

Gerd Wendt

Der große Streik der Seeleute

Die im Folgenden geschilderten Ereignisse haben sich nach Aktenlage so abgespielt, wie sie der Text erzählt. Verschiedene Quellen, vor allem aber Unterlagen im Staatsarchiv Aurich (stellenweise auch benannt), sind die Grundlage einer eigentlich unbedeutenden Episode am Beginn der dreißiger Jahre. Ihre Bedeutung erhalten die Vorgänge aber eben erst mit dem weiteren Wirken eines Teils der handelnden Seeleute in der Zeit nach der Machtübernahme Hitlers.

7. Oktober 31

London

Die deutsche Botschaft in London drahtet am 7.10.31 an das Auswärtige Amt in Berlin (AA), dass auf den deutschen Dampfern "Messina" und "Marianne", beide aus Hamburg, wegen der Tarifverhandlungen in Hamburg gestreikt würde. Je neun Seeleute hätten sich dem Ausstand angeschlossen. Es wird erwartet, dass sich die Streikaktionen auch auf die "Tarragona", Heimathafen ebenfalls Hamburg, ausweiten werden. Allerdings wollen die Londoner Behörden "...die Streikenden wegen Verletzung (der) Einwanderungsbestimmungen verhaften."

Leningrad

Gleichzeitig erreicht das AA ein Telegramm aus Leningrad, von wo das deutsche Generalkonsulat ebenfalls eine Streikbewegung meldet: "Auf sämtlichen 32 deutschen Schiffen im Hafen wird gestreikt. Fremde Flaggen sind vom Streik nicht erfasst..."

Die Sowjets sind von dem Ausstand offenbar ebenfalls überrascht. Die Bewegung selbst geht von Minderheiten aus, nachdem Nachrichten über eine Tarifauseinandersetzung angekommen waren. "...Der Streik ist den Russen äußerst unwillkommen wegen der Verzögerung (der) Lade- und Löscharbeiten, ferner Frachtverfalls besonders bei Zeitchartern..."

Der deutsche Generalkonsul beantragt sofort, nachdem er sich mit 25 betroffenen Kapitänen beraten hatte, beim Chef der Hafen-GPU (GPU: russ. Sicherheitsdienst / W.) den "...Schutz der Schiffe, Schiffsoffiziere und arbeitswilliger Mannschaften sowie ein Verbot zum Betreten (der) Schiffe durch fremde Mannschaften..." Die GPU sagte eine entsprechende Hilfe zu: "Die Sowjets bemühen sich um (eine) Beilegung (des Streiks) über (den) Interclub..."

Die Interclubs -in allen größeren russischen, aber auch einigen westeuropäischen Häfen- sind eine Institution der kommunistisch orientierten Seeleute-Gewerkschaft, in denen die Matrosen, aber auch manche Offiziere, nicht nur politisch betreut werden.

Und wirklich hängen am nächsten Tag Bekanntmachungen aus, worin den Offizieren und arbeitswilligen Matrosen der volle Schutz der Sowjetbehörden zugesagt wird, "...insbesondere auch bei Ausübung ihrer beruflichen Verpflichtungen." Aber große Wirkung scheint die Bekanntmachung nicht zu haben (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl. 2-4):

In der Nacht geht eine Barkasse längsseits des Dampfers "Edith Howald". Die Männer darauf entern an Bord und versuchen, den Schiffsheizer Schmidt, der nicht streikbereit ist, mit Gewalt zum Verlassen seines Schiffes zu bewegen. Er soll auf einem anderen Dampfer arbeiten, ob er will oder nicht.

8. Oktober 31

London

In London haben die Behörden kurzen Prozess gemacht. Nachdem sie auf der "Messina" jene neun streikenden Seeleute inhaftiert und das Schiff mit einer Ersatzmannschaft versehen haben, ist der Dampfer zusammen mit der "Marianne" wieder ausgelaufen. An Bord ist alles normal. Auch auf der "Tarragona" bleibt alles ruhig. Damit ist der Arbeitskampf im Londoner Hafen schnell beendet.

Leningrad

Dagegen dauert der Streik in Leningrad an. Noch haben die Streikenden keine konkreten Forderungen gestellt. Allerdings sind die Sowjetbehörden mit den im Ausstand befindlichen Matrosen auf eine Verabredung über die Fortsetzung der Arbeit auf jenen Schiffen eingegangen, an deren Beladung oder Löschung die Sowjetregierung besonders interessiert ist. Die Streikenden erklärten sich bereit, die Aufgabe selbst zu übernehmen, aber immer nur mit fremden Mannschaften an Bord eines jeweils anderen Dampfers. Diese Arbeit, die notwendig ist zur Erfüllung des Planes im sozialistischen Aufbau der Sowjetunion, erfüllen die Matrosen mit großer Bereitschaft. Der verdiente Arbeitslohn für diese Tätigkeit wird der Gesellschaft für internationale Arbeiterhilfe gespendet.

Der deutsche Generalkonsul ist mit diesem faulen Kompromiss nicht zufrieden, er beklagt weiter den mangelnden Schutz der Schiffe. Es seien Rollkommandos unterwegs, die Nichtstreikende an jeder Weiterarbeit auf den anderen Schiffen hindern und zum Verlassen der Dampfer zwingen. Und wenn das auch ohne körperliche Gewalt geschehe, sei es doch nicht rechtens.

Es kommt aber schon bald zur Gewaltanwendung.

Gegen 11 Uhr dringt eine Gruppe Streikender auf die "Anita LM. Russ" vor und durchsucht das Schiff planmäßig nach arbeitswilligen Matrosen.

Um 12 mittags erscheinen etwa 10 Mann an Bord des Dampfers "Preußen" und verlangen unter massiven Drohungen vom zweiten Offizier, dass sich der Koch fertig machen und mit von Bord kommen müsse, um seine bereits streikenden Schiffskollegen zu unterstützen. Dem Koch bleibt nichts anderes übrig, als sich zu fügen.

14 Uhr fordert ein weiterer Trupp von 20 Mann den Bootsmann der "Nordfels" auf, die Arbeit einzustellen und von Bord zugehen. Ansonsten würde er mit Gewalt abgeholt werden.

Um halbdrei am selben Tage noch legt am Hamburger Dampfer "Pinnau", der an einer Boje im Barotschnij Bassin des Leningrader Hafens festgemacht ist, eine Barkasse an, in der sich 15-20 offenbar deutsche Seeleute befinden, die aber nicht zur regulären Besatzung der "Pinnau" gehören. An Bord verlangen die Neuankömmlinge von dem I. Offizier Lange des Dampfers zu wissen, ob sich der Steward noch auf dem Schiff befinde. Der Kapitän war gerade an Land gegangen, und der I. Offizier hat somit die Befehlsgewalt an Bord. Er verweigert den fremden Seeleuten jeden Zutritt zu Schiff und Mannschaft und stellt sich abwehrend vor die Tür zu den Decksaufbauten. Das bekommt

ihm aber schlecht, denn nun werden die Matrosen handgreiflich und stoßen Lange unter schweren Misshandlungen zur Seite. Der Offizier erleidet dabei blutige Verletzungen im Gesicht und auf dem Rücken. Als der erste Maschinist seinem Bordkameraden zu Hilfe eilen will, schleppt man ihn gewaltsam fort. In diesem Augenblick erschien der Kapitän von seinem Landgang zurück, wurde aber auch sofort bedrängt, den Steward an die Eindringlinge auszuliefern.

Als sie jedoch trotz aller Drohungen und Tötlichkeiten keinen Erfolg haben, verlässt der Trupp schließlich das Schiff, nicht ohne zu bemerken, bei nächster Gelegenheit komme man wieder und hole Kapitän und Offizier herunter...

Es sieht so aus, als würden auch ausländische Mannschaften mit gezielten Anweisungen auf die deutschen Schiffe kommen.

Die russischen Stellen dulden dies alles und stellen sogar noch die Barkassen zur Verfügung. Forderungen deutscherseits, solche Unterstützung einzustellen und alle im Hafen befindlichen Schiffe vor Übergriffen zu schützen, verhallen ungehört.

Odessa

Und zum ersten Mal wird in den eiligen Depeschen nach Deutschland auch der Name des russischen Schwarzmeerhafens Odessa erwähnt.

Seit kurzem erst ist die "Godfried-Buehren" aus Emden in Odessa. Die ganze Nacht schon hat Kapitän Müllmann mit seinem ersten Maschinisten und dem zweiten Offizier auf der Brücke zugebracht und das Löschen der Ladung beobachtet. Aber auch alarmierende Meldungen und Gerüchte an Bord halten ihn wach. Unter der Mannschaft rumort es. Es soll schon eine Mannschaftsversammlung gegeben haben, deren Ergebnisse aber wohl unbestimmt sind. Zwei Telegramme aus Deutschland -aus Emden in diesem Falle- sind die Ursache, eines mit der Nachricht, dass ein allgemeiner Seeleutestreik ausgebrochen wäre und ein zweites, in dem die Mannschaft der "Godfried-Buehren" direkt aufgefordert wird, sich an dem Arbeitskampf zu beteiligen. Eine Wiederaufnahme der Arbeit solle nur mit ausdrücklichem Einverständnis der Streikzentrale in Deutschland erfolgen.

Am frühesten Morgen gegen halbdrei ist klar: Die Besatzung hat sich mehrheitlich für einen Arbeitskampf entschieden. Die, welche sich heraushalten wollen, werden mit sanftem Druck oder auch mit der Drohung, über Bord gehen zu müssen, eingeschüchtert. Eine Streikleitung wird gewählt und schließlich eine Abordnung auf die Brücke geschickt.

Der Heizer Janssen und die Matrosen Kerbs und Seemann erklären dem Kapitän, dass ab sofort alle Mann in einen Streik träten. Als Forderungskatalog legt der Heizer eine Zeitung, die "Rote Wacht", auf den Tisch. Alle Schiffe in Russland und Deutschland streikten und sie wären als Kommission dazu bestimmt, dem Herrn Kapitän das mitzuteilen.

Müllmann ist sicherlich wenig überrascht, er hat sich schon schlau gemacht und teilt den Seeleuten mit, dass sie im Ausland auf keinen Fall streiken dürften, das schriebe das Gesetz vor. Sie würden sich damit strafbar machen. Und dann wird Müllmann direkt: Er selber

würde jeden persönlich für alles verantwortlich machen, drastische Strafen erwarteten alle Drahtzieher dieses „wilden Streiks“. Aber ruhig entgegnet der Wortführer der Streikleitung, darauf würden sie es ankommen lassen.

