



3. Jahrgang  
Nr. 1

**Bordzeitung der internationalen Seeleute**

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

1928

## Klassengenossen!

In Colorado führt die J. W. W. den Machtkampf gegen das Grubenkapital. Der Unterdrückungs-Apparat der Dollarburgeoisie bietet Feuerwaffen gegen die Streikenden auf. Aber das klassenbewußte Grubenproletariat steht zu seinen Forderungen. Es trotz der feindlichen Klassenmacht in der Erkenntnis, daß es einen wirtschaftlichen Frieden zwischen der arbeitenden Klasse und der arbeitgebenden Klasse nicht geben kann. Der revolutionäre Vortrupp zeigt demnach kämpfend den Weg, den das Proletariat als Klasse gehen muß, wenn es nicht in Knechtschaft verkommen soll. Denn nicht auf Forderungen allein kommt es an, sondern auf Entfaltung des proletarischen Machtbewußtseins, auf Tatsolidarität im Klassenkampf. Eine Proletarierschicht, die sich — wie gegenwärtig in Mitteldeutschland — gesetzlichen Vertretersystemen fügt, wird zertreten.

Stoßt vor! Genossen! Hißt die rote Flagge! Lieber sich kreuzigen lassen, als zu Kreuze kriechen!

## Der Heuerabschluß in der Hochseefischerei.

Die Reeder haben gute Tage. Auch die gewerkschaftlichen Kontrahenten sind nicht übel dran. Sie haben sich mit Hilfe einiger Millionen Regierungsgelder sehr gut eingerichtet. Alles klappt. Wie schon vorher, so auch diesmal: wirtschaftsfriedliches Öl glättete die aufbegehrenden Wellen der seemännischen Lohnsklaven. Das zermürbte Seeproletariat murt und handelt nicht, weil es sich veralteter Ideologien erst nach und nach entwöhnen kann. Die Gliederung nach seemännischen Berufsorganisationen an Bord aber wird so zum Angelpunkt der gewerkschaftlichkapitalistischen Schlichtungspolitik. Und, nie ist eine Proletarierschicht schändlicher verraten und betrogen worden als das deutsche Proletariat. Ein drastisches Beispiel hierfür liefert der Heuerabschluß in der Hochseefischerei. Einzelheiten darüber entnehmen wir zunächst der Nr. 12 des „Schiffsmaschinist und Heizer“ v. Dezember v. J. das Blatt schreibt: Im Januar d. J. wurde eine Vereinbarung über die neuen Heuersätze getroffen, die den Passus enthielt, daß bei wesentlichen

