

Seefahrt unter dem "Hungerhaken": die Bemühungen der Nationalsozialisten um die politische Organisierung der deutschen Seeleute

Kuckuk, Peter

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kuckuk, P. (1998). Seefahrt unter dem "Hungerhaken": die Bemühungen der Nationalsozialisten um die politische Organisierung der deutschen Seeleute. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 21, 101-121. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52646-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEEFAHRT UNTER DEM »HUNGERHAKEN«

Die Bemühungen der Nationalsozialisten
um die politische Organisierung der deutschen Seeleute¹

VON PETER KUCKUK

*Der Führer und die nationalsozialistische Idee in ihrer überzeugenden Kraft
haben die Seefahrt erobert.²*

So äußerte sich der Leiter der NSDAP-Auslandsorganisation–Seefahrt, Paul Kemp, im Oktober 1935. Dagegen stellte der Seerechtsausschuß (Unterausschuß Seemannsordnung) der Akademie für Deutsches Recht Anfang Juli 1934 fest: *Noch nicht alle Seeleute entsprechen dem Idealtyp des nationalsozialistischen Arbeitsmenschen der Zukunft.*³ Vielmehr fehle es *zuweilen noch* bei Kapitänen und Seeleuten an der *gesinnungsmäßigen Grundlage des Arbeitsverhältnisses*. Die Gründe dafür lägen in der häufigen Abwesenheit von der Heimat, weswegen sie *auch weniger mit dem Nationalsozialismus in Fühlung seien*. Würden sie auch an Bord durch Vertrauensleute der NSDAP und im ausländischen Hafen durch Landsleute *in nationalsozialistischem Geiste beeinflusst*, so würden sie dort *oft auch in entgegengesetztem Sinne bearbeitet*.⁴ Damit ist die Problemlage recht deutlich skizziert, in der sich die Nationalsozialisten angesichts ihrer Bemühungen zur Organisierung und Indoktrinierung der deutschen Seeleute sahen.

Im folgenden will ich versuchen, die oben zitierte Aussage Paul Kemps hinsichtlich ihres historischen Wahrheitsgehaltes zu überprüfen und Einblicke in die Bemühungen der Nationalsozialisten, die deutschen Seeleute organisatorisch zu erfassen, geben.

Beschäftigt man sich mit Aspekten der Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte in der historischen Epoche des Dritten Reiches, so fällt es auf, daß die Fachhistoriker sich ausschließlich auf dem festen Land bewegen und bisher den maritimen Bereich – z.B. die NS-Erfassung von Seeleuten – so gut wie unbeachtet gelassen haben. Neuerdings scheint sich die Forschung eher diesem Thema (allerdings unter dem Aspekt des antifaschistischen Widerstandes) zuzuwenden, wie die Forschungsvorhaben von Dieter Nelles und Ruth Weihe zeigen.⁵

Die Bestrebungen, deutsche Seeleute in NS-Organisationen zu erfassen, liefen vor allem auf zwei Schienen: der der Parteiorganisation (PO), d.h. der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei mit ihrer Auslandsorganisation (NSDAP [AO]), sowie – damit nicht zu verwechseln! – der quasi-gewerkschaftlichen mit der Nationalsozialistischen Betriebszellenorganisation (NSBO), später der Deutschen Arbeitsfront (DAF). Doch erstreckten sich die nationalsozialistischen Organisationsbemühungen auch auf den Wehrverband, d.h. die Marine-SA, sowie die Jugendbewegung mit der maritimen Sonderorganisation der Hitlerjugend, der Marine-HJ. Nach dem Willen der Nationalsozialisten sollten – besonders nach ihrer sog. Machtergreifung – demzufolge von all diesen nationalsozialistischen Organisationen bzw. Gliederungen jeweils Gruppen an Bord deutscher Seeschiffe präsent sein.

Ich gehe im folgenden nach der Skizzierung der sozialen Lage der Seeleute im Dritten Reich exemplarisch vor, indem ich mich vor allem auf die NS-Organisationsbemühungen auf der Partei-Schiene konzentriere.⁶

Zur sozialen Lage der Seeleute im Dritten Reich

*Auch wenn du auf hoher See deinem Beruf nachgehst,
arbeitet der nationalsozialistische Staat für dich.*

Der Deutsche Seemann⁷

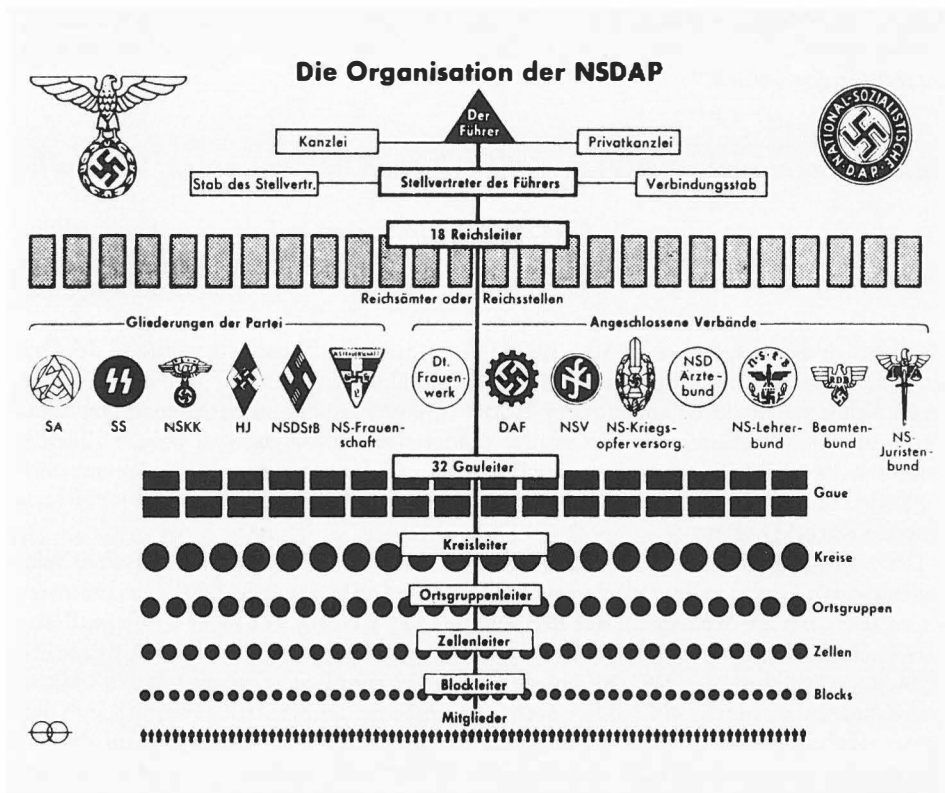
Die Weltwirtschaftskrise hatte 1930 auch in der weltweiten Seeschifffahrt eine rückläufige Bewegung ausgelöst; die Zahl der arbeitslosen Seeleute wuchs stetig. Im Oktober des Jahres 1932 waren 343 deutsche Schiffe mit zusammen 1 303 112 BRT, d.h. 33,5% der Handelsflotte, aufgelegt. Ende dieses Jahres waren insgesamt 24 000 Seeleute arbeitslos.⁸ 1936 wurden schon wieder 60 593 Personen in der deutschen Seeschifffahrt beschäftigt, während es im Vorjahr 57 961 gewesen waren. Diese Zahlen spiegeln den Aufschwung dieser Branche im Jahre 1936 wider.⁹ Die Zahl der Beschäftigten erhöhte sich 1937 auf 64 306 Personen.¹⁰ Im Jahre 1938 umfaßte die Seemannskartei rund 85 000 Seeleute, wobei sich die Differenz zu den tatsächlich beschäftigten Seeleuten durch Krankheit, Arbeitsunfähigkeit, Urlaub, Schulbesuch, Arbeits- und Wehrdienst erklärte.¹¹ In diesem Jahr zeigte sich bei 68 132 der in dieser Branche Beschäftigten¹² eine Verknappung der Arbeitskräfte, insbesondere beim Nachwuchs¹³, so daß der notwendige Bedarf an Seeleuten *vielfach nicht mehr voll gedeckt werden* konnte. Diese Defizite wurden durch Ausnahmen von der Besetzungsordnung und den Bemannungsrichtlinien aufgefangen.¹⁴

Der mit der NS-Seeleute-Bewegung verbundene NS-Funktionär Kurt Thiele¹⁵ hatte 1934 in seinem Bericht¹⁶ über die sozialpolitischen Verhältnisse auf deutschen Seeschiffen erhebliche Mißstände aufgedeckt und festgestellt, daß die Heuern gegenüber den auf dem Land bezahlten Löhnen *unerhört niedrig sind und in einem sozialistischen (!) Staat eine unerträgliche Belastung der Autorität des Staates darstellen*.¹⁷ Sein Resümee lautete: *Die Heuerfrage in Verbindung mit dem gleich gebliebenen Zustand auf dem Gebiete der Arbeitszeiten und mit der damit gleichfalls unverändert gebliebenen Ausbeutung der Arbeitskraft (...) hat die Stimmung für den Nationalsozialismus und seine Organisationen unter den Seeleuten bereits sehr abkühlen lassen*.¹⁸

Um diese Unzufriedenheit aufzufangen, verbesserten die Nationalsozialisten die tarifliche Bezahlung der Seeleute zum 1. November 1937.¹⁹ Dem Seemann präsentierte sein Verbandsorgan diese sozialpolitischen Maßnahmen mit der Bemerkung: *Auch wenn du auf hoher See deinem Beruf nachgehst, arbeitet der nationalsozialistische Staat für dich*.²⁰

Die Seeschifffahrt war aus dem Geltungsbereich des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit herausgenommen und Sonderregelungen unterworfen, die einerseits durch die Tarifordnung bestimmt wurden, andererseits sich noch in der Vorbereitung befanden.²¹ Im Seerechtsausschuß (Unterausschuß Seemannsordnung) der Akademie für Deutsches Recht bestand Übereinstimmung, daß die neu zu fassende Seemannsordnung *die großen Grundsätze des Gesetzes zur Ordnung der Nationalen Arbeit übernehme*, aber durch Einzelnormen die Besonderheiten der Seeschifffahrt zu berücksichtigen habe.²² Die Regelung des Arbeitsrechts an Bord der Schiffe und die Festsetzung der Heuern lag in der Kompetenz des Sondertreuhanders für die Seeschifffahrt.²³

Unter den Seeleuten wurde das Hakenkreuz der neuen Handelsflagge allgemein als »Hungerhaken« bezeichnet, was ihre häufig desolate Verpflegungssituation verdeutlicht.²⁴ Statt der miserablen warmen Mahlzeiten aßen die Seeleute oft Brot, so daß die Margarine *immer schon Mittwochs alle ist*.²⁵ Im Unterschied zu den vielen von den Seeleuten kritisierten Schiffen mit *saumäßigen Verpflegungs- und Unterbringungsmöglichkeiten an Bord* gab es auch Schiffe, wo – wie selbst Gegner des NS-Systems einräumten – sogar die eigenen Genossen mit der Verpflegung und Unterbringung zufrieden seien.²⁶



