

Hans-Gerd Wendt

Kurzer historischer Abriß der Entwicklung des „Einheitsverbandes der Seeleute, Hafentarbeiter und Binnenschiffer“ unter besonderer Berücksichtigung des Wirkens der Hafentarbeiter und Seeleute in Emden.

Für Frau Ruth Weihe

Die Geschichte der politischen Linken und der mit ihr verbundenen Gewerkschaften in Deutschland während der Weimarer Zeit und des Faschismus ist von einer großen Zahl Historiker in Ost und West ausgiebig behandelt und erforscht worden. Daß es trotzdem noch einen weiten Bereich des Kampfes und des Widerstandes gibt, dem bis heute kaum Aufmerksamkeit geschenkt wurde, und dessen aufopferungsvolles Wirken langsam in Vergessenheit gerät, ist deshalb kaum zu verstehen.

Die Geschichte der revolutionären Seeleute und ihrer Mitstreiter in den Häfen hätte mehr Beachtung und Publizität verdient, als ihr bis heute zuteil wurde. Möglich, daß weitergehende politische Interessen eine Auseinandersetzung mit den Organisationen und Bestrebungen des oft eigensinnigen Hafenproletariats verhindert haben; möglich auch, daß den Geschichtswissenschaftlern das rauhbeinige und zumeist verschwiegene Volk auf See und an Land nicht geheuer war. Manch einer war wirklich eine unbeherrschte Natur, der, wenn er einen über den Durst getrunken hatte, schon mal zuschlug und auch sonst bürgerliche Gesetze nicht unbedingt als die seinigen empfand. „Heimatlose Gesellen, ohne Plüschmöbel und Dreizimmerwohnung. Rebellen, die immer schlecht organisiert waren, aber den einen großen Vorteil hatten, sich so leicht nicht unterdrücken zu lassen“ (1a). Aber die Not war auch ein ständiger Begleiter für viele in den Hafenstädten, besonders für jene, die auf den Decks und in den Bäuchen der Schiffe schufteten mußten, und von Seemannsromantik wenig zu sehen. Zwar hatte die Revolution von 1918 den Menschen an der Küste einige Verbesserungen ihrer wirtschaftlichen Situation gebracht, wie die Beseitigung des Akkordlohnes und damit verbunden die Einführung der Fixlöhne und natürlich den Achtstundentag für Hafen- und Werftarbeiter. Bald schon aber stießen diese Neuerungen auf die von den Unternehmern vorgegebenen Realitäten.

Mit dem Argument des internationalen Konkurrenzkampfes wurden kurzerhand viele sozialpolitische Errungenschaften entweder garnicht erst umgesetzt oder wieder aufgehoben. Die Verabschiedung des Betriebsrätegesetzes 1920, eine alte Forderung der Gewerkschaften, konnte daran wenig „ändern, weil den Betriebsräten eine wirkliche Mitbestimmung in den Unternehmen auch an Nord- und Ostsee verweigert worden war. Im Gegenteil:

„Die gefürchtete Einführung der Betriebsräte hat sich als ausgezeichnetes Mittel zur Erhaltung des Arbeitsfriedens bewährt...“ (1b)

Für die Seeleute ergab sich darüberhinaus eine besondere Situation, denn der auch für sie gesetzlich vorgesehene Achtstundentag war an Bord nur zu verwirklichen, wenn die Schiffsbesatzungen mindestens um 30% aufgestockt würden, was die Reeder und Eigner natürlich vehement ablehnten und schließlich mit allerlei Winkelzügen zu hintertreiben wußten. Ein landgebundener Betriebsrat war für die Jan-Maate ohnehin ineffektiv, da sich das Geschehen immer auf den Schiffen abspielte, zu häufig weit ab vom Sitz der Reederei, wo ihre Räte arbeiteten. Hinzu kam die Zersplitterung der Interessenvertretung in einzelne Fachgruppen, wie die der Heizer, der Decksleute, der Küche und des sonstigen Personals.

Die sich mit der Zeit entwickelnden übergeordneten Verbände konnten hieran wenig ändern. Im „Deutschen Verkehrsbund“, im „Deutschen Transportarbeiter-Verband“ oder in dem bis zum Ende der zwanziger Jahre größten, der „Arbeitsgemeinschaft Seemännischer Berufsverbände“ waren ohnehin immer nur Minderheiten der auf See Beschäftigten repräsentiert. Selbst die auf überstaatlicher Ebene arbeitende „Internationale Transportarbeiter Föderation (ITF)“ unter ihrem wohlwollend gesehenen Generalsekretär Edo Fimmen hatte dem stetigen Sozialabbau in der Weimarer Zeit nichts entgegenzusetzen, obwohl es Fimmen verstand, als „klassenbewußter“ Interessenvertreter der Arbeiter aufzutreten und radikale Töne zur Überwindung des Kapitalismus anschlug.

Letztlich unterstellten sich alle Vertreter der herkömmlichen Gewerkschaften dem Gedanken einer Sozialpartnerschaft mit den Arbeitgebern, der schließlich in der „Arbeitsgemeinschaft industrieller Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände Deutschlands“ mündete. Diese auch von der SPD unterstützte Zusammenarbeit von Kapital und Arbeitern mit Hilfe der Gewerkschaften hatte allerdings zur Voraussetzung eine mehr oder weniger gerechte Verteilung der Ergebnisse der Tätigkeit aller, also neben den Gewinnen (wenn auch langsam) steigende Löhne, sichere Arbeitsplätze und langfristig sinkende Arbeitszeiten. Schon sehr bald aber wurde deutlich, daß die Herren der Wirtschaft keineswegs daran dachten, die ihnen gebotene Hand anzunehmen.

Nicht nur die kleinen Krisen bis zur großen Weltwirtschaftskrise am Ende der „goldenen Zwanziger“, auch ihr Eigennutz und ihre Gewinnsucht machten alle Bemühungen um ein toleranteres Umgehen miteinander zunichte. Natürlich entstanden in diesem Spannungsfeld Kräfte, die ein konsequenteres Vorgehen der Gewerkschaften und der Parteien forderten. Das Beispiel der Revolution in Rußland und die Folgen hatten nicht nur dem Bourgeois einen kalten Schauer über den Rücken gejagt, es hatte auf der anderen Seite dem armen Proleten die Möglichkeit einer generellen Veränderung der Gesellschaft vor Augen geführt. Neben revolutionär eingestellten Parteien wie USPD, KPD, KAPD und später auch SAP entstanden Gruppierungen in den Betrieben, die zunächst innerhalb der etablierten Gewerkschaften und Berufsverbände versuchten, den Gedanken an eine Umwälzung der politischen und ökonomischen Verhältnisse zu entwickeln. Wie die SPD mit den Funktionären des Dachverbandes AdGB zusammenarbeitete, versuchte die KPD als größte Oppositionspartei links von der Sozialdemokratie die immer unzufriedener werdende Arbeiterschaft zu gewinnen.

Die Kommunisten dachten keineswegs an die Bildung einer neuen eigenständigen Organisation innerhalb der Fabriken und Arbeitnehmervertretungen, die Verbindung sollte einen „vollständig losen Charakter“ (2) behalten. Es gab demzufolge auch keine echten Mitglieder. Der Apparat bestand „ausschließlich aus einem Funktionskörper, der insbesondere die ‚roten‘ Betriebsräte und Vertrauensleute einschloß, und dessen Aufgabe darin bestand, innerhalb und außerhalb der Gewerkschaften Arbeiter auf dem Boden der oppositionellen Forderungen zu sammeln und in den Kampf um ihre Interessen zu führen.“ (3)

Dabei kam der KPD das Verhalten der Vertreter der alten Verbände gelegen, die entsprechend der „Sozialpartnerschaft“ in zunehmendem Masse berechnete und sogar beschlossene Streiks zu verhindern suchten. Diese Politik mußte letzten Endes eine Mehrheit der Arbeiter auf die Seite der Kommunisten bringen und so begann die Führung der Gewerkschaften schließlich, alle unbotmäßigen und offen auftretenden Anhänger radikaler Anschauungen auszuschließen oder sie wenigstens mit dem Ausschluß zu bedrohen.

Schon vorher war international ein vergleichbarer Vorgang abgelaufen. Der „Internationale Gewerkschaftsbund“ hatte verschiedene linksoppositionelle Verbände aus seinen Reihen entfernt und die neugegründeten russischen gar nicht erst aufgenommen. Im Juli 1921 bildeten deshalb diese Organisationen als revolutionäre weltweite Gewerkschaft die „Rote Gewerkschafts-Internationale (RGI)“.

Mitglied dieser Internationale konnten auch nur „Gruppierungen oppositioneller, klassenbewußter Gewerkschafter“ (4) innerhalb der reformistischen Gewerkschaften sein. Der „Schiffahrtsbund“, der 1921 aus dem syndikalistischen „Deutschen Seemannsbund“ hervorging, war Mitglied der RGI. Andere Gruppen deutscher revolutionärer Gewerkschafter waren über ihre Vertreter aus den alten Verbänden der RGI angegliedert.

Ganz nebenbei hatten auch die revolutionären Transportarbeiter am 10. August ihre erste Konferenz einberufen, in der damals noch die Anarcho-Syndikalisten stark vertreten waren. Während auf dieser ersten internationalen Zusammenkunft und auch auf der zweiten im August 1922 die Grundlagen für die Zugehörigkeit zur RGI erarbeitet wurden, konkretisierte die dritte Konferenz vier Monate später wiederum in Moskau die Zusammenarbeit mit der Internationale. Die Transportarbeiter befürworteten die Bildung von Propagandakomitees in jedem Industriezweig und richteten als „revolutionäre Transportarbeiter“ ein Sekretariat ein mit einem ständigen Büro in Hamburg, das die politische und organisatorische Arbeit unter den Seeleuten leiten sollte.

In Emden fielen die radikalen Vorstellungen auf fruchtbaren Boden. Als im November 1923 in Bremen eine sogenannte „Rote Kartellsitzung“ mit Delegierten auch aus Ostfriesland stattfand, kann der Genosse von der Emsmündung berichten: „...Die Betriebsräte sind in unserer Hand. Vorsitzender der Betriebsräte ist ein Genosse von uns. Ebenso sind wir auch im 'Metallarbeiterverband (DMV)' im Vorstand mit Mehrheit vertreten.(...) Zu Dienstag tritt das ‚Rote Kartell‘ zusammen, um noch einmal eingehend die Fragen mit unseren Genossen zu besprechen...“ (5).

Die kompromißbereiten Arbeitervertretungen befanden sich eindeutig in einer Krise, nicht zuletzt auch durch ihre eigene Politik gegenüber den Unternehmern. Gerade zuvor hatte die reaktionäre Cuno-Regierung versucht, mit einem massiven Sozialabbau die schwer errungenen Rechte der Arbeiter wieder zu beschneiden, und die schwächelnden Funktionäre der alten Gewerkschaften waren zurückgewichen. Als sich die KPD an die Spitze einer großen Streikbewegung stellte und eine „Arbeiterregierung“ forderte, sahen viele Proleten ihre Interessen nur noch von den Kommunisten vertreten.

Die Überschätzung der eigenen Kraft, politische Fehler und die Reaktionen der Regierung ließen den starken Einfluß der KPD auf die Arbeitnehmer allerdings bald wieder zurückgehen. 1925 ist das innergewerkschaftliche Kräfteverhältnis deutlich verändert: Im DMV Emden existiert gerade noch eine Fraktion von 21 Kommunisten, wovon nur 10 wirklich aktiv sind; etwas besser ist das Verhältnis bei den Transportarbeitern im Hafen mit 38 zu 15. Nur noch jeweils ein Genosse sitzt in der Ortsverwaltung des Holzarbeiterverbandes und bei den Heizern und Maschinisten (6).

Andere Emdener Seeleuterverbände erfuhren eine ganz ähnliche Entwicklung: Die Ortsgruppe des „Schiffahrtsbundes“ und der Einfluß der Partei wuchs bis 1923/24. Ein Revisionsbericht der KPD bezogen auf Bremen dagegen bemängelt nur drei Jahre später (und man kann davon ausgehen, daß die Situation in Emden wohl ähnlich war): „Seeschiffer:(...)Verbindung der Partei zu den Seeleuten sehr schwach (...) Im Verkehrsbund von 10.000 Seeleuten nur 50 organisiert. Verbindung besteht zu 50 Schiffen von insgesamt 15.000, die in Bremen ein- und auslaufen (...)...“ (7).

Die Versuche der revolutionären Linken, innerhalb der Gewerkschaften über „rote Listen“ vorwärts zu kommen, wenn möglich mit, sonst gegen die örtlichen Funktionäre, hatten nur teilweisen Erfolg. Und auf Reichsebene kam die Bewegung noch schlechter voran. Die Maßnahmen der AdGB-Vertreter begannen zu wirken. Mit Wellen von Ausschlüssen und Maßregelungen manövrierten sie die Kommunisten langsam ins Aus.

Vor diesem Hintergrund begann 1928 eine Veränderung in der Politik der Linken Organisationen gegenüber den Gewerkschaften einzutreten. Auf dem 4. Kongreß der RGI im Juli desselben Jahres wurde eine Zusammenfassung der Ausgeschlossenen in der „revolutionären Gewerkschafts-Opposition (RGO)“ propagiert. Damit war der Rahmen einer innergewerkschaftlich arbeitenden Gruppe eigentlich schon gesprengt. Folgerichtig schloß Stalin in einer Rede vom Dezember 1928, daß selbst die Gründung einer neuen Arbeitervertretung im Bereich des Möglichen liegen müsse: „Man könnte sich daher durchaus eine Situation vorstellen, die es erforderlich macht, entgegen dem Willen der Gewerkschaftsböden, die sich dem Kapitalismus verkauft haben, parallele Massenvereinigungen der Arbeiterklasse zu schaffen...“ (8)

Die deutschen Kommunisten schlossen sich bald dieser Vorstellung an, trotz warnender Stimmen, und als einen ersten Schritt in die neue Richtung wurde eine „Reichsleitung zur Förderung der revolutionären Gewerkschaftsopposition“ gebildet. Das Ziel war, eine andere Organisationsstruktur zu schaffen - allerdings ohne den „...Charakter als eine Strömung innerhalb und außerhalb der alten Gewerkschaften grundsätzlich zu verändern“ (9). Diese Reichsleitung berief daraufhin den ersten Reichskongreß der RGO zum 30. November 1929 ein, der seinerseits nun die Wahl von „Ausschüssen zur Förderung der RGO“ auf betrieblicher Ebene vollzog. Die Ausschüsse sollten vor Ort und auf Bezirksebene zusammenarbeiten.

