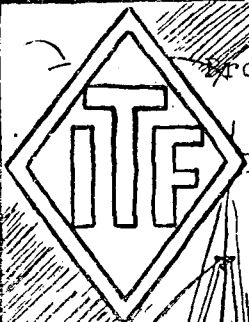


Proletarier aller Länder vereinigt Euch.



DIE SCHIFFFAHRT

No.9

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 - C h i n a .

Seit mehr als einem Jahr beschäftigen wir uns in dem Leitartikel unserer Zeitung mit dem Bürgerkrieg in Spanien, der ausserdem die von keinem Menschen und auch von keinem deutschen Arbeiter bezweifelte Eigenschaft hat, gleichzeitig ein offener Interventionskrieg der Deutschen und Italiener zu sein. Die Beweise der Intervention, die auch von uns massenhaft geführt werden konnten, (Jeder deutsche Seemann und Hafenarbeiter kann die Verladung und Verschiffung von Truppenteilen und Waffen aller Art mit einigen Eiden beschwören.) haben zu nichts geführt. Die demokratischen Staaten, oder besser gesagt Staatsmänner haben sich die Augen verbunden

oder Watte in die Ohren gestopft, um nichts zu sehen und nichts zu hören. Statt dessen hat man alles getan, um indirekt Franco und den Faschisten zu helfen.

So ging für die spanische Regierung das Baskenland mit Bilbao und Santander verloren. Die Intervention Deutschlands und Italiens ist am besten bewiesen mit den Worten der Rebellen selbst, die bekanntgaben, dass allein bei der Offensive bei Santander 3700 Italiener, 1268 Deutsche und nur 66 Spanier in den Verlustlisten als Tote und Verwundete aufgeführt sind.

Trotz der Vorteile aber, die die Rebellen, oder besser gesagt die Deutschen und Italiener in den baskischen Provinzen errungen haben, geht es nun auch an den Hauptfronten lebhaft zu. An der Front von Huesca-Saragossa bis Teruel ist die neue Volksarmee der spanischen Regierung zur Offensive übergegangen. Hunderte von Quadratkilometern sind bereits erobert und vor einigen Tagen wurde die Stadt Belchite, der stärkste befestigte Punkt an der Aragonfront von den republikanischen Truppen eingenommen. Saragossa und Huesca sind jetzt ernstlich bedroht.

Unsere Genossen in Spanien sind jetzt aus den bisherigen Defensivkämpfen an den Hauptfronten zur Offensive übergegangen. Der Kampfgeist und der Wille, den Faschismus zu schlagen, ist größer als je. Und wenn auch Deutschland und Italien dauernd in allergrößter Masse an die Rebellen Unterstützungen an Truppen und Waffen aller Art schicken, sie werden trotzdem nicht im Stande sein, Spanien unter das faschistische Joch zu zwingen.

Der spanische Kampf beweist uns Deutschen gleichzeitig, dass es auch andere Möglichkeiten gibt, als sang- und klanglos mit grossen (aber nicht starken!) Organisationen vor dem Faschismus zu kapitulieren! Diese Lehre verdanken wir jenen spanischen Organisationen, die heute nicht in der spanischen Regierung repräsentiert sind. Wir meinen die Gewerkschaften, die U.G.T. und C.N.T. Es waren ihre Mitglieder, die unter 'ci-

tung ihrer Organisationen auf die Strasse gingen und den Aufstand der faschistischen Militärs niederschlugen.

Weil wir der spanischen Regierung eine grössere innere Stärke wünschen, möchten wir auch die U.G.T. und die C.N.T. in der Regierung vertreten sehen! Allein schon deshalb, weil dann der überstarken Vertretung des spanischen Bürgertums ein mindestens gleichstarker Block von wirklichen Arbeitervertretern gegenübersteht! Aus diesem Grunde wäre es auch äusserst wünschenswert, dass es so schnell als möglich zu einer E i n i g u n g und Zusammenschluss der beiden Gewerkschaftsrichtungen käme.

C h i n a - J a p a n .