Kurt Thiele stellte in seinem Bericht fest, daß bei der überwiegenden Anzahl der Schiffe sowohl im Logis als auch bei den Wasch- und Baderäumen *kulturunwürdige Zustände* herrschten. Allerdings sei bei den letzten Neubauten von Seeschiffen *schon vieles* besser geworden. Pauschal faßte er sein Urteil in den Worten zusammen: *Die Wohnverhältnisse sind denkbar primitiv.*²⁷ Dies bestätigt die Aussage eines Seemannes aus dem Jahre 1936: *Im Heizerlogis müssen wir mit 10 Mann in einem kleinen Raum schlafen, dabei dient das Logis noch gleichzeitig als Eßraum (Messe) für 13 Mann. Wir schlafen und essen in einer Höhle, die eher als Schweinestall, denn als Logis bezeichnet werden kann. (...) Mit uns zusammen wird das Logis von unzähligen Ratten einer besonders großen Qualität bewohnt.*²⁸

Vor ihrer Machtübernahme hatten die Nationalsozialisten den Seeleuten menschliche Wohnverhältnisse, Messen und Baderäume versprochen. Die Mannschaftslogis sollten gute Ventilatoren erhalten und die Mannschaftsmesse einen Kühlschrank. Offizieren und Mannschaften wurde gleiches Bedienungspersonal versprochen *und gleiches Essen für alle an Bord sollte der Ausdruck einer wirklichen Volksgemeinschaft sein.*²⁹ Doch das antifaschistische Organ konstatierte im Frühjahr 1936: *Die Braunen sprachen von einer neuen Speiserolle in den Tropen, aber Salzfleisch und Kabelgarn*³⁰ *werden nie alle. Sie sprachen von Sozialismus und hängten uns ein paar Aussprüche der braunen Bonzen ins Mannschaftslogis, sie preßten uns Winterhilfe und Arbeitsfrontbeiträge ab und sagen: »Seht, das ist der Sozialismus der Tat!« Sie sprachen von neuen Seegesetzen und verbieten uns das freie Wort an Bord! Sie sprachen von »Schönheit der Arbeit«, aber wir schlafen noch in Rattenlöchern. Sie machten Tamtam mit Kraft durch Freude und bringen ab und zu ein paar hundert*

*Arbeiter nach Madeira und lassen sie dort ein paar Tage von der Sonne bescheinen, wofür wiederum Millionen pro Jahr als Beiträge an die DAF von versklavten deutschen Arbeitern gezahlt werden müssen.*³¹

Auslandsorganisation (AO) der NSDAP und Ortsgruppen auf Seeschiffen

*Es ist der Wille des Führers, daß der Nationalsozialismus in die letzte Hütte und in das letzte deutsche Schiff eindringt.*³²
Seefahrt ist not, 1935

Hinsichtlich der Mitgliedschaft³³ der Besatzungen deutscher Seeschiffe während des Dritten Reiches in der Parteiorganisation (PO) der NSDAP läßt sich nur wenig Verlässliches sagen. Selbst der spätere Gauleiter der NSBO Seefahrt räumte im nachhinein ein, daß es 1931 unter den Seeleuten *nur vereinzelte Nationalsozialisten* gegeben habe.³⁴ Zunächst betreuten die NSDAP-Ortsgruppen der Hafenstädte die in den Jahren 1930 oder erst 1931³⁵ – offenbar mehr oder weniger spontan – entstehenden Schiffsstützpunkte und Schiffsortsgruppen der NSDAP.³⁶

Der Reichsorganisationsleiter bestimmte am 1. März 1932, daß die auf deutschen Schiffen existenten Gruppen der Partei in einer besonderen »Abteilung Seefahrt« zusammenzufassen seien, *um die Schlagkraft der Bewegung in der Seeschifffahrt zu vergrößern*. Besondere Dienststellen in den Hafenstädten widmeten sich ausschließlich dieser Aufgabe. Die »Abteilung Seefahrt« der NSDAP wurde Ende 1932 zum Gau erhoben.³⁷ Bei der Machtübernahme sollen bereits 4000 aktive Seeleute Mitglieder der NSDAP gewesen sein³⁸; dazu kamen noch arbeitslose Seeleute an Land, die NSDAP-Mitglieder waren. Im Juni 1933 war dann die Abteilung Seefahrt der »Abteilung für Deutsche im Ausland« zugeordnet worden, die bald zur Auslands-Organisation der Partei avancierte. Ihr Gauleiter Bohle richtete eine »Abteilung Seefahrt« (später: »Amt Seefahrt«) ein. Rudolf Hess, Reichsleiter der NSDAP, ordnete die Erfassung aller »Parteigenossen« in der deutschen Seefahrt durch die Auslandsorganisation der NSDAP an. Damit unterstanden alle NSDAP-Mitglieder, die ein Seefahrtsbuch besaßen, fortan der Abteilung Seefahrt der Auslandsorganisation (AO) der NSDAP. Sie waren also jetzt unabhängig von den Landgauen der NSDAP organisiert.³⁹

Der Seeleuteanteil der Auslandsorganisation, die ursprünglich zur Organisierung von auslandsdeutschen Nationalsozialisten gegründet war, erlebte – nach den eigenen Angaben der Nationalsozialisten, die propagandistisch geschönt sein können – folgende zahlenmäßige Entwicklung: Fuhren am 1. März 1933 auf deutschen Seeschiffen 3000 PGs, so waren es Ende Mai 1933 bereits 7000 NSDAP-Mitglieder.⁴⁰ Im März 1934 sollen fast 20 000⁴¹, im Jahr 1938 23 000 und 1939 30 000 Seeleute⁴² in der NSDAP organisiert gewesen sein. Wie weit es sich dabei um überzeugte Parteigenossen oder aber nur um »Karteigenossen«⁴³ handelte, muß offen bleiben. Die gegenüber der Vergleichszahl von 1933 recht erhebliche Steigerung ist nicht nur das Ergebnis einer intensiven Werbung unter den Seeleuten, sondern die deutschen Reedereien hatten seit der Überwindung der Weltwirtschaftskrise wieder mehr Schiffe in Fahrt gesetzt und damit auch mehr Seeleute beschäftigt.

Als Verbands- und vor allem als Propagandaorgan erschien seit dem 1. November 1933 mit der Unterstützung des Gauleiters der AO der NSDAP, Bohle, die Zeitschrift »Seefahrt ist not!«. Sie besaß im Oktober 1934 bereits eine Auflage von 30 000 Exemplaren.⁴⁴

Gehörten einige Besatzungsmitglieder der NSDAP an, so bildete die Gründung einer Bordzelle⁴⁵ bzw. eines Stützpunktes den organisatorischen Ansatzpunkt zur Erfassung weiterer Seeleute durch die Nationalsozialisten auf den Schiffen. War eine ausreichende



Anlässlich des zweiten Jahrestages der Machtergreifung erhält Schnelldampfer BREMEN am 30. Januar 1935 nationalsozialistischen Besuch. (Foto: Schemkes, Archiv DSM)

Anzahl von PGs vorhanden, so erfolgte die Umwandlung des Stützpunktes in eine Ortsgruppe, wobei größere Ortsgruppen wie die der Transatlantikschiße BREMEN, EUROPA und COLUMBUS wegen ihrer numerischen Stärke wieder in einzelne Zellen untergliedert waren.⁴⁶ In den Ortsgruppen vollzog sich das Parteileben der NSDAP an Bord der Schiffe, d.h. die Bordversammlungen mit ihrer weltanschaulichen Schulung, die »Nationalen Feiern« und die organisierte und auf weitere Indoktrination angelegte Freizeitgestaltung.

Im Sommer 1933 war der Transatlantik-Liner EUROPA des NDL das Schiff mit der stärksten NSDAP-Ortsgruppe und wies zudem einen Organisationsgrad von fast 100 Prozent auf.⁴⁷ Zu den sogenannten *Ausnahmeschiffen* gehörte auch die MAIN des NDL, *eins der seltenen wirklichen Nazischiffe, mit Marinesturm und allem Tamtam, der dazu gehört. Sogar bei der blödsinnigsten Hitze wird in der Roten See exerziert und für die Belange des »Dritten Reichs« viel Schweiß verloren.*⁴⁸ Nach der als zuverlässig erscheinenden Einschätzung von Antifaschisten gab es in der deutschen Handelsflotte *Ausnahmeschiffe*, wo die antifaschistische Arbeit sehr schwer sei, *weil die Nazischiffszelle alle Kollegen überwacht.* Doch sollen diese *Ausnahmeschiffe* nicht mehr als 5% der gesamten Handelsflotte ausgemacht haben.⁴⁹

Auf den großen Musikdampfern der Hapag, der Hamburg-Süd und des Norddeutschen Lloyd besaßen die Antifaschisten trotz starker NSDAP-Bordortsgruppen Anhänger in diesen selbst. Diese Genossen seien in die Nazipartei hineingepreßt worden, machten

jedoch ihre Arbeit als Kommunisten weiter und besaßen einen verhältnismäßig großen Einfluß. Diese Sympathisanten zählten sich selbst als mit der kommunistischen Widerstandsgruppe *organisatorisch verbunden*, auch wenn dies *papiermäßig nicht stimmt*⁵⁰, d.h. sie formal keine Mitglieder derselben waren.

Aber es gab auch das Gegenteil vom *Ausnahmeschiff*, also quasi das NS-»Regelschiff«: Denn im Sommer 1936 beklagte sich ein Redner der DAF auf einer Bordversammlung in einem deutschen Hafen, es sei ein Skandal, daß es Schiffe gäbe, auf denen *kein einziger Pg.* an Bord sei und andere Schiffe, *wo nur 1 oder 2 Pgs. fahren!* Die NSDAP hatte eine Aufnahmesperre verhängt⁵¹, doch gelte diese nicht für Seeleute, die zu jeder Zeit in die Partei eintreten könnten.⁵²

Die Verweigerungstaktiken von Seeleuten, die nicht Mitglied der NSDAP werden wollten, nahmen teilweise schweyksche Formen an. Als Ende 1937 der Stützpunktleiter eines Schiffes neu angeheuerte Besatzungsmitglieder für den Bordsturm der SA gewinnen und Anwärter für die NSDAP werben wollte, erklärten einige der Angesprochenen *mit treudeutscher Miene, daß sie sich für unwürdig ansähen, in die Partei des Führers Adolf einzutreten*.⁵³

Der Politische Leiter⁵⁴ und sein Verhältnis zum Kapitän

*Der Nationalsozialismus, der das Führertum
bejaht, bejaht selbstverständlich auch das Führertum
in der Seeschifffahrt und fordert absolute Disziplin
und Unterwerfung unter die Machtbefugnisse
des Kapitäns an Bord.*⁵⁵

Der Deutsche Seemann, 1935

Im Jahr nach der Machtübernahme hatten Experten die Frage diskutiert, inwieweit – wie an Land – ein Vertrauensrat an Bord der Schiffe vorgeschrieben werden solle. Dabei wurde argumentiert, daß der anfänglich eingesetzte Vertrauensamtswalter an Bord *eine Art Nebenregierung* darstelle. Deshalb sei ein Vertrauensrat erforderlich, der nach den Bestimmungen des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit *unter Führung des Kapitäns* stehen müsse. Dem wurde entgegengehalten, daß der damalige Vertrauensamtswalter *nur sozial-politische, aber keine disziplinarische oder Führungsbedeutung* besitze und infolgedessen auch nicht als *Nebenregierung* fungiere. Doch Ministerialdirektor Dr. Mansfeld erklärte, der in den Landbetrieben eingeführte Vertrauensrat sei *absichtlich nicht auch für Schiffsbetriebe an Bord eingeführt (...), weil hier das Führerprinzip noch mehr als anderswo betont werden müsse*. Schließlich bestünde diese Institution bereits an Land auf Reedersebene.⁵⁶ Mit dieser Kontroverse wurde bereits zu Beginn der NS-Herrschaft das prekäre Verhältnis zwischen Kapitän und den Repräsentanten nationalsozialistischer Organisationen bzw. Institutionen auf den Schiffen thematisiert.

