

Proletarier aller Länder vereinigt Euch!



DIE SCHIFFFAHRT

Nr. 8
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 .

Seit mehr als einem Jahr stehen nun die spanischen Arbeiter und Bauern im bewaffneten Kampf gegen die faschistischen Generäle und ihre Hintermänner, die deutsche und italienische Regierung. Dank der aktiven Unterstützung die Deutschland und Italien den spanischen Faschisten gegeben haben und noch dauernd weitergewähren, konnten die spanischen Arbeiter bis heute, trotz der ungeheuren Opfer an Gut und Blut noch nicht den Endsieg erringen. Niemand bezweifelt heute mehr, dass alle auf Seiten der Faschisten gegen die Regierungstruppen gebrauchten Flugzeuge von deutscher und italienischer Herkunft sind. Weiter ist bekannt,

dass die gesamte Schwerartillerie von Deutschland und Italien geliefert wurde. Aber nicht allein die Artillerie und die Flugzeuge wurden geliefert, sondern auch die Spezialbedienungsmannschaften kamen mit nach Spanien. Nach vorsichtigen Berechnungen befinden sich in Spanien bei den Francoarmeen etwa 80 000 Italiener und 60 000 Deutsche.

Die gesamte Flakartillerie mit den Bedienungsmannschaften kam von Deutschland. Das Nachrichtenwesen (Nachrichtensformationen) samt Ausrüstung ist von deutscher Herkunft. Die von Sevilla aus arbeitende Nachschubformation für die Aragonfront, Madridfront usw. ist die bekannte "Legion Condor" die ausschliesslich aus Deutschen besteht und von deutschen Offizieren kommandiert wird. Alle Transportautos, vom kleinen 2 to-Wagen angefangen, bis zum grossen 3-Achsenwagen, sind deutsch und werden von Deutschen bedient!

Tausendmal konnte die offene Einmischung der Deutschen sowohl als auch der Italiener festgestellt werden. Einige tausend deutscher Seeleute waren unter der braunen Diktatur gezwungen, Dampfer mit Kriegsladungen und Truppentransporten nach Sevilla, Ferrol, Cadiz, Vigo, La Coruna, Pasages und anderen Häfen zu bringen. Immer wieder wurden der ganzen Welt die Tatsachen bekanntgegeben. Nichts ist geschehen! Man hat sich die Ohren zugehalten und abgewartet, ob nicht doch die Hoffnung der herrschenden Klasse in allen Ländern in Erfüllung ginge und die Arbeiter und Bauern in Spanien geschlagen würden.

Das Nichteinmischungs-Komitee war und konnte nichts anderes sein, als letztendlich das ausführende Organ des arbeitfeindlichen Kapitalismus, der lieber die Geschäfte des Faschismus besorgt, als sich für die Freiheit und den Sozialismus der spanischen Arbeiter und Bauern einsetzt.

Seit dem Beginn des heldenmütigen Verteidigungskampfes der freiheitsliebenden spanischen Kameraden ist so manche Illusion verflogen. Die inter-

nationale Solidarität der Arbeiter aller Länder hat Opfer gebracht, an Menschen die als Kämpfer für die spanische Freiheit an die Front gingen, an Geld, dass von den Organisationen gesammelt wurde und an Material, dass abgesandt wurde, um den spanischen Kameraden den Kampf zu erleichtern. Die Solidaritätsaktionen werden fortgesetzt, aber das internationale Proletariat, auch da wo es mitbestimmend ist auf die Politik der verschiedenen Länder, war nicht im Stande, in derselben Masse für die spanischen Arbeiter in den Kampf einzugreifen, wie es die deutsche und italienische Regierung taten auf Seiten der faschistischen Generale.

Die faschistische Internationale und ihre Verbündeten in den demokratisch regierten Ländern zeigte sich, was Solidarität anbelangte, stärker als alles Reden über Recht, Freiheit und Menschlichkeit, stärker als alles, was von unserer Seite unternommen oder versucht wurde zu unternehmen. Und wenn tausendmal auf unserer Seite das Recht ist, es nützt nichts, wenn wir nicht versuchen, auch alles restlos für dieses Recht einzusetzen. Das ist die Lehre, die wir schon heute aus den spanischen Ereignissen zu ziehen haben. Hätten alle Teile des internationalen Proletariats vom ersten Tage an am Höchstmass des Möglichen Hilfe geleistet, aktive Hilfe, dann hätten unsere spanischen Brüder schon in den ersten Monaten mit dem faschistischen Spuk ein Ende gemacht.