„Ausgehend von dem Berliner Kongreß wurde also mit der Schaffung eines Funktionärskörpers der RGO begonnen, so daß die Opposition erstmalig in organisatorischer Hinsicht eigenständig Gestalt annahm und ihrem Charakter als

einer Organisation entsprechend von nun an auch offiziell als ‚RGO‘ bezeichnet wurde.“(10)

Zwei Tage zuvor hatte mit dem Sturz der Aktien an der New Yorker Börse jene Weltwirtschaftskrise begonnen, die unter dem Namen „Schwarzer Freitag“ in die Geschichte einging. Auch international wurde die Gewerkschaftsfrage jetzt neu diskutiert. Im folgenden Jahr Mitte August trat zu diesem Zweck der 5. Kongreß der RGI in Moskau zusammen. Und obwohl verschiedene deutsche Teilnehmer wiederum ihre Stimme erhoben und warnten, beschloß der Kongreß, die RGOppositionsgruppen zu eigenständigen gewerkschaftlichen Verbänden auszubauen.

Die Vorstellungen der Delegierten gingen dahin, über politische und vor allem ökonomische Tagesforderungen, wie z.B. der Einführung eines Siebenstunden-Tages und einer 40-Stunden-Woche, Arbeit für Erwerbslose, Kampf gegen Rationalisierungen auf dem Rücken der Arbeiter, eine „Einheitsfront von unten“ erreichen zu können, die schließlich in einen Kampf um den Sozialismus überging. Mit dem Hebel von selbst ausgelösten Streiks ohne die reformistischen Funktionäre sollten RGO-Mehrheiten in den Betrieben erreicht werden. Für die Seeleute und Hafentarbeiter hatten diese veränderten Vorgaben eine direkte Auswirkung. Sie waren bisher international (wenn überhaupt) in ihren Verbänden der RGI oder der bereits erwähnten ITF unter Fimmen angeschlossen, dessen Politik gegenüber der Linken aber ebenfalls zunehmend ablehnender wurde. 1923 noch hatte es Versuche der Annäherung in Berlin gegeben, die aber letzten Endes ohne Ergebnis blieben. Als Konsequenz wurde auf der RGI-Tagung der Aufbau einer eigenen internationalen roten Transportarbeiter-Organisation in Angriff genommen: Am 3.10.1930 trafen sich in Hamburg 38 Abgesandte der See- und Hafentarbeiter aus 26 seefahrenden Nationen Europas und aus Übersee und gründeten nach zwei Tagen Diskussion die „Internationale der Seeleute und Hafentarbeiter (ISH)“. Vorsitzender wurde der Engländer George Hardy, Sekretär konnte Albert Walter aus Deutschland werden. Als oberstes Organ fungierte ein „Internationaler Kongreß“ und Sitz der Leitung sollte Hamburg werden. Hardy und Walter leiteten bereits die Tätigkeit jenes Propagandakomitees, das die revolutionären Transportarbeitern 1922 in Moskau geschaffen hatten.

Als Hauptziel setzte sich die ISH die Zusammenfassung der im Seetransport beschäftigten Menschen. Dazu mußte sie engen Kontakt mit allen angeschlossenen Verbänden halten, deren Tätigkeiten koordinieren und mit Geld und Materialien unterstützen. Auch Streiks sollten mit Hilfe der ISH ausgelöst werden, denn man erhoffte sich durch die Internationalisierung regionaler Arbeitskämpfe eine durchschlagendere Wirkung gegen die Unternehmer.

Die bereits Anfang der zwanziger Jahre von der RGI eingerichteten sogenannten „Interclubs“ wurden ab sofort auch der ISH unterstellt und von ihr betreut. Diese „Interclubs“ waren eine wichtige Besonderheit auch im weiteren politischen Ablauf. In vielen Hafenstädten wie in Bremen, London, Rotterdam oder Leningrad waren Begegnungsstätten etabliert worden, die neben Zerstreung und Unterhaltung auch als Versammlungsorte für Seeleute aus „aller Herren Länder“ und zu deren politischer Schulung dienten. Gerade linksorientierte Fahrende nahmen die Angebote der Clubs gerne an, schleppten auch wohl mal ihre Schiffskameraden mit und trugen so nicht unwesentlich zur Verbreitung ihrer Ideen bei.

Natürlich blieb dieser Einfluß in bürgerlichen Kreisen nicht unbemerkt. Die regelmäßig erscheinende Zeitschrift „Materialien zur Sozialpolitik der Sowjetunion“ Nr. 46 vom November 1931 warnte in einer Meldung über einen neu eröffneten Interclub in Odessa eindringlich vor der zunehmenden kommunistischen Propaganda unter den Seeleuten. Und während später Mitte der dreißiger Jahre die Clubs in den westlichen Metropolen aufgegeben wurden, existierten die in der UdSSR weiter und erfreuten sich eines regen Zulaufs, so daß noch im Dezember 1938 die Gestapo vor solchen Besuchen warnen mußte.

Der Standort des Clubs in Emden ist unklar, wenn es ihn überhaupt als besondere Einrichtung gegeben hat. Denn naheliegend ist, daß die Kneipe „Kap Hoorn“ den Zweck eines Treffpunktes für die roten Seeleute erfüllte, sie wird nämlich immer wieder in späteren Aussagen erwähnt. Daneben scheint noch eine Lesestube des Interclubs im alten Lloyd-Hotel existiert zu haben, die den mehr politischen Abenden vorbehalten blieb (11).

Daß die ISH nun diese revolutionären Stützpunkte übernahm, war konsequent. Ihr Aufruf am Ende des Kongresses an alle Seeleute und Hafentarbeiter, nicht

zuzulassen, daß die eben heraufdämmernde Wirtschaftskrise auf dem eigenen Rücken ausgetragen würde und deshalb der ISH beizutreten, fand nicht zuletzt auch über die Interclubs weite Verbreitung. Wer noch Mitglied der alten Gewerkschaften war, konnte es bleiben und dennoch Teil der Internationale werden:
„...In die Seeleute- und Hafentarbeiter-Internationale können sowohl selbständige Verbände der Seeleute und Hafentarbeiter als auch gewerkschaftliche Minderheiten und Gewerkschafts-Oppositionen innerhalb der reformistischen und sonstigen reaktionären Verbände aufgenommen werden, die die Prinzipien des konsequenten Klassenkampfes und die Statuten der Internationale anerkennen.“ (12)

Die Entwicklung des Einheitsverbandes.

Damit war ein revolutionärer Kopf geboren, der allerdings in Deutschlands Häfen noch keinen rechten Körper besaß. Bis jetzt waren die potentiellen Mitglieder der ISH überwiegend in die zögerlichen alten Verbände eingebunden, (wenn sie nicht bereits ausgeschlossen waren) und die von der RGI vorgegebenen neuen Strukturen der RGO hatten weder an der Küste noch im Binnenland eine echte Basis. Der zweite Reichskongreß der RGO sollte nun Klarheit schaffen. Auf der Tagesordnung der 340 Teilnehmer, die am 15. und 16.11.1930 zusammentrafen, stand insbesondere die Umsetzung jener Beschlüsse, die die Aufgabe betrafen, die „...RGO zu einer selbständigen Organisation, die sowohl die Gewerkschaftsmitglieder als auch Unorganisierte erfaßt, zu entwickeln...“ (13) und einen entsprechenden Aufbau festzulegen.

Gleichzeitig wurde aber noch einmal die Notwendigkeit auch der Weiterarbeit in den alten „freien Gewerkschaften“ betont - womit allerdings viele Arbeiter an ihrer Arbeitsstelle in einen Spagat gerieten, den zu bewältigen sie häufig nicht imstande waren. Trotzdem waren die neuen Weisungen der Partei ein klarer Fingerzeig, wie die Gewerkschaftslinken vorzugehen hatte.

Schon einen Monat vor dem 2. RGO-Kongreß hatten Teile der Berliner Metallarbeiterschaft sozusagen als Vorhut gegen neue Unternehmerforderungen nach Lohnabbau gestreikt. Die Taktik des Metallarbeiterverbandes hatte erneut gezeigt, daß die Verbandsfunktionäre um der Ruhe und Ordnung willen jedem Kompromiß zustimmten und ihre Mitglieder letztendlich selbst mit berechtigten Forderungen alleine ließen. Als Ergebnis hatten RGO-Leute die Gründung eines „Einheitsverbandes der Metallarbeiter Berlins“ ausgerufen als linke Alternative zum DMV. Damit hatte der von der RGO-Spitze geforderte Aufbau eigener Verbände begonnen. Die Strategie, aus einem Lohnkampf heraus das Bewußtsein des Proletariats zu formen und schließlich auch zu organisieren, schien richtig zu sein. Daß diese Entwicklung der Dinge schon vier Jahre später als ein schwerer Fehler angesehen würde, sahen nur wenige voraus.

Es folgten schnell weitere Neugründungen roter Verbände im Bergbaubereich Oberschlesiens und an der Ruhr. Ein vorbereitender Kongreß in Hamburg am 10. und 11.1.1931 sollte auch die Transportarbeiter an der Küste auf den richtigen Weg bringen. Die Inprekorr (14) Nr.1/1931 schrieb dazu: „Die Hamburger Hafentarbeiter rüsten unter Führung der RGO mit verstärkter Kraft zum Streik...“-„...In diesem Zeichen tagt der Kongreß“, und weiter: „Ausgestattet mit dem Rüstzeug der revolutionären Streikstrategie und -taktik, entsprechend den Beschlüssen des 5. RGI-Kongresses, gestärkt durch die Lehren aus den zurückliegenden Streikkämpfen wird der Reichskongreß ein Kampfkongreß sein zur Mobilmachung des Hafen- und Wassertransportproletariats zum revolutionären Wirtschaftskampf. Von Schiff zu Schiff, von Hafen zu Hafen wird die RGO ein breites Netz von RGO-Betriebs- und Schiffsgruppen, von revolutionären Vertrauensleuten und vorbereitenden Kampfausschüssen spannen und damit jene Fundamente bauen, die das Hafen- und Wassertransportproletariat Deutschlands zu einer starken, unerschütterlichen Sektion der ISH zu formieren...(-)...Der Reichskongreß wird im Zusammenhang mit den Streikkämpfen der Ausgangspunkt sein für die Herausbildung einer revolutionären Gewerkschaftsbewegung der Hafentarbeiter, Seeleute und Schiffer Deutschlands. Der Hungeroffensive gegen die Arbeiterklasse und den Kriegsvorbereitungen der Imperialisten gegen die Sowjetunion stellen die Schiffs- und Hafenproletarier den revolutionären Klassenkrieg unter Führung der RGO und der Sektion der ISH entgegen...“ (15)

Die martialische Sprache des Berichterstatters der „Inprekorr“ und die für

heutige Ohren ungewohnte „Phrasendreschrei“ war zu jener Zeit üblich und darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß ein großer Teil des deutschen Proletariats mit der zunehmend sich verschlechternden Lage wirklich radikalisiert und kampfbereit war. Die Konkurse der Werften und Reedereien nahmen zu, und nicht nur, weil die Gewinne sanken. Eine durch politische Umstände hervorgerufene Scheinblüte der Seeschifffahrt, die durch die akute Weltwirtschaftskrise eine jähe Unterbrechung erfuhr (16), hatte Jahre der Prosperität ausgelöst und notwendige Strukturmaßnahmen verhindert.

So gehen auch in Emden Gerüchte über eine Schließung der Nordseewerke um und tatsächlich wird nach Fertigstellung des Motortankers „J.H.Senior“ am 20. März 1931 die Werft dichtgemacht - wegen fehlender Aufträge. Es gibt zu viele Schiffe. Hamburg wird als Stilllegehafen für ausländische Dampfer gesperrt, weil an den Kais bereits 82 mit insgesamt 295.000 Bruttoregistertonnen rosten. Und es werden mehr. Insgesamt liegen am 1.4.31 239 Schiffe auf:
„...In langen Reihen, zu zweit, zu dritt, zu viert nebeneinander lagen sie da nun, von wenigen Wachtleuten betreut, nicht nur die älteren, sondern auch wenige Jahre alte Schiffe...“ (17).

Das bedeutete Arbeitslosigkeit nicht nur für die Besatzungen, angefangen vom Kapitän bis zum Schiffsjungen, auch die Hafendarbeiter, die immer weniger Schiffe zum Löschen oder Beladen vorfanden, wurden entlassen oder nicht mehr, wie üblich, als Tagelöhner vermittelt. Grund genug für die Menschen an Ost- und Nordsee, die für ihre Not verantwortlichen Politiker und Unternehmer zu verfluchen und andere Lösungen zu suchen. Am Ende des RGO-Kongresses von Hamburg stand deshalb das eindringliche Plädoyer des Funktionärs Ziaja, die Häfen und Schiffe streikfertig zu machen:
„... Die Gewerkschaftsbürokratie hat nicht mehr das Recht, in unserem Namen Verträge abzuschließen bzw. zu verhandeln. Nur die von uns selbst gewählten Kampfleitungen, die RGO und die ISH sind allein berechtigt, entsprechend unseren Beschlüssen unsere Interessen zu vertreten.“ (18)

Unter dem Namen „Rote Wacht“ war die 14-tägige Herausgabe einer eigenen Zeitung geplant, die von Hafendarbeitern für das Hafenproletariat gemacht werden sollte. Bereits zwei Monate darauf nahmen die Hafendarbeiter in Danzig die Fackel auf. Auch in der dem Völkerbund unterstellten ehemals reichsdeutschen Stadt waren von den Arbeitgebern Lohnkürzungen und Entlassungen in Aussicht gestellt worden, die Situation unterschied sich trotz des politischen Sonderstatus wenig von der im übrigen Reich. Jedoch existierte in der alten Hansestadt bereits ein roter Hafendarbeiterverband, der sich ein Jahr zuvor „...im Zusammenhang mit einer Kampfbewegung aufgrund von Ausschluß- und Spaltungsmaßnahmen der sozialfaschistischen Bürokratie als ‚Deutscher Verkehrsbund, Sektion Hafendarbeiter (Opposition)‘...“ (19) gebildet hatte. Dieser Name drückt noch aus, daß man sich durchaus dem alten „Verkehrsbund“ zugehörig fühlte und RGO-Arbeit innerhalb des Bundes leistete.

Wie gehabt wichen auch in Danzig die alten Funktionäre des erwähnten Bundes und andere vor dem Kapital zurück und überließen es den RGO-Arbeitern, eine Streikaktion auszulösen, der sich schnell auch Mitglieder anderer Gewerkschaften anschlossen. Unter dem Titel „Der politische Massenstreik in Danzig“ berichtet die „Rote Fahne“ vom 18.1.31 ausführlich über das Geschehen. Dieser Streik war in den Augen des Berichterstatters keine einfache Protest-, sondern eine wirkliche Kampfbewegung. Gestützt auf die in Danzig starke Schicht der Hafendarbeiter wurden dem rechten Senat der Stadt nicht nur Forderungen nach Zurückweisung der Unternehmerwünsche gestellt, die Streikenden bezogen sich ganz konkret auf Anträge der KPD-Fraktion, die diese in den Senat zur Verbesserung der Lage des Proletariats eingebracht hatte.