Die Ortsgruppen- und Stützpunktleiter an Bord der Schiffe wurden von der Reichsleitung Seefahrt der NSDAP (AO) eingesetzt. Diese Politischen Leiter waren in einer von der Abteilung Seefahrt geführten besonderen Schule in Hamburg auf ihre Aufgabe vorbereitet und anschließend vereidigt worden.⁵⁷ Nach den »Richtlinien für die Politischen Leiter an Bord deutscher Seeschiffe«, herausgegeben von der Auslandsorganisation der NSDAP im August 1934, hatten diese eine dreifache offizielle Funktion: Sie waren Beauftragte der NSDAP-Auslandsorganisation, der NSBO-Seeschifffahrt sowie der Reichsbetriebsgemeinschaft Verkehr und öffentliche Betriebe, Fachschaft Seeschifffahrt. Dem Politischen Leiter unterstand der SA-Führer an Bord. Er hielt außerhalb des Heimathafens Versammlungen

und Schulungsabende ab und konnte zu seiner Unterstützung Zellen- und Kassenwarte einsetzen.⁵⁸

Die »Richtlinien« bestimmten, daß die Reederei von der Einsetzung neuer Politischer Leiter jeweils durch die Auslandsorganisation der NSDAP, Abteilung Seefahrt, zu informieren war. Umgekehrt war auch letztere durch die Reederei von einer beabsichtigten Kündigung oder Versetzung eines Politischen Leiters rechtzeitig in Kenntnis zu setzen.⁵⁹ Dessen Position verstärkte sich hinsichtlich seiner Arbeitsplatzsicherheit im Verlauf der nächsten Jahre so, daß die Hapag Ende 1938 alle Kapitäne anwies, die Ortsgruppenleiter der Partei nicht ohne eine schriftliche Bewilligung des Marinesuperintendenten zu entlassen.⁶⁰ Sie besaßen also quasi einen Kündigungsschutz wie heute die Betriebsräte. Der Politische Leiter sollte letztendlich ein gutes Betriebsklima und eine entsprechende Leistungsbeurteilung der Besatzung garantieren. Da er gleichzeitig als Amtswalter der Deutschen Arbeitsfront fungierte, hatte er auch die Einhaltung der Tarifordnung an Bord zu überwachen.⁶¹

Die Deutschland-Berichte der Sopade⁶² charakterisierten im Januar 1935 die nationalsozialistischen Funktionsträger in der Seeschifffahrt folgendermaßen: *Häufig sind an Bord Elemente politische Amtswalter, die von irgendeiner Parteistelle der Hafenstädte als arbeitslose alte Kämpfer vermittelt wurden. Blutjunge Lümmels, die als Leichtmatrosen häufig noch keine 2 Jahre auf See fahren, sind Vertrauensmann der Partei an Bord und sollen die »Interessen der Seeleute« gegenüber Schiffsleitung und Reederei vertreten. Köche und SteWARDS, die nie als vollwertige Seeleute angesehen wurden, stellen ebenfalls ein gewisses Kontingent als Amtswalter.*⁶³

Penibel kümmerte sich die Reichsorganisationsleitung um die Kleiderordnung. Bis zum April 1935 trugen die Politischen Leiter im Range eines Stützpunktleiters den Dienstanzug eines Ortsgruppenleiters. Von diesem Zeitpunkt an hatten sie laut einer Verfügung des Reichsorganisationsleiters einen besonderen Dienstanzug zu tragen: Goldene Knöpfe und Mützenkordel, hellbrauner Tuchspiegel mit einer goldenen Litze, blauem Passepoil⁶⁴ um Kragen und Mützenrand.⁶⁵ Im Hinblick auf ihre quasi-militärische Kleiderordnung waren die Nationalsozialisten offensichtlich auch in der Seeschifffahrt Perfektionisten; zudem »bemäntelten« sie ihre Politischen Leiter den Kapitänen entsprechend.

Die außergewöhnliche Stellung des Kapitäns als dem *absolute(n) Inhaber der Schiffsgewalt* an Bord findet keine Parallele im Landbetrieb.⁶⁶ Seine historisch gewachsene Position als »master next God« wurde ebenso wie die des »Betriebsführers« an Land durch die NS-Arbeitsverfassung und das sog. »Führerprinzip« gestärkt. Andererseits war er in einer viel intensiveren Weise mit dem Ortsgruppenleiter der NSDAP auf dem Schiff konfrontiert als der Betriebsführer an Land mit dessen Pendant.⁶⁷ Hier zeichnet sich auf den Schiffen ein Dualismus ab, der sich offenbar bei besonderen personellen Konstellationen zu einer Gegenhierarchie an Bord und damit zu einem kaum gewollten Zielkonflikt auswachsen konnte.

Zum Verhältnis zwischen Kapitänen und Ersten Offizieren auf der einen und den Politischen Leitern der NSDAP auf der anderen Seite bemerkt Kapitän Burmester, daß erstere auf den großen Passagierschiffen selber froh waren, *wenn sie keinen Ärger mit den »Ortsgruppenleitern« an Bord ihrer Schiffe hatten.*⁶⁸ Mit diesen vorsichtigen Aussagen deutet Burmester meines Erachtens eine Konfliktvermeidungsstrategie von seiten der Schiffsführungen an, die immerhin verdeutlicht, daß zwischen diesen und dem Ortsgruppenleiter auf dem Schiff ein Konfliktpotential vorhanden war.⁶⁹

Daß offenbar Kompetenzüberschreitungen von seiten der NS-Ortsgruppen und ihrer Politischen Leiter gegenüber der Schiffsführung – zumindest anfänglich – vorgekommen sein müssen, läßt sich z.B. aus dem Bericht über einen *Sprechabend* der Bordzelle des

Dampfers RELIANCE am 6. Juli 1933 erschließen. Dort erklärte der Leiter der NSBO-Zelle wörtlich: *Die Rechte und Pflichten der Schiffsleitung sind und bleiben heilig und unantastbar. Sie allein hat die Polizeigewalt, sie ist für die Sicherheit des Schiffes verantwortlich und hat daher bedingungslose Pflichterfüllung der gesamten Besatzung zu fordern.*⁷⁰

Über eine quasi Gegenhierarchie an Bord wird von dem Hapag-Schiff ST. LOUIS berichtet. Dort war ein Steward Leiter der NSDAP-Ortsgruppe und hatte sich *dabei Machtbefugnisse angemaßt, die weit über die eines parteipolitisch orientierten Stewards hinausgingen.* So soll dieser Ortsgruppenleiter erreicht haben, daß mindestens zwei Besatzungsmitglieder wegen systemkritischer Bemerkungen fristlos entlassen wurden. Sein größter Erfolg aber soll die Entlassung des Vorgängers von Kapitän Schröder, des Kapitäns Friedrich Buch, gewesen sein, der an Bord von der Gestapo verhaftet wurde.⁷¹

Auf dem Hapag-Schiff CARIBIA, so erklärt der kommunistische Berufsrevolutionär (und Nazi-Spitzel) Krebs alias Valtin, war am Anfang der NS-Zeit, *der wirkliche Herr des deutschen Schiffes nicht der Kapitän (...), sondern der Führer des Nazistützpunktes auf dem Schiff.*⁷² Das ist sicherlich – wie häufig bei Valtin – übertrieben⁷³, aber in der Tendenz nicht unrichtig.

Die Deutschland-Berichte stellen zum Verhältnis zwischen Kapitän bzw. Schiffsoffizieren und den politischen Funktionsträgern an Bord fest: *Der Kapitän und die Offiziere, die ihre alte seefeste Mannschaft kennen, haben einen Ekel, wenn diese schleimige Gesellschaft [d.h. die Amtsträger – P.K.] immer wieder zu denunzieren versucht und selbst in den Offizier- und Kapitänskabinen spioniert. Es liegen mehrere Fälle vor, in denen Kapitäne, die sich gegen diese Unverschämtheiten zu Protesten hinreißen ließen, im Heimathafen verhaftet wurden, bis zu einigen Monaten ins Konzentrationslager kamen – und dann kein Schiff wieder erhielten.*⁷⁴

Einen tödlichen Ausgang hatte der Machtkampf zwischen dem Politischen Leiter und dem Kapitän der CAP NORTE der Hamburg-Süd.⁷⁵ Ihr Kapitän Neiling gab kurz nach Kriegsausbruch bei dem Durchbruchversuch nach Deutschland, als das Schiff von einem britischen Kreuzer gestellt worden war, bei stürmischem Wetter keinen Selbstversenkungsbefehl. Ein feindliches Prisenkommando brachte daraufhin sein Schiff nach Großbritannien und die Besatzung in Gefangenschaft. Als der Kapitän und die Besatzungsmitglieder durch einen Gefangenenaustausch 1943 nach Deutschland zurückkehrten, erhob der ehemalige Ortsgruppenleiter der CAP NORTE, ein Bordfriseur, gegen Kapitän Neiling *falsche Anschuldigungen wegen der Nichtversenkung des Schiffes.* Daraufhin nahm sich dieser, der inzwischen das Kommando eines anderen Schiffes übertragen bekommen hatte, drei Tage vor dem Verhandlungsbeginn das Leben, da er angesichts der manipulierten Zeugenlage keine Chancen für eine faire Verhandlung sah.⁷⁶

Am ehesten ließen sich Konflikte vermeiden, wenn der Kapitän gleichzeitig die Führung der NSDAP-Ortsgruppe des Schiffes innehatte.⁷⁷ Doch wird diese Konstellation eher die Ausnahme gewesen sein. Andererseits instrumentalisierten offenbar geschickte Kapitäne den Stützpunktleiter auf ihrem Schiff manchmal als »Prellbock«, der die Beschwerden der Besatzung abzuwimmeln hatte. Das erzeugte bei dieser naturgemäß *Wut.*⁷⁸

Die Ausführungsbestimmungen zu den »Richtlinien für die Politischen Leiter an Bord deutscher Seeschiffe« (August 1934) wiesen darauf hin, daß der Kapitän Führer auf einem deutschen Schiff sei. Kapitän und Politischer Leiter hätten einvernehmlich *zum Wohle der Bordgemeinschaft* zusammenzuarbeiten, denn der Arbeitsfrieden an Bord sei das wichtigste Ziel.⁷⁹

Die Ideologie der Bordgemeinschaft – weltanschauliche Schulungen

*Die Bordgemeinschaft ist ein Ausdruck einer richtigen Führung.
Der Erfolg ruht in der Gefolgschaftstreu der Besatzung.
Führung und Gefolgschaft, die miteinander verbunden und verpflichtet sind,
ergeben erst die Gemeinschaft.⁸⁰*

