



2. Jahrg.
No. 6

Bordzeitung der Internationalen Seeleute

— Angeschlossen der Allgemeinen Arbeiter Union (Rev. B.-O.) —

1927

Mann über Bord!

Einer der besten Kämpfer des revolutionären Proletariats ist plötzlich einem Herzschlag erlegen: Hermann Gorter! Du warst ein leuchtendes Vorbild in uneigennütziger Treue am internationalen Proletariat. Wer wie Du, die Fahne des revolutionären Kommunismus gegen die gewerkschaftlichen Orgien des Nationalismus und den demokratischen Schwindel unbeirrt hochgehalten hat, kann als Pionier der soz. Revolution nicht vergessen werden.

Das revolutionäre Seeproletariat grüßt Dich!

Seeproletarier, denkt nach u. handelt!

Die von den Reedern gut ausgenutzte Saison ist vorüber. Wie vorauszusehen, haben die Reeder jede nachträgliche Verhandlung mit ihren Hörigen dem A. S. S. über eine „Korrektur“ des Charter-Tarifs abgelehnt. Nach den bewilligten Millionen der Reichsregierung für den gewerkschaftlichen Apparat, halten es die Reeder nicht für notwendig, den bereits versorgten „Arbeitervertretern“ noch Zugeständnisse zu machen. Garnichts ändert daran die reformistische „Opposition“, die als gelbgleißender Gigolo hinter dem Schiff der Geschichte einhertollt.

Das Seeproletariat muß sich deshalb selbst helfen. Aufräumen muß es mit allem Wirren und Halben und über Reformismus und Führerbevormundung hinweggehen. Es muß eine Kampfformation sich schaffen, die die Gewißheit des kommenden Sieges in sich birgt. Das ist die revolutionäre Bordorganisation als selbsthandelndes Glied der Allgemeinen Arbeiter Union. Erst diese proletarische Streitmacht, durchtränkt von den Lehren vorangegangener Kämpfe, im fortgesetzten Kampf gegen die Fesseln der Schlichtungsdiktatur wird das vertrustete Reederkapital an seiner Achillesferse treffen und die bisher Verratenen und Betrogenen einführen in das so freigemachte Fahrwasser der Revolution.

In diesem Sinne werden die revolutionären Seeleute stehen und nicht fallen.

Zur Lage in der Hochseefischerei.

In modernster Ausstattung tritt das deutsche Reederkapital als vollwertiger Preisfechter in die weltwirtschaftliche Arena. Das deutsche Reederkapital steht gegenwärtig nicht nur auf gleicher Höhe der Vorkriegszeit, sondern weit darüber hinaus. Freilich nicht ohne staatliche Zuwendungen, die aus den Steuern der frohnenden Lohnsklaven entnommen sind. Diese Tatsache gilt für die Reedereien der Großschifffahrt wie auch für die sog. Interessengemeinschaften der Hochseefischerei.

Obgleich Teile der deutschen Fischdampferflotte, die vor Ausbruch des Krieges 263 Fischdampfer zählte — im Kriege verloren gingen und weitere Teile am Schlusse des Krieges an die Entente abgegeben werden mußte, stieg die Fischdampferflotte bis Ende 1925 auf 401 Fischdampfer, die sich auf 53 Reedereien verteilten. Das „Spiel der freien Kräfte“ erlebte eine Neuauflage, die neugegründete Reedereien restlos hinwegfegte. Wie immer in derlei Fällen, gab es keine „billigen Seefische“, wohl aber eine Anzahl Liquidationen und Zusammenschlüsse von Reedereien. So übernahm die Emdener Hochseefischerei A. G. die Dampfer der Wilhelmshavener Hochseefischerei A. G., ihre Dampfer wiederum wurden von der Deutschen Seefischerei A. G., Cuxhaven, übernommen, die schon vorher gemeinsam mit der Cuxhavener Hochseefischerei A. G., die Schiffe der Hamburger Hochseefischerei A. G. unter sich geteilt hatte. Anfang 1927 kam dann der größte Zusammenschluß in der Hochseefischerei, die Fusion der Cuxhavener Hochseefischerei A. G. mit der Deutschen Seefischerei A. G. Cuxhaven zu Stande. Die Cuxhavener Hochseefischerei A. G. ist dadurch zur größten Hochseefischerei der Welt geworden. Ähnliche Zusammenschlüsse — wenn auch nicht in dem Ausmaße — erfolgten in Wesermünde und Nordenham. Außerdem gruppieren sich Fischdampfer-Reedereien untereinander zu sog. Interessengemeinschaften, die den Zweck haben, sich gegenseitig den vorherbestimmten Profit zu garantieren. Hinter den Großreedereien in Cuxhaven und Wesermünde steht das Kapital mächtiger Bankgruppen; die Niedersächsische Bank, Max M. Warburg und der bekannte Schröderkonzern.