Nachdem Italien und Deutschland sich in Spanien engagiert haben, ist nunmehr auch die mit diesen beiden Ländern zusammenarbeitende japanische Regierung zu einer im grössten Massestab kriegsmässigen Intervention gegen C h i n a übergegangen. Kämpfe sind bereits im Gange unter Einsatz von hunderttausenden Soldaten und allen Grosskampfmitteln.

Unsere Sympathie ist selbstverständlich auf Seiten der Chinesen, die mit bewunderenswerter Tapferkeit ihr Land gegen den Eindringling verteidigen. Infolge des antikommunistischen Paktes zwischen Japan und dem "3. Reich" haben die Nazis bereits mit der Lieferung von Kriegsmaterial an Japan begonnen. Die ersten Dampferladungen sind bereits unterwegs!

Da wir als deutsche Wassertransportarbeiter keine Interessengemeinschaft mit der Regierung des "3. Reichs" haben, fordern wir alle Seeleute und Binnenschiffer auf, uns weiterhin alle Kriegstransporte zu melden.

Was heute in Spanien und im Fernen Osten vor sich geht, wird morgen im übrigen Europa der Fall sein!

S e i d a u f d e m P o s t e n !

B a l d i s t d i e R e i h e a n u n s !

U n t e r d e m H u n g e r h a k e n .

Deutsche Schiffe als Seuchenherde ansteckender Krankheiten!

Das deutsche s.s. "H A N S A", einer der grossen Passagierdampfer der HAPAG fuhr am 28. resp. 29. August dieses Jahres mit 24 schwer T y p h u s - kranken Seeleuten in den Hafen von New York ein und landete 993 Passagiere, die natürlich alle Träger dieser Seuche sein konnten! Ohne es auch nur für nötig zu halten, die Gesundheitsbehörde, (Quarantänestation) zu benachrichtigen!

Laut Abmachung zwischen den grossen Passagierschiffsreedereien der verschiedenen Länder und der Gesundheitsbehörde der U.S.A. dürfen die 48 grössten Schiffe, zu denen auch die "H A N S A" gehört, in den Hafen einfahren, ohne bei der Quarantänestation eine Gesundheitskontrolle zu untergehen, wenn der Schiffsarzt beim Vorbeifahren gemeldet hat, dass sich keine Kranken an Bord befinden.

Der Arzt der "HANSA" hat beim Passieren der Quarantäne wissentlich gelogen! (Ob aus eigener Machtvollkommenheit oder in Ausführung eines höheren Auftrages ist uns z.Z. unbekannt, wird aber noch festgestellt werden!)

Erst nachdem die Quarantänestation einen Wink bekommen hatte, und nachdem die Passagiere alle gelandet waren, wurden durch die an Bord kommenden Beamten des Gesundheitsdienstes der U.S.A. festgestellt, dass an Bord T y p h u s herrschte!

24 Mann der Besatzung lagen mit schwerster Typhuserkrankung in den Kojen. 6 weitere Leute der Besatzung mussten am selben Tage auflegen! Mit der üblichen Nazifrechheit bestritten der Arzt und die Schiffsleitung den seuchenmässigen Charakter der Erkrankungen (trotzdem ihnen das Gegenteil bekannt war) und behaupteten, dass es sich um einfache Magenerkrankungen handle, die eingetreten seien infolge der Ausräucherung des Schiffes in Hamburg. Dabei konnte von der amerikanischen Gesundheitsbehörde festgestellt werden, dass die Erkrankten Temperaturen von 39 u. 40

Grad hatten!

Durch Untersuchungen im Laboratorium wurde festgestellt, dass es sich um wirklichen Typhus handelte. Darauf wurde das Schiff am 30. August aus dem Hafen von New York gejagt und musste ohne Passagiere nach Deutschland zurückkehren.

Wir haben inzwischen feststellen können, dass der Typhus bereits an Bord in Hamburg vor der Abreise nach Amerika ausgebrochen ist! 6 Mann von der Besatzung wurden in Hamburg bereits als Typhuskrank zurückgelassen!