Draußen wird plötzlich der Lärm der Kräne und der Löscharbeiten geringer und hört schließlich ganz auf. Der Dampf ist weg. Sofort schickt Müllmann seinen ersten Maschinisten in den Kesselraum, um die Feuer zu schüren. Aber unten sind keine Heizer mehr, nur der "Donkeymann" Winkels ist noch zugegen, und als der Maschinist mit zwei weiteren Kollegen selbst einheizen will, tritt ihnen Winkels entgegen und meint selbstbewusst, das könne er nicht zulassen. Alle 28 Mann, die ganze Mannschaft wäre in den Streik getreten, hätte eine Streikleitung gewählt und diese wisse zu verhindern, dass der Dampf wieder aufgemacht würde. Der erste Maschinist muss klein begeben. Winkels ist, wie sich später herausstellt, die zentrale Figur des Streiks in Odessa.

Neben der "Godfried-Buehren" liegt die etwas später angekommene "Amanthea" am Kai. Sofort versucht die streikende Emders Mannschaft, auch die Matrosen der "Amanthea" für eine Arbeitsniederlegung zu begeistern, zunächst wohl ohne Erfolg. Zunächst...

Der Reederbevollmächtigte der Levante-Linie, für die die "Amanthea" fährt, lässt deswegen in aller Frühe den deutschen Konsul Roth aus dem Bett holen und zitiert ihn schleunigst in den Hafen. Gegen sieben Uhr trifft Roth am Kai ein und findet die "Amanthea" von Besatzungsmitgliedern der "Godfried-Buehren" umlagert.

An der Gangway wacht auch ein kaum motivierter russischer Polizeiposten, den das Ganze um ihn herum anscheinend wenig interessiert. Das Löschen hat schon begonnen.

Zunächst versucht Roth im Guten, die umstehenden Seeleute zur Einsicht zu bringen, und meint, dass es besser wäre, sich mit ihren Forderungen gleich an ihn und das Konsulat zu wenden, man könne bestimmt eine Lösung finden. Er erntet nur Hohn und Spott. Und der vorlaute Janssen meint, dass der Konsul wohl nicht mehr lange Konsul sein würde.

Roth erkennt, dass sein schneller Vermittlungsversuche scheitert und entert über die Gangway an Bord der "Amanthea". Er lässt sich zuerst einmal vom Kapitän die Lage erklären. Bereits in der Dämmerung um 4 Uhr waren verschiedene Leute der „Godfried Buehren“ auf die "Amanthea" gekommen, um Stimmung für einen Streik zu machen. Aber mit der Begründung, dass vor Ablauf des Tarifvertrages ein Streik unzulässig wäre, hätten die eigenen Leute das abgelehnt und die Emders sich wieder davongemacht. Seit dem läuft die Entladung des Schiffes durch die örtlichen Hafentarbeiter relativ ungestört.

Roth stimmt den Offizieren zu, dass die Streikenden so leicht nicht aufgeben würden. Außerdem hatten einige Matrosen der „Amanthea“ um Landurlaub gebeten, bestimmt nicht nur, um sich die Beine zu vertreten. Darum untersagt der Konsul in seiner Eigenschaft als Weisungsbefugter zuerst einmal ausdrücklich diesen Landgang. Darüber hinaus muss er sich der Unterstützung durch die Hafen-GPU

versichern, die an den Kais einen Kontrollpunkt hat. Er fährt sofort dorthin.

Nachdem Roth endlich einen Beamten gefunden hat, der eine entsprechende Befehlsgewalt hat, bittet er unter Hinweis auf die Konsularverträge um verstärkten polizeilichen Schutz für die "Amanthea" und vor allem auch die unbedingte Fernhaltung fremder Mannschaften. Begeistert ist der russische Hafenbeamte nicht. Aber er gibt schließlich wenigstens Anweisung, dass der Posten vor der "Amanthea" niemanden, der nicht zum Schiff gehört, hinauflässt.

Der Konsul fährt zurück zum Kai, um dem Kapitän des Levante-Dampfers seinen Erfolg mitzuteilen, und begibt sich anschließend ganz zufrieden in sein Konsulatsbüro. Um die Sache wasserdicht zu machen, schreibt er einen kurzen, aber energischen Brief an das Außenkommissariat der Sowjets und weist mit deutlichen Worten noch einmal auf den Konsularvertrag und die darin festgeschriebene Unterstützung für ihn hin.

Dann treibt es ihn doch wieder zur "Amanthea", und in Begleitung eines weiteren Konsulatsangehörigen kehrt er zum Hafen zurück.

Dort angekommen muss er erfahren, dass erneut Leute der "Godfried-Buehren" an Bord gegangen waren, völlig unbehelligt durch den wachenden Russen. Das macht Roth wütend, er eilt zum Kontrollpunkt der GPU, hat aber wieder niemanden, der sich um ihn außer mit einem Achselzucken kümmert - obwohl man ihm am Morgen noch zugesichert hatte, gegen elf würde ein "Sawedujuschtschij", also ein weisungsberechtigter Amtsleiter, anwesend sein.

Voll der bösen Ahnung lässt Roth den Wagen wenden und fährt zurück zur "Amanthea". Da steht immer noch brav der GPU-Posten. Aber die russischen Hafearbeiter haben inzwischen einen Sympathiestreik ausgerufen und das Entladen eingestellt. Einige Matrosen des Emders Dampfens stehen in Gruppen dabei und lachen sich ungeniert ins Fäustchen.

Dagegen ist Roth machtlos, dennoch redet er heftig auf den einsamen Posten ein: Warum er nicht den ihm erteilten Befehlen Folge leisten würde? Der Posten zuckt nur mit den Schultern und weist auf ein Pappschild an der Gangway. Mit kyrillischen Buchstaben steht da: "Streik". Daneben sitzt in aller Gemütlichkeit der Matrose Janssen und lässt die Beine baumeln.

Das schlägt dem Fass den Boden aus. Der Konsul eilt die Brücke hinauf, reißt das Schild ab und wirft es wütend ins Wasser - da sind die Seeleute aber auch schon über ihm. Er wird von vorne und von hinten gefasst, an den Beinen hochgehoben und über das Gangwaytau auf den Kai geworfen, mehrere Matrosen dringen auf ihn ein, prügeln und walken ihn durch.

Natürlich wissen die Jan-Maate, wen sie da verhauen. Der Konsul ist schließlich oft genug mit seinem Auto und der deutschen Fahne auf dem Kotflügel vorgefahren.

An Bord der "Amanthea" werden die Offiziere aufmerksam und machen Anstalten, einzugreifen. Doch die Emders ergreifen schnell herumliegende Steine und treiben die neuen Gegner mit einem ganzen

Hagel zurück. Der Koch wird dabei von einem Wurfgeschoss am Kopf getroffen.

Die Seeleute haben gleichzeitig von Roth abgelassen, der mit einigen Quetschungen und Schrammen und zerrissener Kleidung ziemlich glimpflich davonkommt. Jetzt eilt auch der Posten hinzu, der bisher aus einiger Entfernung zusah. Er macht abwehrende Gesten in Richtung der Steinewerfer und hilft dem deutschen Konsul auf die Beine. Roth klaubt seinen Hut und seine Brille auf und rettet sich auf die "Amanthea". Aber der Schock sitzt tief. Seemannspöbel hat einen distinguierten reichsdeutschen Konsul tötlich angegriffen!

Und einmal auf dem Dampfer in Sicherheit sieht es danach aus, als würde er nicht so einfach von Bord herunterkommen können, denn unten stehen immer noch die "Streikposten" der "Godfried-Buehren". Er schickt deshalb seinen Begleiter per Auto zum Außenkommissariat und fordert dringend Hilfe an.

Tatsächlich ist der Chef des GPU-Kontrollpunktes diesmal erreichbar und kommt mit einigen zusätzlichen Beamten zum Schiff. Roth sitzt ziemlich wütend in einer Kajüte, er verlangt kategorisch die sofortige Verhaftung des Rädelsführers, besseren Schutz um die "Amanthea" herum und zusätzlich noch beschleunigte Abfertigung des Dampfers zum schnellsten Auslaufen. Die Entladetätigkeit war inzwischen ganz eingestellt worden und der kleine noch nicht gelöschte Rest solle einfach wieder mitgenommen werden.

Der GPU-Chef ist sichtlich überrascht über die Heftigkeit des Konsuls, so hat er den Deutschen noch nie erlebt. Was aber soll er tun? Der arme Mann steckt zwischen Baum und Borke: zwischen den eigenen Gewerkschaften und ihren hehren Idealen der Solidarität aller Werktätigen untereinander, denen sogar auch sein ganzer sozialistischer Staat verpflichtet ist; und dem gerechtfertigten, wiederum mit seinem eigenen sozialistischen Staat vertraglich ausgehandelten Anspruch eines Ausländers auf Schutz vor Repressalien von wem auch immer.

Vor dem gleichen Problem stehen übrigens auch die offiziellen höheren staatlichen Stellen der jungen UdSSR und taktieren deshalb gleichfalls äußerst vorsichtig und zwingen damit die deutschen Beamten, ihrerseits rechtliche Schritte genau zu bedenken. Ein Memorandum, das der deutsche Botschafter dem Außenkommissariat übermittelt, trägt diesen besonderen Schwierigkeiten Rechnung:

"Bei der Qualifizierung des Verhaltens der Seeleute ist mit Absicht der Ausdruck 'Meuterei' vermieden, um dem Außenkommissariat nicht die Möglichkeit zu geben, unter Berufung auf die im Sitzungsprotokoll zu Art. 26 getroffene Vereinbarung ein Einschreiten mit der Begründung abzulehnen, dass es sich um ein politisches Vergehen handle. Aus der Unterredung hatte ich entnehmen können, dass die Sowjetbehörden diese Ansicht vertreten würden..." (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl.33)

Und so windet sich der kleine Mann der örtlichen GPU: Der Posten habe sich nur gemäß dem Konsularvertrag verhalten, die Wache habe das Schiff und die Gangway nicht betreten dürfen, um den Konsul zu schützen und die Leute der "Godfried-Buehren" von ihrem Tun abzuhalten usw. usf.

Aber da kommt er bei dem Deutschen schlecht an. Mit aller Schärfe widerspricht Roth und weist auf den Artikel 25 des Vertrages hin, wonach gerade ein Konsul von den staatlichen Stellen zu schützen sei. Im Übrigen würde die Verantwortung für das Geschehen eindeutig beim GPU-Kontrollpunkt liegen, der sich gegenüber den Wünschen des Konsul klar passiv gezeigt hätte.

Immerhin ist der russische Beamte soweit beeindruckt, dass er unter der Bedeckung seiner Polizisten zusammen mit dem deutschen Konsul an Bord der "Godfried-Buehren" geht und die Seefahrtsbücher der Mannschaft einsieht.