Trotzdem Largo Caballero als Representant der U.G.T. und die CNT-Minister zurückgetreten sind und infolgedessen der entscheidende Teil der spanischen Arbeiter heute keine Representanten mehr in der Regierung hat, trotzdem dieser Teil der spanischen Arbeiterschaft einen Teil ihrer sozialistischen Sofortforderungen zurückstellen mussten, geht der Kampf weiter.

Wir werden diesen Kampf mit allen Mitteln unterstützen in dem Bewusstsein, dass die Mehrheit der deutschen Wassertransportarbeiter hinter uns steht!

Spanien wird uns eine Lehre sein! Die neuen freien Gewerkschaften Deutschlands werden darauf zu achten haben, dass nur sie ausschliesslich die Organisationen zu sein haben, die den Kampf als wirkliche Massenorganisationen zu leiten haben. Der Versuch irgendwelcher politischer Parteien, auf unsere Gewerkschaften Einfluss zu gewinnen, muss von Anfang an abgelehnt werden.

Nur so wird jeder Bruderkampf vermieden, nur so kann die Einigkeit hergestellt und nach der Herstellung erhalten werden.

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 Hafenarbeiter, sowie der Eisenbahner und Transportarbeiter vor geraumer Zeit u. a. auf folgende Richtlinien geeinigt:

"Jeder Kollege, der sich am Wiederaufbau der freien Gewerkschaften der deutschen Seeleute, Binnenschiffer 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 partei-politischen 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!

Seeschiffahrt.

Vorschuss, oder wir kündigen!

Wir hatten eine 2 1/2 Monatsreise beendet. Einige Tage nach Erhalt der Abrechnung hatte keiner von uns mehr einen Pfennig in der Tasche. Die meisten Kollegen waren verheiratet. Übermorgen sollten wir wieder in See gehen.

Zum Frühstück, nachdem wir die Vorschussliste klar gemacht hatten, schickten wir dieselbe zum Alten. Der Alte schickte die Vorschussliste gleich wieder nach vorne und liess sagen, dass wir nichts zu gut hätten und er deshalb keinen Vorschuss geben würde, ausserdem hätten wir ja erst vor einigen Tagen die Abrechnung bekommen. Also Vorschuss sollte es auf keinen Fall geben.

Wir waren über die Antwort des Alten nicht begeistert und schon lange nicht befriedigt, im Gegenteil, wir wollten Vorschuss haben, darin waren wir uns alle einig vom Jungen bis zum Bootsmann! Unsere Heizer nebst Donkeymann hatten dieselbe Meinung.

So gingen je ein Vertreter der Matrosen, Heizer und sogar ein Kollege von Mittschiffs in den Salon und erklärten: "Wir gehen ohne Ausrüstung nicht nach See!". . .

Der Alte war nicht allein im Salon, es befanden sich da auch noch der Decksinspektor, unser "politischer Leiter" und ein Bonze von der Arbeitsfront. Diese Herren qualmten dicke Zigarren und hatten auch einen Buddel auf dem Tisch stehen.

Wir merkten es diesen Herren an, dass dieselben über unser geschlossenes Auftreten nicht be-

geistert waren. Als Erster versuchte der Arbeitsfrontbonze uns anzufauchen und einzuschüchtern. Er meinte, dass, wenn wir Beschwerden oder sonst etwas hätten, wir uns an den politischen Leiter des Schiffes wenden müssten. Darauf erklärten wir, dass wir zu diesem Mann (Hampelmann) kein Vertrauen hätten. Jetzt brauste der Bonze auf und schrie: "Ihr seid Staatsfeinde und gehört ins Lager!" Weiter schrie er im selben Tone, dass es eine Frechheit von uns sei, von der Reederei finanzielle Risiken zu verlangen und überhaupt betrachte er unser Auftreten mit solchen Forderungen als Wirtschafts sabotage!

Nun kam noch der Alte dazwischen und forderte uns auf, sofort den Salon zu verlassen und an die Arbeit zu gehen.

Bevor wir den Salon verliessen, kündigten wir, d.h. jeder für sich. Im Laufe von 1 Stunde hatten alle Heizer und Matrosen gekündigt, jedoch machte jeder seine Arbeit weiter, um die Kündigungsfrist einzuhalten und dem Alten den Wind aus den Segeln zu nehmen, im Falle er gegen uns vorgehen wollte. Abends nach dem Ausscheiden kam der Steward nach vorne und forderte uns, im Namen des Kapitäns auf, nach Mittschiffs zu kommen "zum Vorschuss empfangen!"

