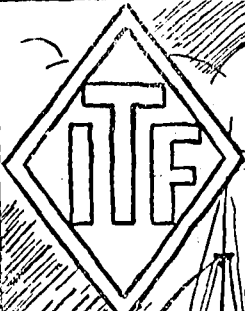


Proletarier aller Länder vereinigt Euch!



**DIE
SCHIFFAHRT**

No. 12

1937

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

Zum Jahreswechsel.

Wieder ist ein Jahr des illegalen Kampfes gegen die braune faschistische Pest vergangen. Ein Jahr voller Arbeit, aber auch voller Ergebnisse und Ermutigungen. Die Sammlung aller klassenbewussten Seeleute, Binnenschiffer und Hafenarbeiter ohne Unterschied der früheren Partei- oder Gruppenzugehörigkeit auf dem Boden der neuen, revolutionären Freien Gewerkschaft, des Gesamtverbandes, hat weitere sichtbare Fortschritte gemacht.

Unsere Organisation ist gewachsen!

Als sich 1933 in den verschiedenen Häfen die ersten Widerstandsnester der revolutionären Seeleute und Bin-

nenschiffer bildeten, stand es für die meisten bereits unumstößlich fest, dass die Voraussetzung für den Kampf gegen die faschistische Unterdrückung die Herstellung einer wirklichen Einheit aller antifaschistischen Kräfte ist! Wir waren uns trotz unserer Verbundenheit zu verschiedenen politischen Richtungen darüber klar, dass die Einheit nicht geschaffen werden könne, wenn wir wie vor 1933 die Kräftezersplitternden unfruchtbaren Diskussionen fortsetzen würden.

Sowohl in der See- als auch in der Binnenschifffahrt, und in den Hafenbetrieben sahen wir ja nach 1933 in der Praxis, dass von allen im deutschen Wassertransport Beschäftigten 95% dem Nationalsozialismus und damit der braunen Diktatur ablehnend gegenüber standen. Trotz der zerschlagenen gewerkschaftlichen und politischen Organisationen, trotz der besetzten und beschlagnahmten Gewerkschafts- und Parteihäuser, trotz des Aufhörens jeder nach aussen sichtbaren Organisationsform blieb etwas bestehen, was die Nazis nicht zerschlagen konnten, nicht verhaften, nicht ins Konzentrationslager oder ins Zuchthaus einsperren, nicht enthaupten konnten, nämlich das Bewusstsein der deutschen Arbeiterklasse, dass der Nationalsozialismus und die faschistische Diktatur die schärfste und brutalste Methode der Unterdrückung der Arbeiterklasse durch die herrschende Klasse der Ausbeuter ist!

1933 bis 35 sehen wir in Deutschland fast in allen Orten, wie revolutionäre Arbeiter, an die alten Organisationsformen anknüpfend, versuchen die alten Parteien und Organisationen wieder aufzubauen. Wir sehen, wie fast in allen Fällen diese neuen antifaschistischen Organisationen durch Spitzeleien auffliegen und der Gestapo zum Opfer fallen. Wir erleben die grossen Massenprozesse und Terrorurteile, wie sie in der Geschichte der deutschen und internationalen Arbeiterbewegung beispiellos sind. Aber den sich jagenden Niederlagen, aus dem sich immer wie-

derholenden Zerschlagen der eben gebildeten neuen illegalen Organisationen durch die Gestapo hat die deutsche Arbeiterklasse gelernt. Immer mehr kam der Gedanke der Einheit in den Vordergrund, immer mehr entstanden neue Formen illegaler Organisationen, die sich aus früheren Mitgliedern der verschiedensten Arbeiterorganisationen zusammensetzten und die vor allen Dingen auf Grund einer neuen Konspirativität für die Gestapo nicht mehr fassbar sind.

Auch bei uns im Wassertransport war die Lage bis 1935 ähnlich. Auf Grund der Übernahme bürokratischer Formen (Kartotheken, Listen, Mitgliedskarten) und auch gewisser Bindungen an alte zentrale Befehlsausgabestellen, wurden viele Fehler begangen, die auch in der See- und Binnenschifffahrt ein Eingreifen der Gestapo ermöglichten. In allen Branchen des Wassertransportes erleben wir in den ersten Jahren nach 1933 immer wieder das Zerschlagen einzelner Gruppen durch die Verhaftungen der Gestapo. Dabei waren die Voraussetzungen für unsere Arbeit gerade in der See- und Binnenschifffahrt ungleich viel günstiger als in den übrigen Betrieben an Land. Auch unsere Organisation hat die Lehre aus den ersten Jahren nach 1933 gezogen. In Übereinstimmung mit unseren Vertrauensleuten an Bord und in den Häfen wurde zum Jahreswechsel 35/36 die Form unserer Organisation neu bestimmt und gleichzeitig auch der Charakter der Organisation als Freie Gewerkschaft betont durch den Anschluss an die Internationale Transportarbeiter Federation! (I.T.F.)

