

Kõigi maade proletaarlas d. ühinege!



Majakas

The Organ of the
ESTHONIAN

section of I.S.H.



I. S. H. (Merimeeste ja
Sadamatööliste Internatsionaali)
EESTI SEKTSIONI HÄÄLEKANDJA

Nr. 25

1 9 3 4

Uus hiigla streigilaine weetranspordil tõuseb!

Kõigi merimeeste ja sadamatöölise solidaarsus streikijatele!

Üle 100000 jaapani merimehe ja 160000 inglise sadamatöölise nõuavad palgakõrgendust, 6000 Tunisi, 2500 Gdynia sadamatöölised algasid septembris streiki. Uued teated tulevad küpsimatest Hollandi, Ameerika Atlandi ranna merimeeste ja sadamatöölise streigivõitlustest.

Jaapanis

Jaapani imperialistid, kes kõvasti sõjakirvest keerulavad, pressivad oma töörahvalt madalate palkade ja äärmiselt pika ja kurnava tööajaga viimase välja. Merimeeste kurnamine on eriti jõhker. Sellepärast esinesid jaapani merimehed kategoorilise nõudmisega palkade tõstmise ja tööaja lühendamise kohta. Et lae-womanikud esialgu polnud nõus neid nõudmisi täitma, kuulutasid merimehed end streigi walmis.

Inglismaal

Kaswab massiline liikumine sadamatöölise hulgas, kes nõuavad palgakõrgendust 10 % ulatuses s. t. kes nõuavad viimase palgaröövimise tagasi võtmist. Nad nõuavad täisi sadamatöö wahetusi, nad nõuavad igasuguste ületundide lõppu. Klassivõitluse meeoleu tõuseb. ISH mõju inglise sadamatöölise hulgas kaswab.

Tunisis

Tunisis streigivad 6000 sadamatöölise kapitalistliku kurnamise ja imperialistliku rõhumise vastu. Waatamata, et prantsuse politseiterror meisikult arreleeris ja väljasaatis streigijuhid, wältab streik edasi. Juba kaks kord pidi prantsuse aurik „Gueidon“ Marseillesse tagasi pöörama, ilma, et ta oleks tükikestki oma laadungist saanud Tunisis maha lossida.

ISH kutsub üles kogu maailma weetöölise streikiwaid Tunisi seltsimehi solidaarselt toetama, äraillema Tunisi sadamatesse sõitmast, seal laadimise ja lossimise töid tegemast jne.

Poolas

2500 Gdynia sadamatöölise streigivad 11 septembrist alates. Poola sadamaettevõtjad fashistlikkude ametiühisuste juhtidega käsikäes püüdsid viimasel ajal järjekindlalt sadamatöölisi mitte sadamatöödele wõtta, waid poole palgaga selleks hoopis kõrwalisi isikuid palgata. Sellepärast otsustasid Gdynia sadamatöö-

lised streigivõitlusega nõuda: 1) et sadamatöödele wõetakse esimeses järjekorras sadamatöölised ja ainult maksimate palganorme alusel, 2) et töölewõtmine sünniks kindlas numbri järjekorras ja meeste kontrolli all.

Waatamata, fashistlikule terrorile, waatamata, sõjaseisukorrale, mis Gdynias kui sõjasadamas wäljakuulutati, jatkub seal streik edasi.

ISH kutsub üles kõiki merimehi, toetama poola sadamatöölise streiki, Gdynias mitte ühtegi laewa laadima ega lossima.

Hollandis

Merimehed walmistuwad streigile laewaomanikkude jõhkra palgaröövimise tagasilöömiseks. Nimelt, tahwad hollandi reederid 1. oktoobrist merimeeste palku 2 % maha kärpida. Läänud aastal õnnestus neil sotslikkude härrasjuhtide abil 10 % merimeeste palkadest maha kiskuda. Seekord on merimeeste hulgas massiline võitluswalmisolek sedawõrd suur, et palgawõitlus osutub tõsiasjaks.

Rahwuswaheline solidaarne toetus ka hollandi klassiwendadele!

Ameerikas

Atlandi kaldal waimistuwad 40000 merimeest ja 50000 sadamatöölise, kelle palgalepingu aeg 1. oktoobriks lõpeb, otsustawaks palgawõitluseks. Nad nõuavad palgakõrgendust, kollektiivlepingut, streigi ja ametiühisuste wabadust, numbri järjekorras tööle wõtmist, mustade nimekirjade kaotamist, täied meeskonnad laewadele ja sadamatöödele jne. Peale selle, kui Pacifik kalda weetöölised pika aja jooksul kangeslasikult streigivõitlust pidasid, kui ameerika tekstiiltöölised võitlust pidasid oma olukorra parandamise eest, on uus streigi võitluse tõus Atlandi kaldal kolmas hiigla klassivõitluse lahing Ameerikas käesoleva aasta jooksul. Rahwuswaheline merimeeste ja sadamatöölise abi ja solidaarsus streikijatele ameerika klassiwendadele!

Kõigi maade proletaarlased, ühinege!

M A J A K A S

No. 25. September 1934

ISH (Merimeeste ja Sadamatöölise Internatsionaali)
Eesti sektsiooni häälekandja

Rotterdam,
7 a Willemskade
Die Estnische Sektion
der ISH. — „Majakas“

Rotterdam,
7 a Willemskade
The Esthonian Section
of ISH — „Majakas“

Üksiknumbri hind
25 senti.
Poolaasta 1,20 kr.
Aastas 2 kr.

Faschistliku diktatuuri valitsus tungib peale!

12. märtsi faschistlik pööre teostati demokraatia kaitsmise sildi all. Selle juures lobiseti palju võitlustest vabshaschismi vastu. Sotside juhid võtsid hõiskamistega vastu faschistliku pöördet ja andsid Pätsi-Laidoneri faschistliku diktatuuri valitsusele oma täieliku toetuse. Riigikogu õnnistas juubeldades Pätsi-Laidoneri faschistliku riigipöördet läbiviimist ja kolis ise „pukhusele“. Kuue kuu pärast pidi faschistlik valitsus tagasipöörama „demokraatia“ roobastele, kaotama sõjaseaduse ja läbiviima riigikogu ja riigivanema valimised.

Revolutsioonilised töölised ei lasknud endid petta kodanluse ja sotsfaschistide lobast demokraatia kaitsmisest, vaid hindasid Pätsi-Laidoneri valitsust tema tegude järele. Nad näitasid töörahvale, et Pätsi-Laidoneri terrorivalitsuse terav ots ei ole mitte pööratud vabshaschistide vastu, vaid, et ta on sihitud ainult töörahva vastu. Et kodanlus on sunnitud maksmapanema faschistlikku diktatuuri sellepärast, et ta vanade abinõudega ja meetoditega (s. o. kodanluse demokraatia) abil enam ei suuda valitseda töörahva üle. Et Pätsi-Laidoneri faschistliku diktatuuri valitsusest ei ole ega võid olla enam tagasipööramist „demokraatlike“ korra (kodanluse demokraatia) juurde. Et töörahval ei ole teist väljapääsu teed, kui revolutsiooniline väljapääsu tee — Tööliste ja Talurahva valitsuse maksmapanemine. See, kes ootab faschistliku diktatuuri juurest tagasipööramist kodanluse demokraatia juurde ja ei võitle töörahva demokraatia maksmapanemise eest, mida on võimalik kätteviia ainult tööliste ja talurava valitsuse maksmapaneku teel, see toetab faschistlikku diktatuuri töörahva vastu. Revolutsioonilised töölised pöörasid kõikide töölise ja kogu töörahva poole võitlusehüüdega astuda ühisväerinna alusel võitlusele nii Pätsi-

Laidoneri, kui vabside faschismi vastu, korraldades protesti koosolekuid, meelevaldusi, streike jt. hulgalisi väljaastumisi, mis pidid ettevalmistama üldist töörahva ühist väljaastumist — üldstreiki.

Sotside juhid lükkasid revolutsiooniliste töölise ühisväerinna loomise ettepaneku tagasi ja pimestasid töölisi jultudega Pätsi-Laidoneri valitsuse võitlusest demokraatia eest. Sellega ajasid sotside juhid, kelle käes seisid lai töölisorganisatsioonide võrk, sotsliikude ja reformistliikude organisatsioonide näol, nurja töölisklassi ühise väljaastumise faschismi vastu. Sotside juhid kannavad täielikku vastutust faschistliku diktatuuri maksmapaneku eest.

Nüüd on mõõdas kuus kuud faschistliku pöördet läbiviimist. Kellel oli õigus, kas revolutsioonilistel töölistel või sotside juhtidel? Kas tähendas Pätsile-Laidonerile „erakorralise võimu“ andmine demokraatia kaitsmist, või viimaste demokraatlike vabaduste riisumete hävitamist töörahvale s. o. faschistliku diktatuuri maksmapanekul? Kas pööras Pätsi-Laidoneri valitsus tagasi „demokraatliku“ korra juurde? Peale kuue kuulist faschistlikku võimuvallitsust, faschism tungib täiel aurul edasi. Tagasipööramisest „demokraatlikule“ korrale, mida töölised sotside juhid, ei ole juttugi. Seda ei varja enam faschistlikku diktaatorid ise ka. Vabshaschistid on peaaegu kõik vabadusse lastud ja Pätsi-Laidoneri valitsus viib ellu ise vabside programmi. Sõjaseadust ei kaotatud, vaid pikendati veel pikema aja peale. Valimised lükkati edasi määramata aja peale. Riigikogult on kõik õigused ära võetud, edaspidi võib ta tegutseda nii nagu Päts tahab ja soovib, vastasel korral Päts lubas ta laiali kihutada. Päts paneb maksma ühe dekreedid teise järele, mis töörahvalt kõik õigused ära rööbib ja röövpealetungi töörahva vastu ikka teravamaks teeb. Fa-

schistlik diktatuur tungib edasi jõuga. Kuid sotside juhid petavad edasi töörahvast ja fashistliku diktatuuri süvendamist nimetavad nad demokraatliku korra hoidmiseks ja kuulutavad ikka Pätsi-Laidoneri „ümbERPöörämist“. See näitab, et nad toetavad kõiki fashistliku diktatuuri süvendamise plaane. Niisugune on nende jõedate töörahva äraandjate tõeline

nägu!