Der ganze Vorgang, nämlich die Gefährdung von 993 Passagieren, die alle hätten mit Typhus infiziert werden können, muss als ein ungeheures Verbrechen bezeichnet werden. Nicht eigentlich die Schiffsleitung, die im heutigen Deutschland ja nur Befehle ausführen muss, sondern der Nationalsozialismus, representiert in dem über dem Schiff wehenden Hungerhaken, das System des eingeführten Kadavergehorsams ist der verantwortliche Teil dieses beispiellosen Vorganges in der internationalen Schifffahrt.

Die "HANSA" hiess vor dem Anbruch des "3. Reiches" noch "B A L L I N". Ballin war zwar ein Jude, aber doch immerhin Direktor der Hapag und ein Freund des letzten Kaisers. Nach der Niederlage 1918 hat er sich erschossen! Wir können als Gewerkschaftler dem Direktor Ballin nicht viel Gutes nachrühmen, aber eins wollen wir feststellen, solche Verbrechen hat er auf seinen Schiffen nicht geduldet! Auf seinen Passagierdampfern waren die Ärzte noch richtige Ärzte und keine nationalsozialistischen Lügner!

Die "HANSA" führt nicht mehr den Namen eines Juden, ob sie aber mit ihrem neuen Namen nach diesem Vorfall für die Amerikaner immer noch ein gutes Schiff sein wird, das haben nicht die Nazis, sondern die Amerikaner selbst zu bestimmen!

Wir enthüllen weiter.

Das Schwesterschiff der "HANSA", nämlich die "HAMBURG" ebenfalls im Besitz der Hapag, hat am 24. April ds. Jahres a u c h als typhusverseucht in Hamburg in Quarantäne gelegen! Man hat damals von einer Reihe von Toten gesprochen, über die nichts in der nationalsozialistischen Presse veröffentlicht wurde! Deutsche Passagiere und Mannschaften sind an Bord umgefallen!

Sind vielleicht die Besatzungsmitglieder alle vereidigt worden, (so wie man es jetzt bei Kriegstransporten

für die spanischen Rebellen oder für Japan in Hamburg und Bremen macht?) und dürfen sie über die Seuchen, die jetzt scheinbar auf deutschen Schiffen immer öfters zum Ausbruch kommen, nicht sprechen? Ist den amerikanischen Passagieren bekannt, dass die "Heizer auf s.s. "HANSA" und s.s. "HAMBURG" nichtmal einen Platz an Deck haben um frische Luft während der Freiwache zu schöpfen?

Ist den Amerikanern bekannt, dass die Ernährung der Besatzung dieser beiden Seuchenschiffe nur mit dem Wort U n t e r e r n ä h r u n g bezeichnet werden kann?

Die Fälle von ernstesten Magenerkrankungen haben sich auf sehr vielen Schiffen (Hungerhakenschiffe) in der letzten Zeit sehr gehäuft. Fleisch und Proviant, minderwertig bereits, wenn die Ausreise angetreten wird, wird unterwegs, um Devisen zu sparen, manchmal monatelang nicht ergänzt! Die Folge sind die üblich eintretenden Vergiftungen, bei denen dann niemand weiss, ob es sich um Paratyphus, Typhus oder eine schwere Vergiftung handelt. Noch Ende August kam die "Helos" nach Hamburg mit 6 Kranken an Bord, die alle an Magervergiftung in ernstester Form litten.

Haben die Amerikaner sich schon einmal die unter dem deutschen Hungerhaken fahrenden Schiffe der Red-Star-Bornstein Linie angesehen? Die "WESTERLAND" z.B. mit ihren "muster-gültigen" sanitären Klosetts der Heizer. Haben die Amerikaner schon einmal festgestellt, welcher Schmutz, welche Pestilenz sich da anhäufen, und wie "muster-gültig" diese Besatzungen ernährt werden?

Man muss eben nicht die Paradeschiffe der Nazis nehmen, dann erst begreift man, was unter dem Hungerhaken möglich ist!

Am 28. oder 29. Juni traf von Spanien (Rebellenhäfen) kommend der deutsche Neptundampfer "KRONOS" in Antwerpen ein. Unter einer Ladung von Fellen standen 18 Särgen von in Spanien gefallenen deutschen Offizieren, die bereits stark in Verwesung und Verflüssigung übergegangen waren. Ein wahnsinniger Gestank! Von den Särgen tropfte es ziemlich stark auf die übrige Ladung. Schein-

bar lagen in jedem Sarge 2 oder 3 Leichen. Die Leichen wurden mit ihrem Gestank auf die "B E S S E L", die nach Bremen ging, übergeladen.