Die Gestapo war in den letzten 2 Jahren nicht in der Lage, irgend welche Schläge gegen unsere Organisation zu führen. Jedes Eindringen von Spitzeln scheiterte an der neuen konspirativen Form, die sich die Seeleute, Hafendarbeiter und Binnenschiffer selbst geschaffen haben. Das System der Vertrauensleute hat sich in der See- und Binnenschifffahrt bewährt und wir können von dem zu Ende gehenden Jahre 1937 sagen, dass es uns eine Verdoppelung der Zahl der Bordvertrauensleute gebracht hat.

Die Zahl der regelmässigen Leser unserer Zeitung "Die Schifffahrt" ist ausserordentlich gestiegen und ebenso hat die Verbreitung der von uns zur Verteilung kommenden anderen Druckschriften der I.T.F. und

der deutschen I.T.F.-Gruppe sehr stark zuge-
nommen.

Aber auch geographisch hat sich unsere neue
Organisation ausdehnen können. Neue Stützpunk-
te wurden in den wichtigsten Häfen Europas
und der U.S.A. geschaffen. Ein weiterer Ausbau
ist in Vorbereitung. Mit den einzelnen Gewerk-
schaften die in den verschiedenen Ländern un-
derem internationalen Berufssekretariat (ITF)
angeschlossen sind, arbeiten wir besonders eng
und kameradschaftlich zusammen.

Unsere Organisation hat sich auch, trotz des
Führens eines illegalen Kampfes gegen den Hit-
lerfaschismus, an den meisten internationalen
Solidaritätsaktionen noch an hervorragender
Stelle beteiligen können. An den ersten ent-
scheidenden Kämpfen der spanischen Arbeiter-
schaft gegen die faschistischen Generäle hat
eine schnell gebildete deutsche Seemanns-ITF-
gruppe aktiv an der Aragonfront teilgenommen.
Wir konnten den spanischen Freiheitskämpfern
auch andere wichtige Dienste leisten. Trotz der
elenden Lage der auf deutschen Hungerhaken -
schiffen fahrenden Seeleute konnten wir nen-
nenswerte Geldsammlungen zur Unterstützung
der Kinder der gefallenen spanischen Seeleute
durchführen. Ausserdem konnte die Organisation
durch rechtzeitiges Eingreifen die Unterstüt-
zung streikender Hafenarbeiter in ausländi-
schen Häfen durch die deutschen Besatzungen
sichern, die trotz des faschistischen Terrors
beschlossen, jede Streikbrucharbeit zu verwei-
gern, so beim belgischen Hafenarbeiterstreik
im Sommer 1936.

In demselben Masse, wie die Verhältnisse in
Deutschland schlechter wurden, wie auch das Le-
bensniveau der deutschen Seeleute, Binnenschif-
fer und Hafenarbeiter immer niedriger wurde,
hat sich unsere Organisation befestigt und ist
grösser geworden. Der Kampfwillen und die Kampf-
bereitschaft ist gestiegen. Hunderte von jun-
gen Kameraden sind zur Dienstleistung in der
faschistischen Kriegsmarine eingezogen worden!

Sie gehören zu uns, sie werden eines Tages ihre Pflicht tun, eingedenk ihrer Zugehörigkeit zu uns! Tausende auf den Seeschiffen, die heute noch unter Hungerhaken fahren, bereiten sich vor auf den Tag, an dem der erste Schlag gegen das faschistische Deutschland geführt werden muss. Unsere Parolen, ganz klar und deutlich in unsere Zeitung und in tausenden Besprechungen an Land und an Bord zum Ausdruck gebracht, sind Gemeingut der Überwiegenden Mehrheit der fahrenden Seeleute, Binnenschiffer und der Hafendarbeiter in den deutschen Häfen geworden.