Jetzt erklärte der Alte, dass nur derjenige Vorschuss bekäme, welcher seine Kündigung zurückziehe. Wir zogen unsere Kündigungen zurück und legten dem Alten dabei ans Herz, dass er dafür sorgen möge, dass das Fressen besser würde.

Durch unser geschlossenes Auftreten (jedoch jeder für sich) hatten wir erreicht, dass der Alte mit dem Vorschuss herausrücken musste und ausserdem noch das Versprechen (!!!) für besseres Essen Sorge tragen zu wollen.

Wir wissen, dass die Kollegen auf den meisten deutschen Schiffen dauernd Krach wegen Vorschuss und schlechtem Frass haben. Wir wissen, dass die Schiffsleitungen, die politischen Leiter und die Arbeitsfrontbonzen meistens gleich

mit dem Konzertlager drohen um die Kollegen einzuschüchtern.

Kollegen, fällt nicht auf diesen Bluff herein! Denn wenn die GESTAPO auch nur einen Teil der Besatzungen ins Konzertlager bringt, woher sollen dann die Reeder den Ersatz für diese Besatzungen nehmen? An Land liegen doch keine befahrenen Seeleute mehr! Euch von Bord holen würde bedeuten, dass die Schiffe wegen Mangel an Besatzungen nicht in See gehen könnten und liegen bleiben müssten. Schiffe aber, die im Hafen liegen bleiben, bringen den Nazireedern keine P r o f i t e, sondern im Gegenteil Schaden.

Vor 1933 galt jedes Schiff, dass von der Besatzung auf Order der Gewerkschaft verlassen wurde wegen unerfüllter Forderungen, als ein bestreiktes Schiff! Wenn uns heute die Gestapo wegen irgendwelcher wirtschaftlicher Forderungen von Bord holt und die Reederei keine Ersatzmannschaften findet, müssen die Schiffe liegen bleiben, praktisch gesehen, würde ja dann die Gestapo die Schiffe der Nazireeder und Dividendenschlucker sillegen.

Die Gestapo und die Arbeitsfrontbürokratie sind die Werkzeuge, mit welchen die Reederkapitalisten die deutschen Seeleute unterdrücken wollen, in Interesse ihres unersättlichen Profithungers. Diese Profithyänen sind jedoch so klug, dass sie niemals der Gestapo den Auftrag geben werden, gleichzeitig Besatzungen von mehreren Schiffen herunterzuholen und ins Konzertlager zu bringen, weil sie begreifen, dass sie dann ihre eigenen Schiffe stilllegen würden.

Kollegen, lasst Euch also nicht bluffen. Jede Aktion muss einmütig geführt werden, in engem Zusammenhalt der Besatzung, aber jeder muss für sich allein handeln, allein kündigen. Dem Gegner keine gesetzliche Handhabe zum Zufassen geben.

Wenn Ihr diese Parole durchführt, dann steht die grosse Masse der deutschen Seeleute im Kampf für ihre gerechten Forderungen hinter Euch. Dann wird es möglich sein, alle Forderungen

durchzudrücken!

Das Einzige, was der deutsche Nazireeder be-
griffen hat, ist nämlich, dass ohne Euch
kein Schiff fährt!

Nach aussen hin also jeder für sich handeln-
in Wirklichkeit aber nach einem gemeinsamen
Plan, dann könnt Ihr alles erreichen, heute um
Borschuss, morgen besseres Essen, übermorgen mehr
Heuer!

Folgt unserem Beispiel
und lasst Euch nicht bluffen!

Bordgruppe X. Gesamtverband-Abt. Seeleute.

Kollege Nathans . t³.

Am 28. Juli fand der 2. Sekretär der I.T.F. -
Kollege Nathans - bei einem Flugzeugabsturz in
der Nähe von Brüssel den Tod. Er befand sich auf
dem Wege nach Paris, um an der Unterstützungsak-
tion für spanische Kinder teilzunehmen. So wurde
auch Nathans indirekt ein Opfer des Faschismus.

Wir verlieren in ihm einen aufrichtigen
Freund und wertvollen Förderer unserer Arbeit.
Sein Geist wird in uns lebendig bleiben, sein
Andenken werden wir in Ehren halten.

I.T.F.-Gruppe

deutscher Seeleute, Hafenaarbei-
ter und Binnenschiffer.

Rheinschiffahrt.

Kommt ein neuer Tarif?