Töörahvas peab mobiliseerima väerinna alusel kõik omad jõud aktiivseks võitluseks fashistliku diktatuuri edasitungimise vastu ja revolutsioonilise väljapääsu eest!

Võitlusele töörahva poliitiliste ja majanduslikkude õiguste eest!

Ühiswõitlusrinne on tänapäew tööliklassi tulisem relw!

Eesti weetõuline, astu ka sina ühisesse wõitlusrindesse oma olukora parandamise eest!

Viimasel ajal ilmneb otse massiliselt töölikklassis tung ühiswõitlusrindes, ühisteks wäljaastumisteks kapitali ja fashismi pealetungide tagasilöömiseks. Mis on selle põhjus? Aga see, et järjest jõhkramaks muutuw, fashiseeruw kurnajate klassi pealetung, toob töölikklassi arusaamisele, et ainult siis on ta suuteline wõitma, ainult siis wõib ta oma palgatingimusi parandada ja fashismi rünnakuid purustada, kui ta wõitleb kui terwik — killustamatult ja ühises wäerinnas.

Seda tõendas Prantsuse tööliste fashismi-wastane üldstreik 12 webruaril, seda tõendasid ka paljud majanduslikud palgawõitlused nii Euroopas kui Ameerikas, mis olid ainult selle tõttu wõidukad, et sotsialistlik tööline wõitles külg külje kõrwal kommunistlikuga.

Teisest küljest, ka Saksamaa ja Austria proletariaadi killustatud oleku kurwad tulemused on ühiswõitlusrindede liikumise hulkades nii wõimsaks paisutanud, mille surwel Prantsuse sotsialistlik partei oli sunnitud wastu wõtma kommunistliku partei ettepaneku ühiswäerinna loomiseks sõja ja fashismi wastu wõitlemiseks ja Nõukogude Lüdu kaitseks. Seesama sündis ka Saariaal ja Itaalias.

Eksitus aga oleks arwata, et sotsjuhid seda ise heameelega tegid. Ei midagi selletaolist! Härrassotsid tegid seda täiesti wastumeelt ja ainult kartuses, et muidu tööliihulgad nad täiesti mahajätawad. Ühiswäerinna kokkulepe ei tähenda sugugi parteide organisatsioonilist liitumist, waid koostööd ainult teatud ühiste nõudmistele eest, milleks on käesolewal korral sõja ja fashismi wastu wõitlemine, mis on töölikklassi kõige hädaohlikumad waenlased. Kuid sotside internatsionaali ja kollaste ametiühisuste ninamehed, kelle hulgas esirinnas Eesti Reid ja Astid, lükkasid jõhkral tagasi ka selle ettepaneku, nad töötawad endises waimus koos kodanlusega, nad täidawad truult sotsfashistide osa. Need juudased ei taha, et töörahvas wõit-

leks ühiselt sõja ja fashismi wastu, oma wabastamise eest, paremate elutingimuste eest.

Kuid ühiswäerinna liikumine ei jää seisma härrassotside wastutöötamise taha, laiad tööliste hulgad lööwad ühiswõitlusrindede alt, üle sotsjuudaste peade ja nende wihasemal wastuseismisel.

Kuidas on lood merimeeste ja sadamatööliste ühiswõitlusrindgega?

Juba 1932 a. ISH ülemaailmne ühtluskongress kutsus ühises wäerinnas wõitlema kõiki weetranspordi töölisi, waalamata raasi, poliitilise waate, ametiühisuslise kuuluwuse jne peale. Ta märkis ära, et see ühis wõitlusrinne on otse hädakarwilik selleks, et oma jõudu suurendada, et koondatud ühis jõul kurnajaid kergemini sundida järelandma ja meie nõudmisi läbiwiima. Terwe rida merimeeste ja sadamatööliste streike ka nagu Kreeka, Belgia j. t., kus wõideldi ühises wäerinnas, aina kinnitawad seda. Nad olid ainult sellepärast wõidukad, et hulgad ühiselt wõitlusse astusid. Prantsusmaal on loodud ka kestwam ühine wäerind mõne ISH ja ITFi osakonna ning unitaarühingu wahel.

Mis aga on ühiswõitlusrindede loomisel wäga tähtis, see on kindel wõitlusprogramm. Ilma selleta, wõib ühiswõitlusrindede otsus kurnajate ja sotsfashistide mängukanniks saada. Sellepärast esitas ISH ühiswõitlusrindede baasiks oma töömuretsemise deklaratsiooni, mille käesolewas „Majaka“ numbris ära toome ja mis peab saama selleks programmiks, mille alusel kõik merimehed ja sadamatööliised oma huwide kaitseks ühiselt wõitlusse astuwad. ISH on nõus iga organisatsiooniga ühiswäerinna loomise läbirääkimisi alustama, kes seda nimetatud platwormi alusel soowiwad.

Eesti merimehed, wõtke oma nõudmistele aluseks ISH töömuretsemise deklaratsioon, looge selle alusel ühine wõitlusrinne ja sundige ka oma ühinguid sellega ühinema!

Missused peavad laewasöögi normid olema

Mõni sõna toilitustamisest Eesti
kaubalaewastikus.

Juba k. aasta algul ilmus „Majakas“ nr. 17—18 ettepanekuid nõuetawa laewasöögi suuruse kohta. Kuna küsimus tõepoolest väga olulise tähtsusega kogu merimeeskonnale, siis awaldame siinkohal järjekordse ettepaneku kirjasatja merimehe poolt ja kutsume üles, weel elawamalt ja aktiivsemalt osawõtma laewatoilitustamise nõude kohta „Majakas“ sõna wõtma. Kõik merimehed, awaldage oma arwamist!
„Majaka“ toim.

Warsti saab juba aasta täis, kui merimeeste organisatsioonide juhid pöörasid laewameeskondade poole ankeediga, järeלקüsid, kas meeskond soowib praegust toilitustamiswiisi wõi soowib ta toilitustamist laewa kulul. Suur enamus merimeeskonnast hääletas laewatoitudu poolt, waatamata sellele, et juhid laewasöögi küsimust polnud üldse öieti ja selgelt üles pannud ja mehed isegi ei teadnud, mis näol laewasöök oli mõeldud. Kuid hääletus langes siiski laewasöögi kasuks ja pole kahtlust, et iga poolt hääletaja merimees tahtis, et nõuetaw laewasöök tuleb lema „senisele“ näljapalgale lisaks, mitte aga ei arwata maha praegusest rahapalgast. Nimelt tegeliku reaalpalga kõrgenduse nõudena wõttis seda iga merimees mitte lihtsa „ümberkorraldusena“, selles pole kahtlust. Kuid senini pole merimeeste juhid midagi teinud nende otsuste elluwiiamiseks. Nad pole isegi hääletustagajärgi awalikult teatawaks teinud, rääkimata wõitluse organiseerimisest. See on lubamatu merimeeste ninapidi wedamine, see on merimeeste hääletuse otsuse üle hirwitamine. Meie peame ühingutelt nõudma wõitluse organiseerimist laewasöögi sissewitamiseks. Selles ei tohi olla enam mingisugust wiiwitamist!

Kuid ühel samal ajal peab selge olema, mis-sugusel kujul ja korraldusel meie laewasööki soowime — mis meie nimelt endi laual näha tahame. See tähendab, et algusest peale peab sööginormi suuruse ja headuse nõuded kindlalt ja wankumata üles seatama, et laewaparundid meid mitte silgusoolwee ja supilakkega näljutama ei hakka.

Mul oli juhus tutwuneda kahe täiesti erinewa toidunormi tabeliga, mis tõendas, et lahkumineku toilitustamise ja toilitustamise wahel wõiwad olla nii suured, et kui merimehed õigel ajal küllaldaselt toitwate normide kindlaks määramist ei nõua, siis laewatoit wõib sõna tõsisel mõttes muutuda laewaparuni kulul näljutamiseks. Üks tabel oli „Riigi Teatajas“ äratoodud seadus merimeeste toidunormide kohta, mis sisult on sõdurinormid. Juba 1932—1933

a., kui merimeeste palga ja toidu küsimus oli elawalt päewakorral, tutwunesime omawahel nende normidega — ja meie kõigi ühine otsus oli, et nendest normidest ei jätku kaugelkiti rasket tööd tegewale merimehele. Kui laewao-manikud tahawad meile niisugust toidunormi anda, mis mõnelt poolt kuulda, siis muutuksime poolnäljastekse sõduriteks, kellel aga kasarmu harjutuste asemel on teha palju raskem laewatöö. Kõik sarnased ettepanekud sõdurinormi sisseadmisest tulewad kindlalt lagasi lükata, sest see sünniks laewaomanikkude huwides, kes alles hiljuti ühel omawahelisel koosolekul kaalusid odawate toiduainete hindade tõttu sarnase laewasöögi sisseadmist meeskondade praeguste rahapalkade arwel, millega wõiks kõwasti „teenida“.