Das Jahr 1938 beginnt! Die inneren Schwierigkeiten in Deutschland sind grösser geworden, die Not ist gestiegen und in demselben Masse ist die Unzufriedenheit gewachsen!

Was wird das Jahr 1938 bringen?

Auf jeden Fall Steigerung der Not in Deutschland, weitere Verelendung der Massen, noch stärkeres Anwachsen der Unzufriedenheit und damit auch gleichzeitig ein Anschwellen der Zahl der Widerstandsnester in der Arbeiterschaft!

Wir Seeleute, Hafendarbeiter und Binnenschiffer werden im Jahre 1938 in erhöhter Alarmbereitschaft auf dem Posten sein, unsere Positionen weiter ausbauen und fertig sein, den Faschismus zu stürzen und an seine Stelle aufbauen:

Das Freie Deutschland

der Freien Arbeiter!

In diesem Sinne grüssen wir alle Kameraden an Bord und in den Häfen!

Die Vertrauensleute.

Wachsende Einheit!

Eine Mitteilung, die von allen deutschen Seeleuten und Binnenschiffern, die das Hungerkreuz und seine Vertreter aus tiefster Seele hassen und bekämpfen, mit grosser Freude und Genugtung begrüsst werden wird:

Die Aktivgruppe der deutschen Seeleute und Binnenschiffer in Frankreich hat die Richtlinien der Internationalen Transportarbeiter Föderation rückhaltlos anerkannt und ihre Arbeit der Leitung der I.T.F. und der Kontrolle der französischen Transportarbeiter-Organisationen unterstellt!

Hiermit ist ein weiterer bedeutender Schritt auf dem Wege zur Einheit und Zusammenarbeit aller antinazistischen Seeleute und Transportarbeiter im Kampfe gegen das verhasste Hitlerregime und für ein freies Arbeiterdeutschland gemacht worden.

Wir heissen die Kameraden von Herzen willkommen in unserer Mitte!

Gesamtverband
der

Seeleute, Hafenarbeiter
u. Binnenschiffer Deutschlands.
Sektion der I.T.F.

S.S. "X....."

Mitten in der Nacht wurde ich in Holtenu auf diesen Sarg vershangheit. Ich war kaum über die Gangway und schon wurden die Trossen losgeworfen. Kurs finnischer Hafen. Ich war knapp im Logis angekommen, da kam auch schon der zweite Steuermann mit der Order: "Umziehen!"

Und dann den Mann am Ruder ablösen!" Somit begann die Reise auf diesem Schlurren, auf welchem die Besatzung aus 2 Matrosen und 2 unbefahrenen Jungs bestand. Das Fressen auf diesem Sarg war unter allen Kanonen, denn unser "Alter" ist Mitaktionär dieser Kompanie, sparen und nochmal sparen war seine Parole und nebenbei gesagt ist der Alte ein strammer S.A. Marine-Reservemann. Auf der Reise nach Finnland hatten wir ein verdammt schlechtes Wetter. Nachdem wir in dem finnischen Hafen Holz für Rotterdam geladen hatten, und von dort abdampften, ging ich zum Alten und forderte meine Abmusterung in Holtenau. Der Alte ging darauf ein, aber nur für den Fall, dass er in Holtenau einen Mann bekommen konnte.

Wie ich es mir gedacht habe, kam in Holtenau kein anderer Mann an Bord, dafür aber ein N a z i b ö n z e, welchen ich ersuchte "e i n z u g r e i f e n". Er sollte dafür sorgen, dass mehr befahrenes Volk an Bord kommt! Ja, sagte der Bonze, er könne doch nicht das Schiff stoppen, er wollte nach Brunsbüttel telefonieren, da würde dann alles in Ordnung kommen. Ich sollte mich beruhigen und nicht gleich so nervös sein.

In Brunsbüttel liess sich natürlich kein Schwanz blicken, wir setzten den Lotsen ab und dann gleich weiter nach Rotterdam. In der Nordsee bekamen wir fix einen auf die Nase, hatten 17 grad Schlagseite, kamen aber noch gut nach Rotterdam. In Rotterdam wurde ich krankheitshalber abgemustert, war froh, dass ich meine Gesundheit und Leben nicht mehr auf diesem Kasten aufs Spiel zu setzen brauchte.