Auf diese Weise wird der Rädelsführer, den Roth genau erkannt haben will, eindeutig festgestellt: Der Heizer Jan Janssen, 26 Jahre alt, ein Emdler. Der hat ihn als erster angegriffen. Und der da, Emil Winkels, auch ein Emdler, der kam von hinten und schlug auf ihn ein. Und Heinrich Boss, der Steward, war dabei. Die GPU verspricht, gegen alle Männer einzuschreiten.

Was Roth nicht weiß: Noch während er auf der "Godfried-Buehren" ist, haben Teile deren Mannschaft schon wieder Zugang zur "Amanthea" gefunden. Beide Besatzungen besprechen noch einmal die Streiklage und schließlich gelingt es den Männern des Emdler Schiffes, zehn Seeleute des anderen Dampfers zu überzeugen, sich dem Streik anzuschließen und von Bord zu gehen.

Inzwischen hat auch das Außenkommissariat das Dilemma entdeckt, in dem ihr GPU-Mann steckt, eilends senden sie einen Vertreter in den Hafen, dem auch noch ein Mitglied des hiesigen Stadtrats mitgegeben wird.

Die späten förmlichen Entschuldigungen nimmt Roth gerne entgegen, aber er hat jetzt keine Zeit mehr für weitere Diskussionen, er muss zurück in sein Konsulat. Um halbdrei würde er selbst in das Kommissariat kommen, und zwar mit einem schriftlichen Bericht des Vorgefallenen. Roth muss sich zuerst einmal etwas erholen.

Am Nachmittag macht er dann zusammen mit dem GPU-Kommissar Nägel mit Köpfen. Es gibt nur eine Möglichkeit, die "Amanthea" unbeschadet aus dem Hafen herauszubekommen: Der Kapitän müsste einfach die Taue kappen und Hals über Kopf abfahren. Dazu hätte das Außenkommissariat ein Okay zu geben. Bevor noch der Kommissar seine Zustimmung erteilen kann, klingelt das Telefon. Eine aufgeregte Stimme berichtet in aller Kürze erneut Ungeheuerliches. Die Streikenden der "Godfried-Buehren" sind wieder da, halten diesmal die Landungsbrücke besetzt und lassen niemanden, nicht einmal den Vertreter des Konsuls, an Bord. Selbst die Beamten der GPU, die zweimal anrückten, konnten keinen Eindruck auf die Seeleute machen. Sie lassen niemanden durch.

Das hat Roth noch gefehlt, offene Meuterei auch gegenüber der russischen Polizei! Wieder fährt er an den Kai, unterstützt vom schleunigst angeforderten stellvertretenden GPU-Chef und zwei weiteren Beamten.

Die Emdler Matrosen sind tatsächlich auf der Gangway und versperren den Durchgang. Roth kann es nicht glauben. Und als jetzt auch noch

die Polizei, anstatt sofort hart durchzugreifen, eine langatmige Diskussion mit den Wortführern beginnt, fühlt er sich (nach eigenen Worten) "eigenartig berührt".

Die Seeleute dagegen bleiben ganz ruhig, lümmeln sich an der Reling und verweisen im übrigen nur auf ihr Streikkomitee. Die hätten jede Entscheidung zu fällen. Die Russen schlagen daraufhin kleinlaut vor, dieses Komitee vielleicht doch zu kontaktieren. Roth muss sich fügen...

Was bei der Unterredung in „Augenhöhe“ nun wirklich ausgemacht wird, bleibt leider unbekannt. Der Konsul hat auch später wohl allen Grund, nicht darüber zu reden. Aber er darf endlich unter dem Schutz der GPU auf die "Amanthea", um den geplanten Ausbruch zu organisieren.

Doch schon bald gibt es neue Probleme. Die zugesagte schnelle Abfertigung durch die Hafenebehörden stockt. Es fehlen zehn Mann der Besatzung; davon hatte der Konsul bis jetzt keine Ahnung. Er rauft sich die Haare. Nur unter dem Druck durch die mitgekommenen GPU-Beamten werden endlich die Papiere ordnungsgemäß ausgestellt und das Schiff abgefertigt.

Aber die Unterschriften sind noch nicht ganz geleistet, da erscheint an Bord der Hafenskapitän von Odessa. So ginge das nicht, schreitet diese neue Instanz sofort ein. Nach Sowjetvorschriften müsse das Seeschiff für zwei Kessel vier Heizer haben, es wären aber nur noch zwei Heizer vorhanden. Die "Amanthea" könne unmöglich ohne ausreichendes Personal auslaufen. Roth ahnt mehr als das er es hört das Gelächter der sicher informierten Streikenden und deren russischen Verbündeten!

Auch der Vorschlag, bei einem der Kessel die Feuer zu löschen, um dann wenigsten formal genügend Leute zu haben, erhält nur ein klares "njet". Roth steht kurz vor einem Nervenzusammenbruch. Er sammelt schließlich die Seefahrtsbücher der Von-Bord-Gegangenen ein und fährt fast schon geschlagen zurück ins Konsulat. Noch einmal telefoniert er mit allen erreichbaren Stellen, kann aber niemand mit Entscheidungsbefugnis erreichen, weder den Kommissar, noch den GPU-Chef. Der Konsul gibt resigniert auf.

Da handelt der Kapitän der "Amanthea". Gegen sieben Uhr abends hat er eigenmächtig die Taue gekappt und ist ohne den Segen der Behörden einfach losgeschippert. Mag Roth am Ende auch vergnügt in sich hinein gelacht haben, als er das erfährt; am nächsten Tag schon machen ihn offizielle Sowjetstellen dafür verantwortlich, dass geltendes Recht gebrochen worden war.

Antwerpen

Selbst in Antwerpen versuchen Seeleute, einen Streik auszulösen. Bereits vor Tagen haben sie auf allen Schiffen Flugblätter verteilt, wonach am 8. Oktober im Versammlungslokal der Antwerpener Kommunistischen Partei ein Treffen abgehalten würde, bei dem über die Streikaktionen entschieden werden sollte. Etwa dreißig Matrosen folgen diesem Aufruf und beschließen nach einiger Diskussion, erst

einmal die Entwicklung in Hamburg abzuwarten. (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl. 5-6)

9.Oktober 31

Leningrad

Am dritten Streiktag im Hafen Leningrads wird deutlich, worum es den Seeleuten geht. Das AA kabelt mit Datum vom 9.10. an die deutsche Botschaft in Moskau, dass der "...alte Seemannstarif am 9.10. durch (eine) Entscheidung (des) Reichsarbeitsministeriums ersetzt (wurde) durch (einen) neuen Tarif. Bitte Beilegung Streiks aufgrund Paragraphen 128 + 129 Seemannsordnung aussetzen." Und könnte der Arbeitskampf auf diese Weise nicht beendet werden, sollten die Sowjets entsprechend dem bestehenden Konsularvertrag eingreifen und den Gehorsam der Besatzungen erzwingen.

Wie sehr die deutschen Reeder und ihre Kapitäne unter Druck stehen, wird bald deutlich. Die "KF Larsen 901" ist fertig beladen und wäre mit ihrer Besatzung bereit zum Auslaufen, wird aber durch Streikende von anderen Schiffen an einer Abfahrt gehindert. Mit dieser letztendlichen Aufhebung der Befehlsgewalt der Kapitäne auf den Dampfern aber ist eine Grenze erreicht, die weder der Generalkonsul noch der jeweils betroffene Kapitän zulassen kann; deshalb wird augenblicklich eine schriftliche Untersuchung des Falles „KF Larsen 901“ und die konsequente Bestrafung des/der Schuldigen angedroht.

Aber die Machtmittel an Bord sind für die Schiffsleitung zur Zeit sehr eingeschränkt. Denn trotz eines erhöhten Druckes aus Berlin auf die sowjetischen Stellen, gegebenenfalls für alle Kosten und Personenschäden haftbar gemacht zu werden, erklären die russischen Behörden ihrerseits den Streik nun für rechtens! Von ihnen würde nicht eingegriffen werden.

Odessa

Konsul Roth hat sich inzwischen wieder erholt. Unverzüglich sorgt er jetzt dafür, dass zumindest die zehn zurückgebliebenen Matrosen der "Amanthea" verhaftet und auf Kosten des deutschen Konsulats in Gewahrsam gehalten werden. Jan Janssen ist an diesem Tage wegen des Angriffs schon festgenommen.

Trotzdem geht der Streik auf der "Godfried-Buehren" unbeeindruckt weiter, wenn auch nach dem Auslaufen der "Amanthea" keine weiteren Zwischenfälle bekannt werden. Der Dampfer hat jetzt immer noch 1.500 Tonnen Eisen zu löschen, an Bord befinden zur Zeit nur noch die elf Offiziere und Maschinisten.

Der Konsul hat inzwischen Informationen erhalten, dass der Streikaufruf aus Deutschland gekommen sein muss, und dass die Mannschaft der Überzeugung ist, nur von dort könne auch eine Aufforderung zur Beendigung des Ausstandes an sie ergehen. Was genau sie aber erreichen wollten, also die Streikziele, darüber scheinen die Seeleute im Unklaren zu sein.

Große Sorge bereitet Roth die mögliche Ankunft weiterer deutscher Schiffe in Odessa.

Mittlerweile ist bekannt geworden, dass auch in den russischen Häfen Batum und Poti deutsche Schiffe festliegen, und in Archangelsk sogar noch ein Emden Schiff, die "Johann Wessels".

10. Oktober 31

Leningrad

Die deutschen Kapitäne haben sich auf Verhandlungen mit dem Zentralstreikkomitee eingelassen (Fotokopie Bl.60), erkennen jedoch schnell, dass sie selbst mit den Vertretern der Mannschaften zu keiner Übereinkunft kommen können, weil die deutschen Seeleute im Bewusstsein ihrer starken Stellung in der roten Sowjetunion weitgehende Forderungen stellen.

Die Leningrader "Prawda" erscheint am 10. Oktober unter der Überschrift "Der Streik der Hamburger Seeleute hat auf die Welthäfen übergegriffen" mit einer Mitteilung der Streikenden über die Ursachen des Ausstandes:

"Im Zusammenhang damit, dass die deutschen Reedereibesitzer beschlossen haben, ab 1. Oktober den Arbeitslohn zu senken, die Urlaubszeit zu kürzen, den Arbeitstag zu verlängern, hat unter den deutschen Matrosen derjenigen Schiffe, die im Leningrader Hafen anlegen, sowie auch anderer deutscher Schiffe eine Bewegung gegen den Vorstoß der Reedereibesitzer eingesetzt... (...) Die Hauptlosungen bei dem Streik lauten: 'Kampf gegen Senkung des Arbeitslohnes, Verlängerung des Arbeitstages, Kürzung der Urlaubszeit. Kampf für die Forderung des revolutionären Seeleute- und Hafentarbeiterverbandes...'"

Des Weiteren wird von den Streikenden auch der Einsatz für den Fünfjahresplan der Sowjetregierung und der Kampf gegen den Kapitalismus gefordert.