Sanitäre Massnahmen? Keine!
Das ist deutsch, d.h., was man heute unter deutsch versteht!

"Kampf dem Verderb" heisst heute die Parade in Deutschland und auf den deutschen Schiffen. Alte Knochen, Abfälle, Lumpen, jeder Dreck wird in an Bord aufgestellten Kisten gesammelt und wird monatelang auch durch die Tropen mitgeschleppt!

Alles neue Krankheitserreger!

Zu den Krankheitserregern zählen wir aber alles, sowohl die Unterdrückung, als die Unterernährung, das verdorbene Fleisch und den schlechten Proviant, die auf den meisten Schiffen mangelhaften Logis und die unkapitulanten Einrichtungen. Das Schlimmste aber, was hier besonders hervorgehoben werden soll, ist, dass die Verantwortlichen Stellen an Bord, nämlich Schiffsführung und Arzt, an erster Stelle Nationalsozialisten sein sollen! Das heisst, im "3. Reich" hat alles andere gegen über dem Nationalsozialismus zurückzutreten!

Typhus ist, wenn damit wie im Falle "HANSA" ein Nachteil für das "3. Reich" entstehen kann, (Ausfall an Passagieren) kein Typhus!

Die Lüge wird zur Wahrheit erhoben und dadurch der unlösbare Verbündete jedes Wortes, was von irgend einem Nazi in verantwortlicher Stelle gesprochen wird!

Hapagfahrer.....

Gegen Faschismus und Nationalsozialismus!

Solidaritätsaktion aller amerikanischen Westküste-Seelente, Hafendarbeiter, Transportarbeiter, Chauffeure u.s.w.

Ein Vertreter unsere I.T.F. Gruppe, der deutschen Seelente, Hafendarbeiter und Binnenschiffer, selbst Seemann, der

2 Jahre im Konzentrationslager gegessen hat, machte in unserem Auftrage auf der 3. Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute der Westküste der Vereinigten Staaten von Nordamerika (3rd annual Maritime Federation Convention in Portland-Oregon) einen ausführlichen Bericht über die Lage der deutschen Wassertransportarbeiter und über die faschistische Diktatur im braunen Deutschland.

Im Anschluss an seinen Bericht, der auf die anwesenden Delegierten von allen Häfen der Westküste einen tiefen Eindruck machte, beschloss die Konferenz, unseren Vertreter als Ausdruck ihrer Verbundenheit mit den illegal in Deutschland kämpfenden Gewerkschaftlern einzuladen, während der ganzen Dauer der Konferenz an ihren Sitzungen teil zu nehmen.

Darüber hinaus wurde von der Konferenz einstimmig beschlossen, als Protest gegen den deutschen und italienischen Faschismus einen halbstündigen Proteststreik in allen Häfen der Westküste (USA) am 2. August durchzuführen!

Für eine halbe Stunde haben alle Hafenerie-
be, haben alle Schiffe stillgelegt!

Für eine halbe Stunde haben alle Hafentarbeiter in diesen Plätzen die Arme gekreuzt!

Dieser Streik war aber nicht nur ein Zeichen des Protestes gegen die brutale Unterdrückung der proletarischen Organisationen durch die Nazis, sondern auch ein flamendes Zeichen der internationalen Solidarität von 40 000 Hafentarbeitern, Seeleuten und Chauffeuren in San Franzisko und den anderen Häfen, war die Demonstration der internationalen Stärke und Hilfsbereitschaft die eines Tages im Interesse des deutschen und italienischen Proletariats in noch grösserer Masse eingesetzt werden kann!

Wir deutschen Seeleute, Hafentarbeiter und Binnenschiffer, angeschlossen in unserer illegalen Bewegung an die Internationale Transportarbeiter Föderation sagen unseren amerikanischen Brüdern an der Westküste, in San Franzisko und

den anderen Häfen für dieses vorbildliche Beispiel internationaler Solidarität unseren brüderlichen Dank!