Die so aufgezeigte Entwicklung in der Hochseefischerei ist eine zwangsläufige. Sie liegt im Wesen der kapitalistischen Wirtschaftsordnung. Durch die Zusammenschlüsse der Fischdampfer-Reedereien wird die Konkurrenz und natürlich auch das „Spiel der freien Kräfte“ beseitigt. Der Großreeder setzt die Preise der Fänge willkürlich fest und wird somit zum Preisdiktator des Marktes. Das ist zu verstehen. Denn die gegenwärtigen Beherrscher der Hochseefischerei mit einer Flotte von insgesamt 374 Dampfern, sind nicht nur Schiffsreeder. Sie sind auch Mitbesitzer großer Fisch- und Tranfabriken, die die Fänge ihrer Fischdampfer zweckbewußt rationieren und ihre „eigenen“ Fische sozusagen selbst kaufen. Der hierfür typisch-geringe Fangelös in Händen des Großreeders verwandelt sich so in Handumkehr zu fetten Überschüssen, während der Fischdampferseemann mit mageren Prozentsätzen vom Netto-Auktionserlös der Fänge vorlieb nehmen soll. Gewiß, die Fische auf den täglichen Auktionen „kosten nichts“. Aber der Konsument zahlt hohe Preise, der Großreeder rafft höhere Profite und dem ausgebeuteten Fischdampferseemann bleibt das Nachsehen auch dann, wenn der Staat den Reedern namhafte Subventionen zahlt. Die Festigung der gekennzeichneten Macht des konzentrierten Reederkapitals ist Aufgabe des neugegründeten „Arbeitgeber-Verbandes der deutschen Hochseefischereien“ und der mit dem Kapital verbundenen gewerkschaftlichen Tarifvertragskontrahenten.

Die Gegensätze zwischen Ausbeuter und Ausgebeuteten haben ihr Maximum erreicht. In dieser Situation betrifft die Revolutionäre Betriebsorganisation Hochseefischerei die Tribüne der Geschichte und schiebt die Kulisse falscher Arbeiterfreunde beiseite. Opferreiche Arbeit wurde von selbstlosen Seeproletariern bereits geleistet. Größere Opfer, die geleistet werden müssen, stehen bevor. Denn die Gleichgültigkeit, die weite Kreise der Seeproletarier erfaßt hat, ist nicht nur auf die wirtschaftliche Notlage, auf die Verzweiflung und auf mangelnde Erkenntnis der geschichtlichen Zusammenhänge zurückzuführen, sondern auf die gewerkschaftliche Erziehung zur stumpfen und untätigen Menge. Das muß geändert werden. Das Seeproletariat sowie das Proletariat überhaupt muß endlich zu sich selbst kommen. Es muß die — im Klassenkampf — als unbrauchbar erwiesenen Gewerkschaften beseitigen. Es muß als Klasse sich organisieren. Organisationsform und Taktik hierfür ist die Bordorganisation als selbsthandelndes Glied der revolutionären Betriebsorganisation im Rahmen der Allgemeinen Arbeiter Union.

Kommunismus.

Kommunismus ist Zertrümmerung der gesamten Wirtschaftsverhältnisse, ist Anarchie, Chaos, Unfreiheit und andere Dinge mehr brüllt das Bürgertum im Chor. Es ist dies ein Versuch der Gegner, dem noch nicht klassenbewußten Proletariat Sand in die Augen zu streuen und sich über das herannahende Ende der kapitalistischen Profitordnung hinwegzufäuschen. Beides wird vergeblich sein. Alles das, was die Bourgeoisie über den Kommunismus erzählt und in ihrer Presse schreibt, hat mit Kommunismus nichts zu tun, das braucht und wird der Kommunismus nicht schaffen. Denn das ist schon durch den Egoismus, dem Grundkern der bürgerlichen Gesellschaft geschaffen.