Teise toidunormi tabeli leidsin „Majakas“ Nr. 17—18 wõitlusettepanekuna nõuetawate toidunormide suuruse kohta. Need normid lähewad täiesti lahku kroonu normidest ja on küllaldaselt toitwad merimeestele. Selles pole lahkawamist.

Et aga „Majakas“ kutsus üles kõiki merimehi ettepaneku korras toidunormide suuruse kohta arwamist awaldama, siis saadan siin kohal oma seisukoha selle miinimumi kohta, millest alla-pole laewasöögi normid mingil tingimusel ei tohi langeda. Wõrdluseks toon klambrites „Majakas“ nr. 17—18. awaldatud normid.

Selle järgi peab iga merimees igal nädalal-saama wähemalt järgmisi aineid järgmises hul-gal:

Rukkileib: 5 kilogr. (5)
Walgeleib: 1,5 kilogr. (2)
Wõi: 600 gr. (1 kilogr.)
Suhkur: 600 gr. (1 kilogr.)
Kilu: 2 karpi (2 karpi)
Juustu: 300 gr. (300 gr.)
Worst: 400 gr. (400 gr.)
Kala: 700 gr. (1 kilogr.)
Sealiha: 1,5 kilogr. (1,5 kilogr.)
Loomaliha: 1,5 kilogr. (1,5 kilogr.)
Beekon: 500 gr.
Tangu: 500 gr. (500 gr.)
Riisi: 350 gr. (350 gr.)
Piim: 300 gr. (7 liitrit)
Kohwi: 100 gr. (200 gr.)
Tee: 25 gr. (50 gr.)
Munad: 7 tükki (14 tükki)
Kompott: 200 gr. (600 gr.)
Makaroonid: 100 gr. (100 gr.)
Nisujahu: 120 gr. (120 gr.)
Kartulaid: 7,5 kilogr. (7,5 kilogr.)
Aiawilja: 3 kilogr. (3 kilogr.)
Erneid ehk ube: 400 gr. (400 gr.)
Heeringaid õhtusöögiks: 500 gr.

Troopikas sõites tuleb osa liha ja soolakala wärske wastu ringi wahetada. Samuti osa tan-gu ja erneid puuwilja ja muu aiawilja wastu.

Piim peab olema kondenseeritud magus täispiim. (Poksipiim, 1 poks — 300 gr.)

Nende ettetoodud normide ulatuses on meeskonna soovil alati wastawad muudatused wõimalikud, mis ei tohi aga lähendada sugugi vähem toitwaid sööke ega laewaomanikkude rahalist kokkuhoiu poliitikat. Selle eest peab meeskond waljult watwel olema. Üldiselt on need normid ainult wähe suuremad teistes wälisriikides juba nüüd antawa laewasöögi normide suurusest ja ei käiks sugugi „üle-jõu“ meie laewapere meestel. Tarwis on ainult merimeestel endil wõitluse korras seda nõuda.

Tõsi, laewaparunid wõiwad wälja tulla wastu manööwriga, et teie saate juba nüüd inglise naelte näol „toiduraha“. Kuid meie ei tohi selles manööwrist end petta lasta. Sest, meie palk on praegu mitukord wäiksem kui wälismaa merimeeste oma ja sööki me üldse ei saa, kas see pole siis päris ükskõik, kuidas praegusi inglise naelu nimetatakse, kas „elukalliduselisaks“ wõi „toidurahaks“, tähtis on see, et need on karjuwalt madalad näljapalgad ja nende tõstmine laewasöögi näol on möödapääsematu hädatarwidus.

Meie nõudmine on ja jääb, et laewasöök peab tingimata tulema lisaks praegusele rahapalgale, see peab küllaldaselt toitew ja meeskonna järelwalwe all teostuma.

Kuna eelpooltoodud normid on minu poolt ettepaneku korras tehtud, siis soowitan, et ka teised merimehed ja terwed laewameeskonnad oma arwamist isiklikult wõi kollektiivselt selle artikli ja kogu toitlustamise küsimuse kohta „Majaka“ weergudel awaldaks.

Merimees N.

Keskaja töötingimused

„Wegal“

Üks kuu orjust „Wegal“ on hullem mitme kuulisest nälgimisest pommil. Munsterdasin end 12 juulil sellele roostekünale, lootuses, et wähe teenida, kuid teenimise asemal, tapsin tugewasti ainult oma terwist. Üldse walitseb „Wega“ härradel niisugune möödupuue, et kes töö juures oma terwist ei pinguta, see pole tubli mees, waid teiste ääsitaja ja kommunist, mida kapten isegi palgaraamatusse sisse kirjutab.

Töötingimused ja töökaitse on „Wegal“ äärmiselt narused. Kõigepealt, pole laewas ühtegi korralikku oisa, millega laewa kat külge kinnitada. Need, mida selleks tarwitatakse, on wanad noaegsed kraana waterid, nii, et ühel mehel pollarise panemine täitsa wõimata on. Seal juures wõib sulle mõni lengs kaela lüüa, rääkimata kätest ja jalgest. Teiseks, wintsi poomid pole sugugi korras, kõik plokid on kõlbmatud, mis iga minut wõiwad katkeda ja enesega õnnetuse esile kutsuda. Kuid „Wegal“ sellele rõhku ei panda, sest laewaomanikud teawad, et kuigi mõne mehe sääretorud purunewad, siis

nemad seda ikka ei maksa, sest eesti merimeestel puudub soltsiaalkindlustus, mis iga selleks sunniks. Üldse ei hoolita meest terwisest kõige vähematki. Haigestub mõni ja nõuab arsti, siis lubatakse hirwitades arst järgmises sadamas kutsuda. On aga asi sedawõrd tõsine, et haige kapteni wastuseisule hoolimata, ise end tahab lasta linna arsti juure toimetada, siis loob „kapteni härra“ politsei „Landkangi“ — just kui mõnele kurjategijale. Kus on see lubatud, et haigel merimeest ilma arstiabiita merele kaasa wõetakse. Kui kergesti ei wõi haigus kardetaw olla ja üle kogu laewa lewineda.

Tööaeg on „Wegal“ lubamata pikk, nimelt 12 tundi merel. Kuid seda püütakse omakord weel pikendada. Jäledatel kurnajatel jätkub julgust merimeest hommiku päikese tõusust kuni õhtu loojaminekuni tagasundida. Lepingkirjas on öeldud, et sadamas on tööaeg iga sadama kombe järgi ja lastimise ja lossimise tööd sundustikud. Kuid tegelikult utatab orjus ka nendest piiridest üle. Ilusa ilmaga töötawad mehed ruumis kui loomad, takistab aga ilm lossimise tööd, siis sunnitakse jalamaid laewatööle. Arusadaw, kui mehed sadamas kõik aeg laadimise ja lossimise tööl, siis laewatöö seisab ja kui merele jõutakse, siis sunnitakse mitmekordse pressiga kõik äratemata — sellesama näljakopika eest, sõtm ja ähwardus peale kauba.

Dekimehi sunnib kapten ilma erilise tasuta weel katelt puhastama. Ta ainult „lubab“ mees-tele tollil tubakal ja konjakit wõtta, et need siis ise seda salakaubana maale wiiks ja ära müüks. Niisugune peab siis „õiglane“ tasu olema meeste higiwaewa eest! Lõpp sarnasele „palgamaksmisele salakanbaga! Iga mees saagu lehtud töö eest wäärilise loõtasu, ilma, et tal pruugiks seda salakauba näol kerjata.

Ka söögiga tehakse „Wegal“ suurt ülekohtu. Toitlustaja juhtkonna liige kui ka kokk on mõlemad keskelt meeste lauas, mispärast suuri saksu nuumatakse tugewasti waeste küttjate ja madruste rahaga. Wõõri meestel pole muud, kui pinguta püksirihma, kuigi nime järgi on kõigil ühine artell. Söögirahaga tehakse alati nii, et meestele ei näidatagi tegelikku arwepidamist, muud kui kasseeritakse summad sisse.

Palk on wäiksem kui harilik eesti laewade palk, näiteks, madruse palgaks on 30 eesti krooni ja 25 daani krooni. Kuid ka selle tasumisel oskab kapten ikka nii kurssi arwata, et ta tugewad protsendid enda kaukasse sokutab.

Üldse on kapten, kes oma wiletsa nägemise pärast, öieti ei kõlbakski meresõidule, wäga toores ja jõhker laewaomanikkude tööriist. Kuigi merimeeste seaduses on öeldud, et kapten peab wiisakas, heatahtlik ja õiglane olema, siis „Wega“ mõirakararu annab hoopts wastupidise pildi. Ta on läbi ja läbi wana mõisa omanik waimu täis ja merimees ärgu lootkugi, et ta leiab kaptenilt inimwäärilist käitlemist.

Merimeestel tuleb julgemalt ja üksmeelsemalt sarnase ülekohtu ja kurnamise wastu wäljaastuda — keegi muu ei paranda meie olukorda kui meie ise.

Merimees N. J.

Kõigi maade merimehed ja sadamatöölised ühinege I.S.H. lipu all!

I.S.H. deklaratsioon

TÖÖMURETSEMISE AKTSIOONI

kohta

merimeestele ja sadamatöölitele

Tööd ja Palgakõrgendust!

