

Folkert Mohrhof

Der syndikalistische Streik auf dem Ozean-Dampfer *'Vaterland'* 1914



Ankunft „Vaterland“ in New York – Hoboken am 26. Mai 1914

Herausgeber:

Archiv Karl Roche - *Regionales Archiv zur Dokumentation des Anarchosyndikalismus* - Hamburg
Schriftenreihe #1 - Mai 2008 - 1. Auflage - 200 Exemplare

Verkaufspreis: 2,50 €

© CopyLeft by Folkert Mohrhof, Grünebergstr. 81, 22763 Hamburg-Ottensen

Dank für die freundschaftliche Hilfe und Zurverfügungstellung von FVG-/FAUD-Material durch meinen Bremer Genossen Helge Döhring.

Weitere Forschungsergebnisse über den deutschen und internationalen Anarchismus, Syndikalismus und Anarchosyndikalismus finden sich unter www.syndikalismusforschung.info

*Der Dampfer ‚Deutschland‘ ist in Not.
Wird ihn die Flut vernichten?
Sprengt ihn sein morscher Kessel tot?
Stürmt ihn die Wut des Volks im Boot? -
Die Zeitung wirds berichten.*

Erich Mühsam - **Seenot**

Vorwort

Mit dieser Broschüre über den syndikalistischen Streik auf der ‚Vaterland‘ von 1914 stelle ich der interessierten Öffentlichkeit den ersten Teil umfangreicherer Recherchen über die Geschichte des Anarchosyndikalismus und Anarchismus in Hamburg – Altona und Umgebung, dem Gebiet des damaligen Groß-Hamburg und der heutigen Freien und Hansestadt Hamburg vor.

Es handelt sich hierbei um die erste zusammenhängende Dokumentation der Vorgänge auf dem damals größten Passagierdampfer der Welt und schildert die Ereignisse in erster Linie aus der Sicht der betroffenen Arbeiter auf dem HAPAG-Ozeanriesen. Die Dokumentation der Sichtweise der Herrschenden und Kapitalisten erfolgt einzig, um zu verdeutlichen, mit welcher Inbrunst die kaiserliche herrschende Klasse jeden Arbeiterwiderstand zu zerschlagen bereit war. Daß sie später – nach dem I. Weltkrieg – bereit war, mit weitaus drastischeren und härteren Maßnahmen gegenüber der Arbeiterklasse vorzugehen, ob organisiert und mit Klassenbewußtsein oder nur proletarisch lebend, ist dabei vollkommen egal. Der Nationalsozialismus als deutsche Variante des Faschismus zeichnet sich bereits hier deutlich ab.

Ich möchte mit dieser kleinen Schrift die Macht der organisierten Arbeiterklasse deutlich machen – die Kraft, die in den Kampfmitteln wie der »passiven Resistenz«, der »direkten Aktion«, der »Sabotage«, dem »go slow« und der Praxis der stellvertreterfreien Vollversammlungs-Praxis liegt. Nirgends wird es deutlicher als auf einem Schiff (der Kapitän hat gottgleiche Rechte), wie der Klassenkrieg organisiert von unten werden kann und muss, wenn er erfolgreich sein soll. Der I. Weltkrieg beendete die Auseinandersetzung um die Organisation der Schiffsbesatzungen wie alle anderen gewerkschaftlichen Klassenauseinandersetzungen.

Leider ist es äußerst schwierig, herauszufinden, wo all die streikenden, rebellierenden Mannschaften im Kriege abgeblieben sind, wo sie eingesetzt wurden. Eines ist aber ganz sicher: die Heizer und Trimmer wurden direkt zur Kriegsmarine eingezogen, die Matrosen ohnehin. Hier haben sie ihre Erfahrungen aus dem ersten syndikalistischen Seeleute-Streik angewendet, als es gegen den imperialistischen Krieg, den Hunger und die Entbehrungen und die Erniedrigungen durch die Offiziere auf den Kriegsschiffen in den Kriegshäfen in Wilhelmshaven, Kiel und anderswo ging.

Wie es nach diesem Streik auf der ‚Vaterland‘ weitergeht mit den verschiedenen Genossen – davon wird dann die nächste Broschüre aus der Zeit der »Verratenen Revolution« in den ersten Jahren der Weimarer Republik berichten.

Wer Kapitän auf dem Tanker Deutschland wurde, entschied sich in diesen dramatischen Tagen. Der Kaiser fiel zwar, aber der Kapitän, der *Alte* - »Master nächst Gott« -, der Kapitalismus, fiel nicht, er blieb weiterhin an Bord und an Land bestimmend. Er hat weiterhin die volle Verantwortung für Mannschaft und Ladung. Und das gilt es immer noch zu ändern.

Folkert Mohrhof

p.s.: Sollte dem geneigten Publikum weiteres Material – speziell Zeitungsausschnitte – zur Verfügung stehen, wäre ich dankbar, wenn es dem **Archiv Karl Roche – Hamburg** in Kopie (auch gegen Kostenerstattung) zur Verfügung gestellt werden könnte.

Kurze Übersicht über die Schiffe der »Imperator«-Klasse

Imperator

Der *Imperator* wurde auf der Hamburger Vulcan-Werft gebaut. Er war bei seinem Stapellauf am 23. Mai 1912 mit 52.117 Bruttoregistertonnen das damals größte Schiff der Welt und Flaggschiff der nach ihm benannten Schiffsklasse. Das Schiff wurde von einem Kommodore und vier Staffkapitänen geführt. Taufpate des *Imperator* war Kaiser Wilhelm II. 1913 wurde der Dampfer abgeliefert. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der *Imperator* an die britische Cunard-Reederei übergeben, die ihn bis Februar 1938 unter dem Namen *RMS Berengaria* betrieb.

Vaterland

Am 3. April 1913 lief der *Vaterland* als zweites Schiff der Imperator-Klasse der Hamburg-Amerika-Linie bei Blohm & Voss in Hamburg vom Stapel und wurde am 29. April 1914 endgültig fertiggestellt. Er hatte eine Länge z.d.L. von 276,59 m, Lúa. 289,56 m, eine Breite von 30,48 m und 19,51 m Seitenhöhe. Damit löste er den *Imperator* als größtes Schiff der Welt ab. Der *Vaterland* hatte 54.282 Bruttoregistertonnen und konnte 3.677 Fahrgäste sowie 1.234 Besatzungsmitglieder transportieren.

Das Schiff lag seit Kriegsausbruch in New York und wurde aufgrund des Kriegseintritts der USA wurde das Schiff von den USA beschlagnahmt und am 6. September 1917 in *SS Leviathan* umbenannt. Von 1922 bis 1934 befuhr sie den Nordatlantik für die United States Line und wurde im Februar 1938 in Schottland verschrottet.

Bismarck

Das dritte Schiff der Imperator-Klasse war die *Bismarck*, sie wurde 1913 auf Kiel gelegt und lief am 20. Juni 1914 bei Blohm & Voss vom Stapel. Der Beginn des Ersten Weltkrieges ließ den Weiterbau ruhen, das Schiff wurde in Hamburg aufgelegt. Das Schiff wurde dann 1918 Großbritannien als Reparation zugesprochen. Es wurde bei Blohm & Voss als „Bismarck“ fertiggestellt (inkl. Werftprobefahrt) und anschließend an die White Star Line übergeben und in Southampton am 1. April 1922 abgeliefert. Er wurde in *RMS Majestic* umgetauft. Wie schon die beiden Schwesterschiffe, war es seinerzeit mit 56.551 BRT das größte Schiff der Welt.

Vulcan-Werft - Hamburg

Die Schiffswerft und Maschinenfabrik wurde von den Hamburger Ingenieuren Früchtenicht und Brock im Jahr 1851 in Stettin-Bredow gegründet. Im Jahr 1857 schloss man sich mit weiteren Unternehmen aus Stettin und Berlin zur Stettiner Maschinenbau-AG Vulcan zusammen und baute außer Schiffen auch Lokomotiven. 1870 hatte Vulcan bereits eine Belegschaft von 1.800 Mitarbeitern.

Im Juni 1909 gründete die Vulcan-Werft in Hamburg eine Niederlassung, die Kaiser Wilhelm II. einweihte. Zu diesem Zeitpunkt waren etwa 8.000 Arbeiter bei dem Unternehmen beschäftigt. Kurz danach wurde im Jahr 1911 auch der Hauptsitz des Unternehmens nach Hamburg verlegt. Das Unternehmen hieß jetzt Vulcan-Werke Hamburg und Stettin, Actiengesellschaft. Die Zahl der Beschäftigten stieg stark an, so dass am Ende des Ersten Weltkrieges 20.000 Menschen bei Vulcan arbeiteten. Während des I. Weltkriegs waren die Vulcan-Werften weitgehend mit Rüstungsaufträgen für die Kaiserliche Marine beschäftigt.

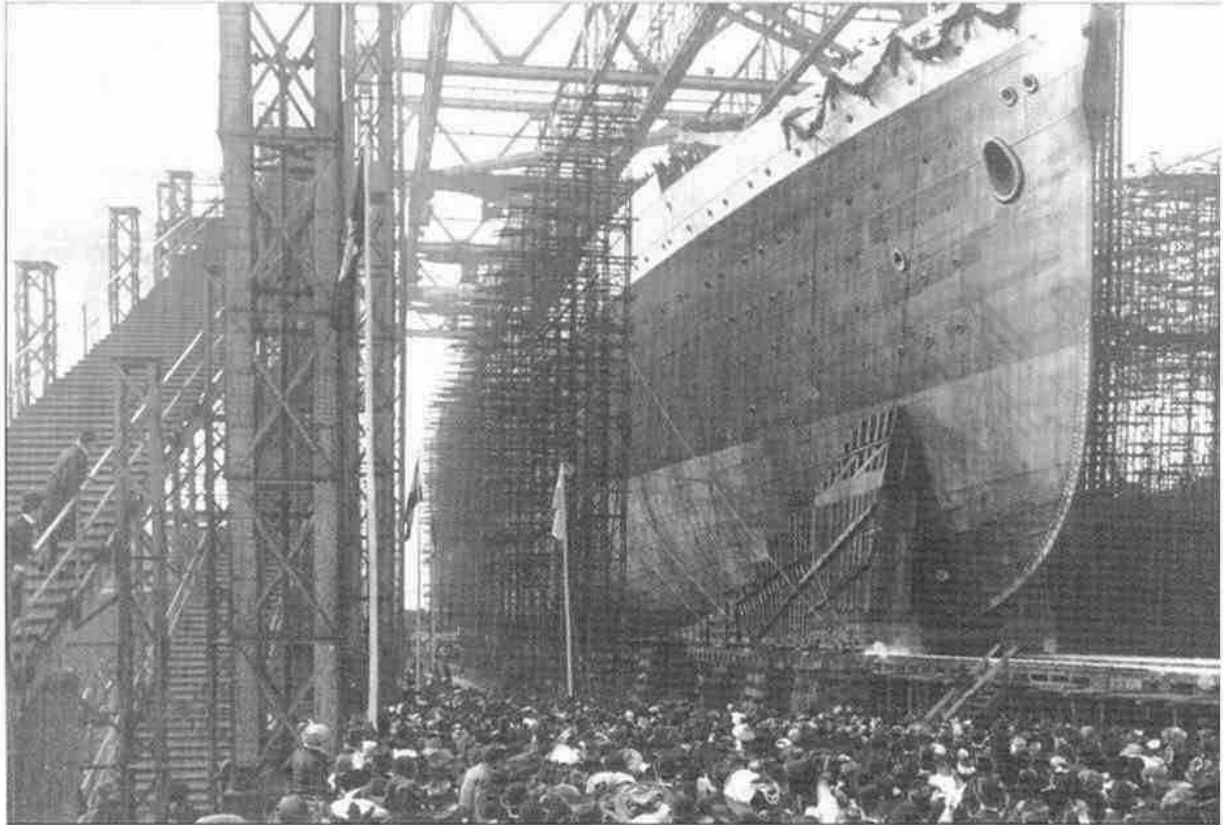
Blohm & Voss - Hamburg

Hermann Blohm und Ernst Voss gründeten die Schiffswerft und Maschinenfabrik Blohm + Voss. Sie pachteten vom eher argwöhnenden Senat der Hansestadt Hamburg ein Areal von 15.000 m² auf der Elbinsel Kuhwerder.

Die etablierten Reedereien setzten auf ihre angestammten Werften in England. Bereits 1887 beschäftigte die Werft schon 1.200 Mitarbeiter. Im Jahre 1891 wurden Carl Laeisz und Adolph Woermann Vorsitzende des Aufsichtsrates, sie waren seit 1854 Direktoren der HAPAG. Mit der *SMS Kaiser Karl der Große* wurde 1899 das erste große Kriegsschiff an die Kaiserliche Marine ausgeliefert. Der Marineschiffbau nahm weiter zu – und warf zeitweise hohe Gewinne ab –, da die Kaiserliche Marine zum baldigen Krieg rüstete. Um 1914 arbeiteten mehrere über zehntausend Arbeiter bei Blohm & Voss.

Heute hat die Blohm + Voss GmbH nur noch tausend Werftarbeiter beschäftigt, seit dem 5. Januar 2005 ist hier auch die Zentrale der ThyssenKrupp Marine Systems AG beheimatet.

Quelle: www.wikipedia.de (gekürzt)



Vaterland

Stapellauf der ‚Vaterland‘, Werft Blohm & Voss in Hamburg, 3. April 1914

Vom Riesendampfer „Vaterland“.

„Vaterland“! Wenig mehr als ein Jahr ist seit jenem windfrischen Vorfrühlingsnachmittag verflossen, da Kronprinz Rupprecht von Bayern in Vertretung des Königs Ludwig dir, 55 000-Tons-Dampfer, auf der Werft von Blohm & Voss diesen stolzen Namen gab. Damals verließ dein schlanker Schiffkörper zum erstenmal die Wiege seiner stählernen Helgen, in der dein Kiel im September 1911 gestreckt worden war. Ununterbrochen haben dann Tausende von Arbeitern Tag um Tag emsig dein Werden und Wachen gefördert. Künstler haben für Deine Toilette geschafft, Ingenieure für deine Unbesiegbarkeit gesonnen, Handwerker endlich haben ohne Rast die Millionen Teile zum Ganzen gefügt. Nun ist das Lärmen in deinem Innern stille geworden. Nun schweigt das Bohren, Feilen, Nieten, das Kreischen, Knarren und Zischen zwischen deinen Flanken, die schon das Wasser der Unterelbe aufreizend umspielt. Und du, „Vaterland“, künftige Beherrscherin des Ozeans, der die blau-weiß-goldene Hapag-Flagge 65 Meter über dem Wasserspiegel schon als Kopfschmuck vom Großmast weht, du freust dich nun auf die erste frohe Fahrt, ahnst siegessicher schon die Kraft der Turbinen in deinem Innern und spürst, wie ein eigenartiges, dir bisher fremdes Leben die Adern deines Gigantenkörpers mit Reiselust erfüllt. Deiner Vaterstadt und deines Vaterlandes beste Wünsche geleiten dich, Meeresstille und glückliche Fahrt sei dir beschieden!

Altonaer Nachrichten, Morgen-Ausgabe vom Sonntag, 10. Mai 1914

Einleitung zu einer vierteiligen Beschreibung der Superlative der ‚Vaterland‘

Der Stapellauf des Riesendampfers „Bismarck“

Leuchtende Sonne lag über Hamburg. Alle Straßen prangten im Festschmuck. Auf der Werft von Blohm & Voss war es schon früh lebendig. Man legte die letzten Hände an die Ausschmückung, die nun glänzte und strahlte im schimmernden Sonnengold. Ein luftiger Wald von hamburgischen und deutschen Fahnen und Fähnlein, schwarzweißrote ausgeschlagene Tribünen, auf denen die festlich gekleidete Menge schon um 1 Uhr sich drängte, ein zeltartiger Eingangsraum, lila ausgeschlagen und mit Purpurteppich belegt, darüber in luftiger Höhe die Taufkanzel mit ihrer mattgelbbraunen Stoffbekleidung: - ein rechtes Festbild an dieser Stätte rastloser Arbeit.

