o r d e r n , w a s j e d e m z u - s t c h t ! Auch die nötige Valuta zum Leben im Auslande.

Das Manöver der Eintreiber der "heiligen Dividende" ist zu offensichtlich, um nicht durchschaut zu werden. Offen wagen diese "Herren im Hause" nicht die mit vielen Streiks erkämpften Rechte der deutschen Wassertransportarbeiter anzutasten, durch die N i c h t b e z a h l u n g der Überstunden. Also wollen sie es hintenrum versuchen! Allen ist dies bekannt, die aufmerksam diese Rundschreiben am laufenden Band gelesen haben.

Durch die seit einem Jahr veränderte Situation, Mangel an Fachkräften in der Schifffahrt, ist heute eine Basis entstanden, die eine Forderung

um Abstellung dieser Jbal und einen Lohnausgleich ermöglichen. Besonders da eine Verteuerung aller Lebensnotwendigkeiten seit 1933 eingetreten ist, die allein schon den Lohn um mehr als 35% gesenkt hat.

Trotz der "Befreiung der Arbeit" durch die Braunen ist die Arbeitnehmerschaft im Rhein-stromgebiet unzufrieden!

Durch Rundschreiben und Erlasse kann man Unzufriedene nicht zufrieden machen. Trotz der grösser werdenden Not, trotz des steigenden Elends in der gesamten Arbeiterschaft im "3. Reich" sollen die Profite mit allen Mitteln gesteigert werden.

Die Preise hoch,
Die Dividenden steigern,
Das ist der Sinn des 3. Reiches!

Baden

Es rettet uns kein Höhras Wesen,
Kein Gott, kein Kaiser, noch Tribun!

Uns von dem Elend zu erlösen,
Können wir nur selber tun!

.....
.....
.....