Seit einiger Zeit sind zwischen der D.A.F.
und dem Arbeitgeberverband Unterhandlungen zwecks
Abschluss eines neuen Tarifes für die in der
Rheinschiffahrt beschäftigten Arbeitnehmer be-
gonnen worden. Die Initiative zur Neuregelung
der Arbeits- und Lohnbedingungen ging von den
Unternehmern aus. Seit Vollbeschäftigung ihrer
Tonnage haben diese nämlich den "begreiflichen"

Wunsch, die tägliche Fahrzeit zu verlängern. Dieser Wunsch der Schiffahrtsgewaltigen wird den "Vertretern" der deutschen Binnenschiffer, nämlich den DAF-Bonzen heilig sein und schon heute sind sich die klarschenden Teile der Rheinschiffer darüber klar, dass von Seiten der DAF alles getan werden wird, um die Belange der Firmen durchzudrücken.

Der Form halber hat die DAF einige Schiffsführer mit zu den Teilverhandlungen herangezogen. Gegen die diktatorischen Vorschläge der Reeder können natürlich die paar Schiffsführer auch nichts machen.

Aber doch ist es notwendig, dass schon heute die bei deutschen Reedern beschäftigten Kollegen gegen eine Verlängerung der Fahrzeit protestieren. Gerade in Wochen und Monaten, wo der alte Tarif mit der festgelegten 10stündigen Nachtruhe noch in Kraft ist, muss unter allen Umständen darauf geachtet werden, dass nicht länger als 14 Stunden pro Tag gefahren wird. Die Unternehmer, sowohl als auch die DAF, müssen schon heute durch das strenge Einhalten der 14 Stunden Fahrzeit merken, welche Unzufriedenheit im Stromgebiet herrscht. Man muss ihnen schon heute die Überzeugung beibringen, dass jede Verlängerung der täglichen Fahrzeit und die Verkürzung der Nachtruhe auf den Widerstand des Fahrpersonals stösst.

Wenn einzelne Firmen durch sogenannte "freiwillige Zulagen" schon heute eine gute Stimmung machen wollen, um ihre reaktionären Pläne durchzudrücken, so irren sie sich gewaltig. Diese freiwilligen Zulagen verdienen ja nicht einmal die Bezeichnung des "Tropfens auf den heißen Stein" und sind nur ein kleinster Bruchteil dessen, was die Rheinschiffer an gerechten Forderungen zu stellen haben. Nach den immermagerer werdenden Jahren der "Befreiung der Arbeit" sorgen die Erfahrungen, die ebenso wie die übrigen deutschen Arbeiter auch die Binnenschiffer gemacht haben, dafür, dass jeder neue Versuch des "Sand in die Augen streuen" scheitern muss! Seit 1933 wissen die meisten der Kollegen

in der Rheinschifffahrt was "Nationalsozialismus" bedeutet. E i g e n n u t z, d.h. Die Profitinteressen der Grossverleger, der Grossindustriellen, der Finanzgewaltigen geht vor Gemeinnutz!

Durch geschickte Opposition gegen jede geplante Verschlechterung des kommenden neuen Tarifs, durch entschiedenen Widerstand gegen die Durchbrechung des noch geltenden alten Tarifs, kann jeder Kollege mithelfen, die alten Errungenschaften von vor 1933 zu verteidigen. Die Verschlechterungen der Lebensbedingungen von 1933 bis heute durch Abzüge vom Lohn, durch die Steigerung der Preise aller Lebensnotwendigkeiten, durch das Sinken des Wertes der Reichsmark im Ausland und durch die Verknappung der Lebensmittel haben n o c h n i c h t den Grad erreicht, dass die Mehrheit der Beschäftigten zu entschiedeneren Mitteln des Widerstandes gegriffen hat. Wenn auch schon der Unwille gegen die beispiellose Ausbeutung unter der faschistischen braunen Diktatur allgemein ist, wenn auch schon viele der Meinung sind, dass man etwas mehr wagen sollte, etwas weiter vorstossen sollte gegen das System der skrupellosen Ausplünderung so müssen wir doch sagen, n o c h n i c h t !

Dabei soll aber jeder Kollege begreifen, dass bereits eine entschiedene Verteidigung des alten Tarifs und ein Bestehen auf Einhaltung der 10stündigen Nachtruhe ein Beginn unseres Kampfes ist. Für jeden Rheinschiffer handelt es sich jetzt darum, mitzuhelfen an der Entfesselung eines Proteststurmes gegen die Verschlechterung des Tarifs, mitzuhelfen am Aufbau des gemeinsamen Widerstandes aller fahrenden Arbeitnehmer gegen die brutalen Absichten der Rheinstromkapitalisten

Diskutiert auf allen Schiffen und Booten diese für Euch lebenswichtigen Fragen!
Nieder mit dem Eigennutz der Reeder!

Ein Erfolg der Opposition!