Veränderungen der Wirtschaftslage die Kündigung zum 1. Juli möglich ist. Eine im Mai d. J. stattgefundene Konferenz der Maschinisten und Heizer der Hochseefischerei beschäftigte sich mit der Frage der Kündigung der Heuersätze in der Hochseefischerei, da nach ihrer Auffassung allein die Mietssteigerung und die dadurch bedingte Verteuerung der Lebenshaltung genügen um die Heuersätze zum 1. Juli, wie in der Vereinbarung vorgesehen, zu kündigen. Unsere Organisation schrieb darauf am 17. Mai d. J. an den Deutschen Verkehrsbund, daß unsere Kollegen beschlossen hätten, die Heuersätze zum 1. Juli zu kündigen und bat, da wir annehmen konnten, daß auch das Deckspersonal derselben Auffassung wäre, daß Kündigungsschreiben nach Unterzeichnung an den Schlichter weiterzuleiten. Am 27. Mai sandte uns der Deutsche Verkehrsbund das Schreiben zurück ohne Anmerkung. Darauf kündigten wir allein am 30. Mai d. J. die Lohnregelung zum 1. Juli und sandten gleichzeitig dieses Schreiben an den Vorsitzenden der Kommission, Herrn Dr. Stenzel, in Hamburg. Dieser lehnte die Einberufung der Kommission ab, worauf wir am 12. Juli dagegen Einspruch erhoben und baten, trotzdem die Vertrauenskommission zu einer Entscheidung zusammenzurufen. Dieses ist bis zum heutigen Tage nicht geschehen. Danach steht also fest, daß der Deutsche Verkehrsbund es nicht für notwendig erachtet hat, zum 1. Juli eine Erhöhung der Heuer zu fordern, trotzdem in ganz Deutschland in allen Industrien Lohnbewegungen auf Grund der Erhöhung der Mieten stattfanden. Unsere Kollegen kamen daraufhin am 9. Oktober erneut zu einer Konferenz zusammen, um zur Frage der Kündigung des Lohn- und Mantelvertrages Stellung zu nehmen, nachdem durch das Deckspersonal eine Erhöhung der Heuer verhindert wurde. Diese Konferenz beschloß, zum 31. Dezember d. J. den Manteltarif mit seinen Zusatzverträgen zu kündigen. Dieses wurde am 12. Oktober dem Deutschen Verkehrsbund sowie dem Verband Deutscher Kapitäne und Steuerleute mitgeteilt, mit der Bitte, uns bis zum 6. November den Beschluß der Funktionäre des Deckspersonals zu übermitteln, da wir gern vor unserm Verbandstag darüber Klarheit haben wollten. Am 18. Oktober erhielten wir dann ein Schreiben des Deutschen Verkehrsbundes, daß zu der Angelegenheit Stellung genommen werden soll, er aber bezweifelte, daß dieses in der Zeit vom 12. Oktober bis 6. November geschehen kann. (Jeder Kollege überlege sich, in 3 1/2 Wochen soll es nicht möglich

sein, einen Beschluß herbeizuführen.) Wir haben nun bis zum 30. November, mittags 12 Uhr, auf einen Bescheid des Deutschen Verkehrsbundes gewartet, wie er sich zur Kündigung des Tarifvertrages stellt. Leider vergeblich! Daraufhin kündigten wir telegraphisch den Manteltarifvertrag mit seinen Zusatzverträgen zum 31. Dezember d. J. ohne die übrigen Kontrahenten. Natürlich kommen derartige Dinge nur dann an den Tag, wenn der eine oder andere Tarifkontrahent seinen Beitragszahlern merken läßt oder merken lassen muß, daß man auch „geharnischt“ sein kann. Aber das ist nicht alles. Auch der Verkehrsbund „stellt fest“. Die Mitteilungen des „Schiffsmaschinist und Heizer“ fertigt das Verkehrsbundorgan „Die Schifffahrt“ v. 12. Januar d. J., geschäftsmaäßig ab: „Da die Bewegung vorläufig beendet ist, erübrigt es sich, auf die Verteidigung des „Schiffsmaschinisten weiter einzugehen“. Und wartet dann mit eigenen „Trophäen“ auf: Die neue Regelung gilt für das Jahr 1928. Sie sieht jedoch auch vor, daß der Tarif zum 1. Juli erstmalig gekündigt werden kann, wenn eine wesentliche Veränderung in den Lebenshaltungskosten eintritt. Das der Deutsche Verkehrsbund ein wachsames Auge hat, zur rechten Zeit aufzupassen, ist erwiesen. Leuten, denen es nicht bekannt sein sollte, sei folgendes mitgeteilt:

Trotzdem eine nach dem vorhandenen Index vorgekommene Teuerung nicht bestand, ist im Dezember 1925 für Großschifffahrt, Seeschlepper und -Leichter eine Aufbesserung beantragt worden. Erfolg: Eine Zulage von 8 Prozent ab 1. Januar 1926. Dasselbe erfolgte für die Hochseefischerei.

Daß die „neue Regelung“ für das Jahr 1928, durch die wachsende Steigerung der Lebenshaltung überholt ist, weiß der Fischdampferseemann ohne „Index“. Er weiß auch, daß das wachsame Auge „des D. V. B.“ das Auge des Verrats ist. Der Hungerschiedsspruch und dessen Verbindlichkeitserklärung aber ist eine abgekartete Sache der gewerkschaftlich-kapitalistischen Schlichtungsbürokratie. Gewerkschaftsführer und Schlichtungsbürokratie haben sich — wie immer — gegenseitig in die Hände gearbeitet.