Überall da, wo das menschliche Auge nur hinzusehen vermag, finden wir das gleiche Elend, die gleichen chaotischen Zustände, das gleiche Trümmerfeld als Folge der Profitgier kapitalistischer Ausbeuter. Immer-krasser treten die Klassengegensätze zwischen Kapital und Arbeit hervor. Auf der einen Seite stehen wir, die in Schweiß und Blut gebadete Proletarierklasse, während man auf der anderen

Seite das von Korruption, tiefende Ausbeutertum sehen kann. Angesichts dieser Verhältnisse, der immer größer werdenden Notlage des Proletariats werden auch dem letzten Proletarier die Augen geöffnet werden. Immer mehr und mehr wird sich in ihnen die Erkenntnis Bahn brechen, daß es, um ein menschenwürdiges Dasein führen zu können, des revolutionären Klassenkampfes, des Sturzes der kapitalistischen Ordnung und der Errichtung der proletarischen Räterediktatur bedarf.

Der Entwicklungsgang der Geschichte drängt zum Kommunismus, zur Gemeinsamkeit. In der kommunistischen Bedarfswirtschaft gehören sämtliche Güter der Welt gemeinsam der gesamten Menschheit. Die Menschen werden nicht mehr wie bisher als Individuen schaffen, sie werden eine Profitwirtschaft nicht mehr kennen. Sie werden aber planmäßig das schaffen, was die Menschheit braucht.

Der Kommunismus erst wird der Menschheit völlige geistige und körperliche Entwicklungsmöglichkeiten gewährleisten. Er wird der Menschheit ein Leben voller Abwechslung, ein Leben voll stetem Mut und neuer Kraft bringen.

**Eine solidarische Tat im Klassenkampf wirkt
überzeugender wie tausend schöne Reden!**

Fazit.

Die Heringszeit ist vorüber. Die Reeder sind oben auf. Selbst wenn die sog. Saison nicht den gewohnten Gewinn brachte, wird der geschmälerste Profit doppelt aufgewogen, indem man geduldige Seeproletarier als Gegengewicht des entgangenen Profits der immer schärfer werdenden Ausbeutung zuzuführen kann. Die Praxis bestätigt die marxistische Wahrheit über die Triebkräfte des Kapitals: „Mit entsprechendem Profit wird Kapital kühn. 10 Prozent sicher und man kann es überall anwenden; 20 Prozent, es wird lebhaft; 50 Prozent positiv waghalsig; für 100 Prozent stampft es alle menschlichen Gesetze unter seinen Fuß; 300 Prozent und es existiert kein Verbrechen mehr, das es nicht riskiert, selbst auf die Gefahr des Galgens.“ Das Kapital ist kühn, keine Frage. Nicht so der im Elend dahinvegetierende Lohnsklave. Denn, andauerndes Elend macht stumpfsinnig. Was die beredete Seemannsordnung nicht vollbrachte, schaffte die gewerkschaftliche Tarifvertragspolitik. Die Geschichte tritt als Anklägerin des Reformismus vor die Proletarierklasse und zerfetzt den Schleier, mit dem er den Haifischrachen des Kapitals verdeckte.

Die Lage der Fischdampferbesatzungen ist ärger wie arg. Das, was der Proletarier im Landgebiet für eine Arbeitszeit von 192 Stunden im Monat erfährt, wird dem Fischdampferseemann für die durchschnittliche Arbeitszeit von 384 Stunden im Monat geboten.

Landproletarier für 192 Std. = M. 160.— p. Monat
Fischdampferseemann für 384 Std. = M. 160.— p. Monat

Und der „Verdienst“ ist noch ein fraglicher. Die Verpflegung sowie der gelegentliche Bezug von Leber- und Tranggeld ändert nur wenig daran. Wer aus dieser Lage mit Hilfe des Schlichters und der Gewerkschaften herauskommen will, der mag seine Haut doch besser dem kapitalistischen Häutemonopol in die Hände legen. Das Elend beseitigen, heißt auf sich selbst besinnen, heißt aus der Vergangenheit lernen, heißt über die Schlichtungsinstitutionen, Gewerkschaften und parlamentarischen Parteien hinweggehen, heißt den direkten Kampf aufnehmen mit aller Schärfe und Rücksichtslosigkeit. Seeleute, die verhandeln, verlieren bereits Errungenes. Seeleute, die revolutionär kämpfen, erobern die Welt.