Merimeeste ja Sadamatööliste Internatsionaal — ISH — teeb kõigi maade merimeestele ja sadamatöölitele ettepaneku:

Ette võtta ja läbiwiia ühine aktsioon meie karjuvate hädade ja palgatingimuste parandamiseks. Selleks ülesseada kõigis maades ja sadamates wankumata järjekindlusega järgmised võitluse nõudmised:

- 1/ Palkade tõstmine,
- 2/ Täied meeskonnad laewadel ja sadamatöödel!
- 3/ 8-tunniline tööpäew merel ja 7-tunniline tööpäew sadamas! Ühesuguse töö eest ühesugune tasu!
- 4/ Tööta merimeestele täielik toetus iga tööta päewa eest!

Seltsimees merimees!

Seltsimees sadamatööliline!

Järgnew ISH deklaratsioon selgitab, kuidas on tarwis seda töömuretsemise plaani läbiwiia, kuidas on tarwis wastu astuda kapitalistliku ratsionaliseerimise ja kurnajate edaspidiste pealetungide wastu meie olukorra weel raske-
maks muutmise sepitsustel.

Loe läbi see deklaratsioon ja ole weel täna oma laewal, oma töökohas aktiivne võitleja selle weetranspordi tööliste ühiswõitlus nõudmiste eest! Sinu palga- ja töötingimuste parandamine, sinu perekonna saatuse parandamine on päewakorral!

Deklaratsioon

töömuretsemise rahwuswahelisest aktsioonist
merimeestele ja sadamatöölitele.

Seltsimehed!

Jultunud on laewaparunite ja sadamaette-
wõtjate rööwliplaanid! Neile ei ole weel sel-
lest küllalt, kui nad otsekohe ja kaudselt (ra-

hakursi kukutamine) palku allalööwad, kui nad
sunniwad poolikute komandodega sõitma, kui
nad sunniwad merimehi laadima ja lossima,
kui süwendawad jõhkralt wäljakurnamise wi-

sist. Neile ei ole ka sellest küllalt, kui nad läbisuruwad metsikuid kapitalistliku ratsionaliseerimise võtteid, kui nad tugewasti pausitawad oma profiiti riigilt kupeldatud toetussummadega. Ei, kõigest sellest ei ole haikala-dele küll.

Laewaparunite rahwuswaheline nõupidamine „Baltic and international Maritime Conference“ võttis vastu uue, ennekuulmatu saagiahnitsemise plaani. Kõigi maade laewadest tahetakse terwelt 25 %, s. o. weerand, sõidust ärawõtta ja kindlalt sadamasurnuaedadele seisma panna. Sel kombel tahawad laewaomanikud prahid kõrgele ajada. Nad tahawad siis nende „kahjude“ katteks riigilt miljonid weeringud wäljakaubelda, mis töörahwalt maksude näol wäljapressitakse. Iga seismapandawa bruttoregister tonni eest nõuawad nad 20 shillingut aastas. (s. t. 10000 tonnilise laewa eest 200000 shillingut aastas).

Mis hooliwad laewaomanikud sellest, et nende plaani läbiwiimisel tuhande ja kümned tuhande merimehed tööta jääwad, leiwata jääwad — kui ainult nemad selle läbi oma profiiti saawad tõsta. Mis hooliwad härrad laewaparunid ka sellest, et prahi tõstmisega tõusewad ka tarbeainete hinnad, et uute riiklikkude toetuste jägamisega kapitalistidele, kaswab maksukoorem eeskätt töölistkonna turjal.

Kuid kui meie arwestame weel sellega, et ikka sagedamaks muutuwad nähtused, kus laewaparunid sunniwad merimehi laadima ja lossima, kus sadamatöölised kaotawad sellega töö, siis on meil selge, kuhu sihiwad laewanduskapitali ja sadamaettewõtjate rõõwplaanid.

Kümned tuhande merimehi ja sadamatöölisi tahetakse tööta ja leiwata jätta!

Poolikute meeskondadega laewad ja puudulikud laadimiswahetused on juba nüüd tõsiasi, kui 25 % kaubalaewastikust puhkama panakse järgnewad uued wallandamised. Selleks manguwad laewaparunid järelejätmatult walitsuste toetust.

Oma nõusoleku sellele plaanile on juba annud: fashistlik Saksa walitsus, „sotsialistlikud“ Daani ja Rootsi walitsused, „demokraatlikud“ Hollandi ja Norra walitsused. Kuna Inglise, Prantsuse, Ameerika, Jaapani jt kapitalistlikkude maade walitsuste kaasatõmbamiseks teewad kihutustööd laewaomanikud käsikäes ITFi kollaste juhtidega. Ka siin kasutawad laewaomanikud sotside juudaseosa endi mammona huwides ära.

Seltsimehed merimehed, sadamatöölised!

Selle jõhkra kapitali pealetungi vastu wõitluseks esitabki ISH täidesaatev komitee, kes on walitud maailma ühlluskongressi poolt Hamburgis 1932, rahwuswahelise wõitlusplaani.

Et meie teame, et kapitali pealetungile wõib ainult siis wõidukalt vastu astuda, kui meil on täielik wõitlusühisrinne kõigi maade merimeeste ja sadamatööliste wahel — niihästi töölolewate kui töötute wahel, niihästi walgete kui wärwiliste wahel, waatamata kuhu ametiühisusse keegi kuulub, siis paneme ette:

1) Kõigis maades ja sadamates ettewõtta ja läbiwiia ühllased aktsioonid järgmiste nõudmistest eest:

Ofsustav palkade tõstmine!

Täied meeskonnad laewadele ja füüelitud sadamatöölisest wahetused!

8-tunniline fööpäew merel ja ja 7-tunniline fööpäew sadamas ühesuguse töö eest ühesugune fasu!

Täielik tööta merimeeste toetamine iga tööta päewa eest!

Igas sadamas, igal laewal peab nende hüüdnõudade all ülesseatama kaugemad konkreetsed nõudmised, peab looma wõitluskomiteed, kes kohapeal hakkawad aktsioone organiseerima ja juhtima.

2) Solidaarselt toetada kõiki streigiwõitlusi, mis peetakse maadel, kus tööpalk madal, kus wõitlusega tahetakse parandada töötingimusi. Toetada tegeliku solidaarsusega igasugust merimeeste ja sadamatöölisest wõitlust, nii seaduspärast kui seaduswastast (streigimurdjate boikoteerimine, streigi puhul teise sadamasse ümbersaadetud laewade boikott, jne), mis peetakse oma elukuwide ja õiguste kaitses, fashismi ja ühingute fashiseerimise vastu, streigi — ja ühinemise wabaduse eest, imperialistliku orjastamise ja sõja vastu!

3) Walida igas sadamas Kontroll Komisjon, kes merimeeste ja sadamatöölisest ühisesitajana teostaks sadamas walju walwet. See komisjon walwaks:

a) igapäew, et ükski laew ei lahkuks sadamast muidu, kui tal ei ole arwuliselt ega kvalitatiivselt täis meeskond peal. Selleks organiseerib see komisjon endale abiks tööta ja sõitwate merimeeste ja sadamatöölisest hulgast gruppe, kes igapäew aitawad sadamas ja laewadel kontrolli teostada. Meeskonna täielikkuse kontrollimine tähendab seda, et waadatakse järgi, kas igal laewal on dekil ja masinas wastaw arw nooremaj ja wanemat meeskonda, kas iga mees saab selle palga, missugust tööd ta teeb ja kas laewal on kaheksatunniline tööpäew, so. kolm wahti — ja kas seda ka peetakse. Edusti, et pealemunsterdamine ei sünniks mitte nurga taga, waid kindlas numbrijärjekorras ja merimeeste endi walju kontrolli all. Kui kontroll komisjon teeb ühel ehk teisel laewal kindlaks, et seal ei ole täit meeskonda, siis peab meeskond töö mahapana, tööta merimehed solidaarselt toetuseks mobiliseerima, ja sadamatöölisest laewalaadimisest ja lossimisest äraütlemata kutsuma ning merimeestega ühise aktsiooni juhtimise komitee walima. Aktsioon peab niikaua wältama, kuni kapten wõi laewaomanik pole meeskonda wastawalt täiendanud, ega muud nõudmised rahuldanud. Sel teel wõiwad tuhanded, tuanded merimehed täie palga juures tööd saada. Sel teel saab ka sõidus olewate merimeeste olukorda parandada.

b) Igas sadamas tuleb sajad tööta ja töölolewad sadamatöölised mobiliseerida, et nad walwet peaksid, et iga laadimise tööde juures oleksid täied wahetused, et kraanad ja wintsid ei oleks ülelaaditud, et kranapid ei sunni merimehi laadima ja lossima, et palk korralikult kättemaksetakse, et päewa jooksul ainult üks töowaheltalitus sünnib. Seal, kus tehakse kindlaks, et töötawad poolikud wahetused wõi,

kus laadimisetoed teevad mittesadamatöölised — wõi jälle, kus kraanad ja wintsid on ülekoormatud ehk wahetusi sunnitakse rohkem kui 7 tu. di päewas tööle, seal tuleb tegewuskomiteed walida, töö seisma panna, laewa-meeskonnad solidaarseks toetuseks organiseerida, streigi postid wälja panna ja nii kawa streigiwõitlust pidada kuni sadamatööliste nõudmised on rahuldatud. Sel teel saawad tuhandad sadama töölised täiepalgaga tööd. Sel teel, s. o. wõitluse teel, saab ka kõige paremini wõidelda kapitalistliku ratsionaliseerimise vastu.

Seltsimehed!