Was nun die „Zulage“ in den Jahren 1925, 19.— Mark betrifft, illustriert nachfolgende Aufstellung eines Matrosen, der während der fraglichen Zeit, nur auf moderne Fischdampfer tätig war: Im Jahre 1925 Gesamtverdienst einschl. Kost, Überstunden usw. 2543,50 Mk. in 304 Tagen. Also, pro Tag 8.36 Mk. bei 15 stündiger Arbeitszeit, oder 56 Pfg. pro Stunde. Im Jahre 1926 Gesamtverdienst einschl. Kost, Überstunden usw. 2082,40 Mk. in 250 Tagen. Also, pro Tag 8.33 Mk. bei 15stündiger Arbeitszeit, oder 56 Pfg. pro Stunde. Es ist ersichtlich, wie zum gewerkschaftlichen Betrug sich noch blutiger Hohn gesellt.

Das Seeproletariat wird betrogen — am Verhandlungstisch oder erlaubten Streik — weil es sich von Organisationen vertreten läßt, die längst zum Rückgrad der kapitalistischen Profitordnung geworden sind. Das muß endlich aufhören. Das Seeproletariat muß sich dem Banne des gewerkschaftlich-kapitalistischen Systems entziehen. Es muß über sein Los selbst und direkt bestimmen. Geschehen kann das nur, wenn es sich als Klassenstreitmacht formiert und den Machtkampf gegen das System der kapitalistischen Ordnung führt. Der Kampf beginnt an Bord. Die Formation hierfür ist die revolut. Bordorganisation als Kampfeinheit der Allgem. Arbeiter Union.

Je mehr es der besitzenden Klasse gelingt, proletarische Intelligenzen an sich zu fesseln, sei es durch gehobene Posten beim Kapital selbst, sei es durch Regierungs- und Staatsämter, desto mehr wird es ihr gelingen, die Arbeiterklasse zu verwirren, sie vom Klassenkampf, vom Ziel abzubringen.

Karl Marx.

## Der Verrat in der Charterfahrt

Als im Oktober v. J. der erste Altonaer Dampfer für die Herings-Charterfahrt in See gehen sollte, verlangte die Besatzung — neben Heuer- und Ueberstundensätze wie in der Großschifffahrt — die sofortige Bewilligung folgender Forderungen:

1. Das Laden der Heringe wird korbweise bezahlt (5 Pf. pro Korb und Mann.)
2. Dauert die Reise länger als 15 Tage, so ist vom 16. Tag ab, pro Tag Mk. 2.50 zusätzlich der Heuer zu zahlen. Enthält das Schiff keine Ladung, so ist dieser Preis vom ersten Tage an zu zahlen.
3. Die 24stündige Liegezeit ist als Freizeit zu gewähren.
4. Am Tage des Ladens hat jede andere Schiffsarbeit zu unterbleiben. Alle über 8 Stunden hinaus geleistete Arbeit wird als Ueberstunden bezahlt.
5. Das Maschinen- und Küchenpersonal wird von der Ladungsarbeit befreit.
6. Das Stauen der Kisten muß besonders vergütet werden.

Alle Hinweise und Einschüchterungsversuche des Reeders scheiterten am solidarischen Widerstand der anwesenden Seeleute. Wohl oder übel mußte sich der Reeder zur Annahme der Forderungen bequemen. Allerdings wurde anstatt der (Punkt 1) geforderten Einzelzahlungen für Körbe die Erhöhung der bisher geltenden Pauschalsumme von Mk. 25.— auf Mk. 50.—, d. i. um rund 100 Prozent, vereinbart. Einerlei: hier handelte die Besatzung als Bordorganisation. Es wurde — unter Ausschaltung der Gewerkschaftsbesitzer — durch Einzelbeispiel illustriert, wie das Seeproletariat als Masse solidarisch handeln muß, wenn es der scharfzackigen Harpune des kapitalistischen Schlichters ent-rinnen will.