Überall in den deutschen Häfen, auf den Binnen - schiffahrtsstrassen oder im Auslande auf den deutschen Schiffen, wo Seeleute, Hafenarbeiter oder Binnenschiffer von Eurer Streikaktion hörten, schlugen die Herzen höher, stärkte sich das Gefühl der internationalen Zusammengehörigkeit! Wuchs aber auch gleichzeitig das Gefühl der eigenen Stärke und das Bewusstsein, dass wir auch den faschistischen Terror besiegen werden!

Noch sind wir geknechtet, noch liegt das deutsche Proletariat schwer verwundet unter der eisernen Ferse des braunen Faschismus. Aber die Hoffnung lebt und E u r e Aktion an der Westküste war ein Lichtblick, der uns wieder neuen Mut gegeben hat.

Wir arbeiten weiter!

Der Kampf gegen den Faschismus kennt keine Pausen! Das deutsche Proletariat begreift immer besser, wohin der Faschismus führt und welche Gefahr er für die Arbeiterschaft der ganzen Welt bedeutet. Trotz Konzentrationslager, Gestapo, Zuchthäusern und Henkerbeil schliessen sich die Reihen der Antifaschisten, wächst die Zahl der Widerstandsnester in Deutschland selbst!

Unser Dank an E u c h das soll sein der verstärkte Kampf gegen die braune Pest und gegen alle Unterdrückung!

Wer uns in diesem Kampf beisteht, der tut gleichzeitig seine Pflicht im internationalen Massstabe!

V o r w ä r t s z u m S i e g !

Es lebe die internationale Gewerkschaftsbewegung!

Nieder mit dem Faschismus!

Gesamtverband der deutschen Seeleute, Hafenarbeiter und Binnenschiffer.

Angeschlossen an die I:T.F.

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

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

So kommen Tarifdurchbrechungen zu Stande!

Privatabmachungen zum Schaden der Allgemein-
heit.

Trotz dieser für Kapitalisten so guten Zeit der Hochkonjunktur in der Schifffahrt ist die 10 stündige Nachtruhe auf dem Rhein den Profitjägern ein Dorn im Auge. Sie versuchen alles, um die in der Tarifordnung festgelegte 14 stündige Fahrzeit zu verlängern.

Hingegen war der Kampf um geregelte Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt-gleichlaufend mit der Entwicklung des 8 Stundentages an Land-eine der wichtigsten Fragen. Schon in den Vorkriegsjahren kämpfte man in der Rheinschifffahrt um eine festgesetzte Ruhezeit. Führte doch der große Streik 1912 zu einem vollen Erfolg. Schon damals mussten die Rheinstromgewaltigen die achtstündige Nachtruhe und eine 25 prozentige Lohnerhöhung anerkennen. Die Nachkriegszeit brachte dann eine weitere Verkürzung der Fahrzeit, die 10 stündige Nachtruhe wurde zur Wirklichkeit. Nachdem nun im "3. Reich" die reaktionären Mächte die Oberhand gewonnen haben, drohen die Errungenschaften der langjährigen Kämpfe, eine nach der anderen vernichtet zu werden. So lässt z.B. die Duisburg-Ruhrorter Firma Heger&Schmidt neue Motorgüterboote bauen. Bei der Besetzung der Kapitänsstellen versucht nun dieses Kontor Schiffsführer einzustellen, welche sich verpflichten, mindestens 16 Stunden zu fahren. Geht nun ein Kapitän auf eine solche Privatabmachung nicht ein, so kommt er für diesen Platz nicht in Frage.

Die D.A.F., die ja noch immer Interessenvertretung aller Deutschen markiert und sich durch Zwangsabzüge schwer bezahlen lässt, schweigt zu den Manövern ihrer Volksgenossen Kapitalisten.

Schon finden diese sauberen Methoden Nachahmung bei anderen Reedereien, die bei Besetzung von Kapitänsplätzen auf neu in Fahrt kommenden Güterbooten nach demselben Rezept verfahren.