Kollegen, das ist die christliche Seefahrt von heute unter dem Hungerhaken! Aber Abmustern allein hilft nichts! H a l t e v o r s i c h t i g die Verbindung mit uns aufrecht, genau wie a n d e r e K o l l e g e n. Nur durch ein einiger-massen kluges Auftreten und durch einen o r g a n i s i e r t e n K a m p f werden wir zu besseren Zuständen in der Seefahrt kommen! Also vorläufig den Mund geschlossen! Ohren und Augen auf! und weitermachen! Vorwärts über kleine Erfolge zum grossen S i e g über den Hungerhaken!

L; ; ; ; ; ; ; ; ; ;

Wo bleibt das Geld der Winterhilfe?

Viele Kollegen möchten gerne wissen, wo eigentlich das Geld der Winterhilfe bleibt. Wer einen B o r d w a l t e r gut kennt, kann das erfahren. Er braucht sich nur die Beilage zum "Mitteilungsblatt der Leitung der Auslandsorganisation der NSDAP, Amt Seefahrt" vom Oktober 1937 geben lassen. Da steht einiges drin! Die Bordwalter werden dort angewiesen, dafür zu sorgen, dass jedem von uns als freiwillige Winterhilfsspende mindestens 10% der Lohnsteuer direkt von der Heuer abgezogen werden.

Im vergangenen Jahr war "die Durchführung auf deutschen Schiffen noch nicht überall so, wie sie sein muss", klagt das Professorensöhnchen, unser Gauleiter Bohle. Denn viele Kollegen haben sich mit guter Ausrede erfolgreich um die Winterhilfssteuer gedrückt. Das steht natürlich nicht im blauen Mitteilungsblatt der Arbeitsfront. Aber der Hauptausfall kam dadurch, dass viele Reeder Winterhilfsgelder unterschlagen haben. Sie sollten von dem Eintopf-Sonntagen 10% des Verpflegungssatzes, mindestens jedoch 10 Pfennig pro Tag und Kopf an die Winterhilfe abführen.

Es gab im letzten Winter an Eintopfsonntagen auf vielen Schiffen schlechteren Frass, aber die Ersparnisse haben "nicht in allen Fällen" die Winterhilfskassen bekommen! So schreibt der B o h l e ! Also haben die Reeder sie eingesteckt!

Motor Schiff "Porjus"

die Perle des Nordens!

Deutsche Seeleute als Streikbrecher?

Dieses Schiffchen der Reederei Laeisz-Hamburg ist noch nietenneu und knapp ein Jahr in Betrieb. Die "Porjus" ist von der skandina-

vischen Nordischen Bananen-Kompanie gechartert. Führt regelmässig Rotterdam-Göteborg-Oslo, und versorgt Skandinavien mit Bananen.

Wir brauchen wohl nicht besonders zu erwähnen, dass die "Porjus" ein mit allen technischen Feinessen eingerichteter Fruchttransporter ist. Sie läuft 15 bis 16 sm, ist ein schnittiges Schiff, hat die Form eines Torpedobootes.

Die hygienischen Einrichtungen, soweit dieselben Mannschaftskammern-Messe-Waschhaus-W.C. und so weiter betreffen, sind einwandfrei. Aber z. B. in der Mannschaftsmesse fällt auf, dass dieselbe 2 Backen hat, obwohl für alle Hands genügend Platz an einer Back ist.

Auch sind die Kammern besonders gross, es ist genügend Platz vorhanden, ohne Schwierigkeiten können leicht die doppelte Anzahl Kojen eingebaut werden. Auf den ersten Blick sieht auch ein Leie, dass die "Porjus" ein verkapptes Hilfskriegsschiff ist.

Jetzt in der sogenannten Friedenszeit tritt die "Porjus" als schwerer Konkurrent gegenüber den skandinavischen Seeleuten auf. Welches sind die Beweise, wird der eine oder andere Kollege fragen. In der gesamten skandinavischen Handelsflotte gibt es kein Schiff, dass bei gleichwertigen technischen Einrichtungen, bei gleicher Fahrtgeschwindigkeit und im Verhältniss zur Leistungsfähigkeit des Schiffes, eine solch niedrige Besatzungsstärke hat, welche nur aus:

2 Matrosen	2 Assistenten	Koch
1 Leichtmatrose	2 Maschinisten	Steward
1 Jungmann	2 Steuerleuten	Messe"
1 Decksjungen	Kapitän	

besteht.