Freilich: die von den Gewerkschaften beeinflusste und dadurch zur puren Markenklebetätigkeit verurteilte Masse der Fischdampferbesatzungen versagte, mußte versagen. Kaum hatte der Dampfer den Hafen verlassen und schon setzte die kapital-schützende Tätigkeit des überrumpelten „Deutschen Verkehrsbundes“ ein. Prompt erklärte darauf der Reederverband, daß er die soeben getroffene Vereinbarung nicht anerkenne und nunmehr zu Verhandlungen mit den „bewährten“ Unterhändlern des DVB. bereit sei. Der gewerkschaftliche Dolchstoß in den Rücken der Seeleute erfolgte. Die von der Besatzung als Bordorganisation getroffene Vereinbarung wurde wie folgt verschandelt:

1. Bis 1800 Korb beträgt die Pauschalsumme Mk. 40.—  
über 1800 Korb (kommt kaum in Frage) „ 50.—
2. Dauert die Reise länger als 15 Tage, so ist vom 16. Tag ab pro Tag Mk. 2.— zusätzlich der Heuer zu zahlen.

Das ist kein Einzelfall, sondern kapitalistisch bedingte Gewerkschaftspolitik, die sich naturgemäß gegen jedes Aufbegehren der Ausgebeuteten richten muß. Der Ausgebeutete als Mitglied der Gewerkschaften ist Beitragszahler, sonst nichts. Das Bewußtsein, daß das Einzelinteresse mit dem der anderen Ausgebeuteten zusammenfällt, wird planmäßig erstickt durch die von den gewerkschaftlichen Instanzen betriebene arbeitgemeinschaftliche Tarifpolitik. Die große Menge der seemännischen Lohnsklaven muß endlich begreifen: entweder sie läßt Verrat und andere Schurkereien immer wieder über sich ergehen, oder aber sie erkennt, daß man die gewerkschaftlichen Stützpunkte des Reederkapitals zertrümmern muß.

## Heuerstelle und Seeproletariat

Was früher der berüchtete Shanghaiier handhabte besorgt heute der gewerkschaftliche „Arbeitervertreter“ als Angestellter der „paritätischen“ Heuerstelle. Natürlich nicht ohne Unterschied. Im Gegensatz zum unverantwortlichen Shanghaiier fühlt sich der Arbeitervertreter voller Verantwortung. Das ist er — getreu seiner kapitalstützenden Tätigkeit — dem Reederkapital und seiner persönlichen Selbsterhaltung schuldig. Mehr noch: Der „Arbeitervertreter“ als Funktionär der Heuerstelle ist nicht nur Arbeitsvermittler. Er ist daneben An- und Auskunftsgeber zugleich. Auch soll so — von hintenherum — für gewerkschaftliche Beitragszahler gesorgt werden. Ohne Schiebungen und Erpressungen geht es da nicht ab.

Zwar gibt es Verordnungen wie die über seemännische Heuerstellen vom 8. April 1924:

§ 7. Die Arbeitsvermittlung der seemännischen Heuerstelle ist für die Seeleute gebührenfrei. Sie hat ohne Rück-

sicht auf die Zugehörigkeit einer Vereinigung zu erfolgen. Die Frage nach der Zugehörigkeit zu einer solchen ist untersagt.“

Aber wer kennt die? Und wenn schon: Der voller Verantwortung strotzende „Arbeitervertreter“ stellt sich beharrlich „auf den Boden der gegebenen Tatsachen“ und hält sich an diejenigen, die nicht alle werden. Hierfür liefern die Heuerstellen in den Hafenplätzen der Hochseefischerei beredte Beweise. Jeder arbeitslose Seemann, der sich in der Heuerstelle registrieren läßt, wird vom „Arbeitervertreter“ zum Eintritt im freigelben Verkehrsbund genötigt. Die seemännischen Heuerstellen in der Hochseefischerei sind nicht nur durchweg Zahlstellen des VDB., sondern auch im Interesse des Kapitals, Werbebüros, der im Arbeiterverrat bewährten Gewerkschaften. Wenn die Zahl der Gewerkschaftsmitglieder in der Hochseefischerei trotzdem eine äußerst geringe, so nur, weil die Mehrzahl der Fischdampferseeleute die Rolle der Gewerkschaften als Stützen des Reederkapitals längst erkannt hat.