Die Reedereien, die mit solchen schmierigen Mitteln den Tarif durchbrechen, sollten von den Kollegen in der Weise boykottiert werden, dass keiner bei ihnen fährt.

Immer noch Tarifbruch bei "Rhenania" und bei "Fendel"!

Laut Tarifordnung (Par. 7 Abs. d) haben Matrosen auf Güterbooten einen Mindestlohn von RM.33,-- pro Woche. Diese Tarifbestimmung wird auf Rhenania-Güterbooten welche unter deutscher Flagge fahren, bis dato nicht eingehalten. Immer noch haben die Kollegen Matrosen auf diesen Fahrzeugen RM.30,-- wöchentlich.

Die Tarifordnung wurde am 25.6.35 erlassen. Das Kontor Rhenus hat endlich im Oktober 1936 den Lohn auf den Mindestsatz erhöht, doch die Firma Rhenania drückt sich noch immer um die Bezahlung dieses im Tarif festgesetzten Lohnes. Auch hat diese "feine" Firma bisher die freiwillige Zulage für verheiratete Wochenlohnempfänger abgelehnt. Selbst ein Betriebsobmann, der es mit dem Schiffspersonal ehrlich meint, ist ganz erbost und wütend über die Willkür und Ungerechtigkeit bei Rhenania, welche nach wie vor eine "saubere" Lohnpolitik nur zu Gunsten der Dividendenschlucker treibt.

Wollen die Kollegen im Lohn nicht die letzten bleiben, so müssen sie, wie die Kollegen bei anderen Kontoren den Mut aufbringen, für i h r e g e r e c h t e n Forderungen energisch bei der Betriebsleitung einzutreten!

Das Schiffahrtskontor Rhenus drückt sich um die Bezahlung der Kesselwache!

par. 8 der Tarifordnung erhielt am 5.12.1935 folgenden Zusatz: Der Wachmann unter Deck, der an einem freien Tage die Kessel zu überwachen hat, erhält als Entschädigung innerhalb der nächsten 14 Tage einen freien Tag oder, falls dieser nicht gewährt werden kann, ein sechstel des Wochenlohnes. Tarifgemäss sollte es so sein! Leider ist es praktisch aber so, dass, wenn für Kesselwache ein freier Tag gegeben wird, dieser unter die

üblichen freien Tage fällt und der Stocher (Heizer) um die laut Tarif ihm zustehende Bezahlung dieser Sonntagsarbeit betrogen wird! Auf Schleppbooten wird diese Tarifbestimmung eingehalten. Warum nicht auf Güterbooten? Liegt hier ein eigenmächtiges Handeln des Herrn von der Personalabteilung vor, oder handelt die Verwaltung nach dem Grundsatz, das Personal der Schleppboote als Herz des Betriebes besser zu frieden zu stellen als das Personal eines Teils eines Teilbetriebes?

Auf jeden Fall müssen alle in Mitleiden-
schaft gezogenen Kollegen ihre tariflichen
Rechte fordern und auch von der ihnen zwangsweise aufgebürdeten D.A.F. v e r - l a n g e n , dass sie etwas für das v i e l e Geld tut und die tariflichen Bestimmungen durchsetzt, wenn b ö s w i l l i g e Personalchefs diese sabotieren!

Wir w a r s c h a u e n !

Aus Karlsruhe wird uns berichtet: Der so plötzlich dort verschwundene

GESTAPOKOMMISSAR B e r c k m ü l l e r taucht jetzt mit einem Male in Mannheim als städtischer Hafeninspktor auf. Berckmüller war in Karlsruhe der verhassteste Mann bei allen Antifaschisten, berüchtigt wegen seines S a - d i s m u s s e s ! Er wurde in Karlsruhe wegen seiner bekanntgewordenen homosexuellen Veranlagung entlassen! Trotzdem Beweismaterial wegen seiner homosexuellen Vergehen vorlagen, verzichtete die Polizeibehörde auf eine strafgerichtliche Verfolgung. Nachdem dieser Hüter der Sitte und Ordnung eine Zeitlang verschwunden war (einfältige Gemüter glaubten schon an eine "Ausmerzung der Eiterbeulen wie im Falle Röhm und Konsorten) erscheint er nunmehr in Mannheim wieder an der Oberfläche, um sich hier neue Sporen zu verdienen. Wenn unseren Kollegen in Mannheim ein neuer Hafeninspktor über den Weg läuft, so dürfte es dieser abgetakelte Gestapo-Berckmüller sein!
U n d m a n i s t g e w a r n t !