Bei einer derartigen Unterbemanning fährt die "Porjus" als sehr rentabler Fruchttransporter. Deshalb haben die "nationalen" Bananen-Kompanie-Aktionäre des Nordens die "Porjus", die "Perle des Nordens" in ihr Herz geschlossen, und mit der Reederei Laeisz einen mehrjährigen Charter-Vertrag abgeschlossen.

Nicht nur die oben angegebenen Gründe haben die nordischen Fruchtprofitjäger veranlasst, die "Porjus" zu chartern, sondern sie haben auch mit kaufmännischem

Weitblick festgestellt, dass die "Porjus", die unter der Hakenkreuzflagge fährt, von ihrer Besatzung nicht ohne weiteres stillgelegt werden kann.

Im Gegensatz hierzu können die Besatzungen aller anderen skandinavischen Fruchttransporter in Streik treten, wenn sie nicht auf dem Verhandlungswege ihre Forderungen durchsetzen können.

Bananen faulen leicht und werden dann wertlos; die Bananen-Kompanie fürchtet deshalb nicht mehr, als dass etwa eines Tages die skandinavischen Seeleute streiken, und die in Rotterdam lagernden Bananen verderben. Dagegen wollen sich die nordischen Bananenprofitjäger sichern, und wie andere Reeder Chinesen als Heuerdrücker und Streikbrecher anmustern, hatte sich die Bananenkompanie die "Porjus" ein vorläufig gegen Streik geschütztes Schiff ge-
•kärtert.

Die deutschen und die skandinavischen Seeleute werden von den "nationalen" Kapitalisten ihrer Länder gegen einander ausgespielt.

Der Interessengemeinschaft der nordischen und deutschen Profitjäger müssen wir die Interessengemeinschaft aller Seeleute aller Länder gegenüber stellen. Die Seeleute-Verbände der skandinavischen Länder sind der Internationalen Transportarbeiter Föderation (ITF) angeschlossen, genau wie unser illegaler Verband der deutschen Seeleute, der Gesamtverband der Seeleute, Hafenarbeiter und Binnenschiffer.

Wir müssen zusammenstehen! Auch auf der "Porjus" müssen die Wachen vorschriftsmässig besetzt werden. Kameraden fordert, dass die "Porjus" mit 4 Matrosen, 2 Leicht Matrosen und 1 Jungen besetzt wird!

Lasst Euch nicht zum Streikbruch zwingen, wenn die skandinavischen Seeleute oder Hafenarbeiter im Kampf stehen!

Kein Seemann mehr freiwillig
an die Winschen!

Nach langem Zögern haben die Reeder dem ständigen Drängen der Besatzungen und der Hafendarbeiter nachgeben müssen: seit dem 15. August 1937 dürfen bei der Abfertigung von Seeschiffen in 43 deutschen Häfen, Hafenverkehrsanlagen (das steht offiziell so da, eine Umschreibung wäre wohl besser) nur dann zur Verfügung gestellt werden, wenn die Stauerarbeiten von Hafendarbeitern verrichtet werden. Diese Anordnung wird natürlich nur auf den Schiffen und in den Häfen befolgt, wo die Beauftragten der Reeder auf die Stimmung der Wassertransportarbeiter Rücksicht nehmen müssen.

Die Anordnung hat den Kampf für Freizeit im Hafen immerhin erleichtert, aber nur in 43 deutschen Häfen. In ausländischen Häfen zwingt man uns immer wieder, beim Löschen und Laden zu helfen. Die Matrosen der nach Schweden fahrenden Stückgutdampfer werden auf "Order" der verschiedenen Reedereien sogar gezwungen, während des Löschens und Ladens die Winschen zu bedienen, also regelrechte Hafendarbeiterarbeit zu verrichten - ohne für diese Arbeit auch nur einen Pfennig Extraentschädigung zu erhalten.

Den "Reibach" machen die profithungrigen Nazireeder, welche die "geilen" Kronen (wertbeständige Devisen) auf ihr Bankkonto verrechnen lassen und jedem Matrosen mit Gestapo und Konzentrationslager drohen, für den Fall, dass einer von ihnen es ablehnen würde, Hafendarbeiterarbeit zu verrichten oder als "gleichberechtigter" Volksgenosse für geleistete Extraarbeit eine Extrabezahlung verlangt.