Bereits lange vor Ankunft des Kaisers, gegen 12½ Uhr, begann vor den St.-Pauli-Landungsbrücken sich der Platz zu füllen. Jeder Hochbahnzug brachte eine große Menschenmenge, die von dem Bahnhof Landungsbrücken die hohe Treppe hinabflutete. Um 1 Uhr hörte von dorthin der Zustrom auf, da die Züge der Hochbahn bis um 2½ Uhr hier nicht mehr anhielten. Dafür aber kam die Menge jetzt von der Sylter und Helgoländer Allee und vom St.-Pauli-Berg hinab. Sie zog sich bis zum St.-Pauli-Markt, von wo sie zumeist sich durch die Fährdampfer zur Werft von Blohm & Voss hinübersetzen ließ. Ein anderer Menschenstrom ergoß sich in den Elbtunnel, um durch ihn das Wedtgelände auf Steinwärder zu erreichen. Weiter elbabwärts beim St.-Pauli-Fischmarkt aber staute sich eine Menschenmenge auf, die sich teils nach dem Roßdeich hinüber begab, von wo ein guter Ueberblick über den Helgen war, auf dem das Riesenschiff noch ruhte. Wer keine Einlaßkarte zur Werft hatte, blieb aber zumeist auf dem diesseitigen Ufer zurück, wo viele Tausende die Höhen der Wasserkante besetzt hielten. Fährdampfer hinter Fährdampfer fuhr hinüber zur Werft, über die sich eine dort selten gesehene große Menschenmenge zu den mächtigen Tribünen begab. Sie waren an der ganzen Steuerbordseite entlang in nächster Nähe des Schiffsriesen errichtet worden. Von ihnen aus bot sich ein vorzüglicher Ueberblick über den kolossalen Rumpf, dessen Aufbauten das mächtige Helgengerüst scheinbar berührten.

(...)

Hier wurde der Kaiser vom Leiter der Werft, Dr.-Ing. Hermann Blohm, dem früheren Leiter der Werft und jetzigem Aufsichtsratsmitglied Herrn Voß und deren Direktoren der Werft, Rosenstiel und Dr.-Ing. Frahm, sowie von Herrn Rudolf Blohm empfangen. Der Kaiser begrüßte die Herren und begab sich sofort auf das Werftterrain, das er durch eine Ehrenpforte betrat, unter hellem Jubel von der die erste Tribüne besetzt haltenden Kinderschar begrüßt. Von allen Tribünen schallten lebhaftige Hurrarufe dem Kaiser entgegen, der nebst seinem Gefolge sich sofort zum Ehrenzelt begab, wo er gleichfalls begrüßt wurde. Er begab sich darauf, gefolgt vom Bürgermeister Dr. Predöhl, Generaldirektor Ballin und Herrn Herm. Blohm, zur Taufkanzel. Auf dem Wege zur Taufkanzel wurde der Kaiser von den auf der Werft tätigen Damen des Roten-Kreuz-Tages, die unter den Tribünen Aufstellung genommen hatten, begrüßt. Dann schritt er zur Kaufkanzel, wo er von der Taufpatin und ihrer Begleitung empfangen wurde. Nach kurzer Begrüßung trat dann der Präsident des Senats Bürgermeister Dr. Prdöhl vor die Rampe und hielt folgende Taufrede:

„Eure kaiserliche Majestät!

Vor uns auf dem Helgen reckt sich der Riesenlaib des Schiffes, daß als drittes von der Klasse des „Imperator“ den besten Fortschritt deutscher Handelsschiffahrt und Schiffbaukunst kündigt. Mit ihm ist wohl zunächst eine Höhe- und vielleicht Ruhepunkt erreicht, auf den die Entwicklung der letzten Jahrzehnte hindrängte, mit ihrer steten Verbesserung der Sicherheit und Bequemlichkeit der Schiffseinrichtungen, bei höchster Anspannung aller an der Herstellung und Infahrtsetzung beteiligten industriellen und kaufmännischer Kraft. Deutschlands Ansehen im Auslande wurde durch diese drei Schiffe und ihre Bewährung mächtig gehoben. So bedeutet ihr Bau und Erfolg eine nationale Tat, beschlossen und durchgeführt von genialer Weitsicht und Tatkraft. Euere Majestät haben diesen Schiffen wie allem seewärts gerichteten Streben besondere Fürsorge bewiesen. Persönlich haben Eure Majestät dem ersten Schiffe den stolzen Namen „Imperator“ gegeben, im Hafen Hamburgs, nach dem Taufspruch Burchards, dem, schwervermißt, die Worte Eurer Majestät auf der Unterelbe im Vorjahre ein so köstliches Denkmal fügten, und Eure Majestät schenken erneut heute dem dritten Schiff bei der ersten Bewegung aus seinen gewaltigen Fesseln, seinen Reedern und Hamburg, die Gunst der kaiserlichen Gegenwart.

Die Steigerungen der Leistungen bis zur Höhe dieser Schiffsriesen, bei denen die Bauerfahrung eines jeden noch dem folgenden zugute kam, war nur möglich auf dem starken Grund der Macht von Kaiser und Reich, im geeinten

Vaterlande, dessen Ansehen der Name des zweiten Schiffes versinnbildlicht, dem Bayerns allverehrter König die Ehre der Patenschaft erwies. So rechtfertigen sie ihre herrlichen Namen „Imperator“ und „Vaterland“, die die Herzen der Vaterlandsfreunde bewegen, beim Anblick dieser Schiffe, als Verkörperung deutscher Kraft.

In dem Wachsen der industriellen Leistung, die das Wagnis der Infahrtsetzung solcher Schiffe erfordern, haben Eure Majestät schon in jungen Jahren persönlich mitgewirkt. Es lebt hier in lebendiger Erinnerung die Tatsache, deren Einzelheiten ich in diesen Tagen erneut vergilbenden Blättern entnahm, und an die angesichts dieses Schiffsgebildes erinnert zu werden Eurer Majestät Freude bereiten mag, daß der jugendliche Prinz Wilhelm einen Schritt anregte und erreichte, der für die Hebung der Aufgaben des deutschen Schiffbaus bahnbrechend war, zu einer Zeit, als die Nächstbeteiligten ihn noch nicht wagen mochten. Im Herbst 1887 beschloß die Packetfahrt den hohen Flug, zwei Schnellschiffe mit Doppelschrauben zu bauen. Euere Majestät wünschten mindestens eines dieser hochwertigen Schiffe, deren Bau an bewährter Stelle in England geplant war, dem deutschen Schiffbau (zu) übertragen und machten den Reichskanzler zum Mittler dieser Anregung bei den Reedern und auch bei dem Senate. Trotz schwerer Bedenken der Verantwortlichen, da ein Mißlingen, wenn auch nur in Einzelheiten, verhängnisvoll sein konnte, wurde der Schritt gewagt, gewagt mit Erfolg für Reeder und Werften. Die Aufzeichnungen lehren, daß es die Anregung Eurer Majestät und ihrer Vertretung durch den Kanzler allein war, die für das Wagnis entschied. Welcher Wandel seitdem in deutscher Schifffahrt und in der Erscheinung unserer Häfen und Werften in den 25 Jahren der Regierung Eurer Majestät, die verwirklicht hat, was Euere Majestät für Deutschlands Seeentwicklung zur Aufgabe setzten! Und des Reiches Macht schwellte auch wieder die hansischen, stolzer Überlieferungen getreuen Segel.

(...)

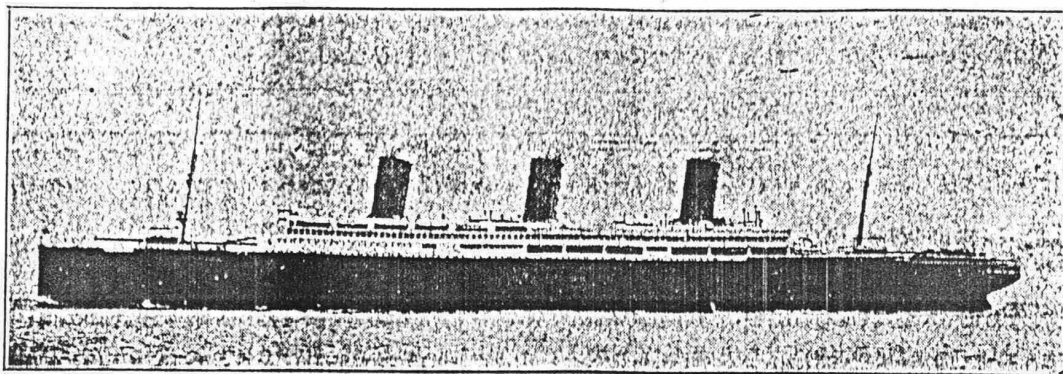
Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. – lang und segensreich bleibe seine Regierung und sein Leben – er lebe hoch!“

Während die Hochrufe, begeistert von der Festversammlung aufgenommen, über das Gelände halten, intonierte die Regimentskapelle der 76er die Nationalhymne. Dann betrat die Komtesse Bismarck, eine Enkelin des Alt-Reichskanzlers, die Taufkanzel und taufte das Schiff mit den Worten: „Auf Befehl Seiner Majestät Kaiser Wilhelm II. taufe ich dich auf den Namen Bismarck.“ Da die Sektflasche nicht gleich am Bug zerschellte, ergriff der Kaiser die Flasche und zerschmetterte sie mit kräftigem Wurf am Bug des Schiffes. Großer Jubel ertönte ringsum. Und aufs neue erhoben sich brausende Jubelrufe, als wenige Augenblicke später – es war fünf Minuten nach drei – der Schiffskoloß glatt und sicher ins Wasser glitt. Nach dem Stapellauf fuhr der Kaiser auf dem Staatsdampfer „Hamburg“ in Begleitung der obengenannten Herren nach den St.-Pauli-Landungsbrücken zurück und begab sich an Bord der „Hohenzollern“.

Altonaer Nachrichten, Morgen-Ausgabe vom Donnerstag, 21. Juni 1914



„Vaterland“ abgefahren.



Das größte Schiff der Welt auf seiner Jungferreise.

Hamburg, 14. Mai. „Vaterland“, der neue Prunkdampfer der Hamburg-Amerika-Linie und der größte aller Ozeanriesen, ist heute von Cuxhaven zu seiner ersten Fahrt nach New York in See gegangen, brausende Jubelstürme der Menschenmenge, die sich auf dem Anlegeplatze in Cuxhaven versammelt hatten, begleiteten das prächtige Schiff auf der Ausfahrt.

Ein Zeitungs-Korrespondent, der sich an Bord befindet, schickte abends eine drahtlose Depesche mit der Mitteilung, daß das Schiff 22 Knoten pro Stunde zurücklegt. Bemerkenswerter ist dabei, daß sich auf dem Riesendampfer bei einer solch schnellen Fahrt gar keine Erschütterung bemerkbar macht. Abends wurde in dem großen Saal ein Ball abgehalten. Die Vertreter der Dampfer-Gesellschaft, die sich auf dem „Vaterland“ befinden, sagten, daß das Schiff ihre Erwartungen weit übertreffe.

Der neue Hapag-Dampfer, das zweite Schiff der „Imperator“-Klasse, übertrifft den „Imperator“, der bislang in der Reihe der Ozeanriesen die erste Stelle einnahm, in allen seinen Größenausmessungen, ist um fünfzig Fuß länger (950 gegen 900 Fuß), mit einem Raumgehalt von 58,000 Tonnen gegen 50,000 Tonnen des „Imperator“.

Von der Riesengröße dieses Über-Schiffes geben noch die folgenden Zahlen einen Begriff: Höhe vom Kiel bis zur Mastspitze 297 Fuß, vom Kiel bis zum Wasserspiegel 37 Fuß und vom Kiel bis zum obersten Deck 137 Fuß.

Die bemerkenswerte Geschwindigkeit von 26,3 Knoten pro Stunde, welche der neue Riesendampfer auf seinen Probefahrten entwickelt hat, gibt die Gewißheit dafür, daß er nicht nur der größte, sondern auch einer der schnellsten Passagierdampfer sein wird, die zwischen der alten und der neuen Welt verkehren, und was seine Sicherheits-einrichtungen anbetrifft, so kann davon mit Recht und Recht bedauptet werden, daß sie das „non plus ultra“ im Pas-

siagerverkehr zur See darstellen. Der Dampfer „Vaterland“ wird ohne Zweifel das größte und luxuriöseste schwimmende Hotel sein.

Die Pracht der inneren Ausattung übertrifft alles bisher Dagewesene; der neue Dampfer verdient mit Recht, ein schwimmendes Museum der dekorativen Kunst genannt zu werden. Der große Speisesaal, mit einer Sitzkapazität für 800 Personen und mit seiner von ionischen Säulen getragenen Decke, ist in Weiß und Gold ausgeführt und macht einen großartigen Eindruck. Die Verkleidung des Rauchzimmers ist sländische Eiche in matten Tönen und der große Gesellschaftssaal, der durch Aufnehmen der Terride in einen spiegelglatten Ballraum verwandelt werden kann, ist in einem anheimelnden warmen Holz beforiert worden. Die Gemälde an Bord repräsentieren ein anscheinliches Vermögen. Am Haupttreppeneingang hängen zwei Landstücken von dem Venezianer Giovanni Battista Pittoni (1600—1767). Vier große

Gemälde von Valresse schmücken den Hauptsalon. Am Rauchzimmer hängen zwei Marinestudien von Professor Schmar. Musik und eine große romantische Suite von Holmsperger schmückt die Kuppel des Speisesaals.

Die Verpflegung an Bord kann sich mit derjenigen erstklassiger Hotels durchaus messen. Große Quantitäten Fleisch, Geflügel und Fische, Gemüse, Früchten und Eiern werden in den Küchenträumen mitgeführt, und zwar sind für eine Leberfahrt, also für die halbe Rundreise Hamburg-New York-Hamburg, u. a., 50,000 Pfund frisches Fleisch, 48,000 Eier, 27,000 Pfund Gemüse, 120,000 Pfund Kartoffeln und 7000 Quart Milch benötigt. Allgemeine Prohibition scheint verfassung an Bord des neuen Ozeanriesen noch nicht eingeführt werden zu sollen, denn seine Proviantliste verlangt 32,000 Liter Bier für die Rundfahrt und Leute, die an etwas Stärkeres gewöhnt sind, dient der Inhalt von 7000 großen Flaschen.

»Das größte Schiff der Welt auf seiner Jungferreise.«

lautet der nachfolgende Artikel aus der *New Yorker Volkszeitung* der ‚Socialist Party‘ (sozialdemokratische Partei der Vereinigten Staaten, Schwesterpartei der SPD) vom 15. Mai 1914:

»Hamburg, 14. Mai. „Vaterland“, der neue Prunkdampfer der Hamburg-Amerika-Linie und der größte aller Ozeanriesen, ist heute von Cuxhaven zu seiner ersten Fahrt nach New York in See gegangen, brausende Jubelstürme der Menschenmenge, die sich auf dem Anlegeplatze in Cuxhaven versammelt hatten, begleiteten das prächtige Schiff auf der Ausfahrt.