Franz Mittel, 1941

Die Bordgemeinschaft als Abbild der deutschen Volksgemeinschaft hatte in Übersee die *Mission eines Gesandten seines Volkes* wahrzunehmen. Der Kontakt mit den Auslandsdeutschen sollte dem Seemann *ein Stück Familienleben* ersetzen. Zudem hatte der Politische Leiter gemeinsam mit dem Kapitän ein sinnvolles Freizeitangebot zu organisieren, damit der Seemann den Hafenkneipen fernblieb und die Schönheiten anderer Länder kennenlerne.⁸¹

Die nationalsozialistische Ideologie der »Bordgemeinschaft« entsprach der der »Betriebsgemeinschaft« an Land. Die Epoche der Windjammer wurde von den Nationalsozialisten (und nicht nur von ihnen) als eine Hoch-Zeit der Bordgemeinschaft – quasi eine in die Vergangenheit projizierte Utopie – idealisiert.⁸² NSDAP-Mitglieder sollten dafür sorgen, daß die Besatzung jedes Schiffes eine *verschworene Gemeinschaft* sei, die »Nationalsozialistische Bordgemeinschaft«, bildete. Dem Kapitän wurde eine patriarchalische Funktion zugewiesen, *der genau wie ein Familienvater für seine Kinder, für das Wohl der Besatzung sorgt*. In dieser Idylle hatte der Politische Leiter die *Mutterstelle* zu übernehmen: *Wo Vater und Mutter zusammenarbeiten, wird immer gut für die Familie gesorgt sein. Auch wenn mal ein Kind aus der Reihe tanzt und seine Pflichten der Familie gegenüber nicht erfüllt, werden beide sich über die zu ergreifenden Maßnahmen einig sein und alles nur aus dem Gesichtspunkt des Nutzens für die ganze Familie durchführen.*⁸³

Daß die vorgebliche Bordgemeinschaft oft blasse Theorie war, dokumentieren u.a. die Deutschland-Berichte der Sopade über die Stimmung an Bord. Dort herrschten *Angst vor dem Denunziantentum* und *Apathie* bei den meisten Seeleuten; es werde *gemurrt und gemekelt*, aber zu persönlichen Widerstandsakten gegen Ungerechtigkeiten und Schikanen fehle der Mut.⁸⁴ Die materielle Lage der Seeleute, z.B. ihre Ernährung an Bord der Schiffe, entlarvte die Volks- und Bordgemeinschaftsideologie als dreiste Lüge. Denn in der deutschen Seeschifffahrt erhielten die Mitglieder der Mannschaft in ihren Messen bzw. im Logis Margarine als Brotaufstrich, die Offiziere mittschiffs dagegen *gute Butter*. Sarkastisch stellte das Organ oppositioneller Seeleute im Juli 1936 fest: *Die Gleichberechtigung aber an Bord sieht in der Praxis so aus, daß nach wie vor dreierlei Essen gekocht wird und daß mittschiffs der Braten gefressen wird.*⁸⁵

Rituale – wie z.B. der Hitler-Gruß – und in den Messen hängende Hitler-Bilder können Aufschluß über die Gesinnung und politische Einstellung geben. Während z.B. die Matrosen auf der AMASIS (Hapag) ein Führer-Bild in der Messe hängen hatten⁸⁶, entstand auf der RHEINHAUSEN (Krupp, Mülheim) ein *großer Krach an Bord wegen Hitlerbild*.⁸⁷ Auf diesem Schiff konnten es sich oppositionelle Seeleute offenbar ohne Gefahr für Leib und Leben leisten, ihre eigene politische Auffassung zu vertreten.

Auch an Bord des Frachtenseglers PADUA war – außer dem Hakenkreuz in der Nationalflagge – *nirgends (...) ein nazistisches Emblem zu sehen*.⁸⁸ Obwohl das Schiff ein Funkgerät besaß, drangen *selbst umwälzende politische Ereignisse* – wie ein damaliger Schiffsjunge feststellt – *kaum in unsere kleine Welt unter Segeln*.⁸⁹ Er beobachtete auf diesem Schiff *eine auffällige Abstinenz in politischen Dingen*, die im Gegensatz zum sonst üblichen *pathetisch-heroischen Getöse im damaligen Deutschland* stand.⁹⁰ Auf diesem Windjammer gab es

kein ruckartiges Hochreißen des rechten Armes angesichts eines Steuermanns oder zumindest des Kapitäns!⁹¹ Auch auf dem Hapag-Passagierschiff MILWAUKEE war es üblich, daß die Offiziere der Besatzung zum Gruß die Hand an die Mütze legten, statt sie mit ausgestrecktem Arm zu erheben.⁹²

Der Norddeutsche Lloyd schrieb in seinen vertraulichen Dienstvorschriften hinsichtlich des Grüßens vor, daß sich Offiziere und Schiffsmannschaften untereinander *durch Anlegen der Hand an die Mütze*, grüßten, ohne Kopfbedeckung aber *durch Erheben des rechten Armes*. Diese Bestimmung aus dem Beginn des Jahres 1934 wurde bald durch die Regelung ersetzt, sich *einerlei ob Kopfbedeckung getragen wird oder nicht* mit dem Deutschen Gruß zu grüßen: Erheben des rechten Armes und Gruß »Heil Hitler«. Dagegen sollte Passagieren weiter mit dem militärischen Gruß des Anlegens der rechten Hand an die Kopfbedeckung begegnet werden.⁹³

Allein die Verweigerung des Hitler-Grußes konnte bereits als ein Akt des Widerstandes gewertet werden. Abgesehen von wenigen »Paradeschiffen« lehnten die Mannschaften auf deutschen Seeschiffen den Hitler-Gruß *konsequent und trotz unzähliger Anweisungen* ab.⁹⁴ Sie grüßten sich weiter *im alten Stil* oder überhaupt nicht.⁹⁵

Allerdings scheinen die Nationalsozialisten seit ungefähr Anfang 1938 an Bord *einen anderen Ton angeschlagen* zu haben. Diese Kursänderung in der »Menschenführung« an Bord beinhaltete meines Erachtens das Eingeständnis, daß der Gemeinschaftsgeist zuvor überstrapaziert und dadurch unglaubwürdig geworden war und deswegen auf einem niedrigeren Anspruchsniveau eine *Neuankurbelung des Kameradschaftsgeistes* versucht wurde.⁹⁶

Britische Seeleute sollen sich kurz nach der sogenannten Machtübernahme bei ihren deutschen Kollegen erkundigt haben, *was es für eine Bewandnis mit den Hitlerabenden habe*, von denen in Seemannskreisen so viel gesprochen würde.⁹⁷ Sie meinten damit die weltanschauliche Schulung an Bord im Rahmen von Bordversammlungen der NSDAP-Ortsgruppen.⁹⁸

Bordschulungen sollten grundsätzlich mindestens einmal pro Woche abgehalten werden. Die Abteilung Schulung Seefahrt stellte den Politischen Leitern das erforderliche Schulungsmaterial sowie Formulare für ihre Tätigkeitsberichte und Anwesenheitslisten zur Verfügung. Letztere mußten dann ausgefüllt bei dieser Abteilung wieder abgeliefert werden.⁹⁹ Parteioffiziell hieß es: *In den regelmäßig stattfindenden Bordversammlungen und Zellenabenden während der langen Reisen predigt der politische Leiter immer und immer wieder das Wollen und den Sinn der Bewegung.*¹⁰⁰

Für alle Parteimitglieder an Bord war die Schulung *Dienst*, d.h. ihr Besuch war verbindlich.¹⁰¹ Daß die Seeleute nicht immer unbedingt dieser Auffassung waren, zeigt der – humoristisch gemeinte – *Wegweiser für Bordgemeinschaften*, der in 10 Geboten, den richtigen und falschen *Kurs* einander gegenüberstellte: *Regelmäßiger Besuch der Schulungsabende an Bord sei Dir höchste Pflicht. Du wirst bestimmt nicht dümmer dadurch!* Dem stand als falscher Kurs gegenüber: *Schulungsabende, ok dat noch? mien Koje is mi leewer!*¹⁰²

Funktionierte der *Dienstbetrieb* in den NS-Organisationen, dann mußten die Parteimitglieder wöchentlich zu einem *Kameradschaftsabend* antreten, die SA-Männer zusätzlich zu einem weiteren SA-Abend.¹⁰³ Doch Ende 1937 konnte man zu Stützpunkt- und Schulungsabenden sowie ähnliche Versammlungen die Besatzungsmitglieder *nur durch Zwang und Befehl* zusammenbringen.¹⁰⁴

Wenn NSDAP-Versammlungen an Bord der Schiffe mangels Interesse bzw. Masse nicht zustande gekommen waren, kamen in den Heimathäfen *Wald- und Wiesenreferenten* der DAF an Bord und hielten Versammlungen ab.

Karikierend berichtete darüber ein Seemann: *Sie sprechen über die angebrochenen herrlichen Zeiten des Dritten Reiches, die Wiederwehrhaftmachung des deutschen Volkes und*



Nichts weist auf dieser Weihnachtsfeier 1933 an Bord des Schnelldampfers COLUMBUS darauf hin, daß die Nationalsozialisten inzwischen die Macht ergriffen haben. (Archiv DSM)

Blut und Boden. Man hörte ordentlich den echt deutschen Eichenwald rauschen und dazu die deutschen Schwerter klingen.

Über die steigenden Preise und Lohnabzüge sowie die tatsächlichen Probleme der Seeleute aber redeten sie nicht. *Nach ihren Reden ist alles besser geworden und wird noch besser.* Diskussionen kamen aus Angst vor dem Konzentrationslager nicht zustande. Da die Teilnahme an diesen Versammlungen quasi Dienstcharakter besaß, setzten die Teilnehmer *jeder seine stumpfsinnigste Maske auf und schweigt.* Die Nazi-Referenten redeten in diesen Bordversammlungen *wie vor einer Mauer.* Sie besaßen *so eine Ahnung, daß hier allerhand Widerstand zusammensitzt und schweigt.*¹⁰⁵

Die Teilnahme an den Schulungsabenden scheint also – nicht nur in den ersten Jahren der NS-Zeit – so zu wünschen übrig gelassen zu haben, daß sogar die Leitung des NDJ im Frühjahr 1935 eine dienstliche Mitteilung erließ, sie erwarte von ihren Kapitänen und Offizieren, daß sich diese *künftighin mehr als bisher an den politischen Schulungsabenden an Bord beteiligen.* Die Reedereileitung betonte: *Es ist ein Irrtum anzunehmen, daß die Disziplin bzw. die Autorität durch die Beteiligung an diesen Zusammenkünften leiden könnte. Die wirkliche Führungsnatur wird aus solcher Fühlungsnahme mit der Gefolgschaft für sich im Betrieb nur Gewinn erzielen.*¹⁰⁶

Politische Indoktrination und »Nationale Feiern«

*Von Volksgemeinschaft wird gesprochen,
für das »gemeine« Volk aber nichts getan.*¹⁰⁷
Die Schifffahrt, 1936

Auch der – politisch gefärbten – Freizeitgestaltung auf den Schiffen widmete sich die NSDAP. Dazu gehörten u.a. organisierte Landausflüge. Ihre Ortsgruppen auf den Schiffen

erhielten von Ortsgruppen der Auslandsorganisation in ausländischen Häfen oft Einladungen.¹⁰⁸