Poolikud meeskonnad on laewajulgeolekule hädaohtlikud! Nad on hädaohtlikud meeskonnale, reisijatele, laadungile. Poolikud sadamatöölised wahetused, ülekoormatud laadimiswahendid ähwardawad sadamatöölise elu, nad toowad raskeid õnnetusi sadamates! Sellepärast wõitlus täis meeskondade ja sadamatöölise wahetuse eest — on wõitlus meie endi elu kaitsemise eest!

ISH ja tema sektsioonid on walmis toetama iga rahwuswahelist weetranspordi töölise aktstiooni, mis ettewõetud poolikute meeskondade läiendamiseks. Ta on nõus iga organisatsiooniga läbiwõitluse nende aksioonide algatamiseks ja läbiwõitluse üksikasjade otsustamiseks.

ISH täidesaatev komitee pöörab eriti ITFi kuulwate organisatsioonide poole. Wõtke seisukoht meie ettepanekute suhtes! Astuge meiega ühisesse wõitlusrindesse ISH töömuretsemise plaani teostamiseks. Tehke seda ka siis, kui teie ühingu keskjuhatused selle vastu on, kui nad ei taha wõitlust täis meeskondade ja sadamatöölise wahetuse eest! Pöörake teiste ühingu ja nende osakondade poole ja nõudke nende osawõtmist ISH töömuretsemise wõitluses! Sadamast sadamasse looge ühine wõitlusrinne ja wõtke osa kontroll komisjonide loomisest iseseiswaks aksioonide organiseerimiseks.

Merimehed ja sadamatöölised!

Wõtke töömuretsemine isendi kätte! Ärge loofke „Rahwasteliidule“, ärge laske end eksiteele wiia töölise waenlaste pettelobast rahulikul seadusandluse teel töömuretsemiseks. Selle ninapidiwedamisega on senini meie seisukorda ainult järjekindlalt halwendatud. Organiseerige ise koosolekud igas töökohas (harus, ühingu), wõtke käesolew ISH ettepanek aluseks konkreetsete aksioonide läbiwõitluseks igas sadamas! Nõudke ametiühisuste esitajate saatmist sellesse kontroll komisjoni!

Rippumata ametiühisuste juhatusete wõimalikust wastuseisust — looge iga laewal, igas sadamatöökohas ja merimeeste kodus ühiswõitlusrinne ja alake wõitlust iseseiswalt paremate palkade, täis meeskondade ja sadamatöö wahetuse eest!

Ühis wõitlusrindes oleme wõitmatud! Ärge laske end see juures eksiteele wiia petiste ITFi härrasjuhtide poolt, kes wäljaastuwad ühiswõitlusrinde vastu! Nad on alatud weetransporditöölise ühtluse killustajad, nad on merimeeste ja sadamatöölise huwide wastutõtjad. Toome tõenduseks karjuwaid tõsiasju

mitmesuguste maade kollaste juhtide äraandmistegudest. Need olid Saksa ITFi sotsjuhid, kes juba 1930—32 a. mangusid kodanitselt walitsuselt laewaomanikkudele (loe: laewaomanikkudele!) hiigla summasid toetust, merimeestele aga aitasid kaela suruda 2-he wahi süsteemi, meeskondade wähandamist jne. Kas ei olnud need Hollandi ITFi juhid, kes 1933 ja 1934 a. samuti nõudsid laewaomanikkudele subwentsioone — mitte tööta merimeestele toetust — ja kes plaksatades käed kokku löid laewaomanikkudega merimeeste palkade alandamiseks. Kas ei olnud see Daani kütjate ühingu endine sotslik esimees Eric Jakobsen, kes osawõttis Daani sotsliku walitsuse merimeestewastase seaduse wäljatöötamisest, mis wähandas tugewasti laewameeskondi, mis jättis sajad mehed ilma tööta? Kas ei olnud see Prantsuse merimeeste föderatsiooni juht, kollasots Durand, kes koos kodanliste parteidega toetas nn. Tasso seadust — see tähendab, seadust, mis annab uued miljonid frangid laewaomanikkudele „toetust“, aga wallandab tuhandad merimehed ratsionaliseerimise hüüdsõna all. Kas ei mängi Inglise NUSi peasekretär Spenser samasugust kaheotsaga mängu kui tema ametiwend Hollandis? Ta nõuab laewaomanikkudele toetust, et wälismaa konkurentsi „kahjutaks“ teha, kuid samal ajal kollitab briti merimehi palgakärpimisega — kui subwentsiooni ei saa. Kas ei olnud see Norra juudasjuht Birkeland, kes allakirjutas laewaomanikkudega lepingu, mis palgald alla löi s s s s „Aquila“ ja „Sirene“ peal. Seda tehti „kaaskanatuse“ maski all! Kas ei olnud need Rootsi ITFi kollased ninamehed, kes streigimurdmist organiseerisid, kui aurik „Gwalia“ meskond määrija wallandamise pärast streiki algas, kui ta äraülles sõitmast pooliku meeskonnaga. Eks kirjutanud siis juhid „must walge peal oma häälekandjas „Sømannen“, et „see oli ühingu juhatusetanamatu ülesanne ja kohus, selle streigi vastu töötada.“ Kas see pole tegelik laewaomanikkude toetamine meeskondade wähandamisel.

Agaga Edo Fimmen ise? See kollase ITFi peasekretär, kes merimeestelt ja sadamatööliselt tuhandeid naelsterlinguid ja kroone, marku ja guldeneid kerjas — selleks, et „alata wõitlust 8-tunnilise tööpäewa sisseseadmise eest.“ Kuid, kas on mõni merimees wõi sadamatööliline kuulnud, mis korjatud rahadega on tehtud wõi, kas on nähtud, et sotslikud ITFi juhid kuskil wõitlust peawad 8-tunnilise tööpäewa eest wõi täis meeskondade eest? — Ei. Kas pole ka see tõsi, et wallandamised on walusalt puudutanud ka laewajuhtkonda — tüürimehi, mehaanikuid jne, et neil pole kindlaks määratud tööaega, et neile ei taheta ületunde maksta? Kas see pole tõsiasi, et walitsuste toetusel laewad seatakse sisse sõja otstarbeks? Kus on aga ITFi juhid, laewaohtwiteride Internatsionaali juhid? Neid pole kuskil merimeeste eest wäljaastumas, wastupidi nad nõuawad koos faschistidega laewaparunitelle toetust, nad kihutawad koguni ühest rahwusest merimehi teiste vastu üles: walgeid asumaade merimeeste vastu jne. Nad õhutawad rahwuslikku showinismi („Inglise laewad

ainult inglastele!“, „Prantsuse laewad ainult prantslastele!“ jne.). Nad teenivad täielikult kodanlust.

Nemad, härrad reformistlikud ametiühisuste juhid — on need, kes toetades laewaomanikkude profiidiahnitsemist, on nii häbematud, et reklaamiwad laewade seismapanekut, kapitalistliku ratsionaliseerimist ja palgarööwimist kui merimeeste tööhuwide kaitseplaani. Ja laewaparunid tahawad nende reformistlikkude ametiühisuste juhtide ja fashistide kaasabil kriisist väljapääseda merimeeste ja sadamatööliliste arwel. Samuti nagu Saksamaal ja Austrias, tahetakse ka teiste maade töölisi weel jõhkrama kapitali omawoli ja orjuse ikkesse panna.

Laewaomanikud ja nende agendid wõttlewad wihaselt meie nõudmistest wastu. Nad kinnitawad, et 8-tunniline tööpäew merel ja 7-tunniline tööpäew sadamas on wõimata. Kuid see on wale! Näide, mille pakub Nõukogude Liit, tõendab, et mitte ainult 8-tunniline tööpäew, waid isegi 7- ja 6-tunniline tööpäew on merel läbiwidad. Dekimeeskond töötab Nõukogude Liidu laewadel 8 ja 7 tundi, kätjad ja trümmerid, kus weel kiwisöe küte, kõigest 6 tundi. Seda ei saa salata enam ka endine ITFi esimees Lindberg, kes ühel Rootsi parlamendi istangul laewameeskondade seaduse harutusel ütles: „Kodanline ajakirjandus kardab Moskwa agentide hädaohtu, aga hädaohtlikumad on arwukad Nõukogude Liidu laewad, mis annawad praktilise tõenduse, et 8-tunniline tööpäew merel on küllalt hästi läbiwõidaw“. Ometi, seltsimehed! Keegi teist ei pea jundastikke ITFi juhte usaldama! Nemad, kes sammuwad kapitalistidega käsikäes, kes nõuawad laewaparunitele toetust, kes aitawad ettewõtjatel töömeeskondi wähendada, kes midagi ei tee, et takistada kurnajaid sundimast merimehi laadima ja lossima, kes jätsid streikiwad daani merimehed kurnajate soovil abita, kes ärakägistasid sadamatöölise streigi Cottonis ja Hay's Wharves, kes Ameerika weetöölise suurstreigi puhul midagi ette ei wõtnud rahvuswahelise toetuse organiseerimiseks. Need härrad, kes 1922 a. saadik on trööstinud teid „Rahwasteliidu“ ja Genfi tööbürooga, ei pea mingisugust wõitlust 8-tunnilise tööpäewa eest merel, nad ei pea mingisugust wõitlust kapitalistliku ratsionaliseerimise wastu laewades, sadamates, dokkides.