Ein Zeitungs-Korrespondent, der sich an Bord befindet, schickte abends eine drahtlose Depesche mit der Mitteilung, daß das Schiff 22 Knoten pro Stunde zurücklegt. Bemerkenswerter ist dabei, daß sich auf dem Riesendampfer bei einer solch schnellen Fahrt gar keine Erschütterung bemerkbar macht. Abends wurde in dem großen Saal ein Ball abgehalten. Die Vertreter der Dampfer-Gesellschaft, die sich auf dem „Vaterland“ befinden, sagten, daß das Schiff ihre Erwartungen weit übertreffe.

Der neue Hapag-Dampfer, das zweite Schiff der „Imperator“-Klasse, übertrifft den „Imperator“, der bislang in der Reihe der Ozeanriesen die erste Stelle einnahm, in allen seinen Größenausmessungen, ist um fünfzig Fuß länger (950 gegen 900 Fuß), mit einem Raumgehalt von 58,000 Tonnen gegen 50,000 Tonnen des „Imperator“.

Von der Riesengröße dieses Über-Schiffes geben noch die folgenden Zahlen einen Begriff: Höhe vom Kiel bis zur Mastspitze 297 Fuß, vom Kiel bis zum Wasserspiegel 37 Fuß und vom Kiel bis zum obersten Deck 137 Fuß.

Die bemerkenswerte Geschwindigkeit von 26,3 Knoten pro Stunde, welche der neue Riesendampfer auf seinen Probefahrten entwickelt hat, gibt die Gewißheit dafür, daß er nicht nur der größte, sondern auch einer der

schnellsten Passagierdampfer sein wird, die zwischen der alten und der neuen Welt verkehren, und was seine Sicherheitseinrichtungen anbetrifft, so kann davon mit Fug und Recht behauptet werden, daß sie das „non plus ultra“ im Passagierverkehr zur See darstellen. Der Dampfer „Vaterland“ wird ohne Zweifel das größte und luxuriöseste schwimmende Hotel sein.

Die Pracht der inneren Ausstattung übertrifft alles bisher Dagewesene; der neue Dampfer verdient mit Recht, ein schwimmendes Museum der dekorativen Kunst genannt zu werden. Der große Speisesaal, mit einer Kapazität für 800 Personen und mit seiner von ionischen Säulen getragenen Decke, ist in Weiß und Gold ausgeführt und macht einen großartigen Eindruck. Die Verkleidung des Rauchzimmers ist flämische Eiche in matten Tönen und der große Gesellschaftssaal, der durch Aufnehmen der Teppiche in einen spiegelglatten Ballraum verwandelt werden kann, ist in einem anheimelnden warmen Rot dekoriert worden. Die Gemälde an Bord repräsentieren ein ansehnliches Vermögen. Im Haupttreppenaufgang hängen zwei Landschaften von dem Venezianer Giovanni Battista Pittoni (1690-1767). Vier große Gemälde von Lairesse schmücken den Hauptsalon. Im Rauchzimmer hängen zwei Marinestudien von Professor Schnar-Alquist und eine große panoramische Studie von Kolmsperger schmückt die Kuppel des Speisesaals.

Die Verpflegung an Bord kann sich mit derjenigen erstklassiger Hotels durchaus messen. Enorme Quantitäten Fleisch, Geflügel und Fischen, Gemüsen, Früchten und Eiern werden in den Kühlräumen mitgeführt, und zwar sind für eine Ueberfahrt, also für die halbe Rundreise Hamburg-New York-Hamburg, u.a. 50,000 Pfund frisches Fleisch, 48,000 Eier, 27,000 Pfund Gemüse, 120,000 Pfund Kartoffeln und 7000 Quart Milch benötigt. Allgemeine Prohibition scheint vorläufig an Bord des neuen Ozeanriesen noch nicht eingeführt werden zu sollen, denn seine Proviantliste verlangt 32,000 Liter Wein für die Rundfahrt und Leuten, die an etwas Stärkeres gewöhnt sind, dient der Inhalt von 7000 großen Flaschen.«

Und am folgenden Freitag, dem 22. Mai 1914, erschien diese kurze Meldung:

„**‘Vaterland’ im Hafen.** Nach gut verlaufener Reise kommt der ‚Stolz des Meeres‘ an. Widrige Umstände beim Anlegen. Barken legen sich dem Ozeanriesen in den Weg, als er in Pier einfahren will und starke Ebbströmung treibt ihn zurück.“

Kein Hinweis findet sich auf irgendwelche Probleme an Bord während der Reise, die „Passagiere sprachen sich in enthusiastischer Weise über die Reise und den Dampfer aus“. (*New Yorker Volkszeitung* vom 22. Mai 1914)

Am Dienstag, den 26. Mai, erschien dann dieser Beitrag in der *Volkszeitung*:

»**Situation auf Vaterland.** Heizer beschwerten sich über rohe Vorgesetzte. Stewards fordern Lohnerhöhung.

Obwohl angeblich höhere Offiziere bestrebt sind, Unzulänglichkeiten zu vermeiden, mißhandeln Ingenieure Arbeiter.

Über die Verhältnisse an Bord des neuesten Riesendampfers, ‚Vaterland‘, der heute Vormittag die Heimreise antritt, und die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf sich lenkten, konnte die ‚Volkszeitung‘ gestern gründliche Informationen erlangen, die neues Licht auf die Situation wirft. Genosse Kulka, Vertrauensmann der Seeleute-Sektion des Transportarbeiter-Verbandes, gab zusammen mit mehreren Genossen, die als Heizer auf dem Schiffe beschäftigt sind, einem Berichterstatter der ‚Volkszeitung‘ die Versicherung, daß alle bisher in den kapitalistischen deutschen Zeitungen veröffentlichten Berichte nicht auf Wahrheit beruhen und keinerlei Tatsachen als Unterlage haben.

Schon am 1. Mai, als sich das Schiff noch in den Händen der Werft von Blohm & Voss befand, hatten die für den Dampfer geheuerten Seeleute Grund zur Beschwerde. Sie verlangten damals einen Lohn von 2.50 Mark und 10 Mark für die Probefahrt, und verweigerten zur Durchsetzung der Forderung die Arbeit. Zu dieser Zeit aber wurde ihnen nicht nur die Forderung bewilligt, sondern außer den 2.50 Mk. noch 15 Mark für die Probefahrt. Vor

der am 14. Mai erfolgte Abfahrt von Cuxhaven stellte dann das Maschinen-Personal an die Schiffsleitung die Forderung um Lohnerhöhung und Verbesserung in den Arbeitsverhältnissen. Anfangs stellte sich die Leitung der Forderung ablehnend gegenüber. Nachdem aber die gesamte Mannschaft am 12. Mai die Arbeit niederlegte, fand sich die Linie bereit, die geforderte Lohnerhöhung von 98 auf 110 Mark zu bewilligen, so daß schon auf der Unterelbe jede Differenz zwischen der Linie und der Maschinen-Mannschaft behoben war.

Zu bemerken ist, daß sich die Leute an den Transportarbeiter-Verband um Unterstützung wandten, wie sie gestern sagten, diese aber nicht erhielten, so daß es einem anderen Verbandsmitglied möglich war, die Leitung in dieser Bewegung zu nehmen. Immerhin herrscht auf dem Schiffe unter den Mitgliedern beider Verbände gegenwärtig vollste Harmonie und wird auf eine baldige Wiedervereinigung gehofft.

Wogegen sich die Beschwerden der Heizer nun hauptsächlich richteten, war die außerordentlich brutale Behandlung der direkten Vorgesetzten, die nicht einmal von den höheren Offizieren und noch weniger von der Hamburg-Amerika-Linie gebilligt wird. Die Handlungsweise dieser Vorgesetzten war es, die einen Sturm der Entrüstung unter den Mannschaften hervorrief. Nicht nur gefiel sich z.B. der 3. Ingenieur Lüdemann in Anwendung der rigorossten Antreiber-Methoden, sondern er schämte sich nicht, den Heizer Dobsky hinterrücks zu schlagen.

Daraufhin standen die übrigen Heizer ihrem mißhandelten Kollegen bald bei und wurden bei dem Ober-Ingenieur Wolff mit der Frage vorstellig, ob dies die versprochene humane Behandlung sei. Lüdemann wurde denn auch um die Leistung einer Abbitte von seinem Vorgesetzten ersucht, auf die Dobsky freilich verzichtete, mit der Voraussetzung, daß dadurch nichts gebessert sei. Der Kapitän wandte sich an die Ingenieure mit dem dringenden Ersuchen, Frieden mit ihren Untergebenen zu halten.

Bald darauf fand es der 3. Offizier Fuchs für gut, sich in Ausdrücken, wie ‚der Pöbel, der aus dem Sumpfe hervorgeht‘ und ähnlicher Liebeshwürdigkeiten über die Arbeiter auszusprechen.

Alle diese Fälle führten zusammen zu einer äußerst erregten Stimmung. Drei Versammlungen wurden in Hoboken abgehalten, von denen eine von 1000 Arbeitern der Maschinenräume besucht war. Ebenso hatten die Stewards eine gute Versammlung. Die gegenwärtig schwebenden Beschwerden sind indes hauptsächlich gegen die Mißhandlungen gerichtet. Außerdem verlangen sie, daß das ihnen versprochene Heizerdeck, wo sie der Erholung in der freien Zeit pflegen sollen, in einem solchen Zustand gebracht wird, daß es auch dem vorgeblichen Zwecke entspricht. Dies, so wurde gestern von den Leuten hervorgehoben, ist gegenwärtig nicht der Fall, da das betreffende Deck schmutzig, mit Oelfässern beladen ist und alles zu wünschen übrig läßt. Ueber ihre Logis, die nach ihren Angaben dem Kohlenstaub freien Zutritt gewähren, führten sie bittere Klage.

Ernster steht der Fall mit den Stewards. Diese haben allerdings Lohnforderungen erhoben, und zwar verlangen sie einen Einheitslohn von 80 Mark pro Monat. Hier haben sich schon ernste Szenen abgespielt. Wie dem Berichterstatte mitgeteilt wurde, ist man bereits dazu geschritten, zwei Stewards zu verhaften, die aber infolge des einmütigen Eintretens der gesamten Mannschaft bald wieder freigelassen wurden. Angeblich wurden auch gestern Abend besondere Wachen vor die Stewards-Quartiere gestellt. Die Stewards find nach den Berichten entschlossen, auf jeden Fall in voller Solidarität zusammenzustehen, und auch der übrige Teil der Mannschaft soll entschlossen sein, keinerlei Diskrimination gegen einen der ihren zu gestatten.«



Von der „Vaterland“

»Scenen, die sich vor der Abfahrt abspielten. Detektives kamen an Bord. Trimmer und Heizer erklärten sich mit den Stewards solidarisch und waren zum Streik bereit.

Ein deutsches Pennyblättchen, daß von jeher in „Sensationen“ macht, meldete gestern, „daß an Bord der „Vaterland“ 80 Stewards ins Gewahrsam gebracht wurden, daß die Offiziere des Schiffes bewaffnet herumgehen und die Gefangenen in Hamburg dem Seegericht überliefert werden würden.“ Wie Herr Meyer, der Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie, gestern Nachmittag einem Berichterstatte der „Volkszeitung“ mitteilte, ist die Geschichte so wie alle „Sensationen“, die es seinen Lesern aufischt.

Ueber die Vorkommnisse auf der „Vaterland“ am Montag vor der Abfahrt des Schiffes gibt der folgende Brief eines Stewards Auskunft, der uns von einem Leser der „Volkszeitung“ zur Verfügung gestellt wurde:

„Wir haben heute morgen eine Lohnforderung von 80 Mark pro Monat statt bisher 50 Mark an die an Bord befindlichen Inspektoren und den Direktor kommen lassen durch eine Kommission von sechs Mann. Da heute mittag ½2 Uhr ein Essen von über 600 Personen war, wollten wir bis Mittag Antwort haben und, wenn abschlägig beschieden, schon dieses Dinner nicht servieren. Es wurde uns aber gesagt, um 4 Uhr sollten wir Antwort haben. Wir servierten ruhig, und nach dem Essen taten wir nichts mehr, da sie mit List unsern Obmann in der Oberstewardsoffice festhalten wollten. Da sind wir aber gleich alle herauf gerückt, und sie ließen ihn frei; dann sandten wir eine Kommission an den Commodore Ruser, der wollte sich jedoch auf nichts einlassen. Wir sandten sie ein zweites Mal und ein drittes Mal herauf. Schließlich ließ er sich herbei, um im Speisesaal dritter Klasse zu sprechen. Dort erklärte er uns, daß er nichts tun könnte und wollte und er einfach das Schiff liegen lassen wollte; wir wüßten wohl, was uns da passieren würde. Wir erklärten ihm, daß das keine Meuterei wäre, worauf er nichts zu erwidern wußte. Er ließ uns stehen und sagte, wir könnten tun und lassen, was wir wollten. Wir gingen ins Logies, 178 Mann, und berieten über Verhandlungsmaßregeln. Schließlich kamen die Oberstewards und ein Kapitän und forderten uns auf, ins Kurierzimmer kommen, einzeln, und wir sollten unterschreiben, ob wir arbeiten wollten oder nicht. Wir erklärten zusammen, daß keiner etwas unterschreibt. Es war ein sehr lebhafter Tag, und so eine Einigkeit unter den Stewards, wie noch nie zuvor. Als wir beim Abendbrot saßen, kamen auf einmal ein Kapitän, Oberstewards und zwei amerikanische Detektives und suchten drei Stewards, die unsere Sprecher waren, um sie zu verhaften. Sie fanden sie auch auf Deck und erklärten sie auf Antrag des Kapitäns für verhaftet. Der eine Detektiv sagte zu dem einen Steward: „Sie sind der erste Mann für Sing Sing“; darauf sagte der Steward, daß er also (der Detektiv) der erste wäre und er der zweite. Als wir spitz wurden, was los war, stürmten wir alle an Deck und verhinderten durch lauten Protest, daß die Leute abgeführt wurden, wozu die hiesige Polizei auch nicht berechtigt war, so lange sie kein Zertifikat vom deutschen Konsul hat. Sie mußten auch die beiden loslassen. Die Hunde von Detektives hatten die Hand stramm am Revolver in der Tasche. Du hättest das Theater auf Deck nur sehen sollen. Wir hatten natürlich sofort in die Heizerlogis geschickt und die Heizer von den Vorgängen auf Deck benachrichtigt, worauf alles heraufkam. Die Detektives und Kapitän und Offiziere gingen weg, und wir hielten eine Versammlung ab. Die Heizer und Trimmer erklärten sich insofern mit uns solidarisch, daß sie sofort alle geschlossen die Arbeit niederlegen wollten, wenn einer von den Stewards verhaftet wird. Ich schreibe Dir das nur, damit du eventuell in der „Volkszeitung“ eine Erwiderung auf das elende Lügenblatt, die „Staatszeitung“ loslassen kannst; die Käseblättchen schrieb nämlich heute in der Morgenausgabe, die „Vaterland“-Leute dächten gar nicht daran, Forderungen zu stellen, den Herren wäre gar nichts bekannt. Es hieß noch, daß 50 Detektives unterwegs seien, uns zu verhaften; da müßten sie aber über 600 Menschen abführen. Uns können sie nichts anhaben, da wir nicht meutern noch handgreiflich werden. Ausländische Polizei darf an Bord eines deutschen Schiffes überhaupt niemanden verhaften, wenn es nicht vom deutschen Konsul gefordert wird. Auf die Bemerkung des Commodore, daß wir soviel verdienten, hat ihm ein Steward ganze 3 Cents präsentiert, die er heute bei dem Essen von einem Herrn bekommen hat, wir kennen sogar den Namen. Daß ein Detektiv dem Steward eins ins Gesicht geschlagen hat und ihm die Jacke zerrissen hat, tut nichts, aber den Revolver hätten sie nicht ziehen dürfen; da wären sie Elias Regenwurm gewesen und wir hätten sie über Bord geworfen, denn wir waren ein paar Hundert Menschen und die Aufregung war groß; wir haben's ihnen in nicht mißzuverstehender Weise zu verstehen gegeben.« (*New Yorker Volkszeitung*, Donnerstag, 28. Mai 1914)

Wie konnte es zu diesem Streik kommen?