Den offiziellen Stellen wird es gefallen haben, die Prawda revanchiert sich: Obwohl deren Redakteure natürlich wissen müssen, dass im übrigen Europa der Streik der Deutschen nur wenig Zuspruch findet, meldet sie den Eingang eines Telegramms von der "zentralen Kampfesleitung in Hamburg", wonach in den Heimathäfen und Danzig weitere 92, im Ausland noch einmal 57 - also insgesamt 149 - Schiffe lahmgelegt seien. Eine glatte Desinformation.

Aber trotz aller revolutionären Phrasen und Propaganda: die Herabsetzung der Heuern um 15%, dazu die Arbeitszeitverlängerungen bei gleichzeitiger Urlaubsverkürzung trifft die Seeleute ins Mark. Und zum ersten Mal wird auch der Name der Organisation genannt, die hinter dem Arbeitskampf steht: der deutsche "Einheitsverband der Seeleute, Binnenschiffer und Hafentarbeiter", eine gewerkschaftliche Verbindung innerhalb der roten "Internationale der Seeleute und Hafentarbeiter", die wiederum eng mit Sowjetrußland verbunden ist.

(Einfügen bei Gelegenheit die Vorgänge Fotokopien S 26/27 Vorbereitungen August/September)

Die Reichsleitung dieses Einheitsverbandes sollte nun mit den Reedern bzw. dem Reederei-Verband in Hamburg direkt über eine Beendigung des Ausstandes verhandeln.

Den Schiffseignern in Hamburg und anderen Häfen im Reich ist dagegen die ganze Sache unverständlich. Ein am 6. Oktober unternommener Versuch, in Hamburg, Stettin, Danzig und anderen Hafenstädten einen Ausstand einzuleiten, war bereits gescheitert, die kurzen Streiks unbedeutend und schnell wieder eingestellt. Es gab kleinere Aktionen, die vom Einheitsverband angeführt wurden, aber inzwischen ist in Deutschland alles wieder ruhig.

Deshalb überlegen sich die Reeder und die Reichsregierung eher Gegenmaßnahmen. An ein Eingehen auf suspekte Forderungen meuternder Seeleute denken sie gar nicht. Zum Beispiel könnte Moskau durch eine Festsetzung *russischer* Dampfer in *deutschen* Häfen zum Eingreifen gezwungen werden. Denn ohne den Beistand der Sowjets ist an ein Auslaufen reichsdeutscher Dampfer selbst mit arbeitswilligen Mannschaften unmöglich.

Und die Sabotierung jeder Schiffsbewegung durch Rollkommandos setzt bereits bei der Ausklarierungs-Kommission der Hafenbehörde ein. Das tatsächliche Verfügungsrecht über die Schiffe ist den Kapitänen entzogen, die Feuer unter den Kesseln herausgerissen. Beinahe hilflos wirkt da der Versuch, mit dem Aufhängen einer Bekanntmachung (Fotokopie Bl.65) über die Auswirkungen des § 129 die Wiederaufnahme der Arbeit erreichen zu wollen.

Odessa

In Odessa liegt weiterhin auch die Emden "Godfried-Buehren" im Streik. Von den Russen wird in Vorschlag gebracht, den Dampfer vom Kai aus mit einem Kran von russischen Hafearbeitern entladen zu lassen. Ein Fortschritt? (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl. 15-19)

Antwerpen

In Antwerpen wird ein neuer Anlauf genommen. Am 10. treffen sich etwa zwanzig Seeleute wieder im Versammlungshaus der Kommunisten und beschließen einen Streik. Die belgischen beobachtenden Behörden lässt das kalt. "... Größeren Einfluss haben dagegen die die Schiffe besuchenden kommunistischen Vertrauensleute, die in den letzten Tagen wiederholt beobachtet worden sind..."

Diese Vertrauensleute sollten möglichst aus dem Hafen ferngehalten werden. Denn bereits "...heute morgen haben vier Heizer des Neptundampfers 'Vesta' die Arbeit verweigert mit der Begründung, dass sie sich dem allgemeinen Streik anschließen. Auf gutes Zureden hin haben sie die Arbeit dann doch aufgenommen. Falls die Hetzarbeit der kommunistischen Agenten zunimmt, ist es nicht ausgeschlossen, dass es gerade bei den Besatzungen der Neptun- und Rolandschiffe zu unangenehmen Zwischenfällen kommt. Diese Schiffe liegen im hiesigen Hafen dicht nebeneinander und in unmittelbarer Nähe berüchtigter Hafenkneipen, so dass der Verkehr der Seeleute untereinander und mit Agenten oft und unter günstigen Umständen erfolgen kann..." (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl. 78)

11.Oktober 31

Leningrad

Die Lage verschärft sich schnell. Die Streikenden erhalten immer mehr Verstärkung durch Mannschaften neu einlaufender Schiffe. Die russische Luft scheint sich geradezu „beflügelnd“ auf die Seeleute auszuwirken.

Inzwischen werden 40 Schiffe allein in Leningrad bestreikt. Und so rufen die Kapitäne ihre Reeder auf, das Anlaufen russischer Häfen einzustellen. Der weitergehende Plan, einen Teil der festliegenden Dampfer mit Schleppern ohne die Besatzung aus den Häfen zu ziehen, wird zunächst lediglich diskutiert. Selbst eine förmliche Entlassung der Besatzungen kann nur geschehen, wenn alle Kapitäne gleichzeitig eine solche Maßnahme ergriffen. Ansonsten wären einzeln vorgehende Kapitäne in großer Gefahr.

Deshalb weist der deutsche Generalkonsul die Behörden in Leningrad nun doch darauf hin, dass dieser Streik nach deutschem Recht eine Meuterei darstellt. Gemäß Artikel 25 Absatz 1 + 3 des Konsularvertrages vom 12. Oktober 1925 zwischen dem Reich und der Sowjetunion, wonach die deutschen Konsularbeamten einseitig Maßnahmen zur Wiederherstellung der inneren Ordnung an Bord der Schiffe zu treffen berechtigt sind, hätten dabei die örtlichen Behörden ihnen jede Unterstützung gewähren müssen. Den entsprechenden Ersuchen der Beamten wurde aber nicht stattgegeben. Die Folgen könnten bedenklich sein...

So beklagt der Leningrader Generalkonsul in seinem Telegramm nach Berlin, die "...Sowjetbehörde begünstigt Meuterei auf jede Weise. Streikleitung arbeitet nach genauen durchdachten Plänen, ist augenblicklich wieder völlig Herrin der Lage... Streikleitung verfügt über wirtschaftliche, technische, administrative, kulturelle Ausschüsse..."

Und nicht nur das. Auch die Verpflegung der Streikenden liegt in den Händen der Streikleitung. Jeden Tag müssen die Seeleute in den Interclub kommen und ihre Gutscheine für die Mahlzeiten abholen, die Mahlzeiten werden per Selbstbedienung zubereitet und ausgegeben. Anschließend versammeln sich die Seeleute und beraten das weitere Vorgehen. Natürlich werden dabei diejenigen, die sich noch nicht zu einem Eintritt in den Einheitsverband der Seeleute entschlossen haben, entsprechend dazu aufgefordert. Und der Verband hat Erfolg damit, 130 neue Mitglieder kann er gewinnen.

Der Propaganda zugunsten der Sowjetunion und der roten Gewerkschaft kann keiner entgehen, es gibt organisierte Besuche in den Kulturhäusern und dem Revolutionsmuseum, Ausflüge und andere Veranstaltungen. Der Konsul sieht sogar Gefahren für die Einstellung der Kapitäne und Offiziere. Denn gerade für die Leute der Schiffsleitung ist das Leben zur Zeit äußerst schwierig, sie sind mehr oder weniger an Bord gefesselt und keiner weiß, wie lange dieser Zustand noch erträglich ist. Schon zirkuliert ein Flugblatt, das sich gezielt an die Offiziere richtet, mit dem Aufruf, sich dem

Streik anzuschließen. Der Lohnabzug und die veränderten Arbeitszeiten werde schließlich auch sie treffen.

Dabei ist es nicht so, dass die Sowjets völlig untätig blieben. Aber auch die Versuche ihres Außenkommissariats, einen Streikabbruch zu erreichen, haben keinen Erfolg. Weiterhin wird der Streik als zulässig angesehen und keine russische Behörde wird sich einseitig zugunsten der deutschen Reeder einmischen. Gewalttätigkeiten sollen jedoch verhindert werden. (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl. 22-28)

Noworossisk

Um acht Uhr abends trifft der deutsche Levante-Dampfer "Askania" in Noworossisk, einer Hafenstadt am Schwarzen Meer, jenseits der Krim und zu Füßen des Kaukasus, ein. Kaum angekommen fordert der Leiter des hiesigen "Internationalen Seemannsklubs (Interklub)" zum Besuch des Clubs und zur Abstimmung über einen Streik auf. Die gleiche Aufforderung ergeht auch an die bereits kurz vorher eingelaufene "Afrika", deren Besatzung allerdings nicht kommt.

Im "Interklub" beschließen die Teilnehmer der Versammlung, sich am folgenden Tage mit den streikenden Schiffen in Leningrad (27), Hamburg (120/jedenfalls nach dem Schreiben), Rotterdam (2) und Odessa (6) solidarisch zu erklären. Aber auch nur, wenn in Odessa wirklich 6 Schiffe stilllägen; denn es kursieren Gerüchte, wonach die Zahl der bestreikten Schiffe wesentlich geringer wäre.

12.Oktober 31

Leningrad

Auf Anweisung des deutschen Auswärtigen Amtes (AA) muss das Generalkonsulat alle Verhandlungen mit den Streikenden einstellen, da mit Straffälligen nicht verhandelt werden kann. Berlin sieht die beteiligten Seeleute also endgültig als Straftäter und macht damit deutlich, dass sie bei einer Rückkehr in die Heimat entsprechend behandelt und bestraft würden.

Odessa

Die schon einsitzenden Rädelsführer des Angriffs auf den Konsul Roth in Odessa könnten bei einem Antrag der deutschen Botschaft in Moskau eventuell ausgeliefert und als erste nach deutschem Recht bestraft werden. (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl.20/21)

13.Oktober 31

Leningrad

Die Reeder kündigen per Telegramm des AA die baldige Ankunft eines Schleppers an. Es soll nun doch der Versuch unternommen werden, einzelne Dampfer abzuschleppen. Die Reichsregierung ersucht gleichzeitig die Sowjets, die Aktion nicht zu behindern.

Auch unter den Seeleuten hat sich inzwischen eine Antistreikfront gebildet. Manch einer zweifelt langsam doch an dem Sinn des Ausstandes. Ob diese Arbeitswilligen allerdings Erfolg haben werden, ist zur Zeit noch nicht absehbar.