Was sie „herausholten.“

Der „Segen“ gewerkschaftlicher Tarifvertragspolitik sanktionierte nicht nur die 12- resp. 16-stündige Arbeitszeit auf See. Er brachte noch mehr. Laut Vertrag darf auch, wenn es der Reeder will, länger gearbeitet werden. Denn neben den üblichen Tarifverträgen, über deren „Abschluß“ die Mitglieder des Verkehrsbundes manchmal abstimmen dürfen, werden von den Instanzen in der Zwischenzeit sog. Sondertarife abgeschlossen. Unter der Hand versteht sich. Hier ein Beispiel:

Da den Reedern die im Lohntarif vereinbarte 16-stündige Arbeitszeit — während des Fischfanges — nicht genügte, wurde folgende Verständigung in der Tarifgemeinschaft getroffen: „Werden auf Nordseedampfern mehr als 38 Fässer Heringe gesalzen, so wird die Besatzung um einen Mann verstärkt.“ Hierzu muß bemerkt werden, daß die Vereinbarung ein raffinierter Trick der Instanzen ist, da das Salzen von Heringen in Fässern bisher nicht die Arbeit der Fischdampferbesatzungen war. Aber der neugebildete Reedertrust weiß, was er will. Die Besatzung wird nicht um einen Mann verstärkt, weil der Reedertrust sich mit der unbezahlten Einsalzarbeit von 30-Fässern Heringen begnügt. Die Deckmannschaft soll diese Arbeit leisten und wird so um eine Anzahl Ruhestunden geprellt. Das ist die Frucht der Tarifvertragspolitik.

Das Seeproletariat muß endlich lernen: Wer nicht vorwärts schreitet, der schreitet rückwärts, denn der Gegner drängt sofort nach.

AUSGUCK.

Industrialisierung der Hochseefischerei.

Die mit englischem Kapital finanzierte Grönlandfischerei Expedition befindet sich gegenwärtig in voller Tätigkeit. Nach den beiden Fangschiffen „Faustina“ und „Imperialist“, ist nunmehr auch der 5000-Tonnen-Dampfer „Helder“ nebst den beiden Fangschiffen „Lardal“ und „Skoger“ sowie einige Schnellboote von Aalesund aus in See gegangen. Es handelt sich um den Versuch einer fabrikmäßigen Verarbeitung der Fänger auf hoher See.

Das Seeproletariat darf diese Entwicklung der Hochseefischerei nicht aus den Augen verlieren.

Wir kommen auf die Angelegenheit noch zurück.

Die Sowjetunion hat — wie der „Daily Herald“ berichtet — für den Ausbau der Fischerei, 6740000 Rubel bereitgestellt. Es sollen Fischdampfer im Auslande gekauft und Neubauten in Auftrag gegeben werden. Offenbar ist geplant, die Einfuhr von Fischen vom Ausland überflüssig zu machen.

Schon jetzt die notwendigen Schlüsse daraus zu ziehen, ist keinesfalls überflüssig, weil sich auch in Rußland durch die Entwicklung zum Kapitalismus Verschiedenes verändert hat.

Auch die Regierung der deutschen Republik hat für den Bau eines Fischkühl dampfers 600000 M. ausgeworfen. Nach Fertigstellung soll das Schiff wahrscheinlich — als Geschenk — in Händen einer größeren Fischdampferreederei übergehen. Gute Zeiten für Schiffsreeder.

**Klassengenosse! Erkenne Dich selbst
und Du erkennst Deine Klassenpflicht.**

Korruptionsgelder für die „freien“ Gewerkschaften.