Die Sachwaltung Seeschifffahrt der NSG¹⁰⁹ »Kraft durch Freude« kümmerte sich um die Ausrüstung deutscher Handelsschiffe mit Bordbüchereien.¹¹⁰ Ihre Indoktrinationsbemühungen gingen so weit, für die Wechselrahmen von Wochensprüchen zu werben, die im Laufe der Zeit in den Wohnräumen aller Schiffe *einen würdigen Platz* finden sollten, da sie einen *Gruß der deutschen Heimat* darstellten und *für Führer, Volk und Vaterland* würben.¹¹¹ Dagegen vermochten Wandsprüche mit einem Text wie *Wer schaffen will, muß fröhlich sein!*, als Hohn und Spott auf die tatsächliche Lage der Seeleute zu wirken und konnten die *besondere Wut* von Schiffsbesatzungen erregen.¹¹²

Auch die Gemeinschafts-Rundfunkempfangsanlagen dienten der ideologischen »Gleichschaltung« der Besatzungsmitglieder. Die Deutsche Arbeitsfront unterstützte die Installation reedereiseitiger Rundfunkanlagen für den *Gemeinschaftsempfang* an Bord in den Messen der verschiedenen Besatzungskategorien. Bei besonderen Anlässen, wie z.B. Führerreden, wichtigen politischen Ereignissen und besonderen Feierlichkeiten, mußte sich die ganze Besatzung in einem Raum zum Gemeinschaftsempfang versammeln.¹¹³ Wenn sich im Jahre 1938 auf deutschen Schiffen die Klagen über mutwillige Beschädigungen der Gemeinschaftsrundfunkanlagen häuften¹¹⁴, so liegt die Ursache hierfür vielleicht darin, daß die Besatzungen gezwungen wurden, sich stundenlang Führerreden anzuhören, was offenbar manche Seeleute so nervte, daß sie diese gewaltsam abzustellen versuchten.¹¹⁵ Obwohl eigentlich zur politischen Indoktrination der Schiffsbesatzungen installiert, bewirkten sie oft genau das Gegenteil. Denn auf fast allen Schiffen mit Radio hörten sich *sowohl vorne als auch mittschiffs*, d.h. Mannschafts- und Offiziersdienstgrade, die deutschsprachigen ausländischen Sender an, da man nur diesen glaubte.¹¹⁶ Auf vielen Schiffen wurde das Abhören deutschfeindlicher Stationen in den Monaten vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges *zu einer ständigen Einrichtung*. Wurden die Besatzungsmitglieder dabei erappt, so begründeten sie ihr Verhalten mit der Argumentation: *Jeder Deutsche soll die Lügenhetze der Feinde selbst kennen lernen!*¹¹⁷

Dem Hang der Nationalsozialisten zur Selbstinszenierung entsprechend, spielten im nationalsozialistischen Organisationsleben – wie auch in der deutschen Gesellschaft überhaupt – nationale Feiern eine große Rolle. Das NS-Regime hatte dafür *geradezu eine eigene Liturgie* entwickelt.¹¹⁸

Zum sogenannten »Führergeburtstag« am 20. April fanden auf allen deutschen Schiffen Feiern statt. Auch zu anderen Anlässen wurden politische Feierstunden abgehalten, so z.B. zu den Jahrestagen des Hitler-Putsches am 9. November 1923 und zum sogenannten *Tag der Nationalen Erhebung* am 30. Januar 1933. Der 1. Mai als Kampftag der internationalen sozialistischen Arbeiterbewegung war von den Nationalsozialisten zum »Feiertag der nationalen Arbeit« erklärt worden, und sie versuchten, ihn in *einen Repräsentationstag des NS-Regimes und einen Feiertag der arbeitenden Bevölkerung* umzufunktionieren.¹¹⁹ Für dessen Gestaltung an Bord wurden im Frühjahr 1934 *Ausführungsvorschläge* vorgelegt. Danach eröffnete der Fahneneinmarsch die Feier, begleitet durch den Badenweiler Marsch; nach der Begrüßung durch den Ortsgruppenleiter folgten ein gemeinsames Lied, ein Sprechchor, ein Vorschpruch, die Ansprache eines Redners, das Deutschlandlied, wieder ein Sprechchor, das Siegheil auf Führer und Vaterland, das Horst-Wessel-Lied und der Ausmarsch der Fahnen. Für den Fall einer Führeransprache wurde auf die Möglichkeit ihres Einbaus in das Festprogramm durch eine Rundfunkübertragung hingewiesen.¹²⁰

In der Praxis zerfiel der Mai-Feiertag – vermutlich nicht nur an Land – in den öffentlichen Teil, dessen Verlauf auf See oben skizziert wurde, und einen geselligen Teil, in dem der sogenannte Betriebsführer und seine Gefolgschaft bei Musik, Würstchen und Bier zusam-

mensaßen, um – wie es Ruck ausdrückt – *der vom Klassenkampf befreiten »Betriebsgemeinschaft« sinnfälligen Ausdruck zu geben.*¹²¹ Festlichkeiten dieser Art sollen regelmäßig *in einer einzigen Besoffenheit* (so der Sopade-Bericht 1935) geendet sein.¹²²

Auch die Profitinteressen der Reedereien konnten den ideellen Charakter nationaler Feiertage desavouieren und die Frage nach der *Autorität der NSDAP* aufwerfen sowie bei den Mannschaften Erbitterung auslösen, wenn unmittelbar vor Feiertagen, um Liegegelder und Hafengebühren zu sparen, noch in See gegangen wurde.¹²³

Daß ein nicht ausreichend angepaßtes Verhalten bei den NS-Feiern auch negative Auswirkungen auf Besatzungsmitglieder haben konnte, wird von der MILWAUKEE berichtet, wo es auf einer Mittelmeer-Kreuzfahrt zu einem folgenschweren Zusammenstoß mit Reinhard Heydrich gekommen war. Dieser war unzufrieden mit dem Verlauf einer Nationalen Feier, bei der sich – seiner Auffassung nach – die Besatzung zu lasch und Passagiere unpassend verhalten hätten. Als er den Kapitän des Schiffes zur Rede stellte, erklärte ihm dieser, mit Rücksicht auf ausländische Passagiere seien Parteiern *dezent zu gestalten*. Beim abendlichen Captain's Dinner, auf dem sich der Kapitän durch den Ersten Offizier vertreten ließ, erwähnte dieser in seiner Tischrede, daß *gewisse Herren* im Dienstbetrieb des Schiffes Änderungen angestrebt hätten. Man habe denen aber klar gemacht, *wer an Bord das Sagen hat!* Nach der Rückkehr des Schiffes nach Hamburg sollen rund zwanzig Besatzungsmitglieder verhaftet worden sein. Kapitän und Erster Offizier durften nicht mehr ins Ausland fahren, die Hapag mußte sie an Land beschäftigen. Der Erste Offizier Dankert verübte Selbstmord, als gerade die Nachricht von seiner Rehabilitierung überbracht werden sollte.¹²⁴

Einfluß der NSDAP auf die Besatzungen deutscher Seeschiffe

Um auf die eingangs gestellte Frage nach dem Einfluß der Nationalsozialisten auf die Besatzungen deutscher Handelsschiffe zurückzukommen: Hatten tatsächlich *der Führer und die nationalsozialistische Idee in ihrer überzeugenden Kraft (...) die Seefahrt erobert?*¹²⁵ Dazu seien die folgenden – aus dem antifaschistischen Milieu stammenden – Aussagen angeführt.

Im Mai 1935 stellte die Antwerpener Gruppe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)¹²⁶ fest, daß sich die Bordstürme, Nazibordgruppen usw. nur auf den ganz großen Schiffen einigermaßen hielten, auf den Tramp- und Frachtschiffen dagegen auseinanderfielen.¹²⁷ Und Ende 1936 konstatierte das antifaschistische Organ »Die Schifffahrt« zu den nationalsozialistischen Bemühungen zur organisatorischen Erfassung und ideologischen Durchdringung der deutschen Seeleute, der Versuch der NSDAP und der DAF, *den nationalsozialistischen Geist in die Schiffsbesatzungen zu bringen, sei elendiglich zusammengebrochen*. In der Ost- und Nordseefahrt hätten die Nazis – von wenigen Ausnahmen abgesehen – gar keinen Einbruch erzielen können. In der Mittleren Fahrt sei die Lage ähnlich, die Nazis auf den Schiffen könnten *mit dem Vergrößerungsglas gesucht, aber nicht gefunden werden*. Und in der Großen Fahrt – zumal auf den Kohle verfeuernden Schiffen – gäbe es *soviel wie keine braune Pest*. Eine Ausnahme bildeten dagegen die Passagierschiffe: *Hier gibt es Bordtrupps, Uniformen, Bordzelle und offizielle deutsche Gesinnung. Alles auf Befehl und nach außen hin. Es ist Dekoration. Der Antifaschismus, die vielgeschmähten »roten Verbrecher« verkörpern hier ebenso wie in der anderen Schifffahrt unter dem Hungerhaken die Mehrheit der Besatzungen*. Über diesen Tatbestand könnten *auch alle schönen gestellten Photos mit Wäldern von hochgereckten Händen* nicht hinwegtäuschen.¹²⁸

Der Einfluß der Nationalsozialisten an Bord deutscher Schiffe ist – nach einer kurzen Scheinblüte – offenbar ab Mitte der 30er Jahre zurückgegangen.¹²⁹ Wo an Bord noch NSDAP-Zellen bestanden, waren sie *vielbespöttelte und belachte Idiotenklubs*.¹³⁰ Auf

Schiffen, die bisher als *faschistische Hochburgen* einen Marine-SA-Sturm und eine NSDAP-Ortsgruppe aufwiesen, war *jetzt alles alle*. Denn mit dem Anheuern neuer Besatzungen *ist auch andere Luft gekommen*.¹³¹

Ende Juni 1939 stellte das Organ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fest: *Wir können heute nach sechsjährigem zähem Ringen feststellen, daß es den Nazis nicht gelungen ist, eine nennenswerte Zahl deutscher Seeleute für sich zu gewinnen! Der zwischen 1933 und 1936 häufiger wiederholte Versuch, an Bord aller Schiffe größere Stützpunkte der Nazi-Partei und der Deutschen Arbeitsfront zu organisieren, ist gescheitert*.¹³²

Wenn man nicht die bloße numerische Entwicklung der in der NSDAP als Mitglied geführten Seeleute als entscheidenden Maßstab ansehen will, ist dieser Einschätzung zuzustimmen.