Die grosse Unzufriedenheit der in der Binnenschifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer zwingt die Arbeitgeber zu zeitweisen Nachgeben und zu kleinen unbedeutenden Lohnaufbesserungen. Wenn man so die Kollegen an Bord oder an Land unter sich sprechen hört, so kann man oft die Ansicht vertreten hören: "Bei anderen Zeiten würden wir zu diesem Hungerlohn nicht bei dieser Firma schaffen!"

Der Unterton ist natürlich die richtige Ansicht, dass bei anderen Zeiten und einem nichtfaschistischen Staat auch die Arbeiter, in diesem Fall die Binnenschiffer schon einfach auf Grund des Zusammenschlusses in einer ihre Interessen wahrnehmenden Gewerkschaft, sich andere Lohn- und Arbeitsbedingungen erkämpfen würde! Im braunen faschistischen Staat mit seiner DAF ist daran nicht zu denken, weil die faschistische DAF alles andere als eine Arbeiterorganisation ist, selbst wenn alle Arbeiter Deutschlands gezwungen sind, an diese ihren Lebensinteressen direkt feindliche Organisation Beiträge zu bezahlen.

Die Reedereien, die ihrem Schifffahrtspersonal "Lohnaufbesserungen" von RM. 3.- pro Woche gaben, geben diese auch nicht an alle, sondern nur an die Verheirateten, die gezwungen sind, einen doppelten Haushalt zu führen. Man bezeichnete in Stille der DAF die an die Verheirateten gegebene Aufbesserung als eine freiwillige Beihilfe. Nach dem Gerede und all den Rezepten über Volksgemeinschaft hätte man eigentlich annehmen sollen, dass alle Reedereien diese freiwillige Beihilfe zahlen würden. Sie sind doch alle im Arbeitgeberverband (Haus Rhein) zusammengeschlossen und gehen immer zusammen vor, wenn es sich um ihren Profit handelt. Aber diese Herren wissen was sie wollen. Sie waren schon vor 1906 als die Gewerkschaften noch keine Tarife abschlossen, gegen jede einheitliche Bezahlung der auf dem "deutschen" Rhein beschäftigten Binnenschiffer. Es liegt System in den Macheisheiten dieser Herren Brotgeber. Sie versuchen nach altem Rezept durch verschiedene Bezahlung, durch Bewilligung von

kleinen Geschenken und kleinen Sondervergünstigungen die Arbeitnehmerschaft zu spalten. Wer noch nicht weiss was die DAF ist, sollte nun annehmen, dass diese gegen solche Ungleichheiten auftreten würde, dass alle Firmen an alle Verheirateten die Zulage bezahlen müssten. Aber die DAF, oder wie man jetzt sagt, Doch A alles F faul, zuckt mit den Schultern oder schweigt verlegen, wenn man ein beherzter Kollege bis in ihre Büros vordringt und den braunen Bonzen peinliche Fragen stellt. Die Kollegen an Bord, ob verheiratet oder nicht, ob bei einer Firma die die Zulage bezahlt oder nicht, wissen, was die Absicht der Firma ist, die die Zulage zahlen. Diese Firmen schmeissen mit Wurst nach Speck. Sie denken, dass sie durch eine solche Zulage einen kleinen Teil ihres Personals zufrieden machen können. Das aber darf und kann nicht der Fall sein. Ob verheiratet oder ledig, müssen jetzt alle, ganz gleich bei welcher Firma sie fahren, die sofortige Zahlung dieser Zulage fordern. Immer nach der Parole: "Der Sperling in der Hand ist besser als die Taube auf dem Dach!"

Veranlassung der Zulagezahlung an die Verheirateten überhaupt war die auch den Reedern bekannte Unzufriedenheit des gesamten Personals. Im Interesse der Sicherung ihres Profits suchten die Firmen den Ausweg der Zahlung in Form einer freiwilligen Zulage an nur einen Teil ihres Personals. Jetzt ist es Zeit, bei allen Firmen und durch alle Kollegen die Auszahlung der Zulage zu fordern.

Einer für Alle, Alle für Einen. Kollegen! Setzt alle Kräfte in Bewegung! Beginnt mit der Forderung der RM.-3.-Zulage, auch wenn jeder weiss, dass man statt dessen als Ausgleich mindestens das Zehnfache fordern müsste. Nehmt kein Schiff, wenn man nicht diese Zulage zahlt.

Oder kündigt unter Berufung auf die Zahlung der Zulage an die Verheirateten bei anderen Firmen!

Popularisiert diese Forderung auf allen Schiffen!

- - - - -

.....

.....