Die Apostel des "3. Reiches" behaupten, dass sie die "Ehre" des deutschen Seemanns wiederhergestellt hätten. Jeder ausländische Hafendarbeiter, der uns an den Winschen sieht, weiss, weshalb die Apostel des braunen Systems von der "Ehre" der deutschen Seeleute faseln. Jeder ausländische Hafendarbeiter weiss, dass wir Seeleute unter dem Hungerhaken die Arbeitssklaven der Herren des "3. Reiches" sind. Man zwingt uns immer noch, den ausländischen Hafendarbeitern auf Befehl der Nazireeder die Arbeit und somit die Ver-

dienstmöglichkeiten wegzunehmen. Was Wunder, dass man deutschen Seeleuten in diesen Hä- mit Misstrauen gegenübertritt, sie über die Achsel ansieht und als Streikbrecher betrachtet. Besinnt Euch daher Eurer Ehrbegriffe von vor 1933, wo jeder Streikbrecher als Lump betrachtet wurde!

Wir müssen die Nazibonzen beim Wort nehmen und verlangen, dass man unsere Ehre als deutsche Seeleute wieder herstellt. Auch im Ausland darf von uns keine Hafendarbeiterarbeit verlangt werden! Lehnt diese Streikbrecherarbeit ab! Verlangt für die Arbeit den Lohn der jeweilig am Orte beschäftigten Hafendarbeiter! Zum Beispiel muss in Schweden, wo sehr oft die deutschen Seeleute an den Wünschen stehen müssen, der ortsübliche Tagelohn von 12 bis 14 Kronen verlangt werden!

Dann wird bald eine Änderung eintreten!

Klassenbewusste deutsche Seeleute sind ehrliche Proleten, die freiwillig keinem ausländischen Kollegen das Brot wegnehmen!

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

M ö g l i c h k e i t e n . . . !

Als freigewerkschaftliche Gruppe wollen wir alle Berufskollegen zum Kampf für bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen zusammenfassen. Unsere jetzige Lage ist unerträglich.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die deutsche Arbeitsfront sich keine Erlangung höherer Reallöhne zum Ziel setzt, und sie betont ja auch immer wieder, dass sie eine solche Organisation nicht sein will.

Wir wissen ja, dass beispielsweise in der Rheinschiffahrt seit Hitlers Machtübernahme die Grundlöhne bis dato trotz Hochkonjunktur und noch nie dagewesenen Profiten der Reeder

nicht verändert sind. Die Reeder bestimmen die Löhne, die D.A.F. hingegen tritt nur da und dort in Tätigkeit, wo sie aus Prestige Gründen dazu gezwungen wird.

Wollen wir etwas erreichen, so war und ist immer eigene Initiative notwendig. Die Voraussetzung hierzu ist natürlich dass der bestehende Einheitswille zu entscheidenden Verbesserungen zweckmässig in die Tat umgesetzt wird.

So zum Beispiel konnten letzthin die Kündigungen auf den Rhenania-Schleppbooten aus Anlass der Nichtzahlung der Familienzulage noch zu keinem Erfolg führen, da sie Einzelercheinungen blieben. Hier würden erst Massenkündigungen das Kontor auf die Knie zwingen.

Dann wieder haben sich Kollegen gewweigert, ohne genügende Valuta ins Ausland zu fahren, andere wiederum weigerten sich, nachts im Auslande zu arbeiten, wenn nicht doppelte Valutasätze gezahlt würden, da man ja auch doppelte essen müsste, in allen diesen Fällen blieb jedoch der Erfolg noch oft genug aus.

Erst wenn Widerstandsbewegungen dieser Art sich häufen, wird auch in dieser Hinsicht unser Wille sich durchsetzen! Natürlich liegt es im Bestreben der herrschenden Klasse, die Herausbildung einer einheitlichen Front der

Arbeitenden zu verhindern. Wenn aber auf der einen Seite immer wieder getrachtet wird, durch allerlei Manöver die Arbeiter gegeneinander auszuspielen, so liegt es demgegenüber deutlich im Lebensinteresse der Arbeiter solche Bestrebungen zu vereiteln.

Für die Durchsetzung ihres Klasseninteresses stehen der Arbeiterschaft auch im heutigen Deutschland legale Möglichkeiten zur Verfügung.

So zum Beispiel kommen doch Fälle vor, wo sich Leute unter dem üblichen Lohn anbieten. Jeder Arbeiter fühlt, dass dadurch sein eigener Verdienst bedroht wird und jeder klassenbewusste Kollege

begreift, dass hier Anprangerung und andere Abwehrmassnahmen gebieterische Pflicht sind!