Für die alten Kräfte war das eine Provokation. Mit allen ihnen gegebenen Mitteln erreichten sie schließlich einen baldigen Abbruch des Streiks, der ohnehin nicht wirklich von einer entschlossenen Massenbasis getragen worden war. Die Mehrheit der Hafendarbeiter mußte erst noch von der RGO gewonnen werden. Als bedeutendstes Ergebnis dieses Ausstandes aber ist die Gründung eines „Einheitsverbandes der Hafendarbeiter und der Seeleute“ zu sehen, der am 18.1.1931 das Licht der Welt erblickte und der aus der roten Opposition innerhalb des „Verkehrsbundes“ hervorging. Damit war der erste „Einheitsverband“ für die Arbeiter der deutschsprachigen Häfen und Schiffe geschaffen. Die Kräfte der RGO hatten beinahe programmgemäß verstanden, eine nicht unbedeutende Zahl von frustrierten Malochern, die mit Überzeugung gestreikt hatten, in den neuen Einheitsverband

einzubinden und so entsprechend den Vorstellungen des RGO-Kongresses eine breitere Ausgangsposition für weitere Maßnahmen gewonnen.

Und das Beispiel machte Schule. Weil auch in allen anderen deutschen Häfen der Sozialabbau nach dem Willen der Kapitaleigner beschleunigt werden mußte, kam es nur drei Wochen nach den Danziger Ereignissen in Hamburg zu einem Streik unter Führung der RGO-Leute. Im Hafen sollte der Lohn von 9,30 RM auf 8,80 RM gesenkt werden - das Ergebnis eines ausgehandelten Schiedsspruch.

Diesmal weiteten sich die Arbeitsniederlegungen schnell aus, sie erfaßten Bremen und große Teile der ganzen Nordseeküste und am 14.2. auch Stettin. Die spontan ausgelöste Bewegung hatte aber wieder nur die Kraft für ein kurzes Aufbäumen. Nachdem die reformistischen Gewerkschaftsfunktionäre für eine Wiederaufnahme der Arbeit stimmten, konnte die kampfwillige Linke am 16.2. ebenfalls nur den Abbruch des Streiks beschließen. Wie in Danzig zog man in Hamburg die Konsequenz:

„Der rote Einheitsverband muß aufgebaut werden. Unter Führung des Verbandes der RGO, der ISH... (werden)... wir weiterkämpfen!“ (20) - „Am 14.2. beschlossen die Hafentarbeiter Hamburgs den Abbruch ihres Streiks gegen den Lohnraub-Schiedsspruch. Vier Tage kämpften sie erbittert gegen Hafen- und Reederkapital, Streikbruch und Polizeiterror. Gegen den beispiellosen Verrat und die Streikbruchorganisation der Gewerkschaftsbürokraten, schufen die kämpfenden Arbeiter im Streikfeuer ihren roten Einheitsverband der Hafentarbeiter und Seeleute.“ (21)

In nur zwei Tagen konnte der neue Verband 1.400 Mitglieder aufnehmen. Es versteht sich von selbst, daß der Einheitsverband eine Sektion, also Mitglied der ISH und damit auch der RGI war: „Beschlüsse der RGI und der ISH sind für ihn bindend.“ (22)

An oberster Stelle stand die Reichsleitung, „... die wie eine jede andere Reichsindustriegruppenleitung der politischen Kontrolle der Reichskomitees der RGO...“ untersteht. Darunter gruppierten sich ohne weitere Aufteilung schon die Ortsvorstände, die Sektionsleitungen und die Gruppenleitung. In die Gruppenleitung wurden neben den üblichen Funktionären auch Vertreter der roten Betriebsräte und Vertrauensleute einbezogen. Auf Reichsebene arbeitete ein Vorstand (die Reichsleitung) mit den Sekretären, dem Kassierer und Redakteuren. Weiterhin waren die einzelnen Tätigkeitsbereiche der Mitglieder ebenfalls in 5 Sektionen aufgeteilt: Die Seeleute, Hafentarbeiter, Binnenschiffer, Fluß- und Hochseefischer sowie die Strom-, Kanal-, und Hafentbauarbeiter waren damit alle in einem gewerkschaftlichen Verband zusammengefaßt.

Die Binnenschiffer hatten einen „ähnlichen Prozeß der Verbandsneugründung wie die norddeutschen Hafentarbeiter erlebt. Auf die Ankündigung der Unternehmer, die Löhne in der Rheinschiffahrt nach dem bekannten Muster um 10% zu senken, kam eine Konferenz revolutionärer Transportarbeiter mit 58 Delegierten aller betroffenen Berufszweige (Schiffer, Hafentarbeiter und Eisenbahner) aus Frankreich, Belgien, den Niederlanden, der Schweiz und Deutschland in Duisburg am 12. Oktober 1930 zusammen. Als Zeichen ihres internationalen Bestrebens war auch der ISH-Vorsitzende Hardy angereist.

„Im Mittelpunkt der fünfstündigen Beratungen stand die Organisierung des Massenstreiks der Transportarbeiter auf internationaler Basis unter Führung der ISH und RGI...“ (23) Ein anschließend gewählter zentraler und internationaler Kampfausschuß sollte bis zum 1.11. dafür Sorge tragen, daß Länder und Bezirkskonferenzen folgten, um „...die Organisierung der unmittelbaren Auslösung des Kampfes...“ (24) zu erreichen. Tatsächlich fanden im weiteren Verlauf des Monats Oktober Schiffsbesatzungs-, Betriebs- und Gewerkschaftsversammlungen statt, auf denen beschlossen wurde, ein Netz von roten Vertrauensleuten, Kampf- und Aktionsausschüssen zu wählen, das alle betroffenen Arbeiter der Rheinstromländer umspannte.

Es wurde aber schnell deutlich, daß die Mobilisierung der sogenannten „Sektionen der RGI“ nur in Deutschland und Holland gelang. Um ihre Kampfbereitschaft trotzdem national auszunutzen, gründete eine weitere Konferenz am 26.4.1931 den Einheitsverband der Binnenschiffer, wodurch der schon existierende Verband der Seeleute und Hafentarbeiter um eine zusätzliche Abteilung bereichert wurde und von nun an den vollständigen Namen „Einheitsverband der Seeleute, Hafentarbeiter und Binnenschiffer“ erhielt.

Wie die Arbeitskämpfe in Bremen und vor allem in Emden verliefen, ist bis jetzt noch unklar, vor allem auch, wann die roten Einheitsverbände hier gegründet wurden. Die Schwächeperiode der RGO um die Mitte des letzten Jahrzehnts war jedenfalls überwunden und die Zuwächse an Stimmen und Mitgliedern näherte sich der von 1923 wieder an. Daß der Einheitsverband auch in Emden starke Unterstützung gefunden haben muß, machen die besonderen Ereignisse am Ende des Jahres 1931 deutlich.

Der große Streik der Seeleute.

Im September 31 nämlich unternahmen die Arbeitgeber erneut den Versuch, einen massiven Lohnabbau an der Küste durchzusetzen. Diesmal sollten auch für die Männer an Bord die Einkommen um bis zu 20% gesenkt werden. Diese drastische Kürzung hätte für viele Familien bittere Not bedeutet, und es war klar, daß sie auf den entschiedenen Widerstand der Linken stoßen mußte. Die RGO rief darum auch sofort nach Bekanntwerden der Unternehmerpläne ihre Mitglieder zur Bildung von Kampfausschüssen auf, die sich schnell in Hamburg am 15. September zu einer Reichskonferenz formierten. Am Ende der Beratungen hatten die Delegierten einen Aufruf „An alle Seeleute im Ausland und auf deutschen Schiffen“ formuliert: „...Und darum, Seeleute, wird es im Laufe des Monats Oktober zum...Streik kommen. Für Euch, Seeleute, die sich zu dieser Zeit auf deutschen Schiffen im Ausland befinden, wollen wir Euch hier mit einige Anweisungen herausgeben, wie Ihr Euch bei Ausbruch des Streiks zu verhalten habt, um mit dazu beizutragen, um den deutschen Arbeiterschindern eine Schlappe beizubringen, von der sie sich nicht wieder erholen können.

Sobald Ihr in einem ausländischen Hafen angelangt seid, ist es Eure erste Pflicht, mit dem eventuellen Seemannsclub oder dem Vertreter der ISH in Verbindung zu treten. Sollte der Streik bei Eurer Ankunft in Deutschland bereits ausgebrochen sein, müßt Ihr sofort konsequent handeln. Sollte die Schiffsleitung oder der Kapitän dazu übergehen, Euch einen Heuerraub aufzuzwingen, müßt Ihr sofort eine Bordversammlung der ganzen Besatzung organisieren, und wenn mehrere Schiffe im Hafen liegen, mit diesen Schiffen sofort in Verbindung treten, um eine gemeinsame Versammlung sämtlicher deutscher Seeleute im Hafen an Bord irgendeines Schiffes oder an Land im Interclub oder irgendeinem anderen Lokal zu organisieren. Auf dieser Seeleute-Versammlung müßt Ihr Euch über die gegenwärtige Lage aussprechen und durch Abstimmung beschließen, was Ihr zu tun gedenkt. Bleibt geschlossen an Bord, sachlich und ruhig, damit die ausländische Polizei keine Gelegenheit findet, zu provozieren.

Laßt Euch von der Schiffsleitung nicht dazu überreden, mit den Mitgliedern der Besatzung einzeln zu verhandeln. In all' Euren Forderungen und Verhandlungen mit der Schiffsleitung müßt Ihr konsequent geschlossen dastehen. Aus den Abstimmungen der einzelnen Schiffe oder Abstimmung der gesamten Seeleute werden sich dann die weiteren Schritte, was ihr zu tun habt, von selbst ergeben. Sollte die Schiffsleitung dazu übergehen, Euch verhaften und von Bord holen zu lassen, so sendet Kollegen als Delegierte zum Interclub oder der ISH um Informationen zwecks Eures Verhalten einzuholen. Besprecht mit dem Interclub oder der ISH die Schritte, die zu tun sind inbezug auf Quartier und Verpflegung, damit Ihr vorbereitet seid, falls die Schiffsleitung dazu übergeht, die ganze Besatzung an Land zu setzen. Unter keinen Umständen dürft Ihr ein Revers unterzeichnen, der eine Kürzung der Heuer vorsieht...". (25)

Dieses Zitat in aller Länge, weil es nicht nur die Taktik des Einheitsverbandes in allen Einzelheiten vorzeichnet und die möglichen Reaktionen der Kapitäne, es stellt den Konflikt, wie er sich später fast genauso zutrug, wie unter einem Brennglas dar. Denn der prophezeite Streik bricht wirklich Mitte Oktober 1931 aus, und es ist wohl kein Zufall, daß neben den 92 Schiffen (26), die an den Kais der Ost- und Nordsee festmachen, über 40 weitere besonders in russischen Häfen in den Ausstand treten. In Leningrad treffen die deutschen Offiziere als Stellvertreter der Reeder nicht nur auf ein gereiztes Bordpersonal, die kampfbereiten Seeleute finden auch noch die unbedingte Unterstützung von russischen Stellen und natürlich der ISH.

Bereits am 6. Oktober nachmittags schmissen die ersten Schiffsbesatzungen die

Klamotten hin und versammelten sich am Abend im Interclub. Nachdem ein Telegramm aus Hamburg verlesen worden war, wonach im Hamburger Hafen bereits gestreikt würde, entschlossen sich von 300 anwesenden Seeleuten 240 für einen Arbeitskampf. Bis zum 17. Oktober lagen die Frachter und Tanker fest, darunter auch die „Johann Wessels“, die „Afrika“ und die „Godfried Bueren“ (letztere in Odessa) der Emdener Atlas-Reederei und die „Konsul Schulte“ von Schulte & Bruns. Es war nicht unbedingt ein harmonisch ablaufender Streik, einige Seeleute wollten durchaus weiterarbeiten und mußten mit Gewalt zur Solidarität gebracht werden. Auf der „Godfried Bueren“ im Schwarzen Meer kam es noch zu einem tätlichen Angriff auf den deutschen Konsul, der allerdings in leichtsinniger Weise die Besatzung provoziert hatte.

Der Erfolg der Arbeitsniederlegungen blieb jedoch begrenzt - abgesehen davon, daß der Einheitsverband zum ersten mal wirklich Zähne gezeigt und bewiesen hatte, daß er tatsächlich in der Lage war große Aktionen auszulösen, die den Unternehmern wehtaten. Man hatte den „deutschen Arbeiterschindern“ eine schwere „Schlappe beigebracht“.

Doch erholten sie sich schnell wieder davon. Denn die Reaktionen der Schiffsbetreiber und Eigner war unmißverständlich und hart. Sowie die Dampfer wieder deutsches Hoheitsgebiet erreichten, wurden alle, die auch nur entfernt im Verdacht standen, sie könnten an dem Arbeitskampf beteiligt gewesen sein, von Bord geholt und vor ein Schnellgericht gestellt. Grundlage für die zum Teil hohen Gefängnisstrafen war ein Passus in der noch aus Kaisers Zeiten stammenden Seemannsordnung, wonach jeder Streik auf einem Schiff eine Meuterei ist. Als die Mannschaften einiger erst später aus Leningrad zurücklaufender Schiffe von den Urteilen erfuhren, zwangen sie die Kapitäne, wieder umzukehren oder die Häfen anderer Staaten anzusteuern.

In Emden fanden die Rückkehrer große Beachtung nicht nur von der Justiz. Große Menschenmengen jubelten ihnen bei ihrer Ankunft zu und bewiesen einmal mehr, daß sie nicht allein standen. Etwas weniger spektakulär waren ähnliche Streikaktionen zu Beginn des Jahres 1932 in New York, wo verschiedene deutsche Schiffe lahmgelegt wurden, darunter auch wieder ein Emdener Dampfer, die „Elise Schulte“. Die Mannschaften wurden schließlich von Bord des Schiffes verbannt und kehrten mit einem Passagierdampfer nach Deutschland zurück. Die „Rhein-Ems-Zeitung“ vom 20. Februar 1932 schrieb dazu:
„...Zu ihrem Empfang hatten sich einige hundert Kommunisten eingefunden, die sie mit einem dreifachen ‚Rot Front‘ begrüßten. Man marschierte sodann geschlossen nach dem Lokal Scheiwe in der Friedrich-Ebert-Strasse, vor dem sich der Zug auflöste. Im Hafen von New York ist es bekanntlich auf der ‚Elise Schulte‘ zwischen der Schiffsleitung und der Besatzung zu ernststen Differenzen gekommen, die zur Entfernung der Besatzung führten...“

Diese kleine Notiz in der Emdener Lokalzeitung kann sicher auch als Beweis für eine starke Fraktion des Einheitsverbandes in der Seehafenstadt gewertet werden, zeigt sie doch, daß die Solidarität des Emdener Proletariats auf Seiten der Seeleute stand und die Bereitschaft sicher auch im Hafen groß war, mehr gegen die Unternehmerwillkür zu tun.