Insgesamt kann festgestellt werden:

- Die Nationalsozialisten bemühten sich bereits seit dem Beginn der 30er Jahre, organisatorische Stützpunkte in der deutschen Seeschifffahrt zu gewinnen, um damit die Seeleute organisatorisch zu erfassen.
- Auf den deutschen Seeschiffen bauten die Nationalsozialisten zunächst dieselben Organisationen auf wie auf dem Land – die NSDAP, d.h. die eigentliche Parteiorganisation, und die NSBO, d.h. die nationalsozialistische Quasi-Gewerkschaft, die 1934 durch die Deutsche Arbeitsfront abgelöst wurde, in der die NSBO schließlich aufging. Diese Organisationen erhielten zwar eine spezifische Leitung für den maritimen Bereich, unterschieden sich aber sonst kaum von den entsprechenden Organisationen auf dem Land.
- Spezifische Organisationen, die auf maritime Zielsetzungen zugeschnitten waren, stellten die Sonderorganisationen der Marine-SA und der Marine-HJ dar. Beide wurden erst kurz vor bzw. nach der sog. Machtergreifung gegründet.
- Auch in der deutschen Seeschifffahrt fand nach der Machtübernahme ein Prozeß der »Gleichschaltung« von Verbänden statt, die der NS-Bewegung feindlich oder ambivalent gegenübergestanden hatten.
- Wurde es schon auf dem festen Land zunehmend unmöglich, sich dem Druck zur Mitgliedschaft wenigstens in einer Nebenorganisation der NSDAP zu entziehen¹³³, so war dies auf See noch schwieriger. Denn waren auf dem Land in der Regel Arbeitsplatz und Wohnung nicht identisch, d.h. konnte dem im Betrieb erfolgenden politischen Anpassungsdruck in den privaten bzw. weniger öffentlichen Bereich von Familie bzw. eigener Wohnung, Nachbarschaft und Vereinskontakten ausgewichen werden, so war auf See, wo Arbeitsplatz und Wohnung fast identisch waren, ein Rückzug viel schwieriger.
- Der strukturelle Interessengegensatz zwischen Kapitän und Ortsgruppenleiter der NSDAP an Bord konnte sich in Ausnahmefällen zu Konflikten zwischen zwei miteinander konkurrierenden Hierarchien auswachsen.
- Das innerorganisatorische Leben reichte von NS-typischen Veranstaltungen wie Feiern, Fahnenappellen und dergleichen mit offiziellem und pathetischen Charakter bis zu geselligen Formen deutscher »Gemütlichkeit« bei sogenannten Kameradschaftsabenden.
- Antifaschistische Seeleute organisierten sich während des Dritten Reiches auf deutschen Seeschiffen. Sie leisteten durchaus unterschiedliche Formen des Widerstandes.

Bei der Aufarbeitung einzelner Aspekte der Schifffahrtsgeschichte des Dritten Reiches sollte diesen Aspekten in Zukunft mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Es müssen noch intensive und systematische Anstrengungen unternommen werden, um die Desiderata der Forschung aufzuarbeiten. Das gilt nicht nur für Fachhistoriker und Ship-Lover, sondern auch für ehemalige Seeleute, die in der Form von Erlebnisberichten ihre eigenen konkreten Erfahrungen (und seien es jeweils nur kurze Episoden) der Forschung zugänglich machen sollten.

Anmerkungen:

- 1 Vortrag, gehalten vor der Deutschen Seefahrtsgeschichtlichen Kommission (DSK) am 16.11.1996 in Hamburg.
- 2 P. Klemp: Adolf Hitler gehört unser Leben, zit. nach: Fred Rainer Großkopf: Zum antifaschistischen Widerstandskampf deutscher Seeleute der Handelsmarine von 1933-1945. Warnemünde 1984, S. 189.
- 3 StAH, Bestand 621-1, Nr.2373, Akademie für Deutsches Recht. Seerechtsausschuß. Unterausschuß Seemannsordnung, 1. Arbeitssitzung, Prot. vom 3.7.1934, S. 6.
- 4 Ebd.
- 5 Dieter Nelles arbeitet über Widerstand und internationale Solidarität. Die Gewerkschaft der Seeleute, Binnenschiffer und Hafentarbeiter und die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) im Widerstand gegen das NS-Regime. (Vgl. Internationale wissenschaftliche Korrespondenz zur Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung (IWK) 2/92, S. 246). Bisher publizierte Arbeitsergebnisse zum Widerstand der Seeleute:
Hermann Knüfken: Über den Widerstand der Internationalen Transportarbeiter Föderation gegen den Nationalsozialismus und Vorschläge zum Wiederaufbau der Gewerkschaften in Deutschland – zwei Dokumente 1944/45, eingeleitet von Dieter Nelles, in: 1999, Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts, 7. Jahrg. (1992), Heft 3, S. 64-87.
Jan Valtins »Tagebuch der Hölle« – Legende und Wirklichkeit eines Schlüsselromans der Totalitarismustheorie, in: 1999, Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. u. 21. Jahrhunderts, 9. Jahrg. (1994), Heft 1, S. 11-45.
Ungleiche Partner. Die Zusammenarbeit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) mit den westalliierten Geheimdiensten 1938-1945, in: Internationale wissenschaftliche Korrespondenz zur Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung (IWK), 30. Jahrg., Heft 4, S. 534-560.
ITF resistance against nationalsocialism and fascism in Germany and Spain, in: The International Transport Workers Federation 1914-1945. The Edo Fimmen Era. Hrsg. von Bob Reinalda. Amsterdam 1997, S. 174-199.
Das zweite Vorhaben wird bearbeitet von Ruth Weihe: Biographien der Widerstandskämpfer der Gewerkschaftsbewegung der ITF (Internationale Transportarbeiter Föderation) und ISH (Internationale der Seeleute, Hafentarbeiter und Binnenschiffer) 1933-1945 einschließlich der Opfer des Stalinismus 1937-1945. (IWK 1/92, S. 106).
- 6 Die Materialbasis dieser Arbeit stellen auf der einen Seite vor allem Periodika, insbesondere die beiden Seemanns-Zeitschriften »Der Deutsche Seemann« und »Seefahrt tut not!«, d.h. das Organ der NSBO und das parteiamtliche Nachrichtenblatt der Auslandsorganisation der NSDAP, Abteilung Seefahrt, dar. Diese Zeitschriften trugen als Verbandsorgane einen zumindest offiziellen Charakter. Sie brachten zudem außer Artikeln und Anordnungen der NS-Organisationen, die allerdings durchaus dem programmatisch-propagandistischen Bereich verhaftet bleiben konnten, auch Berichte über deren Umsetzung auf einzelnen Schiffen. Systematisch wurden z.B. auch die Koehler Flottenkalender dieser Jahre ausgewertet. Dieses Material wird konfrontiert mit Quellen aus dem Bereich des antifaschistischen Widerstandes in der deutschen Seeschiffahrt. So existieren von der antifaschistischen ITF-Gruppe in Antwerpen (vorher: Berichte der Zelle Schiffahrt der KPD) fast vollständig ihre Arbeitsberichte von März 1936 bis Juli 1939. In ihnen spiegeln sich die NS-Aktivitäten wider und können im Hinblick auf ihre tatsächliche Realisierung überprüft oder aber als rein propagandistisch entlarvt werden. Da diese Arbeitsberichte für den internen Gebrauch bestimmt waren, sind sie als ziemlich zuverlässig einzuschätzen. Die illegale Zeitschrift »Die Schiffahrt« der ITF wie auch die Deutschland-Berichte der Sopade bringen kritische Informationen aus der deutschen Seeschiffahrt und korrigieren das von der nationalsozialistischen Propaganda gezeichnete Bild. Dieter Nelles hat mir das Material aus dem antifaschistischen Widerstand freundlicherweise zur Verfügung gestellt, wofür ihm hier ausdrücklich gedankt sei.
- 7 Der Deutsche Seemann, 37. Jg., Folge 11, November 1937. Ursprünglicher Untertitel: Nationalsozialistische Zeitschrift für alle seemannischen Berufsgruppen und Dienstgrade. Nachrichtenblatt der Nationalsozialistischen Betriebszellen-Organisation, Untergruppe Seefahrt. Der 1. Jahrgang erschien 1932, im Jahre 1935 änderte sich nach der Übernahme der Zeitschrift »Seefahrt« die Zählung der Jahrgänge.
- 8 StAH, 621-1, Nr.2757, Fachgruppe Reeder / Hamburg: Soziale Familienfürsorge für die Seeschiffahrt, Abschrift, undatiert (frühestens: 1940).
- 9 Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft 1936, S. 3.
- 10 Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft 1937, S. 13.
- 11 Ebd., S. 14.
- 12 Verwaltungsbericht Seeberufsgenossenschaft 1938, S. 10.
- 13 Ebd., S. 3.
- 14 Ebd., S. 11.

- 15 Kurt Thiele gründete im Frühjahr 1925 die NSDAP in Bremerhaven und war dort Ortsgruppenleiter bis zur Übersiedlung nach Bremen durch seine Versetzung als Angestellter beim NDL im Juni 1926. Kreisleiter der NSDAP in Bremen (1929 bis Frühjahr/Frühsummer 1932), Gauleiter Seefahrt in Hamburg. Im September 1930 Wahl in den Reichstag (MdR bis zum Ende des Dritten Reiches). Mitglied der Bremer Bürgerschaft seit Anfang 1931. Seit der Machtübernahme Präsident der Bremischen Bürgerschaft. Wegen enger Beziehung zum Gauleiter Röver bestand eine Gegnerschaft zum Bremer Bürgermeister Dr. Markert. Gauinspekteur. September 1939 Einberufung zur Wehrmacht. Später Wechsel zur oldenburgischen Verwaltung als Landrat im Landkreis Oldenburg. (StAB 7,48: NL Thiele).
- 16 Thiele hatte diesen Bericht für den damaligen Bremer Bürgermeister Dr. Markert geschrieben.
- 17 StAB 3-S.2.b.4.a. Nr. 522. (= Kurt Thiele: Bericht über meine Studienreise zur Prüfung der sozialpolitischen Verhältnisse auf den Deutschen Seeschiffen. Ausgeführt im Auftrage des Treuhänders der Arbeit für das Wirtschaftsgebiet Niedersachsen, Regierenden Bürgermeisters Dr. Markert.)
- 18 Ebd.
- 19 Reinhard Schmelzkopf: Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939. Bd. 1: Chronik und Wertung der Ereignisse in Schiffahrt und Schiffbau. Oldenburg/Hamburg 1974, S. 211.
- 20 Der Deutsche Seemann, 37. Jg., Folge 11, November 1937. Vgl. Anm. 7.
- 21 Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft 1937, S. 3.
- 22 StAH, 621-1, Nr. 2373, Akademie für Deutsches Recht. Seerechtsausschuß. Unterausschuß Seemannsordnung, Protokoll der 1. Arbeitssitzung am 3.7.1934, S. 6.
- 23 Kapitän Alfred E. Schmidt: Unsere Handelsmarine. Ihre Aufgaben, ihre Flotte und ihre Fahrensleute. Berlin 1941, S. 38.
- 24 Die Schiffahrt, Nr. 1, 1937.
- 25 Die Schiffahrt, Nr. 8, Juli 1936.
- 26 Arbeitsberichte ITF-Gruppe Antwerpen, 16.-31. März 1936.
- 27 StAB 3-S.2.b.4.a. Nr. 522. (= Bericht Thieles).
- 28 Die Schiffahrt, Nr. 7, Mai 1936.
- 29 Die Schiffahrt, Nr. 8, Juli 1936.
- 30 Seemännisches Synonym für Corned beef.
- 31 Die Schiffahrt, Nr. 7, Mai 1936.
- 32 »Parteiämtliche Bekanntmachungen« in: Seefahrt ist not! 3. Jg., Folge 4, April 1935.
- 33 Es geht also nicht um die *German Heinis*, wie die Mitarbeiterin Kommodore Ziegenbeins Gertrud Ferber (»Tintoretta«), die Parteigänger des Nationalsozialismus unter den Schiffspassagieren nennt. Ursula Feldkamp: Tintoretta und der Reisenden-Sonderdienst des Norddeutschen Lloyd 1931-1939. In: DSA 18 (1995), S. 35 u. 44.
- 34 StAB 7,48: NL Thiele, Bl. 31. Nach Großkopf besaß die Abteilung Seefahrt der NSDAP Ende 1930 nur 35 Mitglieder und 1931 sei diese Zahl nur auf etwa 200 angestiegen. (Großkopf [wie Anm. 2], S. 196).
- 35 Dieses Jahr führt Thiele (NL Thiele, Bl. 31) an.
- 36 Hans Iba: Der organisatorische Aufbau der NSDAP in der Seeschiffahrt. In: Jahrbuch der Auslandsorganisation der NSDAP, 1. Jahrg., 1939, S. 140.
- 37 Ebd.
- 38 Nach Iba sollen bereits Ende 1932 Tausende von Parteigenossen in der deutschen Seeschiffahrt beschäftigt gewesen sein. (Wie Anm. 36), S. 140.
- 39 Seefahrt ist not! 2. Jg., Folge 11, November 1934.
- 40 Hans-Adolf Jacobsen: Nationalsozialistische Außenpolitik 1933-1938. Frankfurt /M. – Berlin 1968, Übersicht auf S. 137.
- 41 Seefahrt ist not! 2. Jg., Nr. 3, März 1934.
- 42 Jacobsen (wie Anm. 40), S. 146.
- 43 Diesen Begriff verwendet Hans-Gerd Schumann: Nationalsozialismus und Gewerkschaftsbewegung. Die Vernichtung der Deutschen Gewerkschaften und der Aufbau der »Deutschen Arbeitsfront«. Hannover 1958, S. 64.
- 44 Seefahrt ist not! 2. Jg., Folge 10, Oktober 1934.
- 45 Offenbar in Analogie zur kommunistischen Bezeichnung.
- 46 Seefahrt ist not! 2. Jg., Folge 12, Dezember 1934.
- 47 Der Deutsche Seemann, 2. Jg., Nr. 8, 15. August 1933.
- 48 Die Schiffahrt, Nr. 6, April 1936.
- 49 Der Sturm, Organ der Zelle Schiffahrt der KPD, Oktober 1935.
- 50 Arbeitsbericht der deutschen Sektion der ISH in Antwerpen, Berichtsmonat Mai 1935.
- 51 Die am 1.5.1933 verhängte Aufnahmesperre dauerte bis zum 1.5.1937. Hans Volz: Daten der Geschichte der NSDAP. 2. Aufl. Berlin – Leipzig 1939, S. 54. Ab 31.12.1937 bis 1.5.1939 galt erneut eine Mitglieder sperre. Vgl. Michael H. Kater: Quantifizierung und NS-Geschichte. Methodologische Überlegungen über Grenzen und Möglichkeiten einer EDV-Analyse der NSDAP-Sozialstruktur von 1925 bis 1945. In: Geschichte und Gesellschaft, 3. Jahrg. (1977), S. 479.