Nachdem eine Reihe prominenter Vertreter des Großkapitals die kapitalsschützende Tätigkeit der Gewerkschaften dankbar anerkannte, konnte der Judaslohn an die Gewerkschaftsbesitzer nur eine Frage der Zeit sein. Hierzu macht die „Rote Fahne“ in ihrer Ausgabe vom 2. 9. 27 äußerst wichtige Mitteilungen:

„Die gegenwärtige Reichsregierung hat beschlossen, den Gewerkschaften zehn Millionen Mark zur Verfügung zu stellen. Diese zehn Millionen Mark sollen den Gewerkschaften als Entschädigung für ihre Taten während des Ruhrkrieges gegeben werden. Die Verteilung dieser Summe unter den verschiedenen Gewerkschaftsrichtungen erfolgt folgendermaßen: Die freien Gewerkschaften erhielten fünf Millionen Mark, die christlichen drei und die Hirsch-Dunckerschen Gewerkschaften eine Million Mark. Der Rest von einer Million wird zum Teil an ein Kuratorium, bestehend aus fünf Vertretern der Gewerkschaften und einigen, darunter deutschnationalen, Parlamentariern, zur Verwendung für Jugendherbergen (750000 Mark) gegeben und zum Teil den produktiven Genossenschaften (250000 Mark).“ — Es heißt dann weiter:

„In drei Sitzungen, die unter strengstem Ausschluß der Öffentlichkeit zwischen Vertretern der Reichsregierung und Gewerkschaftsführern des besetzten und besetzt gewesenen Gebietes stattgefunden haben, ist vereinbart worden, daß diese Gelder nicht an bestimmte Mitglieder der Gewerkschaften oder andere Arbeiter zur Verteilung kommen dürfen. Sie sollen lediglich zum Ausbau des Verwaltungsapparates der Gewerkschaften verwandt werden.“

Unser Bruderblatt, „Der Kampf“ No. 36, Jahrg. 8, kommentiert obige Tatsachen wie folgt:

„Millionengeschenk der Bourgeoisie an die „freien“ Gewerkschaften! — Das ist aber nicht nur der Dank der Kapitalistenklasse für die gewerkschaftliche Hilfe im Ruhrkrieg, sondern auch eine finanzielle Unterstützung zur Durchführung der gegenwärtigen und zukünftigen gewerkschaftlichen Aufgaben. Die Bourgeoisie bekundet damit unzweideutig, daß die Politik der Amsterdamer eine geschichtliche Notwendigkeit für den Bestand der kapitalistischen Gesellschaft ist. Die kapitalistischen Sachwalter sind sich dessen voll und ganz bewußt, daß die Gewerkschaften heute eine lebensnotwendige Stütze der Profitordnung sind. Denn der Neuaufbau der kapitalistischen Wirtschaft vollzieht sich desto reibungsvoller, je tatkräftiger er von den Gewerkschaften unterstützt wird. Die Amsterdamer „Klassenkämpfer“ ihrerseits beweisen täglich durch ihre Politik, daß sie an einem gewaltsamen Sturz des Kapitalismus absolut kein Interesse haben. Die sozialdemokratischen Gewerkschaftsbesitzer (unbekanntlich alles, was in ihren Kräften steht, um die Rationalisierung der Profitwirtschaft zu fördern. Sie zersplittern und zermürben die Klassenkräfte des Proletariats durch die ihrem Wesen nach wirtschaftsfriedliche Tarifpolitik sowie durch die Nadelstichtaktik der Branchentreiks. Sie verdrümen die Arbeiter mit den Illusionen der „Wirtschaftsdemokratie“ und sprechen die über das Proletariat aufgerichtete Schlichtungsdiktatur der Kapitalrepublik heilig. Wenn die verelendeten Arbeitermassen bis heute noch nicht den Weg des revolutionären Klassenkrieges gegen die Ausbeuter gefunden haben, so ist das in erster Linie das Verdienst der „freien“ Gewerkschaften. Und damit das Proletariat weiter in politischer Ohnmacht gehalten wird, damit die Amsterdamer Burgfriedenshelden ihre Politik der Rettung des Kapitalismus planmäßig fortführen können, deshalb hat der ADGB, jetzt von der Rechtsregierung fünf Millionen Mark zum Ausbau seines Bonzenapparates bekommen.“ (Wegen Raummangel gekürzt. D.R.)

Bamboozled.