Arge laske end petta, merimehed ja sadamatöölised! Prantsusmaal, Hollandis Ameerikas ja teistel maadel seletawad reformistlikud ametiühisuste juhid, et subwentisioonide abil pandawat seismasolewad laewad käima, mis tööta merimeestele tööd andwat. Selle seletuse lükkawad ümber täielikult tõsiasjad. Tõsiasjad, et laewad praegu poolikute meeskondadega sõidawad, et just selletõttu paljud merimehed töowõimalused on kaotanud, et, waatamata prantsuse laewaomanikkude riikliku toetuse tõstmisele terwelt 100 %, ometi tööta merimeeste arw Prantsusmaal kohutawalt kaswas. Kuid, mis kõige tähtsam: laewaomanikud ei nõuta neid hiigla summe mitte tegevuses olewate laewade toetamiseks, waid just

käimasolewate laewade seisma panemiseks. Sest need toetuse mungumised sünniwad selleks, et 25 % maailma kaubalaewastiku tonnashist laewasõidust ärawõtta ja riigipensioonile — seisma panna.

ITF juhid püüawad merimehi ja sadamatöölisi uuesti eksiteele wiia, neid uute pettelubadustega ja manöwüritega wõitlusest eemale hoida. ITFi härrad jutustawad näiteks, et tarwis maksma panna ühesugune „rahvuswaheline palk“ ja rahvuswaheline standart-kokkulepe, et mitmesuguste maade laewaomanikud omawahel ei konkureeriks.

Meie hoiatame rahvuswahelisi merimehi ja sadamatöölisi selle uue pettuse eest!

Kui kollased ITFi härrasjuhid oleksid ühesuguste palkade eest, miks nad siis äräütlesid läti ja soome merimeeste toetamist wõitluses oma näljapalkade tõstmise eest, miks nad koguni organiseerisid streigimurdmist! Nad laskisid sadamatöölistel laadida ja lossida streigis olewaid laewa Inglismaal, Hollandis, Belgias Skandinaawias j. m. Nende hüüdsõna „rahvuswahelistest ühesuurustest palkadest“ ei tähenda mingisugust palgatingimuste parandamist, waid kõigi maade merimeeste palkade ühtlast allasurumist, nende hüüdsõna „rahvuswahelistest standart kokkuleppest“ ja 8-tunnilisest tööpäewast, ei tähenda kolmewahi süsteemi uuesti sisseseadmist ega täis meeskondi.

Tähelpanu! Inglise, prantsuse, ameerika, austraalia j. t. maade merimehed ja laewaohwiiserid! Takistage seda, et ITFi juudasjuhtide ja kaubalaewastiku ohwitseride Internatsionaali loba ühesugustest rahvuswahelistest palkadest ei wiiks niikaugale, et isegi neis maades, kus tänapäew suhteliselt kõrgemad palgad ja paremad töötingimused, ei löödaks töötasu sama madalale kui fashistlikkude maade kultiaolised näljapalgad. Tee, mis wiib meid palgatõstmisele, on ainult wõitluse tee. Seda tõendab weel kord kreeka merimeeste streik. Kus rohkem kui 150 laewa meeskonnad astusid wõitlusse ja wõitsid keskmiselt 30 % palgakõrgendust.

Sellepärast, heidame kõrwale ITFi juhtide klassirahu ja kapitalatsiooni poliitika kurnajate pealetungide ees, heidame kõrwale wahekohtu ja töölistkonna orjastamisetee! Astume kindlalt wastu streigikeelule, ametiühisuste wastastele seadustele, ametiühisuste fashiseerimisele ja ametiühisuste demokraatia likwideerimise pealetungidele! Heidame kõrwale subwentisiooni poliitika, mida kodanlust ühiswäerinnas sotsjuhtidega püüab tööliste turjal läbisuruda, milleks ta hulki pettuswõtetega püüab kaasmeehitada.

Maha laewade seismapanemise ja subwentisiooni poliitika! Maha kapitalistlik ratsionaliseerimine laewadel ja sadamates! Maha pealetungid weetöölise palkadele ja õtgustele! Bemale wõitluse saboteerijad ja laewaparunite agendid!

Ühinege punase ISH wõitluslipu all! See on ainukene merimeeste ja sadamatöölise wõitluse Internatsionaal! Ainult ühises wõitlusrindes tema hüüdsõnadele järgnedes, teostame oma eluhuwide kaitsemise. Sellepärast:

Kontroll komisjonide loomisele sadamates,

ja nende kaudu walju walwe teostamisele meeskondade täielikkuse ja tööaja pikkuse üle! Täied meeskonnad laevadele! 8-tunniline tööpäew!

Palgatöstmise kätewõitmisele!
Numbrijärjekorras tööle wõtmise sissewit-
misele!

Kõik kui üks mees wõitlusele ISH töömuretsemise plaani eest!

Elagu rahwuswaheline wõitlusrinne ja weetranspordi tööliste solidaarsus!

Elagu wõitlus täis meeskondade ja sadamatöowahetuste eest!

ISH täitew komitee.

Eesti merimees, sadamatöoline! Oma hädatarwilikkude nõudmiste läbiwiimiseks ühine rahwuswaheliste wõitlusaktsioonidega!

Kõik weetranspordi töölistes ja nende organisatsioonid, ühisesse wõitlusrindesse oma karjuwa olukorra parandamiseks.

Ajal, kui ISH seab üles weetranspordi tööliste nõudmistekawa, kui ta kutsub üles kogu maailma merimehi ja sadamatöölisi, waljaastuma ühtlase aktsioonidega palkade töstmise, töömuretsemise, tööaja lühendamise eest, peab ka eesti weetranspordi tööline otsustawalt ühinema nende nõudmistega. Ta peab oma ahnetelt laewaparunitelt kätte wõtma seniste äärmiselt wiletsate palga ja töötingimuste parandamise. Selleks kohustab teda juba rahwuswaheliselt teiste maade klassiwendade ees eesti merimehe madal kulipalk, laewasöögi puudumine, orjastawalt pikk tööaeg, täielik sotsiaalkindlustuseta olek jne. Need on asjad, mida wälismaa kurnajad oma weetranspordi proletariaadi palkade allasurumiseks kasutawad. Need on tingimused, millega eesti laewaparunid meid äärmiselt kurnawad, millega hiigla puhtakasu summe kokkuajawad, uusi laewu ostawad, oma parasiidi magusid kaswatawad, pangasummasid patsutawad.

Sellepärast on kõigi eesti weetranspordi tööliste esimene ja kõige järelijätmatum nõue: otsustaw reaalpalka töstmise laewa söögi näol ja rahapalka töstmise sadamatöölilistele. See on nõudmine, mille peame maksu-mismaksab kätte wõtma, milleks, peame kogu oma jõu koondama. Merimehed peawad saama senisele rahapalgale juure tingimata laewaomanikkude kulul söögi. See söök peab olema küllaldane ja toitew, kindlate normide alusel ja meeskonna enda kõwa kontrolli all. See on esimene ja kõige tähtsam nõudmine.

Teine hädatarwilik nõudmine on: 8 — tunniline tööpäew ja täied meeskonnad laewale ning täied sadamatööliliste wahetused! Sellega wäheneb meie loomalik töökoores, sellega awanewad uued töowõimalused kümnetele ja sadanetele tööta merimeestele ja sadamatöölilistele. Sellega saame ka ümberlökkamata aluse iga ületunni eest, mis üle kaheksatunnilise tööpäewa tehtud, kõrgemat eritasu nõuda — kahekordset tunnitasu. Ühes sellega peame nõudma, et iga mees peab selle palga saama, missugust tööd ta teeb. Kaduma peab nähe, et wanema kütja tööd tegija saab noorema kütja palga jne. Kaduma peab ka nähe, et merimehi sunnitakse sadamatööliliste tööd tegema. Mitte ainatki lossimist ega laadimist merimeeste poolt!

Kolmandaks põhinõudmiseks on: tööta merimeeste toetamine. Seni eesti merimees on koha kaotamisel täiesti ilma igasugusest abist. Riik aga loobib suuri soodustusi ja summe laewaomanikkude toetamiseks. Merimehi kollitatakse fashistlikkude sunnitöölaagritega. Sellepärast, lökkame otsuawalt tagasi Pätsi sunnitöö „õnnistuse“ ja nõuame tööta merimeestele ja sadamatöölilistele kindlat rahalist toetust iga tööta päewa eest — wähemalt 1,50 kr päewas.

Meie peame ka nõudma täielikku sotsiaalkindlustust riigi ja ettewõtjate kulul. Õnnetud juhused sagenewad laewadel, sadamates: mehed kaotawad käe, jala, saawad elukardetawaid wigastusi, kuid pole ühlegi seadust, mis kindlustaks tööjõu kaotanule eluülespidamise. Sellepärast seisku sotsiaalkindlustuse nõue kindlat meie wõitlusprogrammis.

Kõigi nende nõudmiste teostamise kindlustamiseks on tarwis kätte wõtta järelijätmatu kindlusega kollektiivlepi. See nõue peab tingimata üheks meie põhinõudeks olema.

Kõik need nõuded on hädatarwilikud nõuded, mille läbiwiimise kaudu saab ainult iga merimehe, iga sadamatöölise wiletsat olukorda parandada.

Kuidas teostada need nõudmised?

Ainult niisuguse wõitluse, aktsioonide ja isetegewuse kaudu, mille kätte näitab ISH töömuretsemise deklaratsioon. Ainult see on wõidu tee.