Am 7. Mai findet eine „*Versammlung eines Teils der Besatzung des größten Schiffes der Welt ‚Vaterland‘*“ statt, berichtet der *Hamburger Hafendarbeiter* vom 16. Mai 1914, die „*von dem Syndikalistenführer Schneider eröffnet*“ wird. Er erklärte, daß sich seit der letzten Versammlung vor 8 Tagen bereits einhundert Kollegen der Besatzung in den syndikalistischen Industrie-Verband hätten aufnehmen lassen. Weiter werden die Ausführungen, die der Genosse Schneider macht wie folgt zitiert: „*Die Gewerkschaften von heute, und zwar einerlei, welcher Schattierung sie auch seien, sind nicht darnach angetan, die Lage der Arbeiter zu verbessern. Die sozialdemokratischen hätten ihren früheren radikalen Standpunkt verlassen und seien deshalb nicht besser, als die hirschdunckerschen, die christlichen und die gelben. Er stehe auf dem Standpunkt, daß, wenn man den Kapitalisten mit Erfolg bekämpfen wolle, man es nicht erst so machen dürfe, wie die Führer der oben angeführten Gewerkschaften. Bekanntlich fangen diese erst an, die Sache zu prüfen und in Verhandlungen einzutreten. Letztere dauern dann öfter auch noch ein ganzes Jahr und der Schluß ist dann die Ablehnung der ganzen Forderungen. Er wies hierbei auf verschiedene Lohnbewegungen hin, wo dieses der Fall gewesen sei. Eine solche Kampfesweise ist nicht die richtige, denn der Unternehmer darf gar nicht vorher merken, daß etwas gegen ihn unternommen werden solle, sondern er müsse überrumpelt werden. Das habe zur Folge, daß er sich dann nicht auf Ersatz vorbereiten könne und dadurch gezwungen sei, die Forderungen der Arbeiter zu bewilligen.*“ Diese Ansicht wurde mit großem Beifall seitens der Versammlung zugestimmt. Der Sprecher meinte dann weiter, daß es auch von der Besatzung des ‚Vaterland‘ so gemacht werden müsse. Die Kollegen sollen erst am Tage vor der Abfahrt an die Gesellschaft herantreten und ihre Forderungen vortragen. Würden diese abgelehnt, dann sei sofort die Arbeit niederzulegen, denn nur dann sei der Unternehmer in der Zwickmühle und müsse wohl oder übel bewilligen. Wer eine solche Kampfesweise für richtig halte, möge sich dem syndikalistischen Industrie-Verband anschließen. Ein lebhafter Beifall war der Dank an den Redner und dann ließen sich mehrere von den jungen Leuten aufnehmen. Solch kurzsichtige Arbeiter werden sich bei den Syndikalisten den Schädel wohl genau so einrennen, wie bei den Sozialdemokraten.“ Der nationale *Hafendarbeiter* warnt „*nicht zuletzt die Unternehmer: Augen auf!*“

In der *Einigkeit* vom 9. Mai quittiert der Hauptkassierer des *Syndikalistischen Industrieverbandes für Hamburg und Umgebung*, K.(urt) **Marx**, den Eingang von 345,80 Mark der Obleute des Dampfers S.S. ‚Vaterland‘.

In der Polizei-Akte finden wir die Kopie des abgefangenen Brief des nach Amerika übergesiedelten Genossen **Max Baginski**, der in New York an der Herausgabe der „*Internationalen Arbeiter Chronik*“ arbeitet. Als Sekretär der Press-Kommission schreibt er unter dem Datum vom 15. Mai 1914:

»Werter Kamerad!

Dein Brief zur Hand! Die Nachricht darin in der Tat ‚nicht ohne‘. Gewiss, ich werde mit den erwähnten Kameraden in Verbindung zu treten suchen; es wäre mir lieber gewesen etwas Näheres über die Art ihrer Beschäftigung auf

dem ‚Vaterland‘ zu erfahren, das hätte wohl die Verbindung besser hergestellt. Dachte, dass ich an die Beiden schreiben sollte: per Adresse ‚Vaterland‘. Sie werden doch sicher solche Briefe ausgeben an die Leute auf dem Dampfer. Dann könnten sie mir mitteilen, wo sie zu finden wären. Die ‚Industrial Workers of the World‘, unter dem Abkürzelzeichen I.W.W. bekannt, versuchen die ‚Marine Workers‘ – die Arbeiter auf den Ocean-Schiffen – hier zu organisieren. Habt Ihr etwa Verbindung mit ihnen? Es ist freilich viel zu wünschen übrig an dieser Organisation, sie stellt sich auch in einen gewissen Gegensatz zum Syndikalismus wie er hier auftritt. – Es wäre zu weitgehend heute darüber lang und breit zu reden; ich will nur sagen, dass wenn Ihr an die Organisierung der Schifffahrer herangehen wolltet, vielleicht ratsam wäre, sich mit den Leuten von der I.W.W. in Verbindung zu setzen. Die Adresse für New York wäre: 214 West Street, New York City. – Man kann persönlich an J. Sandgren adressieren. Er versteht auch deutsch. Doch die Kameraden auf dem Schiff selbst werden wohl am besten wissen, was für Schritte zu unternehmen sind. – Sende Dir unter Kreuzband No. 1 und 2 der ‚In. Arbeiter Chronik‘, ein Blatt, das wir versuchen über Wasser zu halten u. wenn möglich öfter erscheinen zu lassen.

Vorläufig Glück auf!

Max Baginski.

Soweit wir paar bewusste Sozialrevolutionäre hier in Frage kommen, stehen wir fast nur als „Freischärler“ da; wenig Verbindung möglich mit der Gewerkschaftsbewegung, die entweder ganz gesinnungslos ist, oder stellenweise von den Sozialdemokraten ein wenig begrast wird –«

In der Polizei-Akte finden sich folgende Telegramme, die die Genossen auf der „Vaterland“ an den Vorsitzenden Schneider geschickt haben:

»am 12/5. sämtliche Forderungen bewilligt. Klostermann in Kenntnis setzen. Bormann Däbel«

»am 3/6. Alle entlassen. Warten. Leute kommen 11 Uhr. W. 178¹.«

»am 5/6. Hauptsache fehlgeschlagen wegen Stewards sofortige Information wie sich Maschinenpersonal dazu stellen soll.
Däbel Lowis 96.«

»am 6/6. Alles erledigt durch Kommodore Ruser komme persönlich. Ziehmann J. Debel.«

Aus New York erhielt Ernst Schneider noch folgende Postkarte vom 23. Mai 1914:

»Soeben von unserer Versammlung zurückgekommen. Einfach grossartig. Bitte gutes Lokal in Hohe Bleichen bereithalten. Sofort Versammlung. Gez. Dobsky.«

In der *Einigkeit* erschien ein Bericht über die sehr schlecht besuchte Mitgliederversammlung des Verbandes vom 17. Mai. Es wird über die Aufnahme der neuen Mitglieder vom „Vaterland“ berichtet, und Genosse Schneider teilte mit, „daß die Vertrauensleute der Mannschaft vom ‚Vaterland‘ am 12. Mai die Forderung eingereicht hätten, die Heuer auf 110 Mk. zu erhöhen. Doch sollen die Forderungen für die gesamte Imperator-Klasse und auch für den Dampfer ‚Cap Trafalgar‘ Geltung haben. Alle Forderungen wurden am selben Tage bewilligt. Die Versammlung nahm diesen glänzenden Sieg mit Freuden auf.“

(*Die Einigkeit*, 30. Mai 1914)

¹ Hierbei handelt es sich um die Mitgliedsbuch-Nummer des Syndikalistischen Industrieverbandes Hamburg

Der *Syndikalistische Industrieverband für Hamburg, Altona und Umgebung* gibt dann die letzte revolutionär-syndikalistische Zeitung vor dem Krieg heraus: *Der Revolutionär* erscheint einmalig am 1. Sonnabend im Juni 1914 unter der Verantwortung von **Ernst Schneider** (Lokal: Zeughausmarkt 14, paterre).

No. 1. 1. Jahrgang.

Der

Hamburg, Juni 1914.

Revolutionär

Organ des
Syndikalistischen Industrieverbandes
 für Hamburg, Altona und Umgegend.

Erscheint jeden ersten Sonnabend im Monat.
 Einzelnummer 10 Pfg.
 Abonnementspreis 25 Pfg. pro Quartal

Verantwortlich für Redaktion und Verlag:
Ernst Schneider, Hamburg.
 Redaktion und Expediën: Zeughausmarkt 14, paterre.
 Telefon: Gruppe 8 Nr. 1788.

Redaktionschluss
 in der Erscheinungswoche am
 Montag Abend.

Durch revolutionären Gewerkschaftskampf zum Sozialismus.

Es blüht und kräht am wirtschaftlichen Himmel. Die Wetterzeichen, die Folgen einer veränderten Produktionsweise zeigen gar zu deutlich, wohin der Weg führt. Auf der einen Seite üppiger Wohlstand und brutaler Unternehmerrubens, namenloses Profitorient auf der anderen. Soll dieser Zustand ewig dauern? Profitorient? Vom frühen Morgen bis zum späten Abend dauert rastlos der Gang der Maschinen, rastlos eure Arbeit. Von der Wiege bis zum Grabe, rastlos schaffst du, Arbeitervolk.

Du kauftest Nahrung, du kauftest Schätze an und machst die Welt zum grossen Bienenkorb. Wie heissig sorgst du für deine „Herrn“ und wie schlecht für dich selbst! Gewerkschaftsgeossen! Haltet ihr Euch nicht für würdig, den Ertrag eurer Arbeit selbst zu geniessen? Meint ihr recht zu handeln, wenn ihr selbst, mit Weib und Kind im Schlaume des Elends untergeht, wenn ihr Hunger, Unwissenheit und Verbrechen über euch und eure Nachkommen heraufbeschwört? Wollt ihr, Sklavenselbst gleich, statt mancherl Staud zu halten, euch zerkratzt in den Staub werfen, unter der Überlast des Ungenugs?

In der Glut des Flammenofens, im Feuer der Schmelde streckt ihr das Eisen, schmetdet ihr Schwerter und Ketten. Das Werk eurer Hände sind die Millionen von Gewehren, die Millionen von Kanonen, von denen die Welt starrt. Und wer ist es, der unter den Schwertstählen erliegt, den die Kugel dahintrifft, den die Granate zertrümmert, wenn die Kriegsfurie über die Welt fegt?

Das seid ihr, das sind eure Brüder und Söhne.

Wahnwitzigen Selbstmord begangen die Völker, wenn sie sich auf den Schlachtfeldern zerschießen.

So arbeitet ihr, so plagt ihr euch, und was ist euer Teil? Habt ihr Freude, Wohlstand, Frieden?

Was für Herrlichkeiten sind es, die ihr mit Kummer und Qual euch erwerbt?

Die Saat die ihr säet, ein anderer erntet sie! Die Schätze, die ihr schafft, ein anderer sammelt sie! Die Kleider, die ihr webt, ein anderer trägt sie! Die Waffen, die ihr schmiedet, ihr stoesst sie euch selbst durch die Brust!

„Ach ja,“ werden einige von euch sagen, das sind ja alles Sachen, die wir längst wissen. Nun wohl! Aber sagt einmal, wollt ihr immerdar forstehen, wo ihr selbst den Tisch gedeckt habt? Wollt ihr euch auch in Zukunft auf Parlamentieren, Verhandeln und „hineinwachsen“ vorsetzen lassen?

Überall, wohin wir auch unsere Blicke wenden mögen, stossen wir auf fortschreitende Verknöcherung der Organisationsformen; zunehmenden Bürokratismus und autoritäre Machtbefugnisse eines angestellten Führertums. Millionen deutscher Arbeiter sind organisiert; gewaltige Fonds lagern in den Gewerkschafts- und Parteikassen — und die Macht der sozialistischen Bewegung sinkt. Die herrschende Klasse hürdet dem schläfrigen Trotz verharrenden Volke unerhörte neue Opfer an Gut und Blut ab, streikende Arbeiter und Arbeiterfrauen werden von den Polizei niedergeschlagen, Streikbrecher dürfen stürzen auf der Strasse und am heillosen Tage friedliche Arbeiter niederschlagen und erschossen. Das ist der Fluch, einer sich nicht den Verhältnissen der fortschreitenden kapitalistischen Entwicklung angepassten Taktik der sogenannten „Modernen Arbeiterbewegung“. Die alten Organisationsformen und Kampfmittel beweisn ihre Unbrauchbarkeit und Unwirksamkeit immer mehr und mehr. Immerhin gibt es einen Weg aus diesem Wirrwarr von Jammer und Verbrechen herauszukommen, dieser Weg ist der revolutionäre Gewerkschaftskampf, der Syndikalismus. Leider steht heute die übergrössen Mehrheit der deutschen Arbeiterschaft dem Syndikalismus fern, aber deswegen ist die Propaganda unserer syndikalistischen Überzeugung zu der hauptsächlichen Aufgabe geworden, die wir in der Gegenwart zu erfüllen haben. Denn lediglich die eigenen Erfahrungen sowie auch das Verständnis des Freien Syndikalismus stellt die Arbeiter geistig auf festen Boden, lässt sie kühn und selbständig denken. Sind die Arbeiter erst einmal zur vollen Erkenntnis des revolutionären Klassenkampfes gelangt, dann werden sie auch demgemäss zu handeln wissen. Es ist verständlich, das Sie nicht zögern werden, jede Waffe zu gebrauchen, die ihnen hilft, den Kampf zu gewinnen. Um aber zu dieser Höhe hinaufzukommen, müssen wir zunächst durch grosszügige energische Klassenkampfkaktionen aus eigener Initiative, die Juscenierung von Arbeitseinstellungen, die kräftige Abwehr von Gewaltakten der Arbeitgeber, Einfluss und Anziehungskraft bei den Arbeitern zu gewinnen suchen. Ein Weg, den unsere Genossen im Auslande, besonders in Amerika, mit bestem Erfolge beschritten haben, welcher uns deutschen Syndikalisten zur Zeit aber noch vergeschlossen bleibt. Immerhin darf letzteres nicht dazu beitragen, nicht selbst auch das Aconserte zu wagen, unsere hohe Aufgabe gerecht zu werden. Es ist selbstverständlich, das unsere Aufklärungsarbeit in allen Schichten der arbeitenden Bevölkerung zu bringen hat, ja, es ist sogar unsere Aufgabe, der sozialdemokratischen Arbeiterschaft zu überzeugen, dass, will jene ernstlich zum Sozialismus gelangen, selbige sich unsere, die ökonomischen Kampfmittel

aneignen muss. Nur mit revolutionärem Kampfmittel direkt gegen den Kapitalismus, ist die Beseitigung der privatkapitalistischen Ausbeutung denkbar. Es ist ein Blödsinn zu glauben, durch Redensarten im Parlament resp. durch Verhandeln zum Abschluss von langjährigen Tarifverträgen usw. den Kapitalismus beseitigen zu können. Mit dergleichen Mitteln lockt man keinen Hund hinterm Ofen hervor. Zwar wissen die parlamentarischen Strauchritter und Volkverräter von allerlei „Erfolgen“ zu berichten. Wie sehen „letztens“ in Wirklichkeit aus? Während die Lebensmittelpreise in den letzten 12 Jahren um 12% erhöht wurden, stiegen die Löhne der Arbeiter um kaum 5%. Hierzu reichte man die enormen „Steigerungen“ der Wohnungsmieten und die infolge der verbrecherischen kapitalistischen Produktionsweise, immer krasser auftretenden Arbeitslosigkeit. Von der völligen Rechtfertigung der Arbeiter erst gar nicht zu reden.