Und auch das muß gesagt werden: Die „Arbeitervertreter“ in der Heuerstelle gewähren lassen, ist eine Nachlässigkeit, die sich als Verbrechen an der proletarischen Klasse auswirken muß. Das klassenbewußte Seeproletariat hat keine Ursache, gesetzlicher wie die Vertreter der Gesetzlichkeit zu sein, die über Verordnungen glatt hinweggehen, wenn es das Interesse der Profithaie erheischt.

Wohlan denn: Wer dem Reederkapital ernsthaft zu Leibe rücken will, darf sich zwischen den Kontaktminen der „Paritätischen“ nicht hindurchschlängeln. Jeder aufrechte Seemann wird daher gut tun, den „Arbeitervertretern“ der Heuerstelle daß Maul zu stopfen. Das muß rücksichtslos geschehen.

### Medizinische Ausrüstung der Seeschiffe.

Die sogenannte Spezialfürsorge sieht eine bestimmte medizinische Ausrüstung für Seeschiffe vor. So z. B. ist für Fangreisen der Fischdampfer folgende Mindestausrüstung festgesetzt:

- Kautschukheftpflaster 5 Mtr. lang, 3 cm breit
- 2 Verbandstücher nach Esmarch
- 5 Mtr. Verbandsmull
- 10 Mullbinden
- Watte 200 gr.
- 12 Stück Anleitungen zur Gesundheitspflege
- 3 Sicherheitsnadeln.
- Sensspiritus . . . . 50 gr.
- Bleiessig . . . . . 50 „
- Borsalbe . . . . . 250 „
- Kresolseifenlösung . 100 „
- Hoffmannstropfen . 50 „
- Rizinusöl . . . . . 250 „
- Stopfmittel . . . . 10 „

Wie Figura zeigt, sind Schmerzmittel, Pinzetten usw. nicht vorgesehen. Wir weisen darauf hin, nicht um „das Strahlende“ der Verordnung zu schwärzen, weil es strahlt, sondern weil es Tombak ist. Die Bedeutung ist klar: Ein Matrose, der sich beim Netzaussetzen die rechte Hand durch Drahtsplitter verletzt hatte, verblieb 10 Tage ohne Hilfe. Ein Drahtsplitter war tief in die Hand gedrungen und abgebrochen. Die Entfernung des Splitters konnte nicht geschehen, weil eine Pinzette oder ein ähnliches Gerät nicht an Bord war.

Natürlich kommt es darauf an, wie sich der Seeproletarier derlei Verordnungen deutet. Und da steht fest, daß mit Verordnungen im kapitalistischen Klassenstaat nicht auszukommen ist.

Ob die medizinische Ausrüstung des Schiffen hinreicht oder nicht, muß schließlich die Besatzung entscheiden. Die Verhinderung der Ausfahrt eines nichtseetüchtigen Schiffes ist Pflicht.

### Noske rettete die Gurgel . . . .

Das Organ des deutschen Verkehrsbundes vom 21. Januar bringt einige Rückblicke. Nicht um die Herde handelt es sich, sondern um die Gurgel der Herdenbesitzer im Interesse der Erhaltung der kapitalistischen Republik. Das Blatt schreibt:

„Die Abwehr der Putsche durch Noske rettete nicht nur die deutsche Republik, bewahrte Deutschland nicht nur vor der Bolschewisierung und nachfolgenden Annexion durch die Siegerstaaten; nein, sie rettete auch die Sozialdemokratische Partei und die Gewerkschaften. Noske rettete die Gurgel der sozialdemokratischen und Gewerkschaftsführer.“

Das ist immerhin symptomatisch. Was natürlich nicht bedeutet, daß die Gurgel der sozialdemokratischen- und Gewerkschaftsführer nicht doch einmal dem verdienten Strick anheim fällt.