Andeksandmata rumalus oleks loota, et laewaparunid hea mehe pooldest, kui weetöölised ise käed rüpes hoitawad, tuleks, nende olukorda parandama. Seda ei sünni kunagi. Need olid ju laewaparunid, kes wiimase palgarööwimise ajal kõige häbematu petistena töötasid kohe merimeeste palku lösta, niipea kui aga prahihinnad tõusewad. Kus on nüüd lubaduse täitmine, kuna ometi prahihinnad on wiimasel ajal nii tugewasti tõusnud, et laewaparunitel ihuleht — „Päewaleht“ (22. aug. s. a.) olse hüppab rõõmus laewanduse seisukorra paranemise üle. Weohinnad olewat wahetpidamata aprilli kuust saadik tõusnud, isegi 1933 a. tasapinna ületanud, tonnaashi ülepakkumine Põhja-Euroopa trampwedudel olewat kadunud jne. — Kuid laewaparunid ei mõllegi merimeeste olukorda parandada, wastupidi, nad sepitsewad uusi wallandamisi, uusi pealunge. Fa-

schistlik Pätsi walitsus annab selleks oma „õnnistuse“ kaasa, ta annab laewaparunitele odawaprotsendilist laenu, wabastab maksudest, kergendab lipuwahetuse äri jne. Ta on kõige jultunum kurnajate huwide kaitseja diktatuuri walitsus, kellelt merimehel pole midagi, peale surwe ja tagakiusamise loota.

Sellepärast, meie kutsume üles kõiki merimehi ja sadamatöölisi isetegewusele, meie kutsume aktsioonide ja wäljaastumistega ISH nõudekawa eest ähises rindes wõitlema.

Meie teeme awaliku ettepaneku kõigile eesti merimeeste ja sadamatööliste ühingutele: astuda ühisesse wõitlusrindesse nende hädatarwilikkude nõudmiste läbiwiiseks. E. K. Kütjate ühing, E. K. deki-meeste ühing, Assistentide ühing, Radistide ühing, Mehaanikule ühing, sadamatöölise ühingud! Kui teil on kallid merimeeste ja sadamatöölise huwid, kui teie ei taha kurnajate klassi teenida, kui teie ei taha selle wiletsuse ja orjuse edasi kestmist, milles waewleb praegu weetranspordi protetariaat, siis ei tohi teie nende hädatarwilikkude nõudmiste wastu olla — teie peate nende poolt olema. Teie peate wõitlust ettewalmistama ja aktsioone korraldama:

laewasöögi eest,

8. tunnilise tööpäewa eest,

tööta merimeeste toetamise eest,

Sotsiaalkindlustamise eest,

Kollektiivlepingu eest.

Kui teie seda ei tee, siis ei ole teie merimeeste huwide kaitsejad, waid tööriistad kurnajate käes. Siis jätkate teie seda sahkerdamise ja äraandmise poliitikat, mille abil Tiitus wanas Merimeeste Liidus laewaomanikkudega kokkumängis, et pealetunge merimeeste wastu läbiwiia.

Merimehed, sadamatöölised! Korraldage nõupidamisi ja koosolekuid igas sadamas, igal laewal, harutage läbi need nõudmised oma olukorra parandamiseks ja nõudke oma ühingutelt järelejätmatu kindlusega wõitluse ja aktsioonide ettewalmistamist nende nõudmiste läbiwiimiseks. Kui ühingud sellest äraütlewad, kui nad selle maha waikiwad, walige uued, kindlal klassiwõitluse liinil seiswad klassiwenad asemele. Ärge jääge tegewuseta ootama, kui ühingud magawad. Ise wõtke palgawõitluse ja töömuretsemise küsimused aktiivselt päewakorrale. Walige kontroll komisjonid sadamates, kes hakkawad laewu kontrollima, et poolikute komandodega sadamast wälja ei sõideta, et iga mees selle palga saaks, missugust tööd ta teeb, et merimehi ei sunnitaks sadamatööliste tööd tegema, et tööle wõtmine teosluks kindlas numbri järjekorras, et maksaks 8. tunniline tööpäew jne. Need kontroll komisjonid peawad ise end maksma panema, nad peawad laewaomanikke sundima end tunnistama kui weetranspordi töölise wolitatud esitust. Nad peawad merimeeste kodu tegewust, munsterollide tegemist, töowahetalitamist jne walwama ja kontrollima. Sarnased kontroll komisjonid tulewad moodustada Tallinnas, Pärnus jt. sadamates.

Selle läbiwiimiseks kõige tihedam koostöö tööta ja töölolijate merimeeste ja sadamatöölise wahel!

Julgelt ja otsustawalt oma olukorra parandamisele!

Ilma wõitluseta ei ole wõitu!

Elagu weetranspordi töölise ühiswõitlusrinne!

Elagu eesti merimeeste palgawõitlus!

ISH eesti sektsioon.

Nõuame laewasööki!

Kindlate normide alusel ja meeskonna kontrolli all!

„Laewasöök laewaomanikkude kulul!“ — See on tänapäew eesti merimehe põhinõudmine.. Selle poolt oleme hääletanud ja selle läbiwiimiseks peame koonduma kõik kütjad, madrused, kokad, juhtkonna liikmed ühiseks wõitluswäerindeks.

Meie reaalgald ei tohi igawesti nii narusteks jääda kui praagu. Kui Skandinaawia laewaparunid maksawad oma merimeestele eesti omadest poole kõrgema palga, kui nad annawad weel lisaks laewasöögi ning teeniwad seegi juures kõwad puhtakasu protsendid, siis on eesti merimeestel rohkem kui tuline õigus saada laewasööki praegusele rahapalgale lisaks.

Kuid taewasöögi nõudmisel peame otsekohe nõudme ka kindlaid ja täiesti toltwaid sööginorme ja walju meeskonna kontrolli õigust. Ilma selleta muutuks toiltustamine laewaparunite kuritarwituse ja ülekohtu mustamulla-maaks. Isegi nüüd neis laewades, kus toidu ostmine ja rahaliste arwete tegemine on kapteni

wõi mõne juhtkonna liikme käes, lokkab toiltustamise alal kuulmata ülekohtu ja omawoli. Eriti wiimasel ajal, igasuguste rahakursside muutustega, andis see end eriti walusalt tunda wäliswetes sõitwale laewadel, kes prowiantteeriwad wälissadamates. Kapten ostab kokku kõige alawäärtuslikumaid toiduaineid, aga palgamaksmisel wäänab lõwiosa palgast toiduarwete kustutamiseks. „Majakas“ Nr. 13—16 äratoodud „Garibaldi“ ja „Lennuki“ meeste koormise lood toiduarwete näitawad, kui suured rööwimise wõimalused jätab kontrollimata meeskonna toiltustamine. Kapten Pajus toitis mehi silgu ja kartulaga, aga palgamaksmisel wõftis üle poole palka toidu kulude katteks. Tüürimees Kriger lisab toiduarwetele juures isegi niisugused arwed, milles nimetatud aineid keegi pole söönud ega millest keegi pole undki näinud, kuid mehed muud kui maksa. Millest see tuleb? Aga sellest, et ninad talitawad täiesti omapead, et ükski ei kontrolli ainete sisseost-

mist, hindasid, arweid, toidu kasutamise wiisi jne, et puudub igasugune järewalwe kaptenite tegevuse üle, et puuduvad normid, mille alusel üldse kontrollida.

Kui aga toilitustamine jääb täielikult laewaomanikkude korraldada, siis on ninadel weel suuremad sahkerdamise ja meeskonna näljutamise wõimalused. Sest laewaomanikkude huwides on meeskonna toitmise peale wõimalikult wähe kulutada ja kapten, kes sellega toime tuleb, kes paremini mehi näljutada oskab, see on ka laewaparunite juures suurema au sees. Meie lühikeses kaubalaewastiku ajaloo on sellest kurwad kogemused. Wanematel merimeestel on see meeles. See oli 7—8 aastat tagasi, kui Pärnu Linde ja ko aurikutel „Ellindil“ ja „Lembitul“ anti laewasöök. Kes nende laewadega sel ajal kokku puutus wõi kel koguni endal „õnn“ oli neil teenida, see teab missugune ülekohus ja „ülemuste“ omawoli seal maksis. Kui laew paar päewa kauem merele jäi kui esialgu ettenähtud, siis oli alati suur söögi puudus ja wiimastel päewadel sõnatõsisemõttes nälg. Kuid merel saamata jäänud söögiraha läks otsemat teed peatoitlustajast — kapteni kassasse. Et kontroll puudus, siis osteti Inglismaalt odawat külmetatud liha ja tõmmati wahti. Mõni päew hiljem, lõunamaa päikese mõjul, tärkas seal juba uus elu. Ja kui Inglismaalt Hispaania rannale jõuti, ujusid wäikesed mustapeaga lõugud supi sees. Muidugi oli laewal ka oma jääkast, kuid seal hoiti kapteni ja juhtkonna wärsket sealiha ning muud juhtkonnana paremat toidukraami. Leiba wõeti ühest sadamast ikka niipalju peale, et järgmise sadamani jätkus. See kestis sagedasti 10—15 päewa. Igaüks wõib arwata, missugune see leib wiimastel päewadel wõlja nägi. See ei tähendanud sugugi, et laewas poleks osatud leiba teha — seda tehti, kuid meeskond sai sellest wähe maista.

Arusaadaw, et sarnase „toitlustamisega“ toleaesed „Ellindil“ kapten Jürgens ja „Lembitu“ kapten Meier tegid endile kõwad otsad puhast. Kui Meier tuli omal ajal N. Wenemaalt Eestisse (mine te, mis tal südamele oli), oli ta üsna waranduseta mees ja asus esitsa Pärnu sillawahiks. Kuid peale paari aastast sõitu „Lembitul“, sai Meierist majaomanik.