Welch eine grenzenlose Infamie angesichts dieser Tatsachen, von einer „gebobenen Lebenslage“ der Arbeiter zu fasseln. Leider trottet ein erheblicher Teil der deutschen Arbeiterschaft noch immer jenen Staatsfrommen, patriotisch verseuchten Führern nach, die sie nach Wohlgefallen an der Nase herumführen.

Wir fragen: Wie lange noch? Durch Organisation und wohlwollender Disziplin waren Hamburger Hafenarbeiter während des englischen Transportarbeiterstreiks gezwungen, Streikarbeit zu verrichten. Aus denselben Gründen, sowie auf Grund eines in Harmonie mit dem Hafengewaltigen abgeschlossenen Tarifvertrages, mussten die Hamburger Hafenarbeiter im Vorjahre zusehen, wie ihre streikenden Berufsgenossen in Bremerhaven und Emden elendiglich verbluten mussten. Ist das Klassenkampf? Wo bleibt da die Solidarität? Das Wort Klassenkampf ist längst in jenen Reihen zum albernen Gewäsch geworden. Sollen wir erst noch an den Streik der Seeschiffwerften erinnern?

Genug des bösen Spiels! Hier kann nur der Syndikalismus helfen, es gibt keinen anderen Weg! Die Zentrale Organisation kann niemals revolutionär, sie muss immer reaktionär wirken. Darum organisieren wir uns auf Föderativer Grundlage. Die Unterschiede zwischen Zentralverbände und Syndikalismus sind zu weit, als das sich erstere jemals zu sozialrevolutionären Organisationen umgestalten lassen. Der revolutionäre Syndikalismus ist kein Anhängel irgend einer politischen Richtung er wird und darf es auch niemals werden. Klugedenk unserer proletarisch revolutionären Überzeugung, stehen wir dem Kapitalismus und seinen Institutionen in tödlicher Feindschaft gegenüber. Kein fauler Friede, sondern dauernde Kampfbereitschaft gegen das Unternehmertum.

Unter der fettgedruckten Parole »**Die Arbeiter haben kein Vaterland, auch keines zu verlieren!**« folgt dieser Beitrag:

»Von unseren Genossen an Bord des Riesendampfers ‚Vaterland‘ erhalten wir die vertraulichste Versicherung, daß alle bisher in den kapitalistischen und parteipolitischen Zeitungen veröffentlichten Berichte nicht auf Wahrheit beruhen und keinerlei Tatsachen als Unterlage haben. Es dürfte kein Geheimnis sein, daß sich zentralverbändlerische Pfaffen alle Mühe geben, die Aktion der revolutionären Genossen des Syndikalistischen Industrieverbandes zu verschleiern. Man bedenke: Zentralverbändlerische Disziplin und die aus dem tiefsten Innern der Arbeiter hervorgegangene revolutionäre Aktivität: Welch’ eine unüberbrückbare Kluft!

Schon am 1. Mai, als sich das Schiff noch in den Händen der Werft Blohm & Voss befand, hatten die für den Dampfer geheuerten Seeleute allen Grund zur Beschwerde.

Aus Tatsachen ihrer innersten Überzeugung als Klassenkämpfer, verlangten sie damals einen Lohn von Mk. 2,50 und Mk. 10, – für die Probefahrt und verweigerten zur Durchsetzung der Forderung die Arbeit.

Zu dieser Zeit wurde ihnen nicht nur die Forderung bewilligt, sondern außer den M. 2,50 noch Mk. 15,- für die Probefahrt.

Kurz vor der am 14. Mai erfolgten Abfahrt des Schiffes stellten unsere Genossen des revolutionären Syndikalistischen Industrieverbandes plötzlich eine abermalige Forderung um Lohnerhöhung und Verbesserungen in den Arbeitsverhältnissen.

Ein Ultimatum wurde der Leitung des Schiffes gestellt.

Am 12. Mai legte die gesamte Mannschaft dank unserer revolutionären Propaganda die Arbeit nieder.

Aber gleich fanden sich die Dividendenschlucker der Hamburg-Amerika-Linie bereit, die Lohnerhöhungen von 98, – auf Mk. 110, – zu bewilligen.

Anscheinend war nunmehr jede Differenz zwischen den Unternehmern und der Mannschaft gehoben. Wer lacht da?

Die im Deutschen Transport-Arbeiter-Verband organisierten Seeleute aller Chargen wandten sich gleichfalls um Unterstützung an ihre ‚Organisation‘, wurden natürlich, wie gewöhnlich, abgewiesen, und auf eine spätere Zeit vertröstet. Die Leitung dieser Bewegung lag voll und ganz in den Händen unserer Genossen. Aber gerade deshalb herrschte die einmütigste Harmonie an Bord des Schiffes. Allerdings taten die Handlanger des Kapitals das übrige. Einer dieser getreuen Fridoline, der IV. ‚Ingenieur‘ Lüdemann wagte es, unseren Genossen J. Dobsky hinterrücks zu schlagen.

Welch’ eine Heldentat jenes feigen, voll Dummheit und Standesdünkel strotzenden Gesellen? Letztere Brutalität schien selbst dem Kommandeur des Schiffes zu weitgehend. Er ersuchte Lüdemann, Abbitte zu leisten, was dieser Byzantiener auch sofort tat. Selbstverständlich verzichtete unser Genosse auf diese unverfrorene Bauchkriecherei mit dem Bemerkten, daß dadurch nichts gebessert sei.

Nunmehr wandte sich der Kommandeur an die Ingenieure mit dem dringenden Ersuchen, ‚Frieden‘ mit ihren ‚Untergebenen‘ zu halten.

Aber bald darauf fand es der III. ‚Offizier‘ Fuchs für gut, sich in Ausdrücken wie ‚Der Pöbel‘ ‚der aus dem Sumpfe hervorgeht‘ und ähnlichen Liebenswürdigkeiten über die Arbeiter auszusprechen. Es ist verständlich, daß alle diese Fälle zu einer allgemeinen Empörung führen mußten.

In drei von unseren Genossen einberufenen Versammlungen, von denen eine von über 1000 Arbeitern besucht war, wurde das Verhalten der Kapitalistenhandlanger scharf kritisiert. Ebenso hatten die zu unserem Verbandsgehörenden Stewards eine gut besuchte Versammlung. Letztere Genossen führten bittere Klage gegen die ihnen zu Teil gewordene Mißhandlungen, sowie ihrer unwürdigen Entlohnung.

So wurde denn auch einmütig eine Lohnforderung gestellt und zwar verlangten unsere Genossen den ganz sicher nicht zu hoch gegriffenen Einheitslohn von Mk. 80,- pro Monat.

Dieses schien den Vertretern zu gewagt.

Mit allen möglichen Mitteln versuchte man, die Genossen von ihrer Forderung abzubringen, was jedoch an dem gesunden Sinn aller daran Beteiligten scheiterte. Alle Bemühungen, diese Lohnforderung zu unterdrücken, erwiesen sich als nutzlos.

Nun wurde von seiten der Reederlakaien zur brutalen Gewalt gegriffen. Zwei der an der Lohnforderung beteiligten wurden verhaftet, die jedoch infolge des einmütigen Eintretens der gesamten Mannschaft bald wieder freigelassen werden mußten. Es ist klar, daß das Kapital der geschlossenen Phalanx der Arbeiter weichen muß. Wenn auch die, per direkter Aktion gezeitigten Erfolge keine großzügige zu nennen ist, so erinnern wir uns immerhin an jene Worte: ‚Am Anfange war die Tat!‘ Uns ist es durchaus verständlich, daß jene Müßiggänger, die auf Kosten der Schaffenden ein glänzendes Leben führen, bei der ersten besten Gelegenheit über die Schaffenden herfallen, wenn es denen einfallen sollte, irgendeine Forderung laut werden zu lassen, die den Profit schmälern könnte.

Wir fragen hier nur: Wird die Arbeiterschaft aus diesen Vorgängen lernen? Eines ist sicher: Nur die revolutionäre Kampfmethoden des Syndikalismus können hier helfen. Für uns alle aber gelten diese Werte:

*Und gibst du alles ausserm Leben,
So wisse, du hast nichts gegeben.»*



Die Angriffe der sozialdemokratischen Gewerkschaft DTAV

„Kommen wir nun zu der anderen Giftpflanze, den sogenannten ‚revolutionären‘ Syndikalisten. Verbrechen an den Seeleuten!“

In der Beilage *Die Schifffahrt* im DTAV-Courier vom 6. Juni 1914 setzt sich der Zentralverband der sozialdemokratischen Gewerkschaft des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes auf das Übelste mit den „beiden Brüdern“, den syndikalistischen und den gelben Gewerkschaften auseinander. In einem Versammlungsbericht aus Hamburg-Altona vom 22. Mai behauptet der Redakteur Müller der ‚Schifffahrt‘ als Referent, daß „seitdem wir zentralisiert sind, sind unsere Kämpfe ohne Zweifel schärfer geworden, die Lohnsklaverei zu beseitigen, dies große Ziel wird nicht durch revolutionäre Phrasen gelöst. (...) Wir

haben die Arbeiterklasse zu stärken und unsere gewonnene Position zu befestigen. (...) Die Propaganda der Syndikalisten läuft einfach auf einen Betrug der Arbeiter hinaus. (...) Was den sozialen und ökonomischen Generalstreik betrifft, so ist darüber ja schon sehr viel geredet und geschrieben worden. Diese Kämpfe sind doch aber nicht mit hungrigem Magen und leeren Taschen zu führen (Sehr richtig!).“ Zu den Auseinandersetzungen auf der ‚Vaterland‘ führt dann der Redner Dillenberger aus: „Die stattgefundenen Versammlungen, welche die Syndikalisten mit einem geringen Teil der Mannschaft vom Dampfer ‚Vaterland‘ abgehalten haben, haben jedenfalls bei der Hapag ein befriedigendes Lächeln ausgelöst. Deshalb haben alle diejenigen, die an diesen Versammlungen der Syndikalisten sich beteiligt haben, ein Verbrechen an den Seeleuten begangen. Der Kampf ist auch unser Element, und wenn die Zeiten günstig dafür sind, werden wir kämpfen, um die Lage der Seeleute zu verbessern. Wilde Streiks verwerfen wir grundsätzlich. (Lebhafter Beifall.)“

Ein „Herr Wederit“ (es ist der anarchistische Alt-Genosse und Schneider Oswald Wedrich) antwortet auf die „demagogischen und zynischen“ Anschuldigungen des DTAV-Mannes, auf seine Forderung, daß „die Gewerkschaftsmitglieder auch zur Sabotage und zum passiven Widerstand erzogen werden müssen“, erntet er nur Lachen und Widerspruch.

Der Referent Paul Müller (Redakteur der *Schiffahrt*) setzt dann noch einen drauf, indem er die Syndikalisten und Gelben der Feigheit bezichtigt und das damit deren „Paarung zur klaren Erkenntnis gebracht worden sei.“ Obendrein behauptet er, daß die „Bewegung der Syndikalisten nicht von Arbeitern, sondern von Akademikern ins Leben gerufen und gefördert würde. Und in der gegenwärtigen ernsten Zeit, wo es darauf ankommt, alle Kräfte der Arbeiter zusammenzufassen, da treiben die Syndikalisten ihre Zersplitterungsversuche in die Reihen der Arbeiter und berufen sich noch obendrein auf die Worte von Karl Marx, daß die Befreiung der Arbeiter nur das Werk der Arbeiter selbst sein kann. Schlimmer kann wirklich Marx nicht verhöhnt werden. Mit Ekel muß sich deshalb jeder Arbeiter, dem es Ernst ist um die Verbesserung seiner Lage, von den syndikalistischen Bestrebungen abwenden. Außerdem sind wir uns aber darüber im klaren, daß die Syndikalisten die Entwicklung und den Fortschritt der Gewerkschaften dauernd nicht aufhalten werden. (Lebhafter Beifall.)“

Dann folgt ein weiterer Artikel: **»Ein syndikalistischer Putsch oder was?«**

»Unter dem 27. Mai wurde der Reederpresse aus Hoboken telegraphisch gemeldet:

„Der gestern abgefahrene Hapag-Dampfer ‚Vaterland‘ hat 80 verhaftete Stewards an Bord, die hier streikten und unter dem Meutereiparagraphen dem Hamburger Seemannsamt zugeführt werden. Der Plan des Streiks wurde unmittelbar nach der Ankunft des ‚Vaterland‘ viel besprochen. Die Leute verlangten bessere Behandlung und höhere Löhne. Die Unzufriedenheit unter Stewards, Heizern und Trimmern ist allgemein, doch bequemten sich die Leute vorgestern abend, bis auf die verhafteten 80 Leute schriftlich zur Arbeitsleistung bis zur Ankunft im Heimathafen. Die Hobokener Polizei hatte die ganze letzte Wache vor der Abfahrt elf Beamte an Bord, die stündlich Meldung machten. Bei der Abfahrt waren 50 Polizisten zur Hand, um Streikende, falls sie das Schiff verlassen sollten, augenblicklich zu verhaften und der Einwanderungsbehörde zu überliefern. Kommodore Ruser und sämtliche 18 Schiffsoffiziere sind, wie es weiter in der Meldung der Berliner Blattes heißt, für die Heimfahrt mit Revolvern ausgerüstet.“

Später hat dieselbe Reederpresse diese Nachrichten inoffiziell dementiert. Die Forderungen der Leute sind nicht bewilligt, die Polizei ist in Aktion getreten, betreßte Revolverhelden paradieren auf ‚Vaterland‘, der mittlerweile in ein schwimmendes Gefängnis umgewandelt ist. In Hamburg bekommen die Behörden zu tun, Staatsanwalt und Strafrichter besorgen ein übriges.

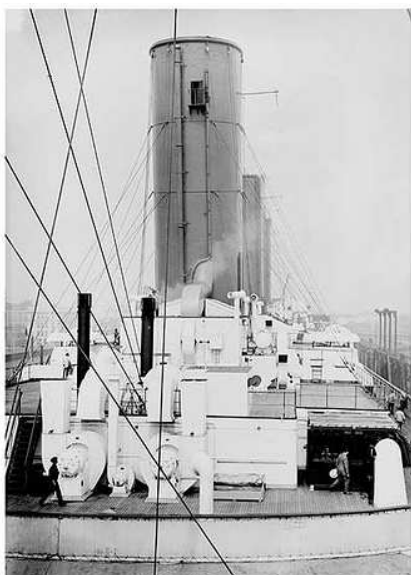
Ein blamables Nachspiel zu den vielen hochfahrenden Feierlichkeiten auf ‚Vaterland‘ vor Antritt seiner Jungferreise, das ein grelles Schlaglicht auf die Verhältnisse wirft, unter denen ein erheblicher Teil der ‚Vaterland‘-Mannschaft lebt und leidet.

Unsere Organisation steht diesen bezeichnenden Vorgängen an Bord S.S. ‚Vaterland‘ natürlich vollkommen fern und streng ablehnend gegenüber. Zur Kampfeskampftaktik einer freien Gewerkschaft gehören, zumal im seemännischen Berufe und im Schiffahrtsbetriebe, derartige putschistische Nachahmungen der sogenannten direkten Aktion nicht. Hier handelt es sich zweifellos um einen syndikalistischen Versuch, die vielgerühmte revolutionäre Taktik zu praktizieren. Wohin das führen muß, zeigt uns Figura.