Die „Rollkommandos“ dagegen haben ein weiteres Schiff, die Hamburger „Asta“, durch Löschen der Feuer lahmgelegt. Und immer noch laufen aus Unkenntnis der Situation deutsche Schiffe in Leningrad ein, auf der „Julia“ aus Flensburg bewirkte ein an Bord gekommenes Streikkommando die sofortige Arbeitseinstellung durch die Besatzung. Inzwischen hat die Streikleitung auch die Telegrafstationen der Dampfer unter ihre Aufsicht gebracht. Kein Telegramm eines jeden Schiffes wird unkontrolliert gesendet, es erfolgt eine strenge Zensur. Die Reeder reagieren darauf, indem sie den Mitgliedern ihres Verbandes dringend empfehlen, alle Mitteilungen an die Schiffsleitungen nur noch über das AA, Schifffahrtsreferat, laufen zu lassen.

(Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl.31)

Odessa

Der Kapitän der „Godfried-Buehren“ hat neue Probleme. Eine Entladung seines Dampfers ist deshalb nicht möglich, weil sich auch hier die russischen Hafentarbeiter mit den deutschen Seeleuten solidarisieren und den herbeigebrachten Kran nicht bedienen wollen.

Konsul Roth hat tägliche Zusammenkünfte der betroffenen Kapitäne und der Reedervertreter in seinem Konsulat angeregt, morgens um 10 Uhr und abends um 7 treffen sie sich mit dem Konsulatspersonal und beraten. Ergebnisse gibt es keine.

Immerhin kann Roth bewirken, dass Schiffe der Levante-Linie Odessa nicht mehr anlaufen. Denkt er.

Noworossisk

Die „Askania“ verlässt nachmittags um 6 Uhr den Hafen und wendet sich nach Odessa. Unterwegs versucht der Kapitän dreimal bei den Russen zu erreichen, dass er seine Funktechnik benutzen darf. Er befindet sich innerhalb der Zehnmeilenzone, so muss er erst die Erlaubnis für einen Funkverkehr einholen. Die Russen lehnen ab. Es ist klar, dass der Kapitän neueste Lageberichte zum Streik anfordern wollte, und es ist ebenso klar, warum die Russen dies zu verhindern suchen. Wahrscheinlich ist der Funkbetrieb schon seit Tagen unterbrochen, was erklären würde, warum der Kapitän sich nicht an die Empfehlungen des Konsuls in Odessa hält.

14. Oktober 31

Leningrad

Im Laufe der Nacht kommt es zu weiteren Sabotageakten und der Generalkonsul befürchtet, dass Streikende auch die zum Abschleppen vorgesehenen Schiffe besetzen werden. Die noch arbeitswilligen Mannschaften sind völlig demoralisiert.

"Jede Auslaufmöglichkeit augenblicklich hoffnungslos..." (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl. 44)

Noch einmal protestiert der deutsche Botschafter beim russischen Außenkommissariat. Mittlerweile ist er jedoch überzeugt, dass das Kommissariat genauso wenig in der Lage ist, sich durchzusetzen, wie er selbst. Die russische Seite stimmt zwar einem Abschleppen der Dampfer weiterhin zu, es müsste aber sichergestellt sein, dass der Schlepper auch genügend Zugkraft habe, um alle Schiffe gleichzeitig aus dem Hafen zu ziehen. Denn bei einem mehrmaligen Anlauf seien unübersehbare Schwierigkeiten zu erwarten...

Daraufhin sendet der Botschafter eine diskrete Botschaft an Berlin:

„Geheim!

Das russische Außenkommissariat erklärt, die Sowjetregierung werde ein Abschleppen nicht behindern und etwaige Gewalttätigkeiten nicht zulassen. Meine Auffassung über die Lage geht dahin, dass Einfluss Außenkommissariat völlig versagt gegenüber.....(Im Originaltext nur Pünktchen. Vielleicht gemeint Gewerkschaften? Syndikalisten? Trotzlisten? W.), für die deutscher Streik ein um so willkommeneres Betätigungsfeld bildet, als ihr Tätigkeitsfeld in innerrussischen Angelegenheiten stark beschnitten ist..." Der Botschafter empfiehlt weiter, den Ausstand in den deutschen Medien nur unpolitisch zu behandeln, um so auch den Druck von den Sowjets zu nehmen.

15. Oktober 31

Leningrad

Die heiß ersehnte Mitteilung trifft am 15. in deutschen Botschaft Moskau ein: "Seeschlepper 'Seeteufel' Bugsier-Reederei und Bergungs-AG Hamburg Kapitän Eckhoff abfährt 15.10. gegen 15Uhr30 von Holtenau nach Leningrad mit Auftrag, deutsche Streikschiffe aus dem Hafen Leningrad herauszuziehen. Schlepper wird voraussichtlich Sonntagnachmittag Leningrad eintreffen. Bitte (...) alles zu tun, damit Einlaufen und Arbeit des Schleppers ungestört vor sich geht." (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl.57)

Noch einmal wird der deutsche Botschafter in Moskau aktiv und fordert ultimativ einen strikten Schutz für den Schlepper. Das Außenkommissariat seinerseits betont ein weiteres Mal, dass der Streik - wenn auch "unerwünscht" - so doch nicht ungesetzlich sei. Es gibt den Rat, dass die Schlepperbesatzung überlegt vorgehen solle. Falls Schiff A Schwierigkeiten machen würde, müsse man eben zu Schiff B, C oder D und dort sein Glück versuchen. Unter 42 Schiffen gäbe es bestimmt welche, die sich ohne Probleme in Schlepp nehmen lassen würden. Und sei erst ein Anfang gemacht, käme der Rest von selbst. Ein Einsetzen von Polizeikräften dagegen wäre völlig unmöglich.

Auch das Streikkomitee hat natürlich von der baldigen Ankunft des Schleppers erfahren. Es hat sofort besonders erprobte Mitstreiter nach Kronstadt, dem Leningrader Hafen vorgelagert, geschickt, um die Mannschaft des ankommenden Schleppers bereits dort in Empfang zu nehmen und für ihre Sache zu gewinnen. Auch versucht das Komitee die

Mannschaften skandinavischer und englischer Schiffe zu Sympathiestreiks zu überreden. Bisher ohne Erfolg.

Odessa

Gegen acht Uhr morgens erreicht die "Askania" Odessa. Das Schiff soll auf der Reede "for ordre" liegen bleiben, das heißt, auf eine Anweisung der eigenen Reederei warten. Gegen 9 Uhr erreicht eine Barkasse der Hafenbehörden den deutschen Dampfer und geht längsseits. Das kleine Schiff bringt einen ersten Beamten der Sowjets, der sich nach der Besatzungsstärke und dem letzten Abfahrtshafen erkundigt. Kapitän Meyer ist guten Willens und erteilt die gewünschten Auskünfte. Mit zwei Mannschaftslisten verlässt der Russe die "Askania" wieder. Alles scheint in Ordnung. 13Uhr50 kommt plötzlich der Lotse mit einem Schlepper und erklärt, dass er von der „Sovtorg“ (russ. Handelsorganisation/W.) beauftragt sei, das Schiff zur Beladung an die Pier zu schleppen. Proteste von Seiten des Kapitäns werden einfach überhört. Zehn Minuten später ist auch das Zoll- und Quarantäneamt an Bord, und um 14Uhr05 muss Kapitän Meyer auf Anweisung den Anker lichten. Das deutsche Handelsschiff wird rechtswidrig in den Hafen hineingeschleppt und um 14Uhr40 am Kai festgemacht. Die angekündigten Beladungsarbeiten sollen noch heute oder spätestens morgen beginnen. Vor der Gangway zieht wie gewöhnlich ein bewaffneter Wachposten auf.

Die "Entführung" der "Askania" geschieht wahrscheinlich auf Veranlassung der Vertrauensleute der Streikenden, die den Leiter der Auslandsabteilung der Sowtorgflot, Twist, hinter sich wissen. Dieser russische Funktionär hat auch die Hafenz Polizei veranlasst, gültige Durchlassscheine auszustellen, mit denen die Besatzung der "Godfried-Buehren" ohne lange zu fackeln an Bord kommt und zum Streik aufruft. Winkels zeigt zu diesem Zweck die erhaltenen Telegramme vor.

So einfach ist die Mannschaft der "Askania" aber nicht zu gewinnen. Denn inzwischen ist auch der Beauftragte der Levante-Linie in Odessa, Mewes, angekommen und klärt Kapitän und Besatzung über die augenblickliche Lage im Hafen auf. Es folgt eine lange und heiße Debatte.

Gegen 17 Uhr wird es Kapitän Meyer zu bunt. Er erklärt seiner Mannschaft, dass wohl in Odessa gestreikt würde, er aber jedem von einer Teilnahme an diesem illegalen Ausstand abraten würde. Und in Deutschland selbst wäre der Streik schon lange beendet.

Trotzdem wollen die Seeleute weiter beraten. Erst gegen 19 Uhr sind sie soweit. Ein Teil der Leute will streiken, der andere, große, nicht. Die folgende geheime Abstimmung gewinnt der Kapitän mit 14 zu 7, also lediglich sieben Besatzungsmitglieder der "Askania" sind für den Arbeitskampf.

Ein eindeutiger Misserfolg für die Streikleitung in Odessa. Denn nach vorheriger Übereinkunft will sich die Minderheit der Mehrheit fügen, so kommt eigentlich keine Arbeitsverweigerung infrage. Gleich nach dem Votum will Kapitän Meyer deshalb wieder auslaufen, jedenfalls macht er den Versuch, denn Mewes rät dringend dazu.

Winkels aber hat noch eine Trumpfkarte: Der Internationale Seemannsclub lädt alle streikbereiten Seeleute offiziell in seine Räumlichkeiten ein, um das weitere Vorgehen zu besprechen. Daraufhin verlassen die sieben Leute den Dampfer und gehen gemeinsam mit ihren Kumpeln von der "Godfried-Buehren" in den "Interklub".

Auch Meyer wird eingeladen, aber dahin traut sich der Kapitän nun doch nicht. Ein Abdampfen ist jetzt unmöglich. Meyer bleibt mit seinen Offizieren an Bord und spannt zusammen mit Mewes die Diplomatie ein. Sowohl das deutsche Konsulat (wieder einmal Roth) als auch der Bevollmächtigte der Levante-Linie protestieren heftigst bei den sowjetischen Stellen gegen diese „Schiffsentführung“ und verlangen eine umgehende Verlegung der "Askania" zurück auf die Reede.