„Alle bisherigen Revolutionen haben bewiesen, daß man in revolutionären Situationen nicht die Massen, sondern die parlamentarischen Rechtsanwälte im Zügel halten muß, damit sie die Massen und die Revolution nicht verraten.“

R. Luxemburg

### Es wird weiter rationalisiert.

Unter Vorgabe einer sachgemäßen Behandlung der Fänge an Bord, diktiert die Cuxhavener Hochseefischerei A. - G. ein Rundschreiben, wonach das Abschachten der Fische nicht im Fischfach, sondern daneben besorgt werden soll. Das Werfen der Fische ist untersagt. Ebenso das üblige Durchtrampeln der Kabeljaue im Spülfach. Die Reinigung der Kabeljaue soll lediglich durch wiederholte Spülung besorgt werden . . . . Haalt! Denn was sich hinter dieser „Sachgemäßheit“ verbirgt, ist die Sucht nach Mehrprofit auf Kosten der Fischdampferbesatzungen. Anderes interessiert den Rundschreibern — wenn überhaupt — erst an letzter Stelle. Übrigens: An einer besseren Behandlung der Fische an Bord haben die Seeleute viel früher gedacht. Das beweisen die — von den Seeleuten — seit Jahren benutzten Gummistiefel. Aber darum handelt es sich nicht. Offenbar soll trotz durchgeführter Verminderung der Mannschaftszahl Qualitätsware geliefert werden. Wie nun eine Isländladung in 4 Fangtagen verarbeitet werden soll, kann nicht zweifelhaft sein. Und da wäre es angebracht, wenn die Direktion der C. H. A. G. sich selbst an Bord der Isländdampfer begibt und in 18—20stündiger Arbeitszeit pro Tag den Seeleuten durch Beispiel zeigt, wie „sachgemäß“ gearbeitet werden soll. Aber da lur man up!

Einerlei: Die von den Gewerkschaften unterstützte Rationalisierung wird bis zum Äußersten durchgeführt, wenn die Fischdampferbesatzungen nicht endlich zu sich selbst kommen und dem Kapital und seinen Lakaien die längst fällige Antwort erteilen.

### Die Schiffsleitung trifft keine Schuld.

Am 30. Januar verhandelte das Seeamt in Wesermünde über einen Unfall an Bord des Fischdampfers „Nixe.“ Nach mehrstündiger Verhandlung fällt das Seeamt folgenden Spruch:

„Der am 26. Oktober 1904 geborene Matrose Wilhelm Senne aus Nordsehl, Kreis Stadthagen, ist am 9. Januar 1928, 13 Uhr auf dem Fischdampfer „Nixe“ bei der Bedienung der Winde zum Ansetzen des Netzes in die Leine verfangen, von dem Windenkopfe erfaßt und mehrfach herumgeschleudert worden. Er ist am gleichen Tage nach dem Anlaufen von Korsör bei der Überführung ins Krankenhaus an den erlittenen Verletzungen gestorben. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden. Mängel der Schiffeinrichtungen oder des Borddienstes sind nicht festzustellen. Es erscheint indessen erwünscht, daß zur Bedienung der Winde zur besseren Sicherung stets 2 Leute angestellt werden.“

So, so! Es wird der Wunsch geäußert, daß zur Bedienung der Winde stets zwei Seeleute beschäftigt werden. Apropos: Auch die Unfallverhütungsvorschriften für Seeschiffe sehen derlei „Wünsche“ vor. Aber die Schiffsleitung im Banne des Reederkapitals pfeift darauf. Bestimmend für das Reederkapital sind nicht „Wünsche“ des Seeamts oder papierene Vorschriften, sondern der Profit. Denn gerade um des Profites Willen ist das Leben der „Leute“ ein Nichts. Anstelle des zerstückelten Matrosen, tritt ein anderer und erleidet dasselbe Los. Und

prompt hinterher die sattsam bekannte Formelangelegenheit der kapitalistischen Machtinstitution: „Die Schiffsleitung . . .“

Schuldig? Jawohl! Schuldig ist nicht nur der Reeder und seine Beauftragten. Schuldig ist auch derjenige Proletarier, der das eigene Ausgebeutetsein nicht genügend beachtet und darum andere Proletarier fahrlässig verrecken läßt.