Die Syndikalisten als die geistigen Verbündeten der gelben haben hier den Seeleuten wirklich einen sehr schlechten Dienst erwiesen. Triumphieren werden hinterher die gelben Ballinesen.

Wir aber fordern trotz alledem die Seeleute zu einer systematischen Organisationsarbeit und gesunden Kampftaktik in unseren Reihen auf.«

Daß die sozialdemokratischen Verbandsbeamten auch vor der Denunziation bei der Politischen Polizei nicht zurückschrecken, geht aus dem eingeleiteten Verfahren gegen den Redakteur Schneider und den Drucker Sigmund wegen des Vergehens gegen §§ 110, 130 StGB hervor: „Der Bureaubeamte des Transportarbeiterverbandes, Sektion Seeleute, August Juch erklärt, daß er gesehen habe, wie ein ihm unbekannter Mann die Druckschrift in einer Wirtschaft St. Paulis gelesen habe. Von diesem Unbekannten habe er sich ein Exemplar erbeten und auch erhalten.“ Das Polizei-Exemplar wurde durch die



S.S. Vaterland

Hamburg-Amerika-Linie an die Staatsanwaltschaft gesandte. Da Drucker und Redakteur versicherten, daß die Exemplare nur Andruckexemplare für die Pressekommission des Industrieverbandes gewesen sind und sie nichts über deren Verbreitung wüßten, wurde das Strafverfahren eingestellt. Zu den fünf Mitgliedern der Pressekommission gehörten die beiden Genossen Steward Lorenz Kamphausen und der Heizer Albert Klostermann, beide von der ‚Vaterland‘ ...

Im SPD-*Echo* erscheint eine kleine Meldung am 6. Juni 1914: »Lieb ‚Vaterland‘, magst ruhig sein«. Auf der bei Freiburg im Kreis Steinburg vor Anker gegangenen ‚Vaterland‘ sind neben einem Gendarmerie-Oberwachtmeister und 6 Gendarmen weitere Kriminalbeamte stationiert worden. 120 Stewards seien entlassen worden (*Echo*, 6. Juni 1914).

Nach der Rückkehr in Hamburg werden 240 Stewards der ‚Vaterland‘ entlassen. Daraufhin kommt es zu weiteren Protestversammlungen. Flugblatt „Achtung! Seeleute aller Chargen!“ (ohne Datum).

Achtung. Achtung. Seeleute aller Chargen! Arbeitsbrüder!

Aus tiefer innerer Ueberzeugung als Unterdrückte und Gemisshandelte wenden wir uns an euch als Klassengenossen. Während sich die Presse der geeinigten Ausbeuterzunft in den übertriebensten Lobpreisungen über deutsche Schiffsbaukunst erging und der Chorus der Prozentpatrioten ihr „Lieb Vaterland machst ruhig sein“ bis zur Heiserkeit brüllten, spielten sich an Bord des Riesendampfers „Vaterland“ die merkwürdigsten Sachen ab. Es ist bekannt, dass die Trägheit der Uebermut weniger, die Knechtung vieler bedeutet. Dem Drange der Verhältnisse folgend, wagten es die an Bord des Dampfers „Vaterland“ beschäftigten Heizer und Stewards, eine Verbesserung ihrer elendigen Lage zu fordern, welche, soweit das Maschinenpersonal in Frage kommt, zum Teil bewilligt wurden. Anders erging es den Kollegen „Stewards“. Letzteren wurde nach einer längeren Aussprache das „Ehrenwort“ einiger sich an der Leitung der Hamburg-Amerika-Linie befindlichen Herren zugesichert:

„Dass im Heimatshafen alles geregelt werden solle.“

Dieses ist denn auch prompt geschehen. Welch ein Hohn!

**Kurz nach der Ankunft des Dampfers wurden plötzlich
240 Stewards entlassen.**

Ja, es wurde ihnen nahe gelegt, dass sie binnen einer Stunde das Schiff zu verlassen hätten. Ein ähnliches „Geschick“ ereilte einigen Heizern, denen noch obendrein die Legitimationskarten entzogen wurden.

Als eine Kommission der Gemassregelten beim Direktor der sozialistischen Abteilung vorstellig wurde, erteilte letzterer Herr den Gemassregelten den bündigen Bescheid:

**„Dass die Maassregelung zu „recht“ geschehen sei? Die Forderung der Stewards sei eine
Erpressung.“**

Man bedenke die „Ansichten“ dieses „wohlthätigen Herrn“. Ins weitere wurde den Mitgliedern der von den Kollegen gewählten Kommission empfohlen, den Syndikalismus zu entsagen und Mitglieder im gelben Verein zu werden. Dieses Ansinnen wurde natürlich mit Verachtung zurückgewiesen.

**Kollegen! Gebt dem Reedertum die rechte Antwort auf
diese masslose Verhöhnung!**

Wahrlich, es wird Zeit, dass auch die deutschen Seeleute ihr Elend begreifen lernen. Denkt daran, dass es eure Trägheit, eure Flatterhaftigkeit allein sind, welche Schuld daran tragen, wenn ihr Ausbeutung, Verhöhnung und Ungemach über euch ergehen lassen müsst. Ihr habt nichts zu verlieren, aber ihr könntet vieles gewinnen. Es muss ein Ende der Qual und des Elends kommen, dann werden alle faulen Bäume mit Entsetzen daran denken, wie sie euch einst verhöhnten.

**Darum rüstet zum Kampf! Gedenket eurer gemassregelten
Arbeitsbrüder!**

**Nur ein geschlossenes Vorgehen sichert den Sieg.
Es lebe die Solidarität der Arbeiter!
Hoch der Syndikalismus!**

**Syndikalistischer Industrieverband
für Hamburg, Altona und Umgeb.**

Polizeibericht

Im Polizeibericht vom 11. Juni 1914 werden 150-200 Mitglieder des Transportarbeiterverbandes angenommen. Außerdem heißt es dort: „Als Hauptagitatoren für den syndikalistischen Industrieverband an Bord des Dampfers ‚Vaterland‘ werden die folgenden hier bisher nicht als Mitglieder dieses Verbandes noch nicht bekannten Personen bezeichnet: 1) Heizer Albert Klostermann, 2) Heizer Charles Walter, 3) Heizer Paul Dobsky, 4) Heizer Karl Köhn, 5) Heizer Hermann Jankowski, und 6) Heizer Felix Simon. Von diesen Personen befinden sich Dobsky, Köhn und Simon noch an Bord des Dampfers ‚Vaterland‘, während die übrigen zur Abmusterung gelangt sind. Klostermann, der als Rädelsführer bezeichnet wird und an Bord des Dampfers ‚Vaterland‘ verschiedene Versammlungen abgehalten hat, ist in New York zurückgeblieben, um angeblich dort die Agitation für den syndikalistischen Industrieverband zu leiten, wahrscheinlich jedoch um sich einer Bestrafung auf Grund der Seemannsordnung zu entziehen. Der sozialdemokratische Transportarbeiterverband verurteilt das Vorgehen der Syndikalen an Bord des Dampfers Vaterland lebhaft und bekämpft die syndikalistisch-revolutionären Bestrebungen dieses Verbandes auf das energischste.“ In diesem Überwachungsbericht des Polizei-Inspektors werden insgesamt 21 Genossen des Industrieverbandes namentlich mit Wohnanschrift in Hamburg genannt sowie weitere 14 Personen, „deren Personalien hier nicht bekannt sind“. Unter ihnen ein „Rieger“, bei dem es sich nur um den Anarchisten Otto Rieger handeln kann, der später im Deutschen Seemannbund (DSB) aktiv war.

Es folgt eine Versammlung am 19. Juni 1914 über „Die Ereignisse an Bord des S.S. ‚Vaterland‘“. Teilnahme: 45 Personen.

THE SEA GIANT

VATERLAND

Größtes Schiff der Welt.
33,000 Tonnas. 950 Fuß lang. 100 Fuß breit.
Auf ihrer ersten Fahrt trifft sie am 21. Mai
in New York ein.

Abfahrt:
26. Mai, vormittags 10 Uhr,
und nachdem regelmäßig

PARIS—LONDON—HAMBURG
HAMBURG-AMERICAN LINE
41-45 Broadway, New York
Telephon: 1900 Berthe.

Abdruck -> Polizeibericht

Die Polizeibehörde.

Hamburg, den 11. Juni 1904.

Abteilung IV.

J.-Nr. 937 10/V. IV. /

In einer vom Kartell der syndikalistischen Gewerkschaften für Hamburg und Umgegend zum 1. Juni 1913 nach dem Lokale von Horn, Hohe Bleichen 30, einberufenen und von etwa 250 Personen besuchten öffentlichen Versammlung der Transportarbeiter kritisierte der Referent, Hafenarbeiter Ernst Wilhelm Schneider, geboren am 23. Juli 1883 in Königsberg i/Pr., wohnhaft Marcusstrasse 1, III., das Verhalten der sozialdemokratischen Zentralgewerkschaften in abfälliger Weise und stellte die revolutionäre, auf föderalistischer Grundlage beruhende und nach syndikalistischen Grundsätzen geleitete Gewerkschaftsbewegung als das ideale und erstrebenswerte Ziel für die Arbeiter dar. Der auf Grund dieses Referats in der Versammlung angeregte Vorschlag zur Gründung einer derartigen Vereinigung führte am 8. Juni 1913 zur Konstituierung eines Vereins unter dem Namen „Syndikalistischer Industrieverband“ (Gruppe Transportarbeiter), der nach einigen Wochen in „Syndikalistischer Industrieverband für Hamburg und Umgegend“ geändert wurde. Die Verbindung, die der „Freien Vereinigung Deutscher Gewerkschaften in Berlin“ angeschlossen ist, zählte bei der Gründung eine Mitgliederzahl von 60 Personen, die bis jetzt auf etwa 150 bis 200 angewachsen ist und in gegnerischen Zeitungen übertrieben mit 450 angegeben wird. Der Verband hat bisher 3 öffentliche Versammlungen veranstaltet, die von 25 bis 120 Personen besucht waren. An der aus Anlass der Maifeyer in dem Lokale von Horn, Hohe Bleichen 30, veranstalteten Versammlung nahmen etwa 85 Personen teil. Die regelmässigen Mitgliederversammlungen finden bei schwacher Beteiligung am 1. und 15. eines jeden Monats in dem Lokale von Breme, Zeughausmarkt 14 part., statt. Die Kassenver-

hältnisse

verhältnisse, über die Mitteilungen bisher nicht an die Öffentlichkeit gelangt sind, sollen sehr ungünstig sein. Als Vorstandsmitglieder bzw. Diskussionsredner sind hier bekannt geworden:

1) Anarchist, Hafenarbeiter Ernst Wilhelm Schneider, geboren am 23. Juli 1883 in Königsberg i/Pr., wohnhaft Marcusstrasse 1, III.

2) Anarchist, Händler Johann Friedrich Carl Roche, geboren am 31. Oktober 1862 in Königsberg i/Pr., wohnhaft in Osdorf, Kreis Pinneberg.

3) Arbeiter Martin Hermann Mix, geboren am 16. Januar 1871 in Lancken, wohnhaft Hammerbrookstrasse 93.

4) Arbeiter Carl Groth, wohnhaft in Altona.

5) Kommis Carl Martin Dörge, geboren am 29. September 1886 in Hamburg, wohnhaft in Altona, Weidestrasse 69, I.

6) Arbeiter Heinrich Wilhelm Theodor Elsner, geboren am 22. Oktober 1883 in Hamburg, wohnhaft Süderstrasse 140, III.

7) Arbeiter Josef Ecker, geboren am 15. Januar 1883 in Stockum, wohnhaft Langergang 52.

8) Arbeiter Heinrich Wilhelm Georg Rose, geboren am 11. September 1880 in Hamburg, wohnhaft Speksstrasse 70, I.

9) Anarchist, Schlosser Peter Joseph Heinrich Runkel, geboren am 24. August 1886 in Neuendorf, wohnhaft Hopfenstrasse 5, IV.

10) Maschinenschlosser Selmar Kurt Marx, geboren am 9. Oktober 1889 in Nieder-Eichstädt, wohnhaft Heinestrasse 15, II.

11) Arbeiter Wilhelm Johannes Gustav Spranz, geboren am 5. Mai 1888 in Altona, wohnhaft Herderstrasse 19 Haus 3.

12) Anarchist, Tischler Hermann Fritz Ruddigkeit, geboren am 3. Februar 1884 in Gumbinnen, wohnhaft Erlenkamp 25, II.

13) Anarchist, Arbeiter Wilhelm Rieker, geboren am 15. Februar 1879 in Grossgartag, wohnhaft Jakobstrasse 54, IV.

14) Anarchist, Arbeiter Johannes Eduard Bank, geboren am 14. November 1886 in Magdeburg-Ludenburg, wohnhaft Amandastrasse 26, H. 1.

15) Anarchist, Schmied Robert Paul Grundmann, geboren am 23. Oktober 1881 in Gersdorf, wohnhaft Amberg 8, IV.

16) Anarchist, Bäcker August Amann, geboren am 29. April 1892 in München, zurzeit auf See.

17) Anarchist, Arbeiter Richard Friedrich Drews, geboren am 5. September 1885 in Lehmkuhlen, wohnhaft Peterstrasse 28, III.

18) Anarchist, Schneider Oswald Robert Wedrich, geboren am 18. März 1875 in Mühlbeck, wohnhaft Marktstrasse 12, II.

19) Anarchist, Küper Gustav Paul Schreyer, geboren am 21. September 1887 in Zahna, wohnhaft Sternstrasse 51,

20) Anarchist, Tischler Heinrich Theodor Albert Fricke, geboren am 6. Juni 1848 in Braunschweig, wohnhaft Agathenstrasse 6.

21) Metallarbeiter Christoph Heinrich Max Tillmann, geboren am 20. Juli 1873 in Rendsburg, wohnhaft Hamburgerstr. 73, Haus 1.

Ausserdem gehören dem Verbands die nachstehend benannten 14 Personen an, deren nähere Personalien hier nicht bekannt sind:

Kosseider, Rose, Krauss, Stöhr, Löwrick, Kämmer, Karstens,
Wäsche, Stöwe, Krause, Frahm, Nadolny, Rieger und Clacsen.

Als Hauptagitatoren für den syndikalistischen Industrieverband an Bord des Dampfers "Vaterland" werden die folgenden hier bisher als Mitglieder dieses Verbandes noch nicht bekannten Personen bezeichnet:

1) Heizer Albert Paul Max Klostermann, geboren am 15. Oktober 1869 in Magdeburg,

2) Heizer Charles Richard Walter Tempelhagen, geboren am 14. November 1886 in Berlin.

3) Heizer Paul Ernst Johannes Dobski, geboren am 9. März 1886 in Dresden.

4) Heizer Karl August Friedrich Köhn,

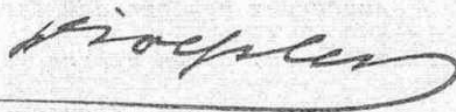
5) Heizer Hermann Emil Jankowski, geboren am 18. Mai 1878 in Bürgerwiesen, und

6) Heizer Felix Simon, geboren am 26. Juni 1886 in Kirrlach.