Kampf gegen den Faschismus

Wie nötig dieses „Mehr“ war, machte schnell einer jener Schiedssprüche deutlich, mit dem eigentlich gesamtwirtschaftliches Denken bewiesen werden sollte, der Anfang 1932 aber zu einer erneuten Senkung der Hafentarbeiterlöhne um 10% führte. Mittlerweile hatte die Politik des knappen Geldes nicht nur die Proleten im Griff. Auch große Teile des Mittelstandes und des Handwerks litten unter dem Zwangsverzicht so vieler Familien, die immer weniger bei den ihnen vertrauten Händlern „um die Ecke“ kaufen konnten. Die Radikalisierung ganzer Stadtviertel schritt fort.

In Emden hatten besonders Port Arthur und Transvaal den Ruf, rote Wohngebiete zu sein. Die Enttäuschung über die politischen Zustände und ihre Auswirkungen auf die sozialen Probleme war jedoch nicht nur Wasser auf die Mühlen der Kommunisten. In jenem Monat Januar 1932 hielt Adolf Hitler in Düsseldorf seine berühmte Rede vor 700 auserwählten Vertretern von Industrie und Banken, die schließlich ihm und der NSDAP genügend Unterstützung brachte, die bevorstehenden Wahlkämpfe zu bestreiten.

Am 13. März trat Hitler in der Reichspräsidentenwahl gegen den Reaktionär Hindenburg und den Kommunisten Thälmann an und es scheint, als würde die Welt der Schifffahrt erst jetzt auf die Faschisten aufmerksam. Die Schifffahrtszeitung „Hansa“ vom gleichen Monat berichtete zum ersten Mal von der NSDAP überhaupt und erwähnt den „Führer“ Adolf Hitler nicht einmal. Und die wirtschaftspolitischen Vorstellungen der Nazis sind das Blatt allenfalls eine Glosse wert. Welcher Bürger kann in diesen Tagen schon glauben, daß nur ein Jahr später bereits das Reich fest im Griff Hitlers und der zahlenden 700 ist.

In den Straßen der Arbeiterviertel dagegen war der Kampf gegen die Nazis bereits Alltag, die SA provozierte Schlägereien und schreckte selbst vor Morden nicht zurück. Am 25. April riefen deshalb die Kommunisten und das Reichskomitee der RGO zu gemeinsamen Aktionen aller Arbeiter gegen soziale Verschlechterungen auf und zum Kampf gegen die faschistischen Banden. Immer eindringlicher konnte die Linke beobachten, wie sie gleichermaßen bedroht wurde von den braunen Horden, ob sie nun der SPD oder der KPD nahestand. Besonders ihre sogenannten Hochburgen wurden immer wieder Schauplatz von regelrechten Überfällen, die von langer Hand vorbereitet und meist als „Demonstration“ angekündigt und genehmigt worden waren.

Berüchtigt ist der sogenannte „Altonaer Blutsonntag“, als am 17. Juli die rechten Schlägertrupp mit einem Marsch durch diesen Hamburger Stadtteil stundenlange Schlägereien provozierten, welche 19 Menschen das Leben kosteten. In Emden versuchten die Faschisten gegen Mitte Februar 1933 in Port Arthur einzudringen. 2.600 SA-Männer kamen teils von weit her in die von ihnen gefürchtete Hafenstadt, wo sich neben den Angehörigen des „Internationalen Seemannsclubs“ und Kommunisten auch die SPD mit dem „Reichsbanner“ aus Wolthusen an der Abwehr des Aufmarsches beteiligte:

„...Die Nazis kamen nach Emden. Auf Port Arthur waren Barrikaden gebaut worden. In der Mitte der Straßensperre stand eine Attrappe. Ein schwarz gestrichener Pappkarton, ein Stück Ofenrohr davor, eine Pappscheibe mit einem Stück Stock. Sah wie ein wirkliches Maschinengewehr aus. Die SA marschierte in Uniform, Koppel und Pistolentasche mit Inhalt. Die Polizei war nicht zu sehen, hatten sie Urlaub?...”

(-) „...hier in Emden war alles anders. Die Seeleute, die Hafendarbeiter, die Werftgrandis waren wehrhaft...”

(-) „...Ein Häuserblock war mit roten Fahnen bestückt. Ganz Emden und ganz Ostfriesland lachte.“ (27) Die SA mußte unverrichteter Dinge wieder abziehen. Hinter dieser fast komisch anmutenden Geschichte steckte aber blutiger Ernst. Nicht zum ersten Mal hatten die Männer des Interclubs in Emden gegen die Nazis gestanden und nur ihre relative Überlegenheit in der „Roten Stadt am Meer“ hatte dafür sorgen können, daß keine Menschenleben zu beklagen waren.

Das Umfeld im übrigen Reich aber war ein anderes. Gegen „Wohlfahrtsstaat, Klassenkampf, Kulturbolschewismus“ richtete der neue Regierungschef von Papen seine Regierungserklärung vom 4. Juni 32, und ermutigte damit noch den braunen Terror. (Not-)Verordnungen über „Maßnahmen zur Erhaltung der Arbeitslosenhilfe und der Sozialversicherung...“ sowie „...gegen politische Ausschreitungen“ schränkten soziale Rechte und bürgerliche Freiheiten ein, setzten aber gleichzeitig die Auflösung von SA und SS außer Kraft.

Selbst der AdGB konnte nun nicht anders, als diese Botschaft an das Volk als eine offene Kampfansage an die gesamte deutsche Arbeiterschaft zu werten. „Sie erhöht die Steuerlasten, senkt die Sozialversicherungsleistungen und kürzt die Unterstützung der Arbeitslosen. Rd. 6.250.000 müssen im Frühj. ihren Lebensunterhalt durch Wohlfahrtsunterstützung bestreiten...“ (28). Als zur gleichen Zeit im Juni wieder die Tariflöhne herabgesetzt werden sollen, kommt es bei den Werftarbeitern des Bremer Vulkan und auf der Neptunwerft in Rostock zu Arbeitsunruhen und Streiks. In der sogenannten Herbststreikwelle gegen die Notverordnungen, die nun auch von den einzelnen Gewerkschaftsverbänden und von den Betrieben selbst - häufig durch RGO-Kampfausschüsse - ausgelöst werden, reicht manchmal schon eine Streikandrohung zur Rücknahme der Lohnkürzungen.

Am Ende des Jahres 1932 „...schrieb der stellvertretende Vorsitzende des Vorstandes der Hamburg-Amerika-Linie, Marius Böger, der zu den ältesten und

erfahrensten Männern der deutschen Schifffahrt gehörte, einen Leitartikel für die Zeitschrift ‚Hansa‘. Dieser Rückblick auf das Jahr 1931 war viel mehr: er war ein Rückblick auf ein System von Schifffahrt und Handel, das nicht mehr funktionierte, von dem kaum jemand begriff, warum es nicht mehr funktionierte, und für das unter den seriösen Männern der Schifffahrt niemand einen Ersatz wußte.“ (29)

Ein anderes Fazit dieses verhängnisvollen Jahres sieht so aus:
„Im Jahre 1932 sind nach Angaben der ‚Roten Hilfe‘ von der Polizei 81 und von SA und SS 139 Arbeiter erschossen worden. Politische Prozesse wurden gegen mehr als 33.000 Antifaschisten anhängig gemacht. Die Arbeitslosenzahl ist auf rund 6 Millionen gestiegen.“ (30)

Eine Reichspräsidenten- und zwei Reichstagswahlen wurden abgehalten, bei der letzten hatten besonders die Kommunisten stark zugelegt und die NSDAP verloren, trotzdem verhandelten Hitler und von Papen am 4. Januar 1933 über eine Koalitionsregierung, beauftragte Hindenburg am 30. Januar Hitler mit der Regierungsbildung und löste am 1. Februar den Reichstag wieder auf. Am 27. Februar brannte der Reichstag und einen Tag später bereits hatte Hitler per Notverordnung faktisch die KPD verboten und damit natürlich auch den „Einheitsverband“.

Was jetzt folgte für lange zwölf Jahre ist der Kampf der revolutionären Seeleute nicht mehr gegen das alte System der Weimarer bürgerlichen Demokratie, um ihre sozialen Rechte und gegen die wirtschaftliche Not. Jetzt standen sie gegen einen Feind, der ihre politische und auch physische Vernichtung wollte. Und ihr Auftrag war klar:

„Nicht in letzter Linie sind die Seeleute die Kampftruppen des internationalen Proletariats in den Verbindungslaufgräben, die aktiv an dieser Arbeit teilnehmen.“ (31)

Die RGO und ihre Gliederungen in Industrie und Schifffahrt hatten sich nun den besonderen Bedingungen einer Tätigkeit in der Illegalität zu stellen. Schon „öfter waren in den letzten Jahren die KPD oder ihr nahestehende Verbände zeitweilig oder ganz verboten. Die Genossen hatten also durchaus Erfahrungen sammeln können, die ihnen jetzt nützlich werden konnten. Sie wußten, daß einer der ersten Schläge gegen ihre Büros und Druckereien geführt werden würde, mit gleichzeitig einsetzenden Verhaftungen. Wenn möglich, wurde deshalb alles Brauchbare und sicher Unterzubringende dem Zugriff der Faschisten entzogen. Die Menschen, soweit ihre Bedrohung absehbar war, versteckten sich oder führten in anderen Orten als Unbekannte die Arbeit weiter. Vorsorgepläne für den Fall eines Verbotes der Organisationen hatte die KPD jedenfalls erstellt, und es ist als sicher anzunehmen, daß der Einheitsverband ähnliche Maßnahmen ergriffen hatte.

Eigenen Angaben zufolge gingen im März 1933 allein in Hamburg über 17.000 Mitglieder der RGO in den Untergrund oder verhielten sich an ihren Arbeitsstellen entsprechend. Für Emden gibt es zwar keine eindeutigen Zahlen, aber auch hier kam es zu Rotationen der Funktionäre mit Bremen und Bremer Vororten und Sicherungsmaßnahmen der wichtigsten Materialien. (32)
Eine internationale Konferenz der ISH am 21. und 22. Juli 1933 in Rotterdam als Konsequenz auf die erzwungenen Umstellungen der deutschen Sektion hatte die Voraussetzungen für die Seeleute als „Kampftruppen in den Verbindungslaufgräben“ zu schaffen. Dabei war die Hilfe der ausländischen ISH-Mitglieder naturgemäß von höchster Bedeutung. Es sollten deshalb zwei Organisationszentren gebildet werden, eines in Antwerpen mit Gent und Brügge für alle aus Deutschland kommenden, und ein zweites in Rotterdam, zur Versorgung aller nach dem Reich gehenden Schiffe. Neben der belgischen und der holländischen Sektion betreute noch die französische über LeHavre, Dunquerque und Rouen einlaufende Dampfer. Darüberhinaus sollte eine Agit-Prop Zentrale mit Sitz in Rotterdam aufgebaut und die Zeitung „Rote Wacht“ als antifaschistisches Aufklärungsorgan speziell für die Seeleute und Hafentarbeiter herausgebracht werden.

Die Transporte der in Deutschland nun verbotenen Literatur übernahmen zunächst nur ausländische Schiffe. Bevor nicht Klarheit über die Einsatzbereitschaft der deutschen Seeleute und ihrer Organisationen an Bord bestand, war die Gefahr einer frühzeitigen Ausspionierung durch die Bordspitzel zu groß.

Auch die Aufteilung der deutschen Häfen an Ost- und Nordsee in neue Sektionsbereiche erarbeiteten die Delegierten: Danach war dem Emdener Einheitsverband eine wesentlich erweiterte Rolle zugedacht mit der Zuständigkeit auch für die Weserhäfen und damit das bisher dominierende Bremen - eine Verschiebung der Nord-West-Zentrale jetzt an die Ems, die sicherlich durch eine günstigere Anbindung an Holland nötig wurde. Zugleich zeigt die Verlagerung des politischen Schwerpunkts aber auch ein großes Vertrauen in die Emdener Genossen und deren Gewicht in der antifaschistischen Arbeit.

Neben einem Organisationszentrum in Hamburg sollten also Emden und die Weserhäfen, die Elbehäfen, Kiel und Flensburg sowie Stettin und Königsberg mit Sitz in Danzig die vier Unterzentren bilden. Zentraler Punkt einer erfolgreichen Umsetzung der Pläne war natürlich die Tätigkeit des einzelnen Matrosen oder die seiner Kameraden an Bord. Entsprechend forderte der deutsche Delegierte Wollweber seine Landsleute auf, möglichst viele sogenannte Bordzellen zu entwickeln, um selbst schon bald in den Heimathäfen mit größerer Sicherheit operieren zu können.

Für die Verwirklichung der Beschlüsse der Konferenz wurde ein enger Zeitrahmen von nur drei Wochen gesetzt. Und inwieweit Emden die weitreichenden Pläne von Rotterdam umsetzte und welche Auswirkungen sie hatten auf die Hafenstadt, ist nur schwer und lediglich über Indizien nachzuvollziehen. Ist das Wirken des Einheitsverbandes vor der Machtübernahme durch die Faschisten neben den wenigen Verbands- oder Parteidokumenten auch sogar noch in der örtlichen Tagespresse zu bemerken, fehlen solche Hinweise nach etwa Mitte 1933 völlig. Nur die (teils mehrere) Jahre später niedergeschriebenen Verhörprotokolle von inhaftierten Seeleuten hellen manches etwas auf.

Die Rolle der Emdener Seeleute und Hafentarbeiter in der Zeit gegen Ende 1933 nach der Rotterdamer Konferenz bleibt dagegen dunkel, teilweise auch, weil eine Unterscheidung zwischen Partei und RGO nur noch schwer zu ziehen ist. Wenn auch beide Organisationen immer noch getrennte Kassierungen durchführten, war die politische Arbeit für die eine mittlerweile keine andere als für die zweite. Es dürfte sich einzig das Gewicht der Tätigkeitsbereiche geändert haben, weil die Wassertransportarbeiter inzwischen zur „Spitze des revolutionären Proletariats“ erhoben waren (33). Die Rolle der Werftarbeiter, der Genossen in der Brikettfabrik und anderen kleineren Betrieben als dominierende Parteiarbeiter in den zwanziger Jahren war bestimmt nicht vergessen, hingegen die der Seeleute mit Beginn der Illegalität immer wichtiger geworden. Denn wenn man sich die tragenden Funktionäre der KPD nach dem Verbot ansieht, fällt auf, daß immer mehr Fahrleute zentrale Aufgaben übernahmen. Die Verbindungen zu den mittlerweile im Ausland installierten Leitungen hatten sie allemal. Selbst das nahe Holland war besser und leichter mit Schiffen und Booten und damit von Seemännern zu erreichen.