Vor der Gangway wacht immer noch der einsame Posten. Gegen Mitternacht rumort es plötzlich vor der Kammer des Kapitäns. Winkels steht draußen und fordert, sofort die Feuer unter den Kesseln löschen zu lassen. Eine solche Anordnung kann Meyer natürlich nicht geben. Winkels trollt sich laut schimpfend hinunter in den Maschinenraum. Einige seiner Leute befinden sich schon vor Ort, und mit diesen Hilfskräften reißt der Emden nun selbst die Feuer unter den Kesseln heraus.

16.Oktober 31

Odessa

In Odessa wird am Morgen auf der "Askania" ein allgemeiner Streik ausgerufen, obwohl eine Mehrheit von 20 Mann dem Aufruf nicht unbedingt folgen will. Mit Druck und Überredung können die Leute schließlich widerstrebend dazu gebracht werden, den Arbeitskampf wenigstens zu tolerieren. Trotzdem wird ein Streikkomitee gebildet, das sofort die Eingänge zum Heizraum verrammeln lässt und Streikposten aufstellt, sowohl vor dem Heizraum als auch am Fallreep. In der Nacht hatte man im "Interklub" zwei rote Transparente mit Streikaufrufen angefertigt, die nun an der Reling Außenbords angebracht werden:

"Jeder Streikbrecher ist ein Verräter seiner eigenen Klasseninteressen und ein Knecht des Reederkapitals!" heißt es darauf, und "Genossen! Kämpft mit uns, organisiert den Streik!"

Der Kapitän hat endlich auch von den Vorgängen auf dem Schwesterschiff "Amanthea" erfahren. Er weiß jetzt, dass von behördlicher Seite im Zweifelsfall keine Hilfe zu erwarten ist. Mit seinen Offizieren und wenigen Getreuen zieht er sich deshalb in das Innere des Schiffes zurück und verrammelt alle Türen, Oberlichter und sonstigen Zugänge von innen. Außerdem lässt er reichlich Proviant herbeischaffen und besorgt für alle, soweit das geht, Schlaginstrumente als Waffen. Denn die Schusswaffen sind von der russischen Hafenbehörde weggeschlossen und versiegelt. Auf dem Dampfer steht nun alles still. Nur die Küche und die Stewards arbeiten noch und die Offiziere und Ingenieure gehen Wache. Der Kapitän vermeidet es, jene Besatzungsmitglieder mit Arbeiten zu beauftragen, die nur scheinbar bei dem Ausstand mitmachen. Er will sie vor Racheakten der anderen bewahren.

Die Streikenden werden auch in Odessa vom "Interklub" versorgt, sie erhalten neben den Mahlzeiten auch Zigaretten und etwas Taschengeld. Zum Schlafen geht man allerdings an Bord des jeweiligen Schiffes. Jeden morgen werden sie zum Frühstück im "Klub" abgeholt. Trotzdem glaubt der Kapitän immer noch, dass der größte Teil seiner Mannschaft gerne wieder arbeiten würde, wenn man sie nur ließe...

17. Oktober 31

Leningrad

Telegramm aus Leningrad vom 17.10.31:

"Wie ich erfahre, soll heute morgen 12 Uhr die Arbeit auf deutschen Schiffen wieder beginnen. Einzelheiten folgen. Botschaft telephonisch verständigt." (Aurich Rep 109 C 59 Vol I Bl.88)

Odessa

Die Schiffsleitung der "Askania" hat offensichtlich doch von den Russen grünes Licht für einen "Ausbruch" erhalten, ihre dringende Eingabe vom Donnerstag scheint Wirkungen hervorzurufen. Zur Überraschung von Mewes und Meyer ist die Direktion der Sovtorgflot ganz und gar nicht abgeneigt, den Forderungen der Deutschen nachzukommen, im Gegenteil, die Chefs des Odessaer Unternehmens wollen alles tun, was in ihrer Macht liegt, den Dampfer auf die Reede zurück zu bringen. Am liebsten würden sie die Vorgänge ungeschehen machen. Wenn allerdings untergeordnete Stellen versagen würden, könne man das ihnen unmöglich zur Last legen...

Konkret werden die Behörden zwar keine direkte Hilfe leisten, aber auch keine Schwierigkeiten machen, wenn die Schiffsleitung sich imstande sähe, den Hafen zu verlassen. Ein Lotse und ein Schlepper würden zur Verfügung gestellt. Außerdem würde weiterhin der bewaffnete Wachtposten für Sicherheit sorgen.

Denn selbstverständlich habe Kapitän Meyer jedes Recht, Unbefugten das Betreten seines Schiffes zu verweigern oder sie, falls schon geschehen, von Bord zu verweisen.

Das macht Meyer Mut. Er versammelt deshalb seine Offiziere und die Arbeitswilligen im Salon. Er setzt ihnen die Lage auseinander: Um 22 Uhr soll ein Lotse an Bord kommen und zusammen mit zwei Schleppern das Auslaufmanöver dirigieren. Und schließlich stellt er die entscheidende Frage: Ob auch alle bereit wären, unter diesen Umständen eine Auslaufen zu wagen? Alle sind dabei. Und betonen gleichzeitig, dass sie gegen jeden Versuch der Streikenden, das Ablegen zu verhindern, Widerstand leisten würden.

Gegen Mittag machen die Maschinisten Feuer in einem Kessel, um drei Uhr qualmt endlich der Schornstein und die Gangway wird eingezogen. Siebzehn Mann der ursprünglichen Besatzung fehlen noch. Die übrigen Leute verteilen sich auf dem ganzen Schiff und reißen die Streikplakate herunter. Das Fallreep wird eingezogen, die Tauen und Trossen an der Steuerbordseite gekappt.

Der deutliche sichtbare Dampf auf der „Amanthea“ alarmiert natürlich sofort die Streikleitung. Nur eine halbe Stunde braucht sie, bis ihre Leute zusammengetrommelt sind und angelaufen kommen. In kurzer Zeit versammeln sich etwa 45 Mann, darunter die siebzehn von der "Askania", zehn (eigentlich verhaftete) Zurückgebliebene der "Amanthea" und natürlich Winkels als Streikleiter mit seinen Leuten.

Noch liegt das Schiff am Kai, und der Kapitän bietet jedem, der sich jetzt zum Mitkommen entschlösse, Generalpardon an. Zwei Matrosen und zwei Heizer gehen auf das Angebot ein. Sie werden umgehend mit Leinen an Bord gehievt. Einer der Männer ruft, als er schon fast an Bord und in Sicherheit ist, den am Kai Versammelten noch zu, sie wären alle betrogen worden, in Deutschland sei der Streik längst beendet. Daraufhin kommt es vor dem Dampfer zu einer Schlägerei, offenbar wollen sich weitere Besatzungsmitglieder der "Askania" an Bord holen lassen, stoßen aber auf den Widerstand jener Bordgenossen, die weitermachen wollen. Trotzdem schaffen es acht weitere, die Bordwand hinauf zu kommen.

Die Streikleitung erkennt die Gefahr einer Eskalation und greift sofort ein. Deutlich vernehmbar bietet Winkels freies Geleit für jeden an, der auch lieber mit dem Schiff abfahren wolle. Natürlich ist das mehr Warnung als Angebot. An den Kapitän gewandt ruft er dagegen zur Brücke hinauf, dass der Dampfer jedoch nicht eher abfahren dürfe, als bis das Streikkomitee seine Erlaubnis gegeben habe. Ob und wann die "Askania" ablege, bestimmten weder die Schiffsleitung noch die Sowjets, sondern ganz allein nur sie, die streikenden Seeleute. Sollte ein ungenehmigtes Manöver erfolgen, würde der Dampfer sofort gestürmt.

Die Drohung ist ernst zu nehmen.

Rund um den Liegeplatz der "Askania" ist es mittlerweile belebt geworden. Immer mehr russische Zuschauer finden sich ein, zufällig oder nicht, und sie scheinen durchaus geneigt, auf Seiten der Streikenden einzugreifen.

Zur allgemeinen Überraschung rollen aber plötzlich Polizeikräfte an und lösen die Ansammlung der Russen in wenigen Minuten auf. Die Deutschen müssten ihren Streit untereinander ausmachen, erklären sie.

Der Kapitän ist erleichtert. Die Russen lassen ihn in Ruhe. Der Lotse ist zwar erst für sechs Uhr bestellt, aber solange werden sie schon durchhalten können. Er führt diesen schnellen Eingriff der GPU auf den Vorfall mit dem Konsul zurück, der die Behörden wohl zu einer besseren Einsicht geführt hat. Jedenfalls bleibt das Streikkomitee mit seinen Leuten allein vor dem Schiff zurück, und unter dem Eindruck des Einsatzes der Sicherheitskräfte verhalten sich die deutschen Seeleute zunächst ruhig und warten ab. Man sieht nur vereinzelte Matrosen verschwinden, aber das fällt kaum auf.

Gegen fünf Uhr tauchen plötzlich neue Gestalten am Kai auf. Es sind diesmal keine Russen, die Streikleitung hat die Besatzungen anderer europäischer Schiffe herbeigerufen und zur Solidarität aufgefordert. Es kommen immer mehr: Engländer, Norweger, Griechen, Italiener, bis eine beeindruckende Demonstration vor der Bordwand der "Askania"

stattfindet. Es werden Reden in allen möglichen Sprachen gehalten, sogar in Esperanto. Dann ertönt aus über hundert Kehlen die "Internationale", und ein Steinhagel fliegt auf die "Askania".

Der Kapitän lässt sofort mit Hochdruckwasserstrahlen antworten. Der Strahl erwischt Jan Janssen so unglücklich, dass er schwer verletzt wird und in ein Krankenhaus geschafft werden muss.

Plötzlich bemerkt ein Offizier, der das Heck beobachtet, dass ein kleiner Kahn an der Wasserseite des Dampfers angelegt hat. Unbemerkt von allen haben die Leute darin ein Stahlseil um die Schraube gewickelt. Nun warten sie ab, um den Lotsen am Anbordkommen zu hindern. Weitere Steinhagel gehen auf das Schiff nieder.

Als eine gewisse Beruhigung eintritt, ruft der Kapitän von der Reling herunter, dass es doch besser sei, das unnötige Steinwerfen zu unterlassen. Die "Askania" würde ohnehin durch ein Lotsenboot ausgeschleppt.

Die Leute unten fassen das als blanken Hohn auf und ein neuer Hagel Wurfgeschosse fliegt herüber, aber diesmal ist der Kopf des Kapitäns das Ziel. Und er wird zweimal getroffen. Der Ernst der Lage wird immer deutlicher. Der Lotse kommt immer noch nicht.

Mewes, der von Land aus in einiger Entfernung die Auseinandersetzung beobachtet, erkennt die prekäre Situation der "Askania". Er fährt sofort in das deutsche Konsulat, berichtet kurz und sucht anschließend das Büro der Sovtorgflot auf. Dort ist der so dringend erwartete Lotse mit seinen Assistenten, aber dem Mann steht der Angstschweiß deutlich auf der Stirn. Auch das Personal der Firma macht einen verstörten und erschreckten Eindruck und will nicht helfen. Hat hier jemand eingegriffen, der größere Macht hat, als alle anderen zusammen? Mewes ist ratlos und beunruhigt.