- 52 Die Schifffahrt, Nr. 9, August 1936.
- 53 Die Schifffahrt, Nr. 11, 1937.
- 54 Politische Leiter waren alle Funktionsträger der NSDAP vom Gauleiter bis zum Blockleiter. Volz (wie Anm. 51), S. 122.
- 55 Dr. Wegeleben: Der Kapitän als Stellvertreter der Betriebsführer. In: Der Deutsche Seemann, 35. Jg., Folge 8, August 1935.
- 56 StAH 621-1, Nr. 2373, Protokoll des Unterausschusses Seemannsordnung der Akademie für Deutsches Recht, 1. Arbeitssitzung am 3.7.1934.
- 57 Seefahrt ist not! 4. Jg., Folge 3, März 1936.
- 58 Richtlinien für die polit. Leiter an Bord deutscher Seeschiffe. In: Seefahrt ist not! 2. Jg., Nr. 8, Aug. 1934.
- 59 Seefahrt ist not! 2. Jg., Nr. 8, August 1934.
- 60 Gordon Thomas / Max Morgan-Witts: Das Schiff der Verdammten. Zug 1976, S. 87.
- 61 Seefahrt ist not! 3. Jg., Folge 9, September 1935.
- 62 Sopade: Sozialdemokratische Partei Deutschlands.
- 63 Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (Sopade) 1934-1940. (Reprint), Januar 1935, S. 39.
Die Bremen betreffenden Berichte wurden von dem Bremer Seemann und Funktionär des Deutschen Seemannsverbandes Waldemar Pötzsch verfaßt bzw. an die Sopade weitergeleitet. Vgl. Inge Marßolek/ Rene Ott: Bremen im Dritten Reich. Bremen 1986, S. 209-216.
Nach der Einschätzung der deutschen ITF-Gruppe in Antwerpen waren die Stützpunktleiter der NSDAP und die Amtswalter der DAF an Bord deutscher Schiffe zu 90% »mittschiffs«, d.h. sie wurden von höheren Chargen gestellt.
- 64 Passepoil: schmaler Nahtbesatz bei Kleidungsstücken.
- 65 Seefahrt ist not! 3. Jg., Folge 7, Juli 1935.
- 66 Dr. Wegeleben: Der Kapitän als stellvertretender Betriebsführer. In: Der Deutsche Seemann, 35. Jg., Folge 8, 1. August 1935.
- 67 Letzterem stand vor allem der Vertrauensrat mit dem Betriebszellenobmann der DAF gegenüber.
- 68 Heinz Burmester: Aus dem Leben des Kapitäns Gustav Schröder. In: DSA 13 (1990), S. 177.
- 69 Dinklage schätzt dagegen den Einfluß der NSDAP-Ortgruppen auf den Schiffen anders ein: *Weniger stark war im allgemeinen der Druck an Bord der deutschen Seeschiffe. Wohl gab es auch hier Vertrauensleute der Partei, meist aus den Reihen des Bedienungspersonals kommend, die jedoch wenig Einfluß an Bord hatten.* Ludwig Dinklage: Die deutsche Handelsflotte 1939-1945. Unter besonderer Berücksichtigung der Blockadebrecher. Bd. 1. Göttingen 1971, S. 22.
- 70 Der Deutsche Seemann, 2. Jg., Nr. 8, 15. August 1933.
- 71 Thomas/Morgan-Witts (wie Anm. 60), S. 21.
- 72 Jan Valtin: Tagebuch der Hölle. Köln/Berlin 1957, S. 372.
- 73 Vgl. Dieter Nelles: Jan Valtins »Tagebuch der Hölle« – Legende und Wirklichkeit eines Schlüsselromans der Totalitarismustheorie. In: 1999, Heft 1/94, S. 11-45.
- 74 Deutschland-Berichte Januar 1935, S. 39.
- 75 Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt (= Schriften des DSM Bd. 22), Bd. V: Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990. Hamburg 1990, S. 143.
- 76 Ebd.
- 77 Dies war z.B. auf der ADOLPH WOERMANN mit Kapitän Löhndorf der Fall.
- 78 So auf der NECKAR (NDL) Mitte 1937. (Arbeitsbericht ITF-Gruppe Antwerpen, 1.-15. Juni 1937).
- 79 Seefahrt ist not! 2. Jg., Nr. 8, August 1934.
- 80 Franz Mittel: Formung des deutschen Seemannes. In: Jahrb. der Auslands-Organisation der NSDAP für die Seeschifffahrt, 3. Jahrg., 1941, S. 37.
- 81 Köblitz: Nationalsozialistische Bordgemeinschaft. In: Seefahrt ist not! 5. Jg., Folge 3, März 1937.
- 82 Ebd.
- 83 Ebd.
- 84 Deutschland-Berichte, Juli 1935, S. 796.
- 85 Die Schifffahrt, Nr. 8, Juli 1936.
- 86 Arbeitsbericht ITF-Gruppe Antwerpen, 1.-15. August 1936.
- 87 Arbeitsbericht ITF-Gruppe Antwerpen, 1.-15. April 1937.
- 88 Dirk Ohling/Lorenz Döpfer: Nach der Westküste Südamerikas und zurück. Das Tagebuch eines Schiffsjungen an Bord der PADUA und Erinnerungen an jene Zeit. In: DSA 16 (1993), S. 167.
- 89 Ebd., S. 166.
- 90 Ebd., S. 166f.
- 91 Ebd., S. 167.
- 92 Heinz Burmester: Flaggenwechsel auf hoher See. In: DSA 3 (1980), S. 229.
- 93 Dienstvorschriften für die Schiffe des Norddeutschen Lloyd. Bremen 1934. Manchmal wurde die Mannschaft eines Schiffes per Plakatanschlag darauf hingewiesen, daß an Bord nur noch mit »Heil