## AUSGUCK

In der „Ymuider Federatie“, Organ der B. O. Fischerei Hollands, wird von einem spanischen Fischdampfer berichtet, der auf der Werft von Messes, Hull, Russel & Co. Ltd. Aberdeen erbaut und mit modernsten Einrichtungen versehen sein soll. Der für die Neufundlandfischerei bestimmte Dampfer ist 214,6 F. lang, 34,6 F. breit und hat eine Tiefe von 19,2½ F. Die Besatzung soll 62 Mann betragen. Neben Baderäumen sind gut ausgestattete Kammern für je 2 Mann vorgesehen. Mehr darüber berichten wir später.

Der „Proletarier“, Organ der K. A. P. berichtet von einem gelungenen Experiment des französischen Ingenieurs Claude, wonach die Wärme der oberen Wasserschichten in tropischen Meeren, die 26—30 Grad beträgt, gegen 4—5 Grad in den unteren Schichten zu technischer Energie umgewandelt werden kann. Die Spannung zwischen den Wasserschichten soll eine Turbine zu dauerndem Betrieb bringen, wobei aus 1 Kubikmeter Meeresoberflächenwasser 100 000 kgm Energien gewonnen werden.

Natürlich hat überall Zweifel und Kritik an dem französischen Experiment eingesetzt und der deutsche Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband behauptet, daß es sich um Experimente handelt, die unabhängig voneinander schon zweimal von deutschen Ingenieuren ausgeführt worden sind. Außerdem wird verschiedentlich bezweifelt, daß die Claudesche Konstruktion auch außerhalb der Akademie ausführbar ist. Es müssen nämlich zur Erzielung des besagten Effekts pro Sekunde 1000 Kubikmeter durch den Dampfkessel strömen und in derselben Zeit Hunderte von Kubikmetern in einem 1000 meterlangen Steigrohr heraufgepumpt werden.

Jedenfalls ist die Spannungstheorie zwischen warmen und kalten Wasserströmungen schon fast 50 Jahre alt und wenn sich das französische Experiment nur halb so wertvoll als angegeben erweist, übertrifft diese Kraftquelle die größten Wasserfälle der Welt, und alle Versuche, die Gezeiten in Menschendienste einzuspannen. Eine andere Frage ist, das Frankreich mit diesen in den Tropen gewonnenen Riesenenergien anfangen soll, und da der deutsche Konkurrent den französischen Kolonien solch enorm billige Energien nicht gönnt, prophezeit er, daß Frankreich dieselben in Akkumulatoren aufspeichern und als Steinkohlensatz in alle Welt verschicken wird.

Das letzte Bollwerk des Kapitalismus ist die parlamentarische Arbeitervertretung.

## SIGNALE

### Fischdampfer „Stubbenhuk“

Am Bord wurde ein Leichtmatrose angemustert. Leider nicht zur Unterstützung der Matrosen, sondern des Schiffers. Beim Wegrarbeiten der Fische wurde regelmäßig der Leichtmatrose auf die Brücke gerufen um den Posten des Schiffers einzunehmen. Der Schiffer selbst nahm sofort den Kurs auf das Polster im Kartenhaus.

Wenn dieses bisher gelang, so nur, weil die Mehrheit der Besatzung noch weiterer Aufklärung bedarf. Wir lassen nicht locker. Alles andere wird die Zeit lehren.