Ebenso Kapitän Meyer. Immerhin ist es mit großem seemännischen Einsatz gelungen, die verwickelte Schraube wieder klar zu kriegen. Aber ohne kundige Führung das Wagnis einer Ausfahrt zu riskieren, ist ihm zuviel. Bei aller Verantwortung gegenüber den Reedern hat er immer auch noch an das Schiff, die Mannschaft und vor allem an sich selbst zu denken. Eine eventuelle Havarie hätte er allein zu verantworten und sonst niemand.

Sollte es dagegen der aufgebrachten Menge dort unten gelingen, an Bord zu kommen, wäre an ein Auslaufen überhaupt nicht mehr zu denken. Er fürchtet inzwischen um ihr aller Leben. Noch einmal versucht Meyer deshalb einen Kontakt zu dem erwarteten Lotsen herzustellen. Er bittet den ersten Offizier des in Rufweite vor der "Askania" liegenden schwedischen Dampfers "Kiruna", über den Hafenmeister für 18 Uhr Schlepper und Lotsen dringlichst anzufordern.

Denn auf dem Kai sieht es nicht gut aus: Die Engländer haben eine lange eiserne Leiter geholt, an deren Ende Haken sind, und damit versuchen sie an der Reling einen Haltepunkt zu finden.

Am schnellsten reagiert der erste Offizier der "Askania", er ruft seine Leute heran, die eiligst welche von den überall herumliegenden

Wurfgeschossen aufnehmen und sie den schon die Leiter Hochsteigenden auf die Köpfe werfen. Der Oberste wird getroffen, er muss loslassen und reißt alle darunter mit sich hinab. Schnell haken die Verteidiger die Leiter wieder aus und lassen sie ins Hafenbecken fallen. Auf dem Kai werden einige der Kombattanten mit Sanitätsautos abgefahren.

Zur weiteren Abwehr werden wieder die Hochdruckschläuche in Stellung gebracht. Meyer setzt jetzt auch seine Schiffssirene ein und lässt ein langgezogenes Notsignal abgeben. Die "Kiruna" antwortet auf den Hilferuf der Deutschen laut mit dem eigenen Signalhorn. Die Menge unten vor dem Schiff bricht in lautes Schreien aus, ein wüster Lärm setzt ein - und da fällt plötzlich ein Schuss, überrascht halten die Angreifer inne.

Unten am Kai steht immer noch fast von allen vergessen der sowjetische Wachtposten, dem jedoch soeben eine Bierflasche an den Kopf geflogen ist. So feuert er halb benommen einmal in die Luft und bringt den Angriff auf die belagerte "Askania" zumindest für kurze Zeit zum Stoppen.

Und das gibt dem Kapitän Gelegenheit, eine einsame Entscheidung zu treffen. Er lässt die letzten Haltetaue kappen und den Anker einholen. Die "Askania" kommt ganz langsam von der Pier ab...

Die Menge an Land beginnt zu rasen, sie tobt, pfeift und die letzten Brocken fliegen auf das Schiff. Langsam vergrößert sich die Lücke zwischen der Bordwand und der Kaimauer. Eine Halteleine kann nicht mehr gelöst werden, sie reißt und peitscht gefährlich nahe der tobenden Menge durch die Luft.

Doch der Heckanker kommt nicht hoch. Er hat sich mit dem Backbordanker des dahinter liegenden russischen Dampfers "Kamenetz Podolsk" verhakt, und langsam schiebt sich die "Askania" von ihrem eigenen Anker gezogen auf den Russen zu und kollidiert. Alle Versuche, auseinander zu kommen, scheitern.

Gleichzeitig treibt das Heck des Schiffes wieder dem Kai entgegen, die Seeleute an Land sehen noch einmal eine Chance, doch noch aufentern zu können. Kurz entschlossen lässt der Kapitän einfach die Ankerkette auslaufen. Sie verschwindet mitsamt Anker im öligen Hafenwasser; ein nicht geringer Verlust, solche Ausrüstung kostet die Reeder viel Geld. Aber noch mehr kosten unnötige Liegezeiten in fremden Häfen, deshalb wagt Meyer viel.

Endlich kommt die "Askania" frei. Sie gewinnt ohne weitere Schwierigkeiten die Hafenausfahrt und schippert, zuerst langsam, später mit Volldampf der offenen See zu. Eigentlich hätte der Kapitän auf der Reede die offizielle Ausklarierung abwarten sollen, so war es jedenfalls vorgesehen, aber selbst Mewes hat unter den gegebenen Umständen viel Verständnis dafür, dass Meyer einfach weiterfährt.

Eine halbe Stunde später ruft der Kapitän die ganze Mannschaft in den Salon zusammen. Er spricht den Leuten seinen Dank aus und bestätigt noch einmal, dass keiner derjenigen, die anfangs mitgestreikt hätten, im nächsten deutschen Hafen rechtliche Folgen zu erwarten hätte. Alle Leute an Bord sind mehr oder weniger stark

verletzt. Nur der erste Steward hat nichts abgekriegt. Der Kapitän und die Offiziere allerdings beglückwünschen sich. Die Reeder werden zufrieden sein.

Der Streikbewegung dagegen bleibt nichts weiter übrig, als sich unter dem Absingen revolutionärer Kampflieder in den "Interklub" zurück zu ziehen. Doch Winkels hat noch ein allerletztes As im Ärmel...

Mit aller Kraft fährt die "Askania" weiter Richtung Dardanellen. Nach einer halben Stunde lässt der Kapitän plötzlich alle Lichter löschen. Ein Schnellboot verfolgt sie, und der Dampfer wird bald von einem Suchscheinwerfer erfasst. Das Kriegsschiff braucht nur wenige Minuten, dann ist es heran, umkreist die "Askania" und fordert zum Beidrehen auf. Der deutsche Dampfer ignoriert die Aufforderung, bis eine scharfe Maschinengewehrsalve in die Bordwand kracht. Die "Askania" dampft langsam auf die Reede von Odessa zurück. Am 18. Oktober um 0Uhr30 ist sie wieder da.

18.Oktober 31

Odessa

Dennoch: Der Einfluss der Streikbewegung auf die sowjetischen Behörden schwindet merklich. Die Menschen an Bord der "Askania" merken es als erste. Zwar kommen wieder russische Beamte auf das Schiff, aber sie sind viel umgänglicher. Nur der behördliche Ablauf muss regelrecht eingehalten werden, zusammen mit dem Konsul und klarieren sie noch einmal die Papiere. Und für jenen Posten der GPU, der von der Bierflasche getroffen worden war, hat irgendwer Verantwortung zu übernehmen, sie kam schließlich von oben; aber das ist nur reine Formsache. Auch die verursachten Schäden werden irgendwie geregelt. Aber halt - da gibt es eine ganze Liste: Beschädigung des Dampfers "Kamenetz Podolsk", Auslaufen ohne Sanitätserlaubnis, Schäden an Land durch den Einsatz der Wasserwerfer, nicht erfüllte Zollformalitäten...

18Uhr49 geht die "Askania" Anker auf und verlässt endgültig Odessa.

Auf der "Godfried-Buehren" lädt Kapitän Müllmann nun seinerseits für 9 Uhr die gesamte Mannschaft zu einem Gespräch ein. Außer den allgegenwärtigen Streikposten erscheint niemand. Wenn er mit ihnen sprechen wolle, so wird ihm mitgeteilt, solle er in den "Interklub" kommen.

Emden

Auch in Emden gab es Versuche, einen Streik im Hafen auszulösen, viel ist darüber nicht bekannt geworden. Aber am 18. Oktober berichtet die „Rhein-Ems-Zeitung“ unter der Rubrik „Lokales“: "Reibereien zwischen arbeitswilligen Seeleuten und Streikpropagandisten.

Im Hafengebiet finden noch täglich Belästigungen der arbeitswilligen Seeleute durch solche Leute statt, die für den Seeleutestreik Propaganda machen. So wurden vier Mann, die zur Besatzung aufgelegter Dampfer im neuen Hafen gehören, gestern Nachmittag sehr belästigt. Sie wurden von Zollbeamten in Schutz genommen und nachher durch Beamte der

Hafenschutzpolizei an Bord gebracht. Bald nach diesem Vorfall kam es beim Erzkaï zwischen einem Arbeitslosen und einem Arbeitswilligen zu einer Schlägerei, wobei, wie uns mitgeteilt wird, der arbeitswillige Seemann zuerst angegriffen wurde. Auch hier schritt die Hafenzpolizei ein, nahm den Angreifer fest und zeigte ihn wegen Körperverletzung an."

20. Oktober 31

Odessa

Es wird langsam deutlich, dass der Ausstand einem Ende zugeht. Das muss auch die Streikleitung der "Godfried-Buehren" einsehen. Eine letzte Mannschaftsversammlung wird einberufen. Diesmal sind die Gegner des Streiks vorbereitet, sie haben sich aus dem Konsulat deutsche Zeitungsausschnitte besorgt, die eindeutig das schnelle Ende des Streiks in der Heimat belegen. Dazu kommt eine allgemeine Streikmüdigkeit nach dem Ausbleiben jeden Erfolges.

In aller Frühe um zwei Uhr erscheinen Winkels und der Koch Neumann bei Kapitän Müllmann und sagen eine Wiederaufnahme der Arbeit für den kommenden Tag zu. Allerdings nur unter Zusage der Erfüllung einer Reihe von Bedingungen, und damit legen sie einen Forderungskatalog auf den Tisch. Die Seeleute der "Askania", der "Amanthea" und auch der "Godfried-Buehren" wollen entsprechend dem Beschluss ihrer Gewerkschaft, des "Einheitsverbandes", die Arbeitsniederlegung beenden, wenn die Reeder ihrerseits folgende Forderungen bewilligen:

Völlige Straffreiheit und Bezahlung der Heuer für die Liegezeit in den russischen Häfen sowie für einen weiteren Monat im Voraus in Goldwährung. Sollten diese Forderungen nicht angenommen werden, so droht die gesamte Crew, würden sie zwei Tage vor dem Auslaufen erneut in Streik treten.

Es ist nicht bekannt, was Kapitän Müllmann der Delegation erwiderte. In Anbetracht der immer schwieriger werdenden Lage für die Streikenden kann er auch wohl genauso geantwortet haben, wie er kurze Zeit später an die „Atlas-Reederei“ telegraphiert: Selbstverständlich sei eine Annahme der Forderungen ausgeschlossen. Der Abbruch des Streiks müsse ohne Bedingungen sofort erfolgen, ab morgen solle wieder gelöscht werden, was noch vier Tage andauern könne.