Eine andere Form des Kampfes gegen die Transportunternehmerschaft ist die Forderung nach Bekanntgabe der von oben her ernannten Vertrauensleute, damit die Möglichkeit gegeben ist, bei diesen die laufenden Beschwerden vorzubringen.

Weitere generelle Möglichkeiten:

Weigerung, mit zu wenig Valuta ins Ausland zu fahren.

Doppelte Valuta bei Nacharbeit im Ausland;

Arbeitsverweigerung bei übermässiger Ausdehnung der Arbeitszeit.

Weigerung, länger als 14 Stunden zu fahren!

Massenkündigungen bei Reedereien, welche unter dem üblichen Lohn bezahlen! In den Zeiten der Hochkonjunktur sind Arbeitskräfte knapp, daher wären solche Kündigungen sicher wirksam!

Die Mittel und Wege, um zu einer Verbesserung des Grundlohnes zu kommen, sind dagegen komplizierter, sind aber dennoch aussichtsreich. Haben uns doch die deutschen Seeleute zahlreiche Beispiele gegeben, wie das zu machen ist, durch ihre Parole: "Dampf nach Speiserolle!" Wenn der Zeiger vom Manometer überhaupt nicht mehr auf den roten Strich kommt, wenn demzufolge die Maschine nicht mehr die vorgeschriebene Tourenzahl macht, wenn diese Art passiver Widerstand allenthalben angewandt wird, dann ist dies eine Sprache, die die Reeder verstehen! Sollte diese Methode nicht auch in der deutschen Binnenschifffahrt Anwendung finden können, mit demselben Erfolg? Würde hier der Betrieb nicht so reibungslos

von Statten gehen, so würden auch hier die Reeder nachdenklicher und nachgiebiger werden!

Nun ist sich jeder real Denkende darüber klar, dass eine erfolgreiche Arbeit in dieser Richtung wegen der Schwierigkeit der Zusammenfassung der in die Opposition getriebenen sehr schwer ist, da ein freigesewerkschaftlicher Zusammenschluss als staatsgefährlich verboten ist.

Denn, wenn sich unser gewerkschaftlicher Kampf zunächst auch nur gegen die Transportunternehmenschaft richtet, so mündet derselbe doch schließlich in den Kampf gegen die Diktatur, da im heutigen nationalsozialistischen Staat die Industriekapitäne eng verbunden mit den Staatshäuptern im braunen Hemd auf der Kommandobrücke stehen. Daher werden Verordnungen Verbote u. s. w. zu Gunsten der Unternehmerschaft vom Nazistaat am laufenden Band fabriziert!:

Aufhebung der Vereins- und Pressefreiheit,
Ernennung statt Wahl der Betriebsführer und Vertrauensleute,
Führerprinzip im Betrieb,
Arbeitsverbot für Schiffer an Land,
Einschneidende Devisenverordnungen zum Nutzen der Kapitalisten u. a. m.

Diese Massnahmen der Regierung zwingen somit der gewerkschaftlichen Opposition ihr Handeln auf. Wohl geht es nicht an, durchweg eine einheitliche Linie nach "Schema F" zu verfolgen, da Situation und Lebensverhältnisse der Arbeiter selbst in einer Berufsgruppe unterschiedlich sind.

Soviel aber ist klar: Einer allein kann nichts machen, soll etwas erreicht werden, so sind auch heute breite Aktionen notwendig, die einen Massencharakter tragen. Die neuen Verhältnisse bedingen daher neue Formen des Kampfes: Die Kollegen müssen sich auf die aktuellste Forderung einigen und alle müssen diese dann einzeln jeder für sich, wenn auch in kurzen

Zeitabständen, vorbringen.

Solche Methoden können zu einem Erfolg führen!

Richtlinien der Aktivgruppen. (I.T.F.)

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 Hafendarbeiter, 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 Hafendarbeiter, 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 Stelle, die Einfluss auf diese Gewerkschaftsarbeit nimmt oder nehmen will, anzugehören. Er verpflichtet sich, kein anderes Material unter den Kollegen des Organisationsbereiches zu verbreiten als Literatur, die von der Leitung der Internationalen Transportarbeiterföderation 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.

H i l f a m N e u a u f b a u

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