- Hitler« begrüßt werden dürfe. Davon waren Passagiere und »Nichtarier« auszunehmen, die weiter mit dem alten Gruß begrüßt werden sollten. (So auf der BITTERFELD der Hapag. [Arbeitsbericht ITF-Gruppe Antwerpen, 16.-31.Juli 1936]).
- 94 Faschismus. Organ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, 7. Jahrgang, Nr. 13, 24. Juni 1939.
 - 95 Die Schifffahrt, Nr. 8, 1938.
 - 96 Die Schifffahrt, Nr. 4, 1938.
 - 97 Der Deutsche Seemann, 2. Jg., Folge 12, Dezember 1934.
 - 98 Bordversammlungen – nicht zu verwechseln mit Betriebs-Appellen – waren ein Ersatz für Landversammlungen, die wegen des Borddienstes oder weil sich das Schiff auf hoher See befand, nicht besucht werden konnten. (Seefahrt ist not! 3. Jg., Folge 4, April 1935).
 - 99 Seefahrt ist not! 3. Jg., Folge 9, September 1935.
 - 100 Seefahrt ist not! 2. Jg., Nr. 10, Oktober 1934.
 - 101 Seefahrt ist not! 3. Jg., Folge 9, September 1935.
 - 102 Der Deutsche Seemann, 36. Jg., Folge 10, Oktober 1936.
 - 103 Hakenkreuz über Deutschland, Nr. 1, Amsterdam 1933.
 - 104 Die Schifffahrt, Nr. 10, 1937.
 - 105 Die Schifffahrt, Nr. 9, August 1936.
 - 106 Archiv NDL, Dienstliche Mitteilung Nr. 883, März 1935.
 - 107 Die Schifffahrt, Nr. 7, Mai 1936.
 - 108 Kapitän Herbert: Die Schifffahrt und der Seemann als Kulturträger und Vertreter des Deutschtums. In: Köhlers Flottenkalender 1936, S. 33.
 - 109 NSG: Nationalsozialistische Gemeinschaft.
 - 110 Diese wurden von den Reedereien angeschafft und waren ausschließlich für die Schiffsbesetzungen bestimmt. Die Büchereien enthielten neben Unterhaltungs- und schöngeistiger Literatur auch »Werke der nationalsozialistischen Bewegung«. Die Bordbüchereien sollen rege benutzt und die NS-Werke »mit Vorliebe« von den Seeleuten gelesen worden sein. (Seefahrt ist not! 5. Jg., Folge 1, Januar 1937).
 - 111 Der Deutsche Seemann, 36. Jg., Folge 2, Februar 1936.
 - 112 Arbeitsbericht ITF-Gruppe Antwerpen, 16.-31.Juli 1936.
 - 113 Der Deutsche Seemann, 35. Jg., Folge 6, Juni 1935.
 - 114 Der Deutsche Seemann 1/1938, S. 18, zit. nach Großkopf (wie Anm. 2), S. 141.
 - 115 Großkopf (wie Anm. 2), S. 141.
 - 116 Arbeitsbericht ITF-Gruppe Antwerpen, 1.-30. April 1939.
 - 117 Arbeitsbericht ITF-Gruppe Antwerpen, 1.-31. Juli 1939.
 - 118 Norbert Frei: Der Führerstaat. Nationalsozialistische Herrschaft 1933 bis 1945. München 2. Aufl. 1989, S. 100.
 - 119 Michael Ruck: Vom Demonstrations- und Festtag der Arbeiterbewegung zum nationalen Feiertag des deutschen Volkes. Der 1. Mai im Dritten Reich und die Arbeiter. In: Inge Marßolek (Hrsg.): 100 Jahre Zukunft. Zur Geschichte des 1. Mai. Büchergilde Gutenberg o.J., S. 184.
 - 120 Seefahrt ist not! 2. Jg., Nr. 4, April 1934.
 - 121 Ruck (wie Anm. 119), S. 185.
 - 122 Zit. nach Ruck (wie Anm. 119), S. 185.
 - 123 BA Potsdam St 3/440, Störungen des Wirtschaftsfriedens in der Seeschifffahrt, S. 13.
 - 124 Bericht von Kapitän Heinz Burmester, in den 30er Jahren Offizier auf der MILWAUKEE, nach Kludas (wie Anm. 75), S. 114. Vgl. auch Heinz Burmester (wie Anm. 68) sowie Gerhard Hynitzsch: Der tragische Tod des ersten Offiziers Dankert, Ex MS MILWAUKEE. In: DSA 16 (1993), S. 173f.
 - 125 Aussage des Leiters der NSDAP-Auslandsorganisation – Seefahrt, Paul Kemp, im Oktober 1935. (P. Kemp: Adolf Hitler gehört unser Leben, zit. nach Großkopf [wie Anm. 2], S. 189).
 - 126 Die Seeleutegruppe der ITF versuchte, ein Netzwerk von Vertrauensmännern und Gewerkschaftsgruppen auf deutschen Schiffen aufzubauen. Diese eigenständige Seeleutearbeit setzte 1936 mit dem Anschluß der Antwerpener Zelle der KPD an die ITF ein. Die Aktivisten der Gruppe besuchten monatlich ca. 200 in den Antwerpener Hafen einlaufende Schiffe. Leiter der Gruppe war Hermann Knüfken. Im Verlauf des Jahres 1938 verstärkte sich die Überwachung der Schiffsbesuche, so daß sie reduziert werden mußten. Die Gruppenmitglieder griffen die Verpflegungsverhältnisse, die Heuer, die unzureichende Bemannung der Schiffe, die Qualität der Mannschaftsmessen und Baderäume sowie die geringe Freizeit im Heimathafen bei ihren Gesprächen mit den Seeleuten auf. Willy Buschak: Arbeit im kleinsten Zirkel. Gewerkschaften im Widerstand gegen den Nationalsozialismus. Hamburg 1993, S. 91-100. Vgl. auch: Dieter Nelles: Ungleiche Partner. Die Zusammenarbeit der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) mit den westalliierten Geheimdiensten 1938-1945. In: IWK, 30. Jg., 1994, H. 4, S. 534-560.

- 127 Arbeitsbericht der deutschen Sektion der ISH in Antwerpen, Berichtsmonat Mai 1935.
 128 Die Schifffahrt, Nr. 10, November 1936.
 129 Großkopf stellt dazu fest: *Gleichzeitig aber läßt sich gerade in der deutschen Handelsschifffahrt gegen Mitte der dreißiger Jahre eine Abkehr vieler enttäuschter Seeleute vom Faschismus konstatieren, was sich u.a. im »Auseinanderfallen vieler NSDAP-Bordgruppen und SA-Marine Sturm« äußerte.* Großkopf (wie Anm. 2), S. 10.
 130 Die Schifffahrt, Nr. 10, 1937.
 131 Arbeitsbericht ITF-Gruppe Antwerpen, 16.-31. März 1936.
 132 Faschismus. Organ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (Amsterdam), 24. Juni 1939.
 133 Frei (wie Anm. 118), S. 106.

Navigation under the *Hungerhaken* (swastika): The political organisation of the German seamen by the National Socialists

Summary

The purpose of this article is to shed light upon the efforts of the National Socialists to integrate the German seamen in their political system. The author's primary focus is National Socialist influence on the ship's companies of German trade vessels during the 1930s. Was it true that "the *Führer* and the National Socialist idea [had] conquered navigation with its persuasive power ..." as the director of the Nazi party's *Auslandsorganisation – Seefahrt* (AO; Foreign Organisation of Navigation) claimed? Insight is provided into the social situation of the seamen during the Third Reich and their registration by the AO and local National Socialist party branches. The relationship between the Political Director and the captain, the ideology of the "shipboard community" and its assemblies, ideological training, political indoctrination and national celebrations on board are the subjects of further chapters.

The author draws the following conclusions from his investigations: With the aim of incorporating the seamen into their political system, the National Socialists set about establishing organisational bases within German navigation as early as the beginning of the 1930s. Initially the organisational structures on German sea-going vessels closely resembled those on land, being divided into the NSDAP – the actual political party – and the NSBO, the National Socialist quasi labour union which was succeeded by the *Deutsche Arbeitsfront* (German Labour Front) in 1934. For the management of the maritime realm, these organisations set up special departments which, however, hardly differed from the corresponding departments on land. The *Marine-SA* (Marine Storm Troopers) and the *Marine-HJ* (Marine Hitler Youth), on the other hand, were specifically tailored to maritime objectives. These two organisations were not founded until around the time of the so-called *Machtergreifung* (seizure of power).

Various other German sea-shipping associations which had been opposed to or ambivalent about the National Socialist movement also underwent a process of *Gleichschaltung* (conformation) after the Nazi accession to power. Nevertheless, following a short-lived and superficial heyday, the influence of the National Socialist

party cells still intact on board were nothing more than “much scoffed-at idiots’ clubs,” as an anti-Fascist organ described them in 1937.

If it gradually became impossible to withdraw from the pressure to join at least a subsidiary Nazi party organisation on land, this was an even more difficult feat at sea. On land, one’s place of work was usually not identical to one’s residence; thus in the less public spheres – the family, one’s own home, the neighbourhood, various membership associations – it was possible to escape the pressure exercised by one’s employer to conform politically. At sea, where job and home were nearly one, this kind of retreat was extremely difficult.

In some cases, the structure-related disagreement between the interests of the captain and those of the National Socialist party branch leader on board developed into conflicts between two competing hierarchies. Life within the organisation ranged from typical Nazi events of official and bombastic character – celebrations, pledges of allegiance to the flag, etc. – to organised forms of *German Gemütlichkeit* (congeniality) at so-called *Kameradschaftsabende* (social gatherings). During the Third Reich, anti-Fascist seamen also managed to set up organisations and carry out various forms of resistance on board German vessels.

Navigation sous les croix gammées de la faim

Résumé

Afin d’apporter un éclairage sur les efforts que déploierent les nationaux-socialistes dans le but d’organiser la marine marchande allemande, l’auteur de l’article analyse leur influence au sein des équipages, dans le courant des années trente. Le Führer et l’idée nationale-socialiste, grâce à la puissance de leur persuasion, avaient-ils réellement conquis la marine, tout comme l’assurait le directeur de l’Organisation Étranger-Marine du parti ouvrier national-socialiste (*Auslandsorganisation – Seefahrt der NSDAP*)?

Des chapitres particuliers sont consacrés à la situation sociale des marins pendant le troisième Reich, leur contrôle par l’Organisation pour l’Étranger (*Auslandsorganisation, AO*) du parti ouvrier national-socialiste ainsi que par les groupes locaux. Les rapports entre les dirigeants politiques et le capitaine seront évoqués dans d’autres chapitres, ainsi que l’idéologie de l’esprit communautaire à bord, les réunions de bord et l’instruction idéologique, l’endoctrinement politique et les «fêtes nationales» à bord.

L’auteur en arrive aux conclusions suivantes: dès le début des années trente, les nationaux-socialistes s’efforcèrent de s’assurer des points d’appui dans la marine marchande allemande, reposant sur une structuration donnée, afin d’arriver à organiser le contrôle des marins.

Sur les navires allemands, les nationaux-socialistes édifièrent tout d’abord les mêmes systèmes qu’à terre: le parti ouvrier national-socialiste (*NSDAP*), c’est-à-dire la véritable organisation du parti, et l’Organisation nationale-socialiste des cellules d’entreprises (*Nationalsozialistische Betriebszellenorganisation, NSBO*), c’est-à-dire le pseudo-syndicat national-socialiste, qui fut remplacé en 1934 par le Front allemand du travail (*Deutsche Arbeitsfront*), et dans lequel le *NSBO* fut finalement englobé. Ces organisations reçurent bien une direction spécifique à la marine, mais elles se différenciaient à peine de celles correspondantes à terre.

Les organisations spécifiques, qui se consacraient à des buts maritimes, étaient représentées par les organisations particulières: section d'assaut de la Marine (*Marine-SA*) et jeunesses hitlériennes de la Marine (*Marine-HJ*). Elles furent toutes deux fondées juste avant ou juste après la prise du pouvoir par les nationaux-socialistes.

Après la prise du pouvoir, s'amorça aussi dans la marine allemande un processus de neutralisation des comités qui s'opposaient au mouvement NS, ou qui se comportaient de façon ambivalente à son égard.

L'influence des nationaux-socialistes à bord des navires allemands, après une période d'épanouissement de courte durée, connut dès le milieu des années trente un retour de manivelle. Lorsque des cellules du parti NSDAP existaient encore sur les navires, elles étaient tournées en dérision, qualifiées de «clubs pour imbéciles» (*Idiotenklubs*), ainsi que les décrit un organe anti-faciste en 1937.

Si, à terre, il devenait pratiquement impossible de se soustraire à la pression exercée dans le but d'obtenir l'adhésion au parti, en mer, c'était encore plus difficile. En effet, à terre, le domicile et le lieu de travail étant en règle générale séparés, cela permettait d'éviter que la pression politique d'assimilation qui avait lieu dans les entreprises se répercute trop dans la vie privée, où l'on pouvait encore espérer y échapper, au sein de la famille et des voisins, dans le propre logement et grâce aux contacts dans les comités. Par contre, en mer, où le lieu de travail et le domicile étaient quasiment identiques, un retranchement s'avérait beaucoup plus malaisé.

L'opposition des intérêts structurels du capitaine et des dirigeants des groupes locaux du NSDAP à bord pouvaient déboucher, dans certains cas d'exception, sur l'escalade des conflits entre deux hiérarchies concurrentes.

L'organisation de la vie interne allait des manifestations typiquement NS, comme fêter un évènement, l'appel sous les drapeaux, et ainsi de suite, toujours avec un caractère officiel et pathétique, jusqu'aux formes de convivialité bien allemande, dans des soirées dites de «camaraderie».

Des marins anti-fascistes s'organisèrent sur les navires allemands pendant le Troisième Reich, et firent eux aussi acte de résistance de différentes manières.