B i t t s c h r i f t d e r D . A . F .

Die meisten Kollegen Rheinschiffer sind sich über den Wert der D.A.F. als "Vertreterin" der Interessen der Schaffenden ja im Klaren! Sie wissen, dass der eigentliche Zweck der DAF ist, den klassenbewussten, an eine Gewerkschaft gewöhnten Arbeiter die Illusion zu geben, dass sie trotz der Zerschlagung der marxistischen Arbeiterorganisationen doch nicht unbeschützt seien, dass sie statt dessen eine andere, bessere Organisation erhalten hätten! Bestände nämlich eine solche Scheingewerkschaft nicht, so würden die Allermeisten viel rascher erkennen, wie rechtlos sie im "3.Reich" sind - und würden allgemein zu wirksamer Selbsthilfe greifen!

Durch die DAF wird dieser Vorgang des Erkennens der wahren Lage verlangsamt, aber je länger je mehr kommen auch die von den Volksgemeinschaftphrasen Beeinflussten durch eigene Erfahrung zur richtigen Einschätzung der DAF!

So erzählt uns ein Betriebszellenobmann, die DAF hätte die Reeder gebeten! den Monatslohnempfängern für die Zeit, die sie länger als 14 Stunden fahren, mit einer Reichsmark pro Stunde zu entschädigen. (Während die Wochenlohnempfänger in einem solchen Falle bezahlt bekommen, gehen die Monatslohnempfänger bekanntlich leer aus).

Und was war der Erfolg dieser Bittschrift? Die Reeder hielten es nicht einmal für nötig, darauf zu antworten! (Sie wissen nämlich ganz genau, dass die DAF ihnen nicht ins Geschäft pfuschen darf!)

Als nun einige Kapitäne, die von dem Antrag "ihrer" Organisation unterrichtet waren, die "erbetene" Vergütung bei der Monatsabrechnung in Anrechnung gebracht hatten, wurden sie ihnen vom Kontor genau wieder gestrichen! Die betreffenden Kollegen haben aber auf diese Art mal wieder erfahren, dass ihnen keine DAF hilft, sondern dass es nur einen einzigen Weg gibt, nämlich den der Selbsthilfe!

E i n e r f ü r A l l e !

A l l e f ü r E i n e n !

Nur Seite an Seite, so sind wir stark!

Es wird nicht gebeten, es wird nicht
gebettelt !

Vereint wird gestritten!

Es kommt unser Tag!

H a f e n a r b e i t e r . (B r e m e n)

Herr Krone, der Führer vom Schafstall.

Seit 1922 ist Krone der Leiter der Vermittlungsstelle "Schafstall" des Hafengebetsvereins am Gröpelingr Deich. Ebenso ist dieser Kapitalistenknecht den organisierten Hafenarbeitern Bremens als Arbeiterfeind bekannt.

Mit allen möglichen Scharfmachermethoden versuchte dieser Feind der organisierten Stauereiarbeiter dieselben gegen die unorganisierten Stauereiarbeiter auszuspielen. Krone wollte damit bezwecken, dass die Stauereiarbeiter sich nicht zu 100 Prozent dem Gesamtverband anschlossen. Ausserdem versuchte noch dieser Lump mit allen möglichen und unmöglichen Methoden wiederum die organisierten Stauereiarbeiter zu veranlassen, ihr Mitgliedsbuch in die Ecke zu werfen. Der Zweck dieser Übung war, die Stauereiarbeiter organisationslos und somit widerstandslos gegenüber den Hafengewaltigen zu machen.