Im März d. Js. gründete die Cuxhavener Hochseefischerei A.-G. unter Beteiligung der Hamburg-Amerika-Linie und anderer Hamburger Reedereien die sog. Imperial Gold Storage and Supply Co. (Reichs-Kühl-Lager und Lieferungs-Gesellschaft m. b. H.) zum Fischfang an der südafrikanischen Küste. Die dafür bestimmten Dampfer wurden in Cuxhaven ausgerüstet und mit deutschen Besatzungen versehen.

Um dabei zu sein und auch zum Beweise unverbrüchlicher Kapitalhilfsbereitschaft wurde von den „anerkannten“ Fridolinen des Deutschen Verkehrsbundes und des Zentralverbandes der Maschinisten und Heizer, für die Besatzungen der nach Afrika gehenden Dampfer ein Tarif abgeschlossen, der den Gepflogenheiten des Sklavenhandels im grauen Altertum sehr nahe kommt. Hier der Sklavenpakt:

Die Mannschaften verpflichten sich auf zwei Jahre vom Tage der Abreise ab. Nach Ablauf dieser Zeit läuft der Vertrag auf jeweils 1 Jahr weiter, wenn er nicht 3 Monate vor Ablauf von einer Seite gekündigt ist. Sonst ist das Arbeitsverhältnis unter Innehaltung folgender Fristen zu lösen.

1. Von der Gesellschaft: Jederzeit 1 Monat (auch innerhalb der Vertragsdauer) mit der Verpflichtung der freien Rückbeförderung des Gekündigten, sowie 1 Monat Umschaufrist ab Ankunft in Hamburg.

2. Von der Besatzung: Jeweils auf den Ablauf ihres Vertrages unter Innehaltung einer Kündigungsfrist von drei Monaten. Alsdann freie Rückbeförderung in die Heimat.

Die übrigen Bestimmungen sind dieselben wie im bestehenden Mantelvertrag. Für Streitigkeiten ist das Tarifschiedsgericht zuständig. An Heuern und sonstigen Bezügen ist folgendes vereinbart worden:

1. Steuermann	15.2.—	Pfd. Sterl.	6	d—3.—	—	Pfd. Sterl.
2. Steuermann	12.7.—	"	4 1/2	d—2.10.—	"	"
Netzmacher	10.12.—	"	3	d—2.—	—	"
Matrosen	9.9.—	"	3	d—2.—	—	"
Koch	10.12.—	"	3	d—2.—	—	"
1. Maschinist	17.—	"	6	d—3.—	—	"
2. Maschinist	13.10.—	"	4 1/2	d—2.10.—	"	"
Heizer	10.10.—	"	3	d—2.—	—	"

Also: Die Mannschaften werden von den gewerkschaftlichen Sklavenhändlern auf zwei Jahre und länger verschachert, während es dem Reeder gestattet ist, sich der Mannschaft nach Ablauf einer monatlichen Kündigungsfrist zu entledigen. Dazu wird den Mannschaften eine „Heuer“ geboten, die in keinem Verhältnis zur dortigen Lebenshaltung steht. Letzteres zu ermessen, ist leicht, wenn man die Tatsache bedenkt, daß der Durchschnittslohn eines Arbeiters an der südafrikanischen Küste 20 Schilling pro Tag beträgt.

Was ist da noch zu sagen? Der deutsche Reeder kennt die Eunuchenrolle der Gewerkschaften und handelt danach. Nicht so die große Mehrheit des Seeproletariats. Sie döst und sieht nur verschleiert die inneren Lebensgesetze der Tarifvertrags-Organisationen.

„Die Gewerkschaften sind gar nicht imstande, eine ökonomische Angriffspolitik gegen den Profit zu führen, weil sie nichts sind als die organisierte Defensive der Arbeitskraft gegen die Angriffe des Profits, als die Abwehr der Arbeiterklasse gegen die herabdrückende Tendenz der kapitalistischen Wirtschaft.“
(Aus: Sozialreform oder Revolution von Rosa Luxemburg.)

Bonzen.