Bord-Deleg. Nr. 58

### Fischdampfer „Friesland“

Genosse M. R., Matrose, wurde vom Amtsgericht Geestmünde wegen Vergehens gegen §§ 103, 104 der Seemannsverordnung zu einer Woche Gefängnis verurteilt, weil er — in

Notwehr — dem Kapitän einige Backpfeifen versetzte. Das kam so: F. D. „Friesland“ befand sich in den norwegischen Schären unter Führung eines völlig übermüdeten Lotsen. Die eigentliche Schiffsleitung amüsierte sich während dieser Zeit beim Alkohol. Als der vom Alkohol beherrschte „Kapitän“ um 10 Uhr seine Wache auf der Brücke übernehmen wollte, gab der Lotse den Befehl das Ruder Backbord zu legen. Der Befehl wurde vom Rudersmann — Gen. M. R. — sofort ausgeführt. Während das Schiff dem Ruder nur langsam folgte, wiederholte der angetrunkene Schiffsführer das Ruderkommando des Lotsen. Gen. R. erklärte nun, daß das Kommando bereits ausgeführt sei. Daraufhin trat der „Kapitän“ den Rudersmann in den Unterleib. Daß der Angegriffene sich kräftig zur Wehr setzte ist selbstverständlich. Durch das Hinzukommen Dritter, wurde der Streit scheinbar beigelegt und das Schiff wieder auf Kurs gebracht. Dann aber, als der Gen. R., um 12 Uhr Kaffee holen wollte, wurde von dem 1. Steuermann, der „seinen Kapitän“ rächen wollte, überfallen. Natürlich hielt der Überfallene auch dieses Mal nicht still . . . , Soweit der Vorfall, der zu obiger Verurteilung führte.

Gegen dieses Urteil legte der Gen. M. R. Berufung ein. Die Berufungsinstanz sprach den Gen. R. frei, weil der Angeklagte den ersten Schlag erhalten und denselben nur erwidert habe.

Lassen wir den Vorhang fallen: Gen. R. war bis Januar dieses Jahres Mitglied des deutschen Verkehrsbundes. Der lehnte es ab sein Mitglied beizustehen. Aus Geschäftsrücksichten, versteht sich. Die Gewerkschaftsbesitzer haben anderes zu tun. Und gerade ihre Politik ist es, die die Mannschaft an Bord auseinanderzerrt und keine Solidarität aufkommen läßt. Die Mannschaft an Bord wird zerrieben, weil sie sich unterworfen fühlt und nicht die darauf lauernden Kräfte der kapitalistischen Ordnung begreift. Das muß geändert werden. Das Seeproletariat muß selber denken und selber handeln nach dem Grundsatz der siegenden Klasse: Alle für einen! Einer für Alle! Gesehen kann das nur, wenn das Proletariat die gesetzliche Fessel bricht, sich ungebunden fühlt und eine Kampfformation schafft, die weder vom Grünspan des Berufsdünkels, noch von Läusen der arbeitsgemeinschaftlichen Tarifpolitik zerfressen ist. Kein Zaudern, kein Zurück mehr: Jedes Schiff eine Organisation als selbsthandelndes Glied der allgemeinen Arbeiter-Union.

Bord-Deleg. 103.

## Pressefonds.

B. O. „Island“ Mk. 14.—, B. O. „Bodwild“ Mk. 15.80, Gen. Fred W. 8.40, Gen. Christian K. fl. 5.—, Gen. Gustav F. Mk. 7.—, Gen. Hans Sch. Mk. 1.—, Gen. Fritz Tr. Mk. 5.—, Gen. Karl Re. Mk. 1.50, Gen. Erich Now. Mk. 1.—, Gen. Fritz Mey. Gen. Alfred Gre. Mk. 3.—, Gen. Joseph Zen. Mk. 2.—

## Mitteilungen.

Die von Emden fahrenden Vertrauensleute der B. O. Hochseefischerei werden hiermit aufgefordert, Berichte am Geschäftsführenden Ausschuß in Cuxhaven zu senden.

\* \* \*

Die Zahlstelle der B. O. Hafnarbeiter und Bordorganisationen der A. A. U. in Hamburg befindet sich: Lokal Hausmann Brauerknechtsgraben 27.

Verantwortlicher Redakteur: Ernst Schneider, Cuxhaven.  
Herausgeber: A. A. U. Cuxhaven. — Druck: A. Blöcker, Hbg. 22