Im Grunde aber hat der Kapitän genaue Pläne mit seiner renitenten Besatzung. Bis auf diejenigen, bei denen er überzeugt ist, dass sie nur unter Druck mitgestreikt haben, und das sind lediglich sechs Mann, wird er alle belangen, soweit das nur möglich ist. Solange er aber auf die Arbeit seiner Leute angewiesen ist, also bis sie endlich einen deutschen Hafen erreichen, wird er möglichst leise treten. Aber dann... Er hat ausgerechnet, dass allein der finanzielle Schaden sich auf über 10.000 Reichsmark beläuft. Und dem stehen im Augenblick nur nicht ausgezahlte Heuern von etwa 1980,-- Reichsmark gegenüber.

Und Konsul Roth ist empört: Jan Janssen ist offenbar in Odessa auf völlig freiem Fuß.

Emden

REZ Di. 20.Okt.1931

"Lokales. - Zu den wilden Streikversuchen im Emdener Hafen wird uns von zuständiger Stelle mitgeteilt, dass die in die Presse gelangten Mitteilungen übertrieben sind. Der Schutz des Emdener Hafens ist durch die Hafenspolizei und durch die Wasserschutzpolizei gewährleistet. Es sind bisher beim Ein- und Auslaufen der Seeschiffe keine Störungen vorgekommen, da die Polizei genügende Sicherheitsmaßnahmen getroffen hatte und die Schiffe abgesperrt wurden. Zu einer eventuellen Sabotage ist es bisher nicht gekommen. Die Leute im Hafen selbst wurden in keiner Weise belästigt."

22.Oktober 31

Odessa

Die "Godfried-Buehren" verlässt abends gegen sieben Uhr den Schwarzmeerhafen in Richtung Yarmouth/England. Zurück bleiben aus verschiedenen Gründen drei Seeleute: Jan Janssen, der aus naheliegenden Gründen desertiert ist, wie auch der Leichtmatrose Fürstenberg. Aus Krankheitsgründen fehlt der Trimmer W. Bischoff.

Der große Streik ist zu Ende. Jedenfalls für die Reeder und die Offiziere. Für die beteiligten Seeleute aber geht der Tanz jetzt erst richtig los.

31.Oktober 31

Aurich

Meldung des Oberstaatsanwaltes Aurich, wonach die "Godfried-Buehren" noch zwei Wochen in Odessa bleibt und dann nach England fährt. Was danach kommt, steht noch nicht fest.

20.November 31

Emden

In Emden herrscht Alarmstimmung, jedenfalls unter den Freunden, Kollegen, Genossen und Angehörigen der Seeleute auf der "Johann Wessels", jenes Schiffes, das in Archangelsk bestreift wurde. Der Dampfer ist noch vor der "Godfried-Buehren" wieder im Heimathafen, und die Justiz wartet schon auf die Mannschaft. Ein Gerichtsdezernent ist deshalb dem Schiff die Emsmündung hinauf entgegen gefahren und hatte erste Ermittlungen an Bord aufgenommen. Deshalb kann die Festnahme der "Meuterer" unverzüglich gegen 14 Uhr gleich nach dem Festmachen am Kai im Neuen Hafen erfolgen. Sofort werden die ersten der 19 Männer in einen Lkw verfrachtet und ins neue Gerichtsgefängnis beim Amtsgericht gebracht.

Die behördliche Aktion wird bereits von Kommunisten beobachtet, Otto Müller und Freese sen. sind im Hafen und fahren anschließend schnellstens mit Fahrrädern in die Stadt und rufen eiligst die Genossen und Kollegen zusammen.

Gegen 16Uhr45 trifft der Lkw zum ersten Mal am Amtsgericht ein. Er kommt von der Ringstraße und biegt in die Upstalsboomstraße ein. Vor dem Gerichtsgebäude hat sich inzwischen eine größere Menschenmenge versammelt, darunter auch ca. 200 Kinder, die lautstark gegen die Inhaftierung der Matrosen demonstriert. Einige der versammelten Menschen bemerken den Wagen, rennen hinter ihm her und rufen den Insassen "Nicht aussagen! Nicht aussagen!" zu. Zwei Polizisten springen herab und versuchen die Rufe zu verhindern, die Folgenden weichen zurück.

Die Protestierenden rufen jetzt immer lauter "Nieder mit der Polizei! Nieder mit Brünings Arbeiter-Mördern!" und andere Sprüche. Zu Tötlichkeiten kommt es jedoch noch nicht, weil ein dichter Kordon von Schutzpolizei die Menge zurückhält. Nach der Abfahrt des Polizeitransporters beruhigen sich die Menschen wieder. Es wird für alle hörbar eine Entschließung verlesen, keinen der Seeleute verurteilen zu lassen. Eine schriftliche Niederschrift dieser Resolution soll der RA Meyer an den Staatsanwalt Jaeter weitergeben. Die zweite Fuhre kommt fast eine Stunde später an. Und da sind schon deutlich mehr Emden anwesend, die Polizei schätzte später 400 Demonstranten. Wieder schallt es aus der Demonstration den Beamten entgegen, drohend werden Fäuste gehoben und laut den Gefangenen zugerufen, sie sollten nichts aussagen. Aber ohne Probleme erreichen Polizei und die Seeleute das Gefängnis. Mittlerweile ist es dunkel geworden und die Straßenlaternen beleuchten die Szene. RA Meyer übergibt endlich auf dem Flur vor dem Schöffensaal die verlesene Resolution.

Das ist der Staatsgewalt wohl zu viel, oder es ist einem Richter zu laut geworden - wie auch immer: die Polizei erhält den Auftrag, die Straße vor dem Gerichtsgebäude zu räumen.

Die Einsatzleitung bestimmt den IV. Zug und Teile des II. Zuges zu diesem Einsatz, und versucht mit allen Kräften nach dreimaliger Aufforderung an die Menge, sich zurückzuziehen, die Menschen in Richtung Hindenburgplatz abzudrängen. Gleichzeitig treiben weitere Beamte die in Richtung Finanzamt Stehenden in die Altstadt hinein. Ein Tumult beginnt, und die Polizisten setzen ihre Gummiknüppel ein. Natürlich weichen die Demonstranten nicht einfach zurück, im Gegenteil setzen sie sich zur Wehr, und die da Arm in Arm der Polizei entgegentreten sind alles andere als Weichlinge. Eine große Anzahl von Seeleuten ist darunter, Kerle mit breiten Rücken und starken Armen. August Kraak zum Beispiel, ein kleiner Mann, der trotzdem einen Polizisten umklammert und nun versucht, ihm den Gummiknüppel zu entreißen.

Weitere Männer greifen die Polizisten direkt an und versuchen, sie zu entwaffnen. "Die Straße gehört uns und nicht Brünings!" ruft der bekannter Kommunist Kahl den Beamten entgegen. Und plötzlich fliegen aus Richtung des Lyzeums Steine auf die Beamten, ein ganzer Hagel von kleinen Schottersteinen. Mehrere Demonstranten hatten sich schon auf dem Weg zum Amtsgericht an der

Bahnlinie mit solchen Wurfgeschossen versorgt. Zugleich werfen die Leute auch Steine auf die Lampen, die der Reihe nach verlöschen und endlich den Straßenteil zum Hindenburgplatz in Dunkelheit versinken lassen. In Ermangelung weitere Wurfgeschosse brechen mehrere Demonstranten die Pflaster auf...

Da entschließt sich der Polizeieinsatzleiter zum "Schutz von Leben und Gesundheit" zu scharf schießen - obwohl er weiß, dass sich viele Kinder unter den Versammelten aufhalten. Mehrere Warnschüsse gehen in die Luft, und die Menge weicht panikartig in Richtung Port Arthur und zum Hindenburgplatz aus. Der dichte Menschenpulk schiebt sich so schnell er kann den freien Plätzen und Straßen entgegen und jedermann sucht Deckung hinter Hecken und Mauern. Es bleibt ein Wunder, dass niemand bei dieser Aktion verletzt wurde. Die Staatsgewalt hat sich durchgesetzt...

Dezember 31

Am zweiten Dezember erreicht die "Askania" wieder deutschen Boden, sie kommt in Hamburg an.

Am 3.12. ist Jan Janssen in Odessa soweit wiederhergestellt, dass er sich vor einem Gericht der Ukrainischen Sozialistischen Volksrepublik wegen des Angriffs auf den Konsul verantworten kann. Er erhält wegen "einer Tätlichkeit im Affekt" zwei Wochen Gefängnis und 200 Rubel Geldstrafe.

Am 4.12. erstattet der Kapitän der "Godfried-Buehren" in London Anzeige bei deutschen Botschaft gegen die Seeleute, die gestreikt haben. "...Die 'Godfried-Buehren' verlässt London wahrscheinlich am 9. ds. Mts., fährt zunächst nach Hull und trifft voraussichtlich am 14. ds. Mts. in Emden ein..."

Am 16.12. wird der Trimmer Bischoff von der "Godfried-Buehren", der krank in Odessa zurückblieb, die Grenze nach Deutschland passieren, so der Konsul, in Odessa am 14.12. Er soll verhaftet werden.

1932

Februar 32

Die "Rote Hilfe" Emden trifft sich am 17.2. im Tivoli und verfasst eine Solidaritätsadresse:

"...Die Versammlung der Roten Hilfe Emdens (...) begrüßt die im Emdener und Auricher Gefängnis befindlichen Seeleute. Die Versammelten protestieren auf das entschiedenste gegen die Zuchthaus- und Gefängnisurteile, die gegen die Seeleute gefällt wurden.

Unsere brüderlichen Grüße senden wir den von Amerika ankommenden Besatzungen der deutschen Dampfer: 'Elise Schulte', 'Schierbeck' und

'Bockenheim', die hier in Deutschland vom Klassengericht abgeurteilt werden sollen. Die Besatzungen dürfen nicht bestraft werden. Wir fordern: Heraus mit den Seeleuten wie auch den übrigen 7.000 politischen Gefangenen!

Die Versammelten geloben, in Verbindung mit dem Kampf für die Vollamnestie der proletarischen politischen Gefangenen, die Volksaktion 'Klasse gegen Klasse' durchzuführen. Wir stellen uns als Rote Helfer zur Verfügung; 'Für den Kandidaten der Armen, Ernst Thälmann' - 'Gegen die Kandidaten der Reichen!'" (Gezeichnet Rote Hilfe Ortsgruppe Emden Karl Wagner)

Nachtrag:

Fast alle direkt an den Streikaktionen beteiligten (sogenannte Rädelsführer) wurden nach Wiedereintreffen in deutschen Häfen zu hohen Gefängnisstrafen verurteilt. Viele hatten jedoch das Glück, schon bald aufgrund einer Generalamnestie begnadigt zu werden.