Nicht den buddhistischen Priestern in Hinterindien soll hier das Wort geredet werden, sondern jenen Funktionären der alten Arbeiterbewegung, die sich einbilden, Besitzer der Arbeiterorganisationen zu sein. Als „Führer“ laut Statut, stellen sie sich beharrlich „auf den Boden der gegebenen Tatsachen“ und wägen 1000 mal, ohne einmal herzhafte zu wagen, um schließlich aus „Zweckmäßigkeitgründen“ doch lieber nochmals verhandeln mit dem selbstzufriedenen Ergebnis, nach tagelangem vergeblichen Schachern eine „Vereinbarung“ zustande gebracht zu haben. Das ist System. Das Organisationssystem zwingt diese „Führer“, in seinen Bann. Wie christliche Religionsgemeinschaften nicht ohne Pfaffen, so können andere Organisationen kapitalistischen Charakters wie sozialdemokratische Parteien und Gewerkschaften, ohne Bonzen nicht auskommen. Die Bonzen beseitigen heißt also veraltete Systeme beseitigen.

Die A. A. U. als Todfeind der kapitalistischen Ordnung braucht keine Bonzen. Sie darf den Luxus vergilbter Führerideologien sich nicht erlauben. Ihre Funktionäre sind jederzeit aberufbar und können daher nur Ratgeber und Vorkämpfer im besten Sinne des Wortes sein.

SIGNALE.

S. S. „Hanna Hölken“.

Der Typ eines rationalisierten Sarges. Die Seelüchtigkeit manifestiert sich im Gewinn für den Reeder. Doch nicht allein aus der Fracht wird Profit gezogen. Vor allem muß der Magen der Besatzung zur Füllung des Reeder-säckels herhalten. Die Mannschaft hungert buchstäblich. Leider arbeitet sie noch. Die gewerkschaftliche Erziehung zum Kadavergehorsam hat hier eine Auswirkung gezeitigt, wie sie schlimmer kaum vorstellbar ist. Ängstlich ist man darauf bedacht, ja keinen Paragraphen der Seemannsordnung zu verletzen. Nur nicht aufmucken.

Erst die Zertrümmerung der Gewerkschaften schafft den Boden für die Bordorganisation und somit die Voraussetzung für den erfolgreichen Kampf gegen das Reederkapital.

Bord-Deleg. No. 23.

Fischdampfer „Island.“

Die Tatsache, wonach Fangreisen willkürlich verlängert werden, ist nachgerade zur Gewohnheit geworden. Der — für Durchschnittsreisen bestimmte — Proviant wird eben „gestreckt“. So auch hier. Natürlich verlangte die Besatzung für die überhungerten Tage das ihr zustehende Kostgeld. Das wurde vom Kapitän mit den Worten: „Kostgeld gibt es nicht; darüber bestimme ich als Kapitän“ brüsk abgelehnt.

Also: Die Schiffsbesatzung soll hungern auf Kommando des Reedereiangeestellten. Das sind Zumutungen denen eine Schiffsbesatzung sich unter allen Umständen erwehren muß. Nicht durch unüberlegtes Sichgehenlassen, auch nicht durch Schlichtungssprüche, sondern durch die direkte zweckbewußte solidarische Tat der Schiffsbesatzung. Eine Fischdampferbesatzung als festgefügte Bordorganisation im Sinne der A. A. U. würde den „Kapitän“ eines Besseren belehren.

Bord-Deleg. No. 11.

Mitteilungen.

B. O. Hochseefischerei Cuxhaven.

Die Sitzungen der Bord-Delegierten finden im Lokal „Ritzebütteler Hof“ statt. Beteiligung aller aufrechten Genossen ist Pflicht.

Berichte und Zuschriften für unsere Bordzeitung „Der Wellenbrecher“ sind direkt an den Bord-Obmann zu richten.

Achtung! Lest unsere Broschüre „Gewerkschaften oder Allgemeine Arb.-Union“. Zu beziehen durch alle Funktionäre der A. A. U. oder durch die Buchhandlung für Arbeiterliteratur, Berlin SO 36, Lausitzer Platz 13.

Auskunftstelle der A. A. U. in Hamburg durch Telefonanruf D 7. 5494 und jeden Donnerstag von 8 Uhr im Lokal Wagner, St. Georg, Größmachergang 22.

Verantwortlicher Redakteur: Ernst Schneider, Cuxhaven. — Herausgeber: A. A. U., Cuxhaven. — Druck: R Zäpernick, Hamburg 22.