Alle Umstellungsbemühungen gingen natürlich nicht ohne Brüche und Opfer vor sich. Gerade in den ersten Monaten ihrer Herrschaft gelang es den Faschisten, eine Reihe von Leitern der ISH und RGO-Gruppen festzunehmen und ihre versteckten Druckereien auszuheben. Bis zum Oktober 33 wurden „...ca. 400 Funktionäre und damit fast der gesamte alte Funktionsstab des Einheitsverbandes (...) verhaftet. Von den 27 Mann der Reichsleitung des EV sind 24 verhaftet. Sämtliche Bezirks- und Stromgebietsleiter des Verbandes sind in Haft. In allen größeren Ortsgruppen ist die frühere Leitung festgenommen. Von der engeren Ortsleitung des Verbandes in Hamburg, die neun Mann stark war, sind 8 verhaftet. In Bremerhaven und Duisburg sind alle Mitglieder, nicht nur der früheren Leitung verhaftet, sondern auch die der später eingesetzten Ersatzleitung. In einigen Ortsgruppen mußte aufgrund der Verhaftungen zum vierten Male eine Neubildung der Ortsgruppenleitungen vorgenommen werden...“ (34).

Die Inhaftierungen erstrecken sich aber nicht nur auf Verbandsfunktionäre, auch ganze Betriebsgruppen im Hafen verschwanden. Besonders die Hamburger Organisationen wurden mehrfach schwer getroffen und konnten bis ins Jahr 1935 hinein nicht als abgesichert gelten. Denn die Nazis hatten bald Spitzel gefunden unter den Illegalen, teils freiwillige und teils gezwungene.

Die Folge war ein noch konspirativeres Verhalten, das die Abschottung der bestehenden Zellen bewirkte, dagegen den Umgang miteinander durch die berufliche Eingebundenheit als Hafentarbeiter oder besonders als Seemann mit einer auf engem Raum zusammenwirkenden Gruppe erleichterte. Es war auf unauffällige Art möglich,

unter den Arbeitskollegen weiter zu wirken oder auch Treffen mit Genossen und Leitung zu arrangieren. Diese immer geheimer werdende Tätigkeit hat zugleich dazu geführt, daß das Wissen gerade über die Fortführung des Einheitsverbandes der Seeleute und Hafendarbeiter begrenzt ist.

Für den Bezirk Nordwest und damit auch Emden aber waren die RGO-Verbände von besonderer Bedeutung: „...Es scheint eine besondere Eigenart dieses Bezirkes zu sein, daß in der Vergangenheit die Initiative sowohl in der Betriebs- als auch in der Gewerkschaftsarbeit absolut bei der RGO lag. Die RGO hat auch heute noch die besten Verbindungen in den Gewerkschaften und die einzigste wirkliche Verbindung in den Betrieben...“ (35). Das schrieb ein sogenannter Instrukteur der KPD im Mai 1933 an die illegale Zentrale in Berlin, und damit kann angenommen werden, daß der Einfluß und die Bedeutung der RGO - für die Hafenstädte besonders des Einheitsverbandes - nicht hoch genug zu bewerten ist. Wirklich gelang es der Opposition anläßlich der auch unter den Nazis noch durchgeführten Betriebsrätewahlen im März/April 1933 mit den alten Gewerkschaften zusammen bei ersten Teilergebnissen 78,3% der Stimmen zu erringen, woraufhin die Wahlen erst einmal „ausgesetzt“ wurden. In Bremen kam es sogar zu von Kommunisten angeleiteten Streiks in der Fischkorbindustrie, obwohl ein großer Teil der verantwortlichen Funktionäre bereits verhaftet war: „...über 300 Genossen und ca. 50-60 Sozialdemokraten sitzen in Schutzhaft. Unter den Verhafteten befinden sich fast ausnahmslos alle roten Betriebsräte und viele sozialdemokratische Betriebsratsvorsitzende...“ (36).

Manche Gewerkschafter erkannten erst mit der Zwangsauflösung des AdGB am 2. Mai und der eigenen Festnahme den wahren Charakter des Faschismus. Vier Tage später lösten sich auch die „Arbeitsgemeinschaft Seemännischer Berufsverbände“, der „Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine“ und andere Schifffahrtsorganisationen „freiwillig“ auf. Die im Juni umlaufenden Gerüchte, wonach die RGO sich ebenfalls selbst aufgelöst hatte, konnten aber sogar die Faschisten nicht glauben. Im Gegenteil erhielten sie mit Beginn des Herbstes beunruhigende Meldungen von ihren Spitzeln über eine neue Taktik der RGO, nicht mehr die alten Gewerkschaften zu bekämpfen, sondern mit der „Schaffung illegaler revolutionärer Klassengewerkschaften“ (37) zu beginnen. Auf internationaler Bühne versuchte zugleich die RGI ein Kampfbündnis mit der ITF zu schmieden, konnte aber mit Fimmen zu keiner Einigung kommen.

Die Bereitschaft der Transportarbeiter vieler Länder war groß, gegen den Faschismus aktiv zu werden. In unzähligen europäischen und amerikanischen Häfen kam es zu teilweise handfesten Protesten und Aktionen gegen die symbolhafte Hakenkreuzfahne, die häufig solange bestreikt wurde, bis sie niedergeholt war. Die sich verstärkenden Bestrebungen der Antifaschisten um ein einheitliches Handeln gegen den braunen Terror hatten zur Folge, daß die Nazis ihrerseits versuchten, die Arbeiter und ehemaligen Gewerkschafter fester in ihre eigenen parteipolitischen Vorstellungen einzubinden: Mit dem „Gesetz über die deutsche Arbeitsfront“ konnten nicht nur alle Angehörigen der aufgelösten Gewerkschaften Mitglieder dieser Front werden, auch die bereits 1929 gegründete sogenannte „Nationalsoz. Betriebszellen-Organisation (NSBO)“ wurde in die neue Vereinigung integriert, der ab Dezember auch die Unternehmer untergeordnet sein sollten. Damit hätte der einzelne Betrieb, die Werft oder die Reederei eine Struktur von oben nach unten bekommen, die entsprechend dem „Führerprinzip“ nur noch Betriebsführer und Gefolgschaften kannte. In der Seeschifffahrt war dieses Prinzip im Grunde schon lange bekannt und eingeführt, denn die Besatzung eines Schiffes untersteht ihrem Kapitän und dieser wiederum der Reederei.

Die Faschisten unterstellten nun wiederum die Reedereien einer „Fachgruppe Reedereien“, welche zur Wirtschaftsgruppe „Seeschifffahrt“ gehörte, die ihrerseits der Wirtschaftshauptgruppe XII angeschlossen war. Über allem stand dann der „Führer der Wirtschaft“ als oberste Instanz. Zur Lösung etwa auftretender Probleme gab es „Vertrauensräte“ und Obmänner der NSBO, die nach den Vorstellungen der Nazis die Rolle eines Ombudsmannes übernehmen sollten. In Wahrheit waren den „Interessenvertretern der Arbeiter“ aber weitgehend die Hände gebunden. Als es in Hamburg gegen Ende 1933 zu „Unstimmigkeiten“ zwischen den Seeleuten und ihren Reedereien kam, weil den Ersteren endlich 100% statt nur der bisherigen 70% ihres Urlaubsgeldes ausbezahlt werden sollten und der NSBO-Beauftragte um eine Bestätigung bei den Reedern vorsprach, wurde er schlicht hinausgeworfen. Daraufhin schlugen die Mannschaften einen sofortigen Streik vor, was der NSBO-Mann jedoch entrüstet verweigerte: Im dritten Reich gebe es keine Streiks. Nach diesem Vorfall war der Mann nur noch eine lächerliche Figur.

„In Emden erklärte der NSBO-Beauftragte, daß von jetzt ab Nummernvermittlung auf den Heuerstellen eingeführt würde und damit die Schwarzvermittlung beseitigt (sei). Am nächsten Morgen wurden zwei Dampfer von den Reedern neu bemannt, und zwar über Sonderlisten. Die Seeleute der Heuerstelle forderten nun, daß diese zwei Schiffe, die nicht durch Nummernvermittlung bemannt seien, bestreikt würden. Der NSBO-Beauftragte wollte erst die Genehmigung seiner Parteileitung einholen für den Streik, die natürlich verweigert wurde. Auch dieser NSBO-Beauftragte verlor jedes Vertrauen.“ (38)

„Anfang Mai hatten die NSBO eine Versammlung der Hochseefischer einberufen. Bei der dort herrschenden Oppositionsstimmung wurde einem bekannten Einheitsverbands-Mitglied von der NSBO-Leitung gestattet, seine persönliche Meinung zu sagen, aber nicht die Meinung des Einheitsverbandes. Dieser Kollege hat dann die Arbeitsbeschaffungsforderungen des Einheitsverbandes vertreten unter Zustimmung des größten Teils der Versammlungsteilnehmer. Kurze Zeit später wurde dieser Kollege verhaftet und 200 Hochseefischer zur Zwangsarbeit ins Moor kommandiert.“ (39)

Diese wenigen Beispiele zeigen schon, daß die Versuche der Nazis, mit ihren Vorstellungen die Arbeiter gewinnen zu können, begrenzt waren. Obwohl sich die NSBOs in den vergangenen vier Jahren langsam aber stetig auch in den Häfen und auf den Schiffen ausgebreitet hatten und ihre Führung einen guten Überblick über die Lage in der Seeschifffahrt gewinnen konnte, waren ihre Organisationen in den Häfen schwach. Versuche, mit Hilfe von Steuererleichterungen sowie der Befreiung von Soziallasten für die Reeder und Regulierungen des Marktes die Lage der Schifffahrt zu verbessern und damit auch der in ihr Beschäftigten, waren nur bedingt erfolgreich. Die fundamentale Opposition der linken Kräfte gegen die faschistische Diktatur und den von ihr, trotz aller anders lautenden Lippenbekenntnisse bedienten Kapitalismus konnten die Nazis nicht überwinden oder gar brechen. Am Ende gebrauchten die Nazis alle Mittel, die Opposition im Seetransportbereich festzustellen und einzuschränken.

Ein Spitzelsystem wurde an Bord, im Heimathafen und sogar im Ausland aufgebaut und hatte alle Mitteilungen an ein „Kommando zur besonderen Verwendung“ zu berichten. Dieses System war aber nie lückenlos, im Gegenteil: Eine so bedeutende Nachricht, wie die, daß sich ISH-Funktionäre noch im Oktober 1933 mitten im deutschen Reich in Mannheim zu einem Kongreß zusammenfinden konnten, um die Rotterdamer Beschlüsse aufzuarbeiten, erreichte die Gestapo erst im November des gleichen Jahres.

Die Antifaschisten waren auch nicht müßig, die Methoden der Gestapo allen interessierten Seeleuten bekannt zu machen. Immer wieder tauchen in den Blättern des Einheitsverbandes Warnungen vor entdeckten Spitzeln auf, zum Beispiel „...Laß dir vom Clerk der Emdener Schiffsausrüstung, (...), nicht die Würmer aus der Nase ziehen. Er arbeitet im Auftrage der NSDAP.“ (40)

Es gab auch Bestrebungen der Faschisten, die Schiffsleitung verantwortlich zu machen für Widerstandsaktionen und die illegale Einfuhr von Literatur. Untereinander diskutierten die amtlichen Dienststellen eifrig ein Vorgehen mit Fragebögen, in denen die Schiffsoffiziere dieses und jenes Festhalten sollten, das eine Überprüfung der Besatzung und sogar der Passagiere möglich gemacht hatte. Schließlich wurde auf dieses Mittel verzichtet, weil es einfach nicht praktikabel war. Ein schlichtes Gesetz, beschlossen am 13.10.1933, machte dann ohne Schnörkel die Kapitäne für den Druckschriftenschmuggel verantwortlich. Mit den ersten Erfolgen der neuen Methoden des Kampfes gegen den Faschismus verstärkte sich natürlich zugleich das Risiko neuer Verhaftungen. Im Oktober gelang der Gestapo in Bremen ein Schlag gegen den gerade erstarkten Einheitsverband, indem sie zwei Schiffsingenieure festnehmen konnte, die einen Artikelentwurf für die verbotene Einheitsverbandszeitung „Der Scheinwerfer“ herstellten. Die Aufmerksamkeit der Nazipolizei in den Hafenstädten widmete sich nun zunehmend den RGO-Kräften:

„In erster Linie sind es die Hafentarbeiter und Seeleute, die sich der illegalen KPD anschließen...“ (41), berichtet die Bremer Dienststelle an ihre Berliner Zentrale. Seit Anfang des Jahres `34 war bekannt geworden, daß der Einheitsverband seine Leitung ins Ausland nach Kopenhagen verlegt hatte, eine Folge der bereits erwähnten ständigen Verhaftungen in Hamburg (42). Die Anweisungen für die „örtlichen Sektionen wurden von nun an durch besonders zuverlässige Besatzungsmitglieder nach Deutschland gebracht und erst dort mit

der Post an unverdächtige Adressen gesandt.

In Emden war die getarnte Posteingangsstelle des Verbandes in Larrelt bei einem schon „älteren Genossen, es ist aber wahrscheinlich, daß dieser Briefkasten schon des Risikos wegen nur selten benutzt wurde. Denn einerseits bestanden direkte Verbindungen nach Skandinavien, Holland, Belgien, England und sogar in die Sowjetunion von Anfang an, andererseits besuchten immer wieder Instrukteure speziell des Einheitsverbandes die Stadt noch bis ins Jahr 1936 (43) hinein.

Neben den Verbindungslinien über Nord- und Ostsee war die Binnenschifffahrt das zweite Transportmittel für Material und Menschen ins Reich hinein und wieder heraus. Alle Flüsse und Kanäle waren schwer kontrollierbare Straßen, die in fast alle Zentren Deutschlands führten. Auch die ITF und die inzwischen emigrierte SPD-Führung nutzten die Wasserwege von Holland und den anderen Anrainerstaaten zur Übermittlung von Zeitungen und Anweisungen an die verbliebenen Getreuen. Das Haupteinfallstor war der Rhein mit seinem weltgrößten Binnenhafen in Duisburg-Ruhrort als Drehscheibe, wo Lastkähne aus den norddeutschen Hafenstädten zusammentrafen mit den Schiffen aus Benelux, aus Süddeutschland. Und immer wieder waren die Leute des Einheitsverbandes an Bord, ständig der Gefahr des Entdecktwerdens ausgesetzt.

Denn die Gestapo und ihre Helfershelfer beim Zoll hatten ebenfalls schnell erkannt, wie wichtig die Binnenhäfen, die Lastkähne und ihre Besatzungen für den Widerstand waren. Ein interner Bericht der Stapostelle Potsdam zeigt aber die stark eingegrenzten Möglichkeiten der Fahnder auf:

„ Die Binnenschiffe werden mit Ausnahme der Ladung befehlsgemäß seit mehreren Wochen von der WSP Potsdam stichprobenartig nach geschmuggelten Waffen und illg. Schriftmaterial durchsucht. Erfolge sind bisher nicht erreicht worden. Auch die Erkundigungen bei Schiffern und Schiffsbesatzungen in unauffälliger Form gaben keine Anhaltspunkte für einen bestehenden Waffen- oder Schriftenmaterialschnuggel. Eine gründliche Untersuchung der Ladung der Binnenschiffe ist wegen der damit verbundenen technischen Schwierigkeiten während der Fahrt nicht durchgeführt worden.(...). Eine Untersuchung der Einheitsladungen wie Kohle, Koks, Futtermittel, Rohstoffe, Baumaterialien pp läßt sich während der Fahrt überhaupt nicht durchführen...“ (44).