Von diesen Personen befinden sich Dobski, Köhn und Simon noch an Bord des Dampfers "Vaterland", während die übrigen zur

Abmusterung gelangt sind. Klostermann, der als Rädelsführer bezeichnet wird und an Bord des Dampfers "Vaterland" verschiedene Versammlungen abgehalten hat, ist in New-York zurückgeblieben, um angeblich dort die Agitation für den syndikalistischen Industrieverband zu leiten, wahrscheinlich jedoch um sich einer Bestrafung auf Grund der Seemannsordnung zu entziehen. Der sozialdemokratische Transportarbeiterverband verurteilt das Vorgehen der Syndikalistinnen an Bord des Dampfers Vaterland lebhaft und bekämpft die syndikalistischen-revolutionären Bestrebungen dieses Verbandes auf das energischste.

In Vertretung.



Polizeiinspektor.

Die nachfolgende Auseinandersetzung

In der Beilage zu *Die Einigkeit* vom 27. Juni 1914 veröffentlicht „Kr.“ (Karl Roche) folgenden Artikel:

»Ein Gewerkschaftsführer als Gehilfe des Staatsanwalts.

Es gibt ein barbarisch wirkendes Sprichwort, das dem deutschen Sprachraum entstammt und alles – Verachtung und Abschüttelung zugleich – in unvermittelter Weise ausdrückt. Den es trifft, bricht darunter zusammen, wenn er nicht gänzlich innerlich verroht ist. Das Sprichwort ist eine schneidende Geißel. – Wir müssen es heute einmal anwenden, obwohl wir den kennen – lange kennen –, der diese Peitsche verdient und von ihm wissen, daß er sich „nichts daraus machen“ wird. Aber wir müssen ihn zeichnen; er wird mit den Narben herumlaufen – gekennzeichnet für jeden ehrlichen und anständig denkenden Menschen. Das Sprichwort lautet:

„Der größte Schuft im ganzen Land, das ist und bleibt der Denunziant.“

Inwieweit dieses Sprichwort auf Herrn Paul Müller, Zentralvorstandsmitglied des Deutschen Transportarbeiterverbandes und verantwortlicher Redakteur für „Die Schifffahrt“, Organ für die Interessen der Seeleute usw., zutrifft, wird sich aus nachstehendem ergeben. Der Leser möge uns nur folgen und sich selbst ein Urteil davon bilden, mit welchen verachtenswürdigen Mitteln der gewerkschaftliche Zentralismus sich des anstürmenden Syndikalismus erwehrt:

In Hamburg gründete sich vor Jahresfrist eine syndikalistische Hafendarbeiterorganisation. Sie nennt sich ‚Syndikalistischer Industrieverband‘, und der Name bedeutet, daß nach und nach andere verwandte Berufsgruppen des Hamburger Hafens syndikalistisch organisiert und angeschlossen werden sollen. Natürlich

hatte der Verein gleich bei seiner Gründung den Zentralverband der Transportarbeiter zum Todfeind, und damals hielt ihm Herr Döring im ‚Hafenarbeiter‘ eine Taufrede, die eine einzige große Eigenschaft hatte: sie stank. Das war zu ertragen: man schließt dann möglichst Mund und Nase und läßt Karre und Schieber vorübertröten. Die sachlichen Werte des Syndikalismus werden davon nicht berührt.

Der neue syndikalistische Hafenarbeiterverein hatte für sein Fortkommen mit den denkbar größten Schwierigkeiten zu ringen, die nicht zuletzt in dem Menschenmaterial lagen, das ihm zufließte. Da kamen Arbeiter, die das Wort Syndikalismus zum ersten Male vernahmen und hier von heute auf morgen für ihre revolutionären Wünsche Befriedigung erhofften. Sie kamen und gingen. Aber was alle diese Leute auszeichnete, sie waren begeistert für eine Sache, deren Größe die meisten von ihnen ja nur fühlten, und sie agitierten dafür, sie agitierten so gut und so übel als sie es eben aus sich selbst heraus fertigbrachten. Sie arbeiteten heute im Hafenbetrieb, morgen auf der Werft und schwammen in einigen Tagen vielleicht auf dem Ozean als Matrose, Heizer oder Zimmerer, aber wo sie hinkamen, streuten sie den Samen des Syndikalismus, wie sie ihn verstanden. Und diese rein persönliche, nur in der Begeisterung Befriedigung findende Agitation trug Früchte.

Es sind ganz wenige syndikalistische Arbeiter gewesen, die kurz vor der Fertigstellung des Riesenschiffes ‚Vaterland‘ auf der Werft Blohm u. Voss beschäftigt waren und jede Minute wahrnahmen, unter der Bemannung des Schiffes den Syndikalismus zu verbreiten. Das taten sie nicht auf Grund irgendeines Beschlusses der Organisation; sie taten es aus Selbstverständlichkeit. Es kamen zuerst die ‚Unterdeckarbeiter‘, also Heizer und Trimmer für die Agitation in Frage. Und hier faßte der Syndikalismus Fuß. Die erste Betriebssitzung mit den Heizern und Trimmern der ‚Vaterland‘ fand Ende April statt, kurz bevor das Schiff vom Stapel lief. In vier weiteren Sitzungen wurden über 100 Aufnahmen gemacht.

Der im modernen Schiffsbetrieb Uneingeweihte muß sich vorstellen, daß die Heizer eines Riesendampfers sein Wohl und Wehe in den Händen haben, daß, wenn sie versagen oder auch nur passive Resistenz üben, der Koloß hilflos an Haupt und Gliedern daliegt. Des weiteren ist zu erwähnen, daß die ‚Hapag‘ wie alle großen Schiffsgesellschaften nach den in neuerer Zeit vorgekommenen großen Schiffskatastrophen alles nur Erdenkliche für die Betriebssicherheit leisten muß, leisten muß schon aus Konkurrenzgründen. Und für die Betriebssicherheit für die Schnelligkeit des Schiffes hat die Schiffsgesellschaft ein einigermaßen zufriedenes Heizerpersonal groß vonnöten. Dazu kommt noch, daß der Feuerstaker von heute nicht mehr mit Schimpfworten oder gar Schlägen angetrieben werden kann. Das sind alles befahrene Seeleute, die schon einige Reisen als Trimmer gemacht haben müssen; sie sind gewissermaßen die Auslese aus den Trimmern, die diesen schweren Schiffsdienst wiederholt bestanden haben. Und außerdem stellt der neueste Schiffstyp mit Turbineneinrichtung ungeheuerere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Maschinenpersonals. Der „Imperator“ mußte deswegen sogar in seiner Maschinenanlage umgebaut werden.

Wir mußten das vorausschicken, um zu erklären, warum es ganz kurzer Hand gelang, der „Hapag“ Zugeständnisse abzutrotzen für die Heizer und Trimmer. Zuerst sollten sie kleinere Zugeständnisse, die den Leuten auf dem „Imperator“ gegeben waren, nicht erhalten. Durch ihr einmütiges Vorgehen aber erreichten sie diese. Dann wurden sie offensiv: Trimmer und Heizer verlangten für die Zeit der Probefahrten eine Lohnzulage von 10 Mk. Die Hapag wollte Ruhe haben, denn jetzt beherrschte sie nur der eine Gedanke: ob das Schiff ‚laufen‘ konnte, und sie bewilligte 15 Mark. Dann forderten die Arbeiter für die Seefahrt eine Erhöhung der Monatsheuer von 98 auf 110 Mk. Die Reederei wehrte sich. Die Arbeiter gingen an Deck mit ihren gepackten Seesäcken, ließen sich auf kein Unterhandeln ein, brachten Hochs auf den Syndikalismus aus und – die millionenschwere Hapag kroch zu Kreuze. Diese Forderung wurde durchgesetzt für alle Schiffe der Imperator-Klasse.

Nun wird dem Leser sich schon die Frage aufdrängen, wo denn die Zentralverbände waren, was sie taten, derweil die Syndikalisten so vorgingen? Das tieftraurige Kapitel müssen wir nun schreiben.

In den Versammlungen, die manchmal von über 1000 Seeleuten besucht waren, schwiegen die Führer des zentralen Transportarbeiterverbandes sich aus. In den Betriebssitzungen, wo die Forderungen in Anwesenheit der Zentralverbändler durchberaten wurden, erklärten die Führer sich gegen die Forderungen und vertrösteten die Arbeiter auf die kommende Zeit einer guten Konjunktur. Aber als dann unsere Genossen zur Tat schritten und

das Schiff verlassen wollten, da standen alle Arbeiter Schulter an Schulter, da gab es keinen Zentralverbändler und keinen Syndikalisten, da gab es nur Proleten, Brüder, umschlungen von dem einigenden Bande der Solidarität.

Das war ein syndikalistischer Erfolg.

Daß die Hapag ihn nicht verschmerzen würde, war anzunehmen, und daß der Bureaukratenstab des zentralen Transportarbeiterverbandes ihn noch weniger verschmerzen kann und nun aus seinen Reihen einen - - - - - *) gegen syndikalistische Organisation losläßt, daß ist ein weiteres Ruhmesblatt in der Geschichte dieser Organisation.

Zum 22. Mai, an einem Tage, wo man wußte, daß der Vorsitzende der syndikalistischen Seeleute, Schneider, weit ab vom Schuß in Berlin zum Kongreß war, berief der Zentralverband nach Hamburg eine öffentliche Versammlung für die Seeleute ein mit dem Paul Müller als Referenten. Er referierte in einem Atemzug über die Gelben und Syndikalisten als Arbeiterräter und sagte gegen den Schluß seiner Ausführungen nach den übereinstimmenden Versammlungsberichten im ‚Hamburger Echo‘ und in der ‚Schiffahrt‘: „Tatsache ist aber, daß Unternehmer und Behörden den Kampf gegen uns am schärfsten führen, nicht gegen die Syndikalisten.“

Nun könnte mancher meinen, Müller habe das so aus seines Herzens Einfalt heraus gesagt und sich nichts dabei gedacht. Aber wer Müller kennt als einen mit allen Wassern gewaschenen Gewerkschaftsdiplomaten, dem ist die Absicht der Denunziation der Syndikalisten bei den Behörden ohne weiteres in die Augen springend. Das also war die Antwort des Zentralverbandes auf die Erfolge der Syndikalisten. Der Zentralvorstand macht sich zum freiwilligen Gehilfen des Staatsanwalts.

Aber damit hatte auch Müller sofort einen Bombenerfolg. Noch in der selben Woche, gleich nachdem der Denunziant im ‚Echo‘ und in der ‚Schiffahrt‘ seine schmutzige Leistung verbreitet hatte, wurde Schneider, der Vorsitzende der syndikalistischen Seeleute, dreimal verhaftet. Schneider hat seit Jahresfrist in Wort und Schrift für den Syndikalismus agitiert; er tut das, so gut er es vermag, und trotz der schärfsten Überwachung durch die Behörden bot er ihnen bis zur Müllerschen Rede keine Veranlassung, gegen ihn vorzugehen. Nun aber wies ja Müller die Behörden direkt auf ihre Pflicht hin, dem Syndikalismus zuleibe zu gehen. Er zwang gewissermaßen die Behörde öffentlich dazu. Und da auf einmal entdeckte die Behörde Schneiders Gefährlichkeit. Er wird von Spitzeln umlagert, haussuchende Polizisten sind seine täglichen Gäste, das Untersuchungsgefängnis kann sich jeden Tag hinter ihm schließen

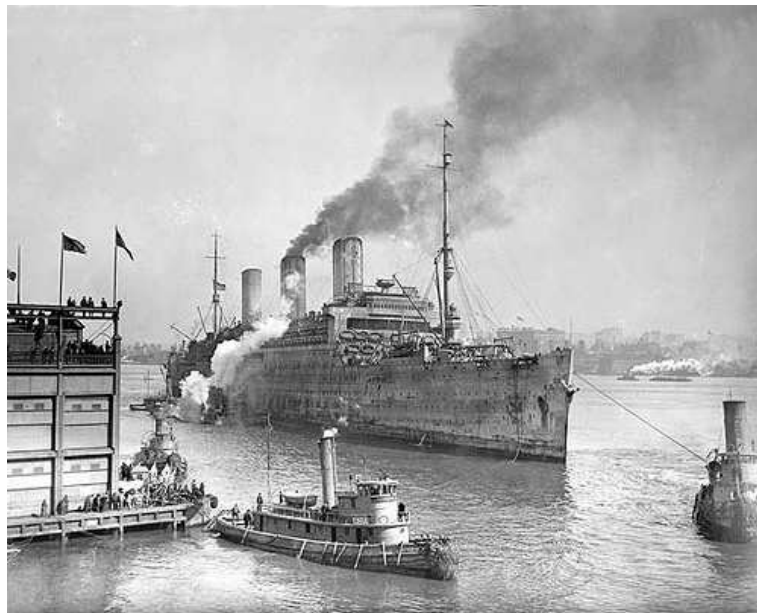
Wir wollen noch einiges über den weiteren Verlauf der Seemannsbewegung mitteilen: Unsere Leute auf der ‚Vaterland‘ agitierten auf See selbstverständlich weiter, und drüben in Hoboken nahm sich der Genosse Baginsky in dankenswerter Weise unserer Sache an. Einen zweifelhaften organisatorischen Erfolg hatten wir bei den Stewards. Das sind die am schwersten organisierbaren Arbeiter der Seefahrt. Das sind nicht etwa Leute, wie wir sie sonntäglich in den Biergärten sehen, die in der Woche irgendeinem Beruf nachgehen und Sonntags als Kellner arbeiten. Ein Steward muß als Kellner gelernt haben, und die erste und zweite Kajüte verlangt erstklassige Bedienung mit Sprachkenntnissen. Sie sind berufsstolz, und dieser Dünkel reicht im allgemeinen nur bis zu farblosen Vereinen. Auf der ersten Fahrt hatte man etwa hundert von ihnen organisiert. Die Schiffsleitung bekam davon Wind und versprach im Heimathafen die Gehälter zu regeln. Als das Schiff dann wieder in Cuxhaven lag, wurden die verdächtigen Leute einfach aufgefordert, binnen einer Stunde das Schiff zu verlassen. Die Heizer waren bereit, für die Gemaßregelten einzutreten, aber diese, nach Hamburg gekommen, verflüchteten sich, und nur ein Stamm blieb der Organisation treu. Streikbrecher kamen aus Berlin. Mit importierten Stewards aus Holland machte die Hapag schlechte Geschäfte, denn diese waren syndikalistisch organisiert und mußten auf Kosten der Gesellschaft zurückbefördert werden. Gegen die Hapag ist Klage beim Gericht erhoben worden...

So steht es mit der noch jungen syndikalistischen Seemannsbewegung in Deutschland.

Eines ist sicher: tot zu bekommen ist diese Bewegung nicht mehr, auch damit nicht, daß nun Reedertum, Polizei und Zentralverband gegen sie Hand in Hand vorgehen.

Der moderne Schiffbau und Schiffsbetrieb erfordert intelligente und denkende Arbeiter. Gerade dieser Betrieb demonstriert den Arbeitern die Macht der syndikalistischen Kampfeswaffen. Und darum gehört die Zukunft zu Wasser und zu Lande dem Syndikalismus. Kr.

*) Den mit Strichen bezeichneten Ausdruck haben wir kassiert. Die Red.«



»Und noch einmal: Schmutz.

Kürzlich brachten wir in der ‚Einigkeit‘ eine Darstellung über die Tätigkeit der syndikalistischen Seemannsbewegung und nagelten dabei den Paul Müller, Zentralverbandsmitglied des zentralen Transportarbeiterverbandes als staatsanwaltschaftlichen Angeber fest. Daß diesem Menschen nichts rühren kann, sagten wir im voraus. Jetzt quittiert er zynisch in der ‚Schiffahrt‘. Das ist kein Wunder, denn er hat schon manches andere eingesteckt, was wir ihm ev. nachweisen können.