Trotz aller Mühe gelang es Krone nicht, seinen von den Hafengewaltigen bekommenen Auftrag durchzuführen, im Gegenteil, die Mitgliederzahl des Gesamtverbandes, Sektion Stauereiarbeiter erhöhte sich, wenn auch langsam, so doch dauernd. Der Gesamtverband war nicht nur in der Lage, höhere Schichtlöhne zu erkämpfen, sondern Kraft seines Einflusses mussten die Hafengewaltigen dem Verband das Recht zugestehen, in den Vermittlungsstellen die dort tätigen Beamten kontrollieren zu dürfen. Tatsache war, dass die Bremer Hafenunternehmer und ihre Agenten, mit Herrn Krone an der Spitze ruhe- und rastlos wurden, weil die organisierten Hafenarbeiter ein Wort mitzureden hatten.

Als 1933 die Nazis zur Macht kamen und die Gewerkschaften verboten wurden, wurde somit den Hafenarbeitern auch das Kontrollrecht in den Vermittlungsstellen genommen. Herr Krone war

nun Herr im Hause, oder in Nazideutsch gesagt, der Herr vom Schafstall.

Die Bremer Hafenunternehmer und Herr Krone fühlen sich wie Maden im Speck, denn alles muss jetzt nach ihrer Pfeife tanzen. Auf den von der DAF einberufenen Kreisarbeiterversammlungen spricht Herr Krone im Auftrag der Unternehmer über die Arbeitsschlacht, das Arbeitstempo in den Hafenbetrieben und er proklamiert die

10 Gebote,

die heute in den Bremer Hafenbetrieben ungeschriebene Gesetze sind!:

1. Nicht meckern!
2. Keine Widerreden! (Gegen Vorarbeiter und deren Antreiber.)
3. Pünktlich zur Arbeit erscheinen und pünktlich ausscheiden! (Beispielsweise dürfen die Arbeiter, die an Schuppen 18 arbeiten, nicht früher ausscheiden wegen des weiten Weges oder die Arbeiter dürfen nicht vor Ausscheiden angeordnet werden.)
4. Jeden Kollegen zu melden, welcher bei Papiertüten oder Sackgutladung seinen Stauerhaken gebrochen hat.
5. Jeden sofort zu melden, der gegen die neuen Verordnungen spricht.
6. Jeden sofort zu melden, welcher mit dem Scheinlohn oder dem Akkordsatz nicht einverstanden ist!
7. Jeden sofort zu melden, welcher von der guten alten Zeit spricht, wo die Hafendarbeiter mit ihrer Organisation, dem Gesamtverband, in der Leitung aller Arbeitsangelegenheiten ein Wort zu reden!
8. Jeden sofort zu melden, der dafür Stimmung auf den von Herrn Krone einberufenen DAF-Versammlungen Redefreiheit zu gewähren, ohne Geld zu laufen, dabei verhaftet zu werden.
9. Jeden sofort zu melden, welcher davon spricht, dass an Bord irgend eines Schiffes Kriegsmaterial verladen worden ist.
10. Jeden sofort zu melden, der öfter im Gespräch mit ausländischen Seeleuten beobachtet wurde.

Die Bremer Hafengewaltigen haben durch den Machtantritt der Hitler & Co. erreicht, wovon sie sich noch vor 5 Jahren geträumt haben. Jetzt sind die Hafengewaltigen Herr im Hause und Herr Krone ist ihr Hauspascha!

Die Gestapo und Arbeitsfrontbürokratie sind diejenigen, welche in den Bremer Häfen die Polizeigewalt ausüben und aufmerksam darüber wachen, das jeder Wunsch und Wille der Hafenkapitalisten durchgeführt wird. Wer sich dagegen auflehnt, wandert ins Zuchthaus oder ins Konzentrationslager.

So sieht die Befreiung der Arbeit in den Bremer Stauereibetrieben aus!

L.....

Trotzdem Du kein Mitgliedsbuch hast

sollst Du Dich als Mitglied des Gesamtverbandes fühlen und dementsprechend Deine Pflicht tun!

Deine Pflicht tun, das heisst:

An jedem Platz, an Bord und im Hafen, stets

Deine ganze Kraft einzusetzen im Kampf gegen den Faschismus!

Hilf am A u f b a u

D e i n e r G e w e r k s c h a f t !

Quittung.

25 Dollar erhalten von Genossen an der Westküste Nord Amerikas. Proletarischen Dank.