Daß die Emden diese Wege nicht ungenutzt ließen, kann wohl als selbstverständlich angenommen werden, wenn es auch nur dürftige konkrete Hinweise darauf gibt. Die Anbindung der Widerstandskreise des Ruhrgebietes über den Dortmund-Ems-Kanal mit Hilfe der erzbeladenen Binnenschiffe ist leider nur über eine Quelle belegt (45).

Der ständige Verkehr von kleineren Schiffen aus Holland und hier speziell Delfzijl mit Flüchtlingen, Schriftgut und vor allem Anweisungen nach Ostfriesland und zurück ist dagegen eine Tatsache. Mehrfach gingen über Emden und Leer gefährdete Antifaschisten mit Hilfe niederländischer Fischer und Binnenschiffer über die Ems, manchmal sogar ganze Gruppen. Einige Mitglieder des Einheitsverbandes in Delfzijl hatten Verwandtschaft jenseits des Dollart und konnten ganz unverdächtig als regelmäßige Kuriere fungieren. Selbst die sommerlichen Ausflugsdampfer leisteten manchmal ihre Dienste als Transportmittel.

Die großen Seeschiffe aber waren und blieben das zentrale Instrument des Einheitsverbandes, denn immer noch hofften die Leiter der Organisation auf einen grundlegenden Wandel der deutschen innenpolitischen Situation. Große Mengen an verbotenen, im Ausland gedruckten Schriften erreichten die Häfen und versorgten die von einer unabhängigen Presse abgeschnittenen Menschen mit ungefilterten Nachrichten aus dem Reich und aus aller Welt.

In Emden hatten die Hitlergegner ebenfalls gut zu tun, das Material von den eingelaufenen Schiffen zu holen, untereinander zu verteilen und natürlich auch weiter zu verfrachten in die Regionen Ostfrieslands, nach Oldenburg und darüber hinaus. Einer der Beteiligten schilderte später der Gestapo zwangsweise in seiner Vernehmung, wie er mit den Zeitschriften und Broschüren seine Kleidung bis auf die Strümpfe ausstopfte und von Bord ging, „...es handelte sich um die illg. Zeitschrift ‚Rote Fahne‘ sowie um illegale getarnte Broschüren mit dem Titel ‚Lichtspieltheater‘, ‚Zehn Rezepte für die Hausfrau‘ und ‚Mondamin‘“ (46). Neben Druckschriften brachten die Emden Seeleute manchmal auch Unterstützungsgelder und Gebrauchsgüter für die Angehörigen inhaftierter

Genossen mit, die von Emigranten in den jeweiligen Exilländern gesammelt worden waren.

Seit Herbst 1933 versuchten die Emdener Verbandsfunktionäre mit den Rotterdamer Beschlüssen im Kopf einen neuen Aufbau der Bordorganisationen zu erreichen. Die Idee war, alle Anhänger marxistischer Vorstellungen zu Schiffsgruppen zusammenzufassen, um schließlich über Diskussionen und Auseinandersetzungen mit den Neutralen, aber auch den Angehörigen der berüchtigten SA-Bordstürme, die etwa im März 1934 erstmals auftauchten, an Bord eine Mehrheit zu gewinnen, die im Zweifelsfalle gegen die Schiffsleitung stünde.

Träger dieser Gruppen sollten gewählte (revolutionäre) Bordvertrauensleute innerhalb der NSBO sein, die einerseits als Antifaschisten bekannt, andererseits der Not gehorchend wie eifrige Vertreter der Arbeitsfront zu wirken hatten (47). Darüberhinaus hatten diese Vertrauensleute Verbindung mit den Hafentaktiven zu halten und Besatzungs- sowie Aktivarbeit zu koordinieren. Keine leichte Aufgabe, viele Schiffe waren von den Nazis mit ihnen treu ergebenen Parteigängern besetzt worden, und auch so mancher alte Seebär hatte sich einlullen lassen von den Propagandaparolen des Dritten Reiches. Am Ende hatten die Emdener auf drei Schiffen einen sogenannten Vertrauensapparat aufziehen können (48). Natürlich waren auf wesentlich mehr Schiffen kleinere und kleinste (häufig auch nur Einmann-) Gruppen tätig, deren Erfolge nicht selten beachtlich waren, wenn sie auch letztendlich die Diktatur und den Krieg nicht verhindern konnten. Sie setzten Zeichen, die von der übrigen Welt, in deren Häfen sie oft genug ankerten, wohl verstanden wurden.

Der fast noch gefährlicheren Ausfuhr von Materialien kam ebenfalls eine große Bedeutung zu. Denn häufig überschritt die Informationssammlung der Seefahrer die Grenze zur Spionage. Der Kampf gegen den Faschismus war eben nicht nur eine reichsinterne politische Auseinandersetzung, sondern entwickelte sich bald schon zu einer verdeckten Schlacht gegen Hitlers Aufrüstungspläne mit Hilfe der Nachrichtendienste und der Sabotage. Besonders Briten, Franzosen und natürlich die UdSSR waren an militärischen Informationen aller Art interessiert, und es lag nahe, die vorhandenen Beziehungen der Linksoption in Deutschland zu nutzen.

Bereits vor dem Verbot hatte die KPD eine Abteilung der militärischen Aufklärung gehabt. Für den Einheitsverband war die hohe Wahrscheinlichkeit eines baldigen Krieges der Wehrmacht gegen die Sowjetunion ein weiterer starker Grund, alles zu unternehmen, die faschistische Hochrüstung zu stoppen oder wenigstens zu behindern. Naturgemäß gibt es über diese Seite der Widerstandsarbeit nur wenige zuverlässige Informationen. Allenfalls die Vernehmungsprotokolle und Gerichtsakten von im Reichsgebiet entdeckten Spionagegruppen liefern einige Unterlagen. Anfangs meldeten die Nazis noch jede Art von Sabotage und Spionage in ihren Medien, bis sie merkten, daß diese Art von Propaganda auch den gegenteiligen Erfolg haben konnte.

Bekannt ist die Tätigkeit einer Gruppe von links-sozialdemokratischen ehemaligen Reichsbannerleuten aus Bremen, die, teilweise selbst Mitglied im Einheitsverband, eng mit kommunistischen Organisationen zusammenarbeiteten und von Antwerpen aus einen erfolgreichen Agentenring aufgebaut hatten. Es gibt einige bis jetzt nicht näher verifizierbare Indizien über ein Eingebundensein Emdener und Ostfriesischer Antifaschisten in diesen Kreis. Über die Stadt an der Ems sollen wichtige Berichte eines sehr gut informierten Agenten nach Belgien weitergeleitet worden sein (49). Meist traten Mitarbeiter der Nachrichtendienste oder von Sabotagegruppen aus Tarnungsgründen aus Partei und Verband aus, damit keine offizielle Verbindung mehr zu den politisch tätigen Kräften bestand. Das Beispiel eines in Emden beheimateten Seemanns ist überliefert, der so handelte und möglicherweise später an der Versenkung von Schiffen beteiligt war (50).

Der Prozeß der Auflösung des Einheitsverbandes.

Nicht wenige Historiker halten die kommunistische Widerstandsbewegung für eine marginale Erscheinung in der Geschichte des dritten Reiches und erkennen bestenfalls die Aufopferungen Einzelner an. Der antifaschistische Kampf der KPD war demnach lediglich ein krampfhafter Versuch, sektiererisch den Kontakt

untereinander zu halten, geringe Mengen oppositioneller Schriften einzuschmuggeln und im übrigen wirkungslos zu bleiben. Verbunden werden solche Meinungen häufig mit einer generellen Kritik an den Kommunisten, sie hätten seit der Weimarer Zeit dem Kampf gegen die Sozialdemokratie mehr Aufmerksamkeit geschenkt, als dem gegen Hitler.

Die letztere These entbehrt sicher nicht jeder Grundlage. Viele Entscheidungen der Führung der KPD wurden gefällt mit dem Hintergedanken, nach einem erwarteten schnellen Ableben der braunen Diktatur die „alte Tante“ SPD zu beerben, um dann endlich die rote Revolution in Deutschland durchzusetzen. Solche Politik entsprang natürlich noch den alten Auseinandersetzungen der beiden Arbeiterparteien in den letzten zehn Jahre und hatte die völlig veränderte Grundlage mit der Machtübernahme der Nazis nicht im Blick.

Übersehen wird dabei zumeist, daß schon gegen Ende der zwanziger Jahre diese Strategie der KPD nicht mehr ungeteilt von der Führungsspitze getragen wurde. Auf das dringende Gebot eines Zusammengehens aller Antifaschisten angesichts des brutalen Machtstrebens Hitlers wurde von Thälmann 1932 hingewiesen: „Wir sagen..., daß die revolutionäre Einheitsfrontpolitik das Hauptkettenglied der proletarischen Politik in Deutschland darstellt.“ (51) Aus dieser Linie heraus entwickelte sich - nicht gegen Widerstände und Unverständnis in beiden linken Parteien - in Konfrontation mit dem überraschend beständigen Faschismus eine vorsichtige Annäherung beider Kontrahenten. Grundbedingung für ein Zusammengehen war natürlich die Einstellung des Grabenkampfes gegeneinander und damit auch in allen anderen nahestehenden Verbänden. Ein erstes Zeichen in diese Richtung setzte das „Exekutivkomitee der kommunistischen Internationale (EKKI)“, als es Anfang Juli 1934 der KPD empfahl, den Aufbau unabhängiger (RGO-) Klassengewerkschaften nicht mehr zu verfolgen und statt dessen den zerschlagenen alten freien Gewerkschaften wieder auf die Beine zu helfen, in denen sich die Mitglieder des AdGB und der RGO vereinigen sollten.

Aus diesem Richtungswechsel ergaben sich wesentliche Konsequenzen auch für den Einheitsverband. Bis 1935 hatte er seine Stellung in der See- und Binnenschifffahrt und unter den Hafendarbeitern nach den ersten Verhaftungen halten und wohl noch ausbauen können. Auf den unterschiedlichsten Dampfern, Frachtern, Tankern und sonstigen Booten fuhren Vertreter des Einheitsverbandes, selbst auf dem KdF-Schiff (52) Kolumbus existierte eine Zelle von drei Mann. Ganz gezielt hatten sich daneben Verbandsmitglieder auf Schiffen anheuern lassen, die bestimmte Routen fuhren:

„In einer Spionageermittlungssache ist festgestellt worden, daß auf Schiffen, die von Deutschland nach Rußland fahren, politisch unzuverlässige Personen angemustert waren. Die Tatsache, daß kommunistisch eingestellte Seeleute deutscher Schiffe in Leningrad ungehindert mit dortigen kommunistischen Stellen verkehren können, bedeutet eine große Gefahr für die militärischen Interessen des Reiches...“ (53).

„Die Hafendarbeiter und Seeleute sind die besten Arbeiter unserer Partei, organisatorisch und politisch...“ (54), eine Ansicht, die sicher auch für Ostfriesland gegolten haben muß. Denn zum Ende 1935 erreicht der Bericht eines Emders Genossen die Parteispitze, in dem eine erfolgreiche Arbeit dargestellt wird:

„ EV: Bis zum Juli 1935 hat der EV noch 40 Mitglieder gezählt. Hatten auf drei Emders Schiffen einen Vertrauensapparat, sowie Verbindungen mit dem Auslande, z.B. Schweden, Holland, England. Die Genossen und Kollegen haben im Juli in einem Flugblatt die klare Klassenkampflinie zu dem neuen deutschen Tarif (55) aufgezeigt und die Stellung des Einheitsverbandes überhaupt zur Seefahrt gezeigt. Es hat unter den Seeleuten gut gewirkt und es war zu bemerken, daß die Seeleute wieder neuen Mut bekommen und in der DAF Oppositionsarbeit leisten. Einige Kollegen wollten sogar den Bevollmächtigten aus dem Büro holen...“ (56). Das Emders Beispiel ist nur eines von vielen. In Bremen war Anfang 1935 eine Gruppe von revolutionären Seeleuten aufgefliegen, und obwohl die dortige Gestapo der Meinung war, die KPD hätte für lange Zeit im Bremer Hafen ausgespielt (57), hielt sie fest: „Besondere Beachtung wird hier den Seeleuten gewidmet. Es ist einwandfrei festgestellt, daß sich die KPD vornehmlich kommunistischer Seeleute bedient, die in allen möglichen Formen Verbindungen herstellen...“ (58). Ebenfalls von Bremen ausgehend hatten zwei ehemalige Betriebsräte einer Binnenschifffahrtsgesellschaft ein weitverzweigtes Netz von Verbindungen geknüpft. Sie waren zunächst verhaftet worden, später nach der Entlassung in ihre alten Betriebe zurückgekehrt und fuhren nun als einfache Binnenschiffer

durch die Lande. Die Nazis und die Betriebsleitung dachten sie kaltgestellt, doch gerade ständig unterwegs mit immer neuen Kontakten konnten die zwei einen Widerstandszirkel aufbauen, der nie entdeckt wurde.

Der Einheitsverband brachte also eine reiche Mitgift in die Ehe, sollte es zu einer Einheitsfront mit den anderen gewerkschaftlichen Kräften kommen. Diese gemeinsame Front war bisher für die ISH und den EV allein denkbar gewesen unter ihrer revolutionären Anleitung und besonders ohne die in ihren Augen korrumpierte reformistische Leitung. „In Deutschland gibt es keine Sektion der ITF mehr...“, hatte die „Rote Wacht“ noch im Aprilheft ihrer Ausgabe von 1934 erklärt, und übte gleichzeitig bittere Kritik an einer Aussage der Führung der Föderation, „...alles zu tun, um jegliche Störung in der reibungslosen Durchführung der Beförderung von Gütern und Personen zu vermeiden.“ Nach Meinung der „Roten Wacht“ sabotierte die ITF jene Transportarbeiter, die bereit waren, gewaltsam das Aufziehen der Hakenkreuzfahne in nichtdeutschen Häfen zu verhindern.

Im weiteren Verlauf der Auseinandersetzungen versuchte der Einheitsverband sogar, die ITF zu spalten, indem über die gleiche „Rote Wacht“- Ausgabe eine Initiative zur Einberufung einer extraordinären Konferenz aller ITF-Organisationen angekündigt wurde zur Herstellung einer Einheitsfront und zur Bildung gemeinsamer Kampfausschüsse (59).