Wie leicht ihm das Verbiegen der Wahrheit ins Gegenteil vom Munde geht, beweist der Artikel in Nr. 14 der ‚Schiffahrt‘: ‚Stewards, aufgepaßt!‘ Nachdem die Syndikalisten an eine für den Zentralverband kaum erreichbare Arbeiterschicht gerüttelt haben, kommt nun auch der letztere nachgehinkt und erzählt der Mitwelt breit und gottesfürchtig:

„Daß sich die Hamburg-Amerika-Linie mit dem Maschinenpersonal noch kurz vor Antritt der zweiten Reise des ‚Vaterland‘ einigte, beweist auf das deutlichste, daß die Hamburg-Amerika-Linie Respekt vor der Sektion Seeleute des Deutschen Transportarbeiterverbandes hat und nur aus diesem Grunde der Forderungen des Maschinenpersonals entgegenkam. Bei den Stewards brauchte die Hamburg-Amerika-Linie aber nicht viel Federlesens zu machen. Und warum nicht? Eben weil die Stewards keinen Rückhalt, keine Interessenvertretung haben, die ihren leider gar zu sehr berechtigten Forderungen den gehörigen Nachdruck verliehen hätten.“

So sieht die Berichterstattung dieses Helden aus! Die Syndikalisten drücken durch Anwendung der direkten Aktion eine Lohnforderung durch – Paul Müller spielt den Angeber bei der Staatsanwaltschaft und sagt: aus Respekt vor – Paul Müller hat die ‚Hapag‘ dem Maschinenpersonal Lohnforderungen bewilligt. Ist das nicht zum Bekegeln? Weiß Paul Müller noch, was die Reederpresse vor einigen Jahren über ihn schrieb? Vielleicht müssen wir noch einmal deutlich werden. – Welchen Respekt die ‚Hapag‘ von Müllers Seemannsverband hat, bewies sie erst vorige Woche: sie maßregelte zwei Vertrauensleute. Den Syndikalisten fand sie mit 110 Mk. ab, und den Zentralverbändler ließ sie mit leeren Händen laufen« (*Einigkeit* Nr. 32 – 8.8.1914, letzte Ausgabe!)

Fazit

Rückblickend schrieb *Ikarus* (Ernst Schneider) in seiner Flugschrift „*The Wilhelmshaven Revolt*“ (London 1943):

»Aber das waren Worte, nur Worte. Die internationale sozialistische Bewegung mit ihren erklärten Führerorganisationen erwies sich in der Praxis als kapitalistische Institution. Anstelle ihrer Utopie des ‚allmählichen Übergangs zum Sozialismus‘ gingen sie in Übereinstimmung mit den Naturgesetzen eine unauflösliche Verbindung mit dem kapitalistischen System ein.

Dies ist bestimmt nicht neu, aber es ist notwendig, es im Auge zu behalten. In Veröffentlichungen der Linksradikalen in Deutschland vor dem ersten Weltkrieg wurde darauf hingewiesen, daß erfolgreiche Massenaktionen fast spontan entstehen. Dies ist sehr wahr, und die Geschichte beweist es. (...)

Dasselbe konnte im Fall der spontanen Aktion der Mannschaft der riesigen S.S. ‚Vaterland‘ in Cuxhaven im Frühjahr 1914 gezeigt werden. Hier bewiesen sich die Seeleute, ungefähr 1300, als selbstbewußte Kampfeinheit der Arbeiterklasse. Es war nicht die Zeit für sinnlose Kollaboration der Seeleute mit den Millionären der Hamburg-Amerika-Linie, aber es gab Solidarität und Selbstbewußtsein der Seeleute. Kurz gesagt, die stolzen Herren der Hapag wurden gezwungen, den Forderungen der Seeleute bedingungslos nachzugeben.

Darüber hinaus verbreitete sich diese Aktion der proletarischen Vorhut auf alle Seeschiffe der deutschen Handelsmarine. Unterstützt von der breiten Mehrheit des Hafen- und Binnenwasserproletariats hatten sie immer wieder ihre Absicht betont, ihre Sache auszukämpfen. Sie wußten, daß dies nicht durch Unterstützung der kapitalistischen Kräfte geschehen konnte, sondern nur gegen sie.

Die deutsche sozialdemokratische Presse hatte gleichzeitig -und das ist typisch-, außer daß sie die Seeleute lächerlich machte, nicht den Mut, die Sache objektiv zu berichten. Die großen Tageszeitungen in New York dagegen machten kein Geheimnis daraus. Ihre Titelseiten waren gefüllt mit der mutigen, aber illegalen Streikaktion der Seeleute auf der ‚Vaterland‘.

Es ist grundlegend festzustellen, daß der Dienst in der Kriegsmarine für jeden deutschen Seemann Pflicht war. Die Mannschaften der Handelsmarine waren fast identisch mit den Seeleuten auf den Kriegsschiffen. Der Rest der Männer auf der Kriegsflotte wurde aus anderen Teilen des Industrieproletariats rekrutiert. Daher hatten sie nicht nur dieselben Interessen, sondern auch denselben aufmüpfigen Geist. Immerhin, obwohl ihr ständiger Kampf für Freiheit wesentlich weniger erfolgreich war, eröffnete die Meuterei auf dem Kriegsschiff ‚Oldenburg‘ im letzten Jahrhundert eine Epoche physischen Widerstands und fortdauernder Unruhe in der Kriegsflotte.

Ohne Zweifel waren die Würfel für revolutionäre Massenaktionen gefallen. Dies also war die geistige Verfassung des seefahrenden Proletariats in Deutschland 1914.« (Nachdruck in *Archiv*, Nr. 17 - 2003)



Kriegsmarine

Ernst Schneider wurde nach seiner Einberufung der Deutschen Kriegsmarine zugewiesen. Er war dann der „Spartakist Ernst“, der den Revolutionsrat von Wilhelmshaven anführte, als es 1918 zur Revolution kommt...

Das Kaiserreich führte mit dem „Gesetz über den vaterländischen Hilfsdienst“ vom 2. Dezember 1916 noch die Zwangsarbeit für 17-60jährige Männer in kriegswichtigen Betrieben ein, der Arbeitsplatzwechsel wurde erschwert – als Gegenleistung erhielten die Zentralgewerkschaften der SPD für ihre Zustimmung zu diesem Gesetz das Recht zur Schaffung paritätisch besetzter Schlichtungsausschüsse und zur Bildung von Arbeiter- und Angestelltenausschüssen. Später wurde aus dieser Kollaboration, die bis in die rüstungswirtschaftliche Planung im Kriegsamte reichte, das Abkommen über die ‚Zentralarbeitsgemeinschaft‘ zwischen der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands und der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (Oktober/November 1918). Diese „Burgfrieden“-Politik führte bereits 1914 zur Entsendung von zwei Vertretern des SPD-Gewerkschaftskartells in die „Zentralstelle für Arbeitsnachweis“ und die „Hamburgische Kriegshilfe“. Vaterländischer bzw. nationalistischer konnte sich die SPD nicht positionieren. Diese Haltung führte dann zur Abspaltung der linken und linksradikalen Kräfte in Form der USPD und der kommunistischen Gruppierungen.

Zum ersten Werftarbeiterstreik kam am 26. und 27. Oktober 1916 bei Blohm & Voss und auf der Vulcan-Werft.

Hier begann die Widerstand der „passiven Resistenz“ durch langsames Arbeiten, Überstundenverweigerung, Blaumachen und Renitenz gegenüber den Vorgesetzten...



Im Jahre 1917

Auf den Kriegsschiffen der Marine wurde die Parole „*Es lebe Liebknecht!*“ zur Losung - und ein *Revolutionäres Komitee* verbreitete klare Anweisungen, Warnungen und Informationen, die von Mund zu Mund unter zuverlässigen Genossen verbreitet wurden. Im August 1917 kam es in Wilhelmshaven zu einer Matrosenmeuterei durch mit der USPD sympathisierenden Matrosen, die zur standrechtlichen Erschießung der beiden Genossen Albin Köbis (Anarchist) und Max Reichspietsch (USPD) am 5.9.1917 in Köln führte. Hier ist es sicherlich erwähnenswert, daß der führende USPD-Reichstagsabgeordnete Wilhelm Dittmann (Tischler aus Eutin) sich von den revolutionären Matrosen distanzierte!

Im Jahre 1918

In der Nacht vom 4. auf den 5. November erreichten die ersten revolutionären Kieler Matrosen die Hansestadt Hamburg ...

Biografisches

Karl Roche - „Isegrim“, „Diogenes“

Gelebt: * 31.10.1862 in Königsberg/Preußen als Johann Friedrich Carl Roche - +1.1.1931 in Hamburg

Verheiratet mit Emma, geb. Lange, geboren 22.8.1864 zu Thorn.

Bauhilfsarbeiter, zahllose Haftstrafen als Agitator für die sozialdemokratische Gewerkschaftsbewegung der Bauarbeiter, 1910 Angestellter des Bauhilfsarbeiter-Verbandes in Bochum und Hamburg – Eklat um seine Veröffentlichung „Aus dem roten Sumpf“, Übertritt zur FvDG. Aktives Mitglied der Hamburger Föderation, führender Kopf bei der Gründung der FAUD/S, kurzes führende Rolle in der AAU in Hamburg, Rückkehr zur FAUD/AS. Veröffentlichte unzählige agitations- und Theorie-Beiträge in der Wochenzeitung ‚Der Syndikalist‘. Aktiv bis zu seinem Tode Anfang 1931.

Ernst Wilhelm Schneider - „Ikarus“

Geboren: * 23.7.1883 in Königsberg/Preußen. Steuermann und Hafenarbeiter - + 1945 London

Mitarbeiter/Redakteur des Hamburger ‚KAMPF‘, Herausgeber ‚Der Revolutionär‘ im Juni 1914.

Vorsitzender des *Syndikalistischen Industrieverbandes - Gruppe Transportarbeiter* in Hamburg von 1913-1914. Im Januar 1919 Teilnehmer am kommunistischen Aufstand in Wilhelmshaven - verhaftet und zu fünf (sechs) Jahren Festungshaft verurteilt. Am 29.1.1920 gelang ihm die Flucht während eines Gefangenentransportes (Spitzname seitdem „Ikarus“). Anfang September 1920 erneute Verhaftung in Bremen bei der Gründung der Ortsgruppe der KAPD. Festungshaft in Golnow Entlassung auf Bewährung zum 31.12.1922. Rückkehr nach Bremen und KAPD-Aktivitäten. Teilnehmer am Hamburger Aufstand 1923 als führender KAPD/AAU-Funktionär. Von 1924-25 Sekretär des DSB in Bremerhaven, 1926-29 Organisator einer AAU-Ortsgruppe von Seeleuten in Cuxhaven. Ab 1930 fuhr er wieder zur See, Verurteilung 1935 zu 18 Monaten Zuchthaus in Fuhlsbüttel. Emigrierte 1939 über Antwerpen nach England und veröffentlichte dort seine Schrift „The Wilhelmshaven Revolt.“ (London, Freedom-Press 1943) Verstarb kurz nach 1945 in London.

Paul Albert Schreyer - „Luigi“

Gelebt: * 21.9.1887 in Zahna +26.4.1918 im Festungsgefängnis Spandau bei Berlin

Mitglied der Anarchistischen Föderation Hamburg u. Umgebung, Herausgeber der Wochenzeitung ‚KAMPF‘ (1912-1914).

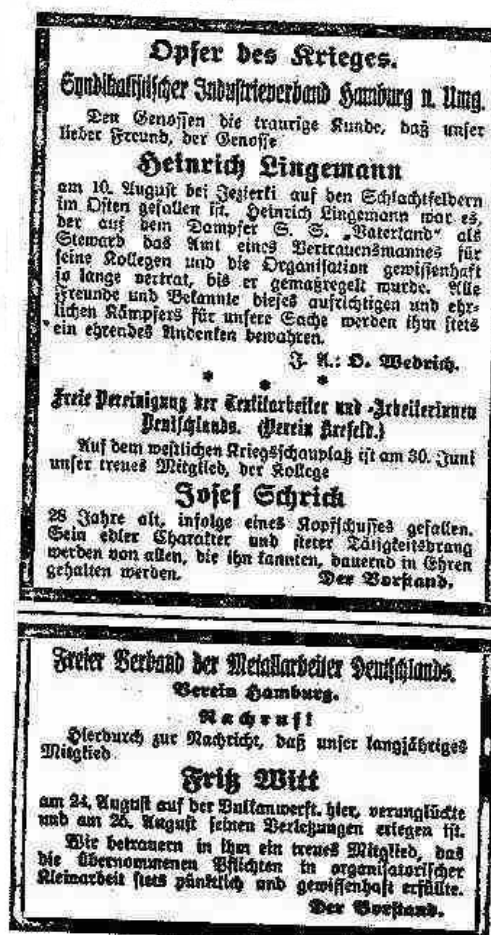
Emigrierte bei Kriegsausbruch in die Schweiz um seiner Einziehung zum Militär zu entgehen. Im Dezember 1914 erschien in Kopenhagen seine Schrift „Die Sozialdemokratie und der Krieg“; die Schweiz lieferte ihn schließlich widerrechtlich an das Kaiserreich aus, wo er wegen Fahnenflucht in den Knast gesteckt wurde. Die Haftbedingungen ruinierten seine Gesundheit; starb noch während des I. Weltkrieges am 26. April 1918 im Festungsgefängnis Spandau [STAP 16493].

Max Baginski

Gelebt: *1864 in Bartenstein - +24.11.1943 in New York

Wanderte 1893 in die USA aus. Ehemals SPD, Zeitungsredakteur, arbeitete in den USA mit Johann Most an dessen *Freiheit* mit, wurde im Herbst 1894 Hauptschriftleiter der täglich erscheinenden *Chicagoer Arbeiter-Zeitung*; Nach Johann Mots Tod ab 1906 Herausgeber der *Freiheit*.





Die Genossen **Kurt Marx**, **Heinrich Lingemann** wurden Opfer des Krieges, **Fritz Witt** starb nach einem schweren Arbeitsunfall auf der Vulcan-Werft. Das sind nur drei Schicksale von vielen Genossen.

Quellen

Staatsarchiv Hamburg

- Politische Polizeiakten u.a. des ‚Syndikalisten Industrieverbandes Hamburg u. Umgebung‘
- ‚Altonaer Nachrichten‘ und ‚Hamburger Echo‘

Staatsarchiv Bremen

- ‚New Yorker Volkszeitung‘
- ‚Die Einigkeit‘ – Wochenzeitung der FvDG, später ‚Der Syndikalist‘ – Wochenzeitung der FAUD

Privatarchiv Helge Döhring, Bremen

- ‚Mitteilungsblatt der Geschäftskommission der FvDG‘, 1915
- ‚Rundschreiben an die Vorstände und Mitglieder aller der FvDG angeschlossenen Vereine‘, 1915

ARCHIV für die Geschichte des Widerstandes und der Arbeit, Nr. 17 (2003)

Bilder der ‚Vaterland‘ – gefunden im Internet

Herzlich Willkommen auf

www.syndikalismusforschung.info

- dem Portal für Syndikalismusforschung!

Das Internetportal bietet den Raum für:
aktuelle Beiträge zur Forschung, eine umfangreiche Bibliographie,
große Text- und Downloadbereiche, sowie eine
ausführliche Linkliste zu Praxis/Forschung und Kontaktmöglichkeiten.

Die Inhalte auf www.syndikalismusforschung.info unterliegen keiner
zeitlichen Begrenzung, beziehen sich allerdings
schwerpunktmäßig auf den deutschsprachigen Raum.

Reiche Erkenntnis und viel Freude beim Lesen wünscht

Redaktion **Syndikalismusforschung**

Photo # NH 103156 S.S. Vaterland arriving at New York, 29 July 1914