In diese Situation und die permanenten Auseinandersetzungen um die richtige politische Linie fiel nun die Empfehlung des EKKI, sich endlich zusammenzurufen und eine gleichberechtigte Partnerschaft anzustreben. Die weitere Weichenstellung von seiten der Kommunisten erfolgte auf dem VII. Weltkongreß der „Kommunistischen Internationale (KI)“, der in Moskau von Mitte Juli bis August 1935 tagte und als nächstes strategisches Ziel eine Einheitsfront aller Nazigegeger anstrebte, die den Sturz des Faschismus und die „...Herstellung wahrhaft demokratischer, antiimperialistischer Verhältnisse unter einer Regierung der Einheitsfront oder der antifaschistischen Volksfront...“ zu bewirken hätte. Die Revolution und die folgende „Diktatur des Proletariats“ waren damit nicht mehr aktuell.

Die KPD folgte dieser Linie auf der sogenannten „Brüsseler Parteikonferenz“ (60) knapp zwei Monate später. Neben den Emigrantendelegierten hatten sogar Vertreter der Partei aus Bremen und Hamburg und anderen Städten aus dem Reich nach Moskau anreisen können. Ihre Berichte über bereits bestehende örtliche Bündnisse mit Sozialdemokraten, kirchlichen Kreisen und selbst ehemaligen Nationalsozialisten bestärkten die Konferenzteilnehmer in dem Willen zur Zusammenarbeit mit anderen politischen Kräften, um die Hitlerdiktatur zu beenden. Eine neue Regierung sollte „...weder eine sozialistische Regierung sein, wenn auch die Arbeiterklasse auf sie entscheidenden Einfluß nehmen sollte, noch eine Wiederholung der Koalitionsregierungen der Weimarer Zeit darstellen. Sie müßte - wie die Konferenz betonte - im Interesse der Werktätigen entschiedene Maßnahmen gegen Faschismus und Reaktion, gegen die Großkapitalisten und Großagrarier durchführen. Das bedeutete, Grundlagen einer antifaschistischen, demokratischen Ordnung zu schaffen.“ (61)

Es folgte eine lange Reihe von Vorbesprechungen, Diskussionen und Planungen mit allen interessierten Kreisen, besonders aber mit der Sozialdemokratie und den Vertretern der AdGB-Gewerkschaften. Die Widerstände waren nicht gering, sie kamen aus den eigenen KPD-Reihen und natürlich von Teilen der SPD, andere Gruppen erklärten sich mal zur gemeinsamen Aktion bereit, mal sprangen sie wieder ab. Es würde den Rahmen dieser kleinen Arbeit sprengen, den komplizierten Prozeß, der eigentlich zu keinem Ende, sondern nur zu Teilergebnissen führte, an dieser Stelle nachzuvollziehen.

Auch der letztendlich erfolgte Übergang des Einheitsverbandes in die Einheitsfront-Gewerkschaft ist nicht an einem Datum festzumachen, es scheint allenfalls mehr ein „Hinübergleiten“ gewesen zu sein. Für die revolutionären Seeleute drängte sich eine Zusammenarbeit ihrer ISH mit der ITF geradezu auf. Fimmen fragte nicht mehr nach Parteizugehörigkeiten: „'Ist das ein anständiger Sozialist?'. Diese und nicht die Frage der Organisationszugehörigkeit war für Fimmen das erste Kriterium bei der Auswahl seiner Mitarbeiter“ (62). In den antifaschistischen Kreis innerhalb der ITF traten nach langen Verhandlungen neben der ISH auch Teile anderer Transportarbeiterverbände ein. „Obwohl sich die ITF politisch scharf von den Exilleitungen des AdGB, KPD und SPD abgrenzte,

wurde in ihrem Rahmen die vielbeschworene Einheitsfront der Arbeiterklasse tatsächlich verwirklicht" (63).

Der Übergang der ISH unter das Dach der ITF war bereits Ende 1935 abgeschlossen. Größere Schwierigkeiten machte der gleiche Prozeß mit dem Einheitsverband (64). Dabei scheint es, als hätten die Kommunisten mit ihren Vorstellungen bei Fimmen ein durchaus offenes Ohr gefunden. Um die Mitte des Jahres 1936 traf sich der ITF-Chef in Antwerpen mit Vertretern der KPD, die anschließend berichteten: „...Die Fimmen-Leute sind bereit, mit uns zusammen zu arbeiten...(-)...Es zeigt sich bei allen Aussprachen mit den Freunden an Bord, daß sie unsere Haltung vollkommen verstehen und mir glauben, daß in kurzer Zeit die SP- wie auch die Fimmen-Leute - ihren Standpunkt korrigieren müssen, da unsere Positionen wie auch unser Vertrauen bei unserer Stellungnahme für die Einheit aller Gewerkschaften und für eine einheitliche Seemannsgruppe ständig wächst...“ (65) Die Beratungen führten schließlich zum Erfolg, und mit der ISH verschwand am Ende auch der Einheitsverband der Seeleute, Hafentarbeiter und Binnenschiffer im Orkus der Geschichte.

Jedenfalls ist dies der Eindruck, den das in beiden Deutschlands so wenig dokumentierte Geschehen der Verschmelzung der Organisationen hinterläßt: „Im Kampf gegen die faschistische Gefahr und im antifaschistischen Widerstand wurde die zeitweilige Orientierung auf die organisatorische Verselbständigung der revolutionären Gewerkschafter überwunden; die RGO wurde im Jahre 1935 aufgelöst.“ (66)

Erst gegen Anfang des Jahres 1937, so scheint es (67), war der endgültige Übergang des Einheitsverbandes in die ITF vollzogen. Was blieb, waren die Menschen auf den Schiffen und in den Häfen, die sich eigentlich nur wenig verändern mußten - ihr Leben und ihr Kampf blieben im Grunde gleich. Einige sträubten sich zunächst gegen die neue Einheitsfront mit den ehemaligen politischen Gegnern. An den Arbeitsstellen und besonders an Bord waren die Unterschiede dagegen zumeist nur noch von geringer Bedeutung gewesen und die erlebte tägliche Auseinandersetzung mit den Nazis hatte deren natürliche Feinde schon lange zusammengeschweißt. Denn das vorrangige Ziel, die Überwindung des Faschismus, und auch die Mittel zu Erreichung desselben „änderten sich nicht. Die Bordgruppen blieben bestehen, die Organisationen in den Hafenstädten lebten weiter und suchten nun die Verbindung zu den neuen Partnern (sofern es sie gab) und auch die Strategie vor Ort beeinflussten die umgestalteten Rahmenbedingungen wenig.

Die weitere Geschichte der revolutionären Transportarbeiter ist ab 1936 eigentlich eine Geschichte der ITF, die schon nicht mehr zum Thema gehört - obwohl gerade die kurze Zeit bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges die Richtigkeit und Notwendigkeit des neuen Weges noch einmal unterstrich. Der Beginn des Bürgerkrieges in Spanien rückte die enorme Bedeutung der Seewege und damit der Seeleute ins Blickfeld. Die ITF beschloß sofort eine aktive Unterstützung der Republikaner.

„Deutsche Seeleute und Hafentarbeiter an der Nord- und Ostseeküste richteten einen Signaldienst über Waffen- und Truppentransporte nach Spanien ein, dessen Informationen an den deutschen Freiheitssender (68) weitergeleitet wurden. Beim Verladen von Kriegsmaterial im Hamburger Hafen führten die Schauerleute Sabotageakte durch. Im Stettiner Hafen arbeiteten sie beim Verladen von Waffen und Munition langsam; sie zerstörten auch Kisten mit Munition. Auf einigen deutschen Schiffen musterten die Seeleute ab, weil sie es ablehnten, sich am Transport von Kriegsmaterial für die spanischen Faschisten zu beteiligen.“ (69) Fimmen glaubte daran, daß ein Sieg der vereinten Linken in Spanien Auswirkungen auf Deutschland haben mußte, einen „...Anstoß zur Auslösung revolutionärer Aktionen gegen das 3. Reich...“ (70) einleitete. Als diese Vorstellung im Verlauf des Krieges zunehmend unwahrscheinlicher wurde, ging die ITF schließlich soweit, auch Sabotagemaßnahmen gegen deutsche, italienische und japanische Schiffe zu unterstützen. Gruppen von Hafentarbeitern und Seefahrern führten verschiedene Anschläge mit Bomben und Brandsätzen auf eine Reihe von Schiffen aus, die zum Teil auch erfolgreich waren (71) Viele Mitglieder der ITF gingen als Soldaten in den Bürgerkrieg, um den republikanischen Kräften mit der Waffe in der Hand zu helfen, darunter auch einige Ostfriesen und mindestens ein Emdener Seemann.

Am Ende fanden sich viele der roten Kämpfer in Internierungslagern in Frankreich

wieder. Der letztendliche Mißerfolg aller Anstrengungen der Transportarbeiter auf der iberischen Halbinsel führte schließlich zu einer engeren Zusammenarbeit der ITF mit den späteren Alliierten. Neben einer regen Aufklärung der deutschen Hochrüstung fanden auch die alten Pläne von Sabotage das Interesse der englischen und französischen Geheimdienste. Selbst die immer noch bestehenden Bordgruppen der revolutionären Seeleute wurden in ein Konzept eingebaut, das für den Kriegsfall schlagartige Meutereien und die Übernahme der Schiffe durch die Matrosen vorsah, damit kein Dampfer seinen deutschen Heimathafen erreichte: „...die neue Bewegung der deutschen Seeleute, die sich in den letzten dreieinhalb Jahren zu einer Organisation entwickelte, die auf Hunderten Schiffen der großen Fahrt, der Nord- und Ostseefahrt und der Hochseefischerei ihre Vertrauensleute hat...(-)...trifft die Vorbereitungen, um im Falle eines Krieges mit für die Seeleute zweckdienlichen Mitteln...“(72) den Sturz des faschistischen Systems herbeizuführen.

Am Ende waren es nur zwei Frachter, von denen bekannt ist, daß die Mannschaft mit Ausbruch des zweiten Weltkrieges entsprechend handelte: Eines davon kam aus Emden... (73)

Zuletzt: Der Einheitsverband und alle Opfer seiner Mitglieder haben die mörderische Nazidiktatur nicht gebrochen und auch den Krieg und die Zerstörung des alten Emden nicht verhindern können, aber wenigsten haben seine Angehörigen den Versuch unternommen, Hitler in den Arm zu fallen. Grund für uns alle, stolz zu sein auf die Männer unter und über Deck, am und im Hafen und auf alle, die am Widerstand beteiligt waren.

- . -

Anmerkungen

- (1a) Eine Aussage des Leiters einer Antwerpener Exil-Widerstandsgruppe, Hermann Knüfken. Entnommen einem Artikel über H. Knüfken von Dieter Nelles in: TMTV-Report Nr.3 vom Sept. 1996, Seite 13.
- (1b) Zeitschrift „Hansa“ Heft 1/1921
- (2) Eine Aussage Dahlems im „Roten Gewerkschaftsbulletin“ 10. Jhrg. Nr. 62-65 Moskau-Berlin 1930, S. 408. Entnommen: Steffen Lehndorf: „Wie kam es zur RGO?“/ Probleme d. Gewerkschaftsentwicklung i. d. Weimarer Republik S. 141
- (3) Ebenda S. 143
- (4) Wörterbuch der Geschichte/ Dietz-Verlag Berlin 1984 unter
- (5) Stichwort: Rote Gewerkschafts-Internationale
- (5) Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde/Akte RY 1/I 3/17/36 Mappe 1 Bl.17/18 „Bericht über die rote Kartellsitzung von Bremen, Oldenburg, Emden, Osnabrück am 10.11. und 12.11.1923“
- (6) Ebenda Bl. 56 u. Bl.77 ff
- (7) BA Lichterfelde / Akte RY 1/I 3/17/14 Mappe 1927 Bl. 101
- (8) Stalin: Über die rechte Gefahr. Entnommen: Steffen Lehndorf „Wie kam es zur RGO?“ S. 140
- (9) Steffen Lehndorf: „Wie kam es...“ S. 142
- (10) Ebenda
- (11) Über den Interclub in Leningrad liegt eine gute (wenn auch braun gefärbte) Beschreibung eines deutschen Handelsmarineoffiziers vor (Siehe Anhang A). Nachgewiesen ist, daß oft auch Emden Seeleute den Club besuchten.
- (12) Die provisorischen Statuten der ISH/ Unter „3. Bestand“ aus: „Rotes Gewerkschaftsbulletin“ v. 18.10.30 Nr. 68 10. Jhrg. eingesehen im BA Lichterf. Akte St 10/224 Bl.19-22
- (13) Steffen Lehndorf: „Wie kam es ...“ S. 303
- (14) „Internationale Pressekorrespondenz (Inprekorr)“ Nr. 1 v. 6.1.31 eingesehen im BA Lichterfelde Akte St 10/224 Bl. 44
- (15) Ebenda
- (16) Eine weitere Auseinandersetzung mit den wirtschaftlichen Gegebenheiten in der deutschen Schifffahrt würde zu weit führen. Weiteres in:
- (17) Reinhard Schmelzkopf: Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939. Chronik und Wertung der Ereignisse in Schifffahrt und Schiffbau. Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg/ Seite 143
- (18) „Die Rote Fahne“ Nr. 11 v. 14.1.1931/ Zeitungsarchiv Berlin- Westhafen.
- (19) „Die Rote Fahne“ vom 18.1.1931
- (20) „Die Rote Fahne“ vom 16.2.1931

- (21) Ebenda
- (22) Statut des Einheitsverbandes/Eingesehen in BA Lichterfelde Akte St 10/224 Blatt 268
- (23) „Rotes Gewerkschaftsbulletin“ Nr. 71 v. 3.11.30/ BA Lichterfelde Akte St 10/224 Blatt 25 ff
- (24) Ebenda
- (25) Abschrift des Aufrufes „An alle Seeleute...“/ BA Lichterfelde Akte St 10/224 Blatt 77
- (26) Diese Zahl von 92 Schiffen entstammt der „Roten Fahne“ vom 16. Okt. 1931. Es wäre interessant, mehr über die Streiks auch in den deutschen Häfen zu erfahren, die eingesehene Literatur bot keine Informationen.
- (27) Fritz Loop: Naziterror und Widerstand/Emden 33-45. Seite 13
Herausgeber: Axel von Schack/DKP Emden Mai 1985
- (28) Steffen Lehdorf: „Wie kam es...“ Seite 308
- (29) Reinhard Schmelzkopf: „Die deutsche...“ Seite 160
- (30) Steffen Lehdorf: „Wie kam es...“ Seite 310
- (31) Die Zeitung „Germania“ Nr. 8 1931 zitiert dankenswerter Weise die komm. Zeitung „Sturm“/BA Lichterfelde Akte St 10/224 Bl.42
- (32) Der Emdener Seemann Radatz ging im Austausch mit dem Bremer Pfarrer nach der Machtübernahme Hitlers nach Bremerhaven, um hier eine KPD Gruppe anzuleiten, während Pfarrer Emden übernahm. ähnlich wie August Wagner, der in Rüstringen eingesetzt wurde.
- (33) Aus: Bericht des Polizeipräsidenten Altona v. 27.7.33 an die Stapostelle Kiel über den ISH-Kongress in Rotterdam. BA Lichterfelde Akte R 58/3299 Bl. 113 ff
- (34) ISH-Bericht über die Seeschifffahrt (handschr. datiert 23.10.33) BA Lichterfelde Akte St 10/224 Bl. 282-285
- (35) Allgemeiner Bericht eines Instruktors vom Mai 1933 wohl an das ZK der Partei über die Lage des Bezirkes Nordwest. BA Lichterfelde Akte RY 1/I 3/17/37 Bl. 9-13
- (36) Ebenda
- (37) BA Lichterfelde Akte R 58/3302 RGO Blatt 123
- (38) ISH-Bericht über die Seeschifffahrt/ s.o. Blatt 282-285
- (39) Ebenda
- (40) „Rote Wacht“ Nr. 2 Juni/Juli 1934 4. Jahrgang, BA Lichterfelde Akte R 58/3139 Bl. 163 ff.
- (41) Meldung der Gestapo Bremen etwa vom März-April 1934 (keine genaue Datierung). BA Lichterfelde Akte R 58/2458 Bl.20. Interessant dabei auch der weitere Text der Meldung, wonach „...`Internationale Club der Hafentarbeiter, Seeleute und Binnenschiffer´...sich mit der Absicht (trägt), einen Weltkongreß nach Bremen einzuberufen. Eine vorbereitete Zusammenkunft in einem Walde bei Bremen zeitigte jedoch noch kein bestimmtes Ergebnis hinsichtlich des Termins...“. Es ist nicht gelungen, irgendeine Bestätigung oder weitere Informationen zu diesem Treffen zu erhalten. Möglicherweise war es auch eine lancierte Ente.
- (42) Ebenda Blatt 21
- (43) BA Lichterfelde Akte NJ 15462 im Band 2 Bl. 155 ist die während einer Vernehmung gemachte Aussage des ehemaligen Emdener Seemannes und Hafentarbeiters Emil Winkels einzusehen, wonach er noch Ende 1936 mit einem (ihm angeblich unbekanntem) Funktionär aus Bremen zusammengetroffen ist. Winkels war Leiter und Instrukteur des Einheitsverbandes in Emden. Bedeutend ist dabei, daß die KPD selber schon seit Jahren keine Kontakte mehr mit der Bezirksleitung in Bremen pflegte.
- (44) BA Lichterfelde Akte R 58/3123 Bl. 38-39 Meldung der Stapostelle Potsdam an Gestapo Berlin v. 9.1.1934
- (45) Siehe: Günter Heuzeroth (Hrsg.) „Unter der Gewaltherrschaft des Nationalsozialismus 1933-1945“ Band I Ereignisse in Weser-Ems Seite 556. „1. Illegaler Umschlagplatz für antifaschistisches Schriftmaterial aus dem Ausland über den Seeweg und mit der Binnenschifffahrt weiter ins rote Ruhrgebiet. Hiermit war der Emdener Schiffer Peter Freese sehr oft beauftragt, der nicht der Partei angehörte.“ Heuzeroth gibt seinerseits als Quelle an: Jürgen de Buhr „Widerstand gegen den Faschismus in Emden von 1930-1945“ Schriftliche Hausarbeit Oldenburg, im Juli 1980. J. de Buhr hatte beteiligte Emdener Widerständler befragt, dabei auch Thees Tjebben: „...Laut Th.T. kam dieses...“ (illegales Material)“... per Seeschiff aus dem Ausland und wurde unter anderem auf dem Binnenschiff des Emdener Schiffers Freese ins Ruhrgebiet gebracht.“ Der zweite Hinweis auf Kontakte Emdens mit dem Ruhrgebiet in BA Lichterfelde Akte R 58/3237 Blatt 43 über den Aufbau der KPD: „Eine andere rege Tätigkeit wird durch Schifffahrt entfaltet...“ - „...Eine weitere Verbindung zur Schifffahrt

nach Emden und nach Herne besteht über die Weser-Ems-Linie von Groningen resp. Delfzijl.“...

(46) BA Lichterfelde Akte NJ 15462 Band I Anklageschrift gegen Nr.4 Fegter, Jan

(47) Viele Kommunisten hatten mit dieser sogenannten „Taktik des Trojanischen Pferdes“ Schwierigkeiten. Einmal, weil sie sich nicht verstellen konnten oder man ihnen ihren Kurswechsel doch nicht abnahm, zum zweiten, weil die NSBO-Funktionäre ihre linientreuen eigenen Leute bevorzugten, und drittens auch, weil das Ansehen aller NS-Funktionäre inzwischen so weit gefallen war, daß nicht wenige sich einem persönlichen Ehrverlust verweigerten. Da auch die sozialdemokratische Opposition eine verdeckte Mitarbeit in den faschistischen Organisationen ablehnte, entstand daraus später ein Problem bei der Bildung gemeinsamer Verbände, z.B. auch mit der ITF.

(48) BA Lichterfelde Akte RY 1 I 3/17/39 „Tätigkeit der Bezirksparteiorganisation während der Illegalität 1933-36“ Blatt 60 Handschriftlicher Bericht über den Stand der Organisation Emden.

(49) Ein Themenkreis, der noch näher untersucht werden muß und nicht unbedingt hierher gehört. Gemeint ist die Gruppe um Pötsch, Eger und auch Knüfken. Nach einer mündlichen Information durch die Historikerin Ruth Weihe sind über den Emdener Hafen kriegswichtige Geheimnisse an alliierte Geheimdienste geliefert worden. Die Verbindung könnte bestanden haben einerseits über die in Emden verheiratet gewesene Marie Müller geb. Julmi, die in Antwerpen mit dem Seemann Karl Hoffmann liiert war und Kontakte zu Pötsch und Knüfken hatte, andererseits über den Steward Karl Maike, der für Eger tätig war und mit seinem Schiff wohl „öfter nach Emden kam. Die Nazis selber nennen noch einen Verbindungsmann in Sande (bei Wilhelmshaven), der mit englischen Agenten in direkter Verbindung gestanden haben soll.

(50) Der in Emden ansässige Steward Viktor Jagla gibt in seiner Vernehmung Ende 1938 (Verhaftet 17.9.38) zu, 1931 in den Einheitsverband (und KPD) eingetreten zu sein, wo er Kassierer und zeitweise auch Vertreter des Leiters Winkels war, also keine einfache Karteinummer. Er gibt weiter an, schon 1932 aus beiden Organisationen wieder ausgetreten zu sein. Grund: Formeller Austritt, um nach der Machtübernahme durch die Nazis unerkannt weiterarbeiten zu können. Jagla schmuggelte im September 33 vier Pistolen mit zweihundert Schuß Munition nach Emden ein, die er dem KPD-Leiter Kraak übergeben sollte. (BA Lichterfelde Akte NJ 15 462/Bd.I Anklageschrift gegen Jagla).

Im Dezember 1936 sank vor der norwegischen Küste der Emdener Erzfrachter „Afrika“ im Orkan. Das Seegericht konnte später keine direkte Ursache des Untergehens feststellen und nahm also den Sturm als Grund an. Nach Aussagen von Sachverständigen war das Schiff aber in gutem Zustand und hätte nicht sinken müssen. Im Januar 37 fragt dann der SD (Sicherheitsdienst) - also nicht etwa Gestapo- oder sonstige Polizeistellen - bei der Stapostelle in Emden nach, was an in Emden umgehenden Gerüchten über eine Sabotageaktion der Kommunisten bezüglich der „Afrika“ wahr sei. „Die hauptsächlich aus Kommunisten bestehende Besatzung habe das Schiff in Rettungsbooten verlassen, nachdem es für eine Versenkung vorbereitet worden sei. Das Gerücht wird als Sabotage am Vierjahresplan bezeichnet und in Verbindung gebracht mit der wahllosen Aufnahme von Volksgenossen in die NSDAP, wo unter dem Deckmantel der Parteizugehörigkeit ungestört gearbeitet werden kann.“ (BA Lichterfelde Akte R 58/3028 Bl. 126) Die Mannschaftsrolle weist zwar keinen einzigen bekannten KP-Mann aus, aber bis Oktober 1936 war Viktor Jagla für sieben Fahrten nach Narvik als Steward auf der „Afrika“, auf denen er unbekannte Mengen Schriften nach Emden brachte. Weiteres wollte Jagla in seiner Vernehmung nicht äußern, weil er „...Angst hat(te), es auszusprechen...“. Der vernehmende Kriminalbeamte bestätigt später, daß Jagla unter psychotischen Zuständen gelitten hätte, er hätte schon Angst vor dem Klappern der Schreibmaschine gehabt (Quelle: siehe oben). In Norwegen arbeitete zu der Zeit, als Jagla in Narvik war, eine skandinavische Sabotagegruppe, deren Mitglieder enge Kontakte zu deutschen Seeleuten auf verschiedenen Schiffen hatten.

(51) Thälmann, Die Wirtschaftskämpfe / entnommen: Steffen Lehndorf: „Wie kam es...“ S. 132

(52) Bericht des KPD-Instrukteurs aus Bremen vom 30.11.35 BA Lichterfelde Akte RY 1 I 3/17/39 Mappe 1935 Blatt 50 ff.

(53) Gestapo Berlin v. 25.4.35 an Gestapo Oldenburg BA Lichterfelde Akte R 58/3921 Blatt 35

(54) siehe Anmerkung (52)

(55) Es handelt sich wohl um die Einführung einer neuen Tarifordnung im November 1934.

(56) siehe Anmerkung (48)

(57) Die Gestapo irrte. Schon kurze Zeit später gelang einem aus Holland regelmäßig Bremen aufsuchenden Instrukteur der Wiederaufbau von Parteigruppen.

(58) Bericht der Stapostelle Bremen vom 2. Febr. 1935 BA Lichterfelde Akte R 58/3035c Blatt 727 ff.

(59) „Rote Wacht“ Reichszeitung des Einheitsverbandes der Seeleute, Hafenarbeiter und Binnenschiffer/Publicationsorgan der ISH Nr. 1. März-April 1934 4. Jahrgang eingesehen: BA Lichterfelde Akte R 58/3139 Blatt 162-16

(60) Die sogenannte „Brüsseler Konferenz“ fand in Wahrheit vom 3.-15. Oktober 1935 bei Moskau statt und wurde nur aus Tarnungsgründen nach Brüssel „verlegt“.

(61) Klaus Mammach: „Die deutsche antifaschistische Widerstandsbewegung 1933-39“ Dietz-Verlag 1974 Seite 126

(62) TV-Report Seefahrt Nr.3/9.96 Dieter Nelles: „Das abenteuerliche Leben des Hermann Knüffen“
S. 19

(63) ebenda

(64) Eine Vermutung, die sich stützt auf ganz wenige Dokumente, in denen mit dünnen Worten über stattfindende Verhandlungen berichtet wird, zumeist auch noch von Gestapospitzeln weitergegeben.

Daß es allerdings Probleme bei der Zusammenführung der Organisationen gegeben haben muß, liegt auf der Hand. Neben den immer noch unterschiedlichen politischen Vorstellungen und Herangehensweisen an die Widerstandsarbeit (z.B. Mitarbeit in NSBO, Rücksichtnahme auf bestimmte Bündnispartner, sogar Rivalitäten usw.), gab es auch praktische Fragen wie die der laxer oder stärker gehandhabten Spitzelabwehr und inneren Durchsetzung mit Spionen, und damit der Sicherheit der jeweils eigenen Organisation. Weitere Nachforschungen zum Thema laufen. Siehe auch folgende Anmerkung (65):

(65) Bericht aus Brüssel von „Max“ (möglicherweise Mikisch) an die „lieben Freunde“ v. 3. August 1936, in dem er die Verhandlungen mit Fimmen und Pötsch kurz umreißt, die beide wohl mit den Kommunisten, aber nicht untereinander zusammenarbeiten wollen. BA Lichterfelde Akte RY 1 I 2/3/323 Blatt 94

(66) siehe Anmerkung (4): Stichwort Rev. Gewerksch.Opposition S. 918

(67) Es liegt wiederum nur die Meldung eines Spitzels vom 30.3.38 an die Stapostelle Bremen vor, in der lapidar erklärt wird: „...Der Einheitsverband ist aufgelöst, dieser ist zusammengeschlossen mit dem Gesamtverband ITF. Diese Neuregelung besteht seit einem Jahr...“. Erklärungen der beteiligten Verbände fehlen.

(68) Ein Sender, der in Spanien deutschsprachig betrieben wurde für das Reichsgebiet.

(69) siehe Anmerkung (61) Seite 179

(70) siehe Anmerkung (62) Seite 19

(71) Am bekanntesten ist wohl die Schaap-Wollweber Gruppe, die für einige Sabotagevorfälle verantwortlich war, deren Behandlung ebenfalls aber den Rahmen dieser Schrift überschreiten würde.

Nur soviel: „...Die Ermittlungen haben nun ergeben, daß in einer Reihe von ausländischen Hafenstädten sich sogenannte Sprengaktive gebildet haben, die gestützt werden von der ISH bzw. der ITF-Organisation der III. bzw. II. Internationale- die in Unterstützung der Symphatieerklärung für Rotspanien die Sabotageakte an den Dampfern faschistischer Staaten verübt haben.“

(BA Lichterfelde Akte R 58/3205 Bl. 28 - ohne Kopf und Anfang-) Ein kurzer Artikel ist in Vorbereitung, schon im Hinblick auf eine mögliche Verbindung mit Emden (siehe Anmerkung 50).

(72) Quelle ist nicht genau zu benennen, da der Name der „Schriftzeitung“ nicht zu entziffern war. Die Datierung läßt jedoch auf eine ITF-Publikation schließen. (Siehe Anhang B)

(73) In einem „Bericht (der Gestapo?) über wichtige Ereignisse (...) nach Ausbruch des Krieges vom 17.1.1940...“ das Folgende: „5). Die ausgebrochenen Meutereien auf den deutschen Dampfern ‚Erika Hendrik Fisser‘ und ‚Sardinien‘ in Reykjavik/Island kurz nach Beginn der Feindseligkeiten mit England werfen ein bezeichnendes Bild auf die Disziplin der deutschen Schiffsbesatzungen, die zum Teil noch stark kommunistisch und marxistisch verseucht sind. Schärfste KZ-Lager-Strafe und eventuell Exekution sind vom Reichsführer SS angeordnet worden.“ BA Lichterfelde Akte R 58/3275 Blatt 3.

Ergänzungen: Geschichte Anfang 1931 Besetzung der „? Fritzen“ im Emdener Hafen - Bösch (?) Geschichte - Zeitungsausschnitt.

Buch: Dinklage, Ludwig: Die deutsche Handelsschifffahrt im 2. Weltkrieg. (Nach Nelles).