Kas ei näita see kõik, milleks wõib muutuda laewasöök ilma kindlale normide ja meeskonna walju kontrollita. Ka normidest üksi pole küll. Nad wõiwad paberil küll rahuloldawalt

wäljanäha, aga kui mehed pole ome kontrolli nõudmist läbiwõtnud, siis jääb laewaomanikul tuhat wõimalust, neist normidest mööda hõlida ja meestele wilesat ja alawäärtuslikku rämpsu kaela määrada. Miks paljudes wälismaa laewades on küll paberil ühesuurused toidunormid ettenähtud, kuid sageli walitseb wäga suur wahe ühe ja teise laewa toitmise wahel. Läti merimeestel on päewaseks toidurahaks ettenähtud 1 latti 30 senti, kuid kindla meeskonna kontrolli puudumisel, on toimine paljudes läti laewades päris wileks ja mehi otse näljutatakse.

See kõik kinnitab, et pole sellest kaugelki küll, kui meie nõuame ainult nimepidi laewasööki, waid meie peame nõudma kindlaid toidunorme ja meeste täielikku kontrolli õigust, et meie selle täpselt ja õiglaselt kätte saaksime, mis normides ette nähtud.

Kokkuwõetult peawad üksikasjalikud nõudmised laewasöögi kohta olema järgmised:

- 1) Laewasöök praegusele rahapalgale lisaks!
- 2) Kindlad toidunormid maksa! Nad peawad kindlustama täiesti küllaldase ja maitswa söögi.
- 3) Produktid peawad täiesti wärsked ja kõlbulikud olema!
- 4) Laewal peab olema jäämasin wõi jääkast produktide hoidmiseks.
- 5) Leib ei tohi wanem olla kui 3 päewa.
- 6) Sadamasse jõudes peab ostma wärsked produkte.
- 7) Kõige laialisem ja waljum toilitustamise kontroll meeskonna ja juhtkonna poolt, kes walwab, et laewa wäljasõidul oleks laew tarwilikul määral warustatud täiesti normidele wastawate kõlbulikkude toiduainetega, terwishoidliku joogiweega jne, kes walwab produktide õieti hoidmise ja kaalule wastawa õiglase wäljajaotuse üle meeskonnale.

Ainult nende nõudmiste täitmise juures saawutame laewasöögi täieliku wõidu.

Kõik meeskonna ja juhtkonna liikmed, asume jalamaid nende nõudmiste alusel laewasöögi eest wõitluse ettevalmistamisele. Wõtame laewadel sarnased otsused wastu, saadame oma otsused laewasöögi nõudmise kohta ühingutele ja nõuame neilt aru, mis nad seni teinud meie hääletamise otsuste teostamiseks. Wõtame wõitluse ettevalmistamise ise endi kätte!

Aeg on oma nõudmiste eest wõitlusse astuda!

ISH liige.

Nõuame tööaja lühendamist ja iga ületunni eest eritasu!

Tööaja pikkusega nõoritakse merimehi ennekuulmatult!

8-tunniline tööpäew on kodanlistes seadustes ettenähtud, kuid laewaparunid sunniwad süstemaatiliselt 12 - 18 tundi orjama!

Eesti „wabariigi“ seadustes on selge sõnaga öeldud, et Eestis on maksew 8-tunniline tööpäew. Selle seaduse wõttis wastu omal ajal juba Maapäew ja härrassõtsid hüppawad tänapäewani selle suure „seadusandlise suursaawu-

tuse“ üle. Weel Pärnu sadamatööliliste streigi puhul kinnitas töökaitses komisar Põllupää, et 8-tunniline tööpäew olewat Eestis maksew seadus, mida üldse ei tarwitse enam streigiga nõuda. Kuid, nagu iga kodanluse seaduslipakas,

nii on ka 8-tunnilise tööpäewa seadus ainult seaduse pettehlp alatu karnamise ja ülekohtu kinnikatmiseks.

Kus on eesti laewades 8-tunniline tööpäew? Ainult ühes osas laewades, kus tulemeestel 3 wahetust, tunnewad kütjad ja laewajuhtkond nimepidi 8-tunnilist tööpäewa, kuid tegelikult wältab see alati rohkem. Kuid neid laewa pole sugugi wähe, kus on kõigil 2 wahetust ja kus rasketöö tegijad, kütjad peawad järjekindlalt töötama 13 tundi päewas! Dekimeeskonnal on kõigis eesti laewades ainult 2 wahetust, mis tähendab ametlikult wähemalt 12 tunnilist tööpäewa, peale selle weel igasugused lisatööd, mille eest aga midagi ei makseta. See on merel.

Kas on seisukord sadamas parem? Kahjuks mitte! 1926 a. wäljaantud määruse järgi loetakse kõik tööd, mis tehakse laewa sadamasse sissetulekul wõi merel minel, aga samuti merelaariks tegemise tööd „tingimata tarwilikkude“ tööde hulka, mille eest mingisugust ületunni tasu ei makseta. Ometi, eriti suurematesse sadamatesse sissetulekul ja wäljaminekul, on terwe dekimeeskond mitmed tunnid töö. See on ka töö, musklitepingutus. Sellepärast on „tingimata tarwilikkude tööde“ määrus täiesti laewaomanikkude kurnamise huwides wälja antud ja tema abil wõib tööpäewa nii pikaks wenitada kui see tarwilik laewaparunile. See on täielises wastolus kodanluse enese 8-tunnilise tööpäewa seadusega.

Kuid see pole weel kõik. Enne kui laadimine wõi lossimine algab, peawad jällegi merimehed need olema, kes luigid lahti wõtawad ja peale sadamatöölise töö lõpetamist nad uuesti kinni panewad. See nõuab hulk aega, kuid keegi ei maksa selle eest ületunnitasa. See tähendab 9-tunnilist tööpäewa sadamas. Kuid siia tuleb weel juure arwata laewa aalamine, mis ettewõetakse peale töoaega sadamas ja mille eest harilikult ka sentigi ei näe.

Weel jõhkram kui dekimeeste tööpingutus, on nn. „sadamawaht“ tulemeestel. Mees töötagu 24 tundi, siis saab 8 tundi waba aega. Kõige hullem on asi siis, kui waht wahetatakse öhtul. Päewal pead higistama oma 8 tundi tööd teha, öhtul lähed wahti ja kui laew juhtub järgmisel päewal wäljamine, siis alga uut orjust ja ei saa üldse aega tagasi. Kuivõrd see kõik wastab 8-tunnilisele tööpäewale, teab kõige paremini see, kes seda omal nahal on tunda saanud.

Kõigest sellest wäljamineks, ei tule meil nõuda lihtsat tööaja lühendamist, waid täieliku kaheksatunnilise tööpäewa maksuma panemist. Meil tuleb kurnajatelt nõuda nende endi seaduste täitmist, kodanluse endi antud wekslite lunastamist.

Maksuma kaheksatunniline tööpäew!

Mis meie sellega weel wõidame? Aga seda, et laewaomanikud iga tunni eest, mis nad meid sunniwad üle 8 tunni tegema, peawad maksuma kõgemal tasu. Ka see on „wabariigi“ seadustes armulikult lubatud. Järelikult, kõik tööd, mis mis tehakse peale 8 tunnilise tööaja laewa sadamasse tulekul wõi wäljaminekul, arwates sellest ajast „kui „kõik mehed dekil“, kuuluwad wastu-waidlemata ületundide hulka. Samuti kuulub ületundide hulka wäljaspool töoaega tehtud

luukide kinnipanemine, lahti wõtmine, merelaariks tegemine, aalamine, igasugune puhkepäewatöö, samuti puhkepäewa wahimehe tööaeg jne. Tulemeestel kaoks ära sadamawaht. Auru-pidamine sadamas olgu eeskätt dunkemanni ülesanne.

Et 8 tunnilist tööpäewa täies ulatuses eesti laewadel maksuma panna, selleks tuleb nõuda meeskonna täiendamist wastawal määral. Sellega awanewad merimeestel uued wäljawaated koha saamiseks. Ühenduses sellega, peab nõudma, et iga mees peab sarnase töötasu saama, missugust tööülesannet ta laewal täidab. Peawad lõpulikult kaduma niisugused nähtused, kus mees, kes näiteks täidab wanema madruse tööülesandeid, saab noorema madruse palga.

Mis puutub ületundidesse, siis on meie nõudmine selge: iga ületunni eest kahekordne tasu. Makswates seadustes on ettenähtud, et ületundide eest peab maksetama 50 % enam kui harilikku töötunni eest, kuid laewaparunid ei pea ka sellest kinni. Meil maksetakse nüüd harilikult 40 senti ületunni eest. Kui meie wõtame aga näiteks wanema madruse palga — 55 e. krooni + 2 ingl. naela, siis saame tunnitasa ca. 38—40 senti. Järelikult, peaks ületunni tasu olema juba makswate seaduste põhjal keskmiselt 55—65 senti tunnis. Mis sellest järgneb? Aga see, et meile ei makseta kellelegi sedagi narust ületunnitasa, mis kodanline seadus ette näeb. Siin pole enam tegemist „kogemata“ seadusest möödahilimisega, waid awaliku ja süstemaatilise merimeeste rõõwimisega. See näitab wäga selgesti, kuiwõrd kurnajad ise neid seadusi austawad, mille wastu karwa-wäärtki eksijat töölist raskesti karistatakse.

Weel on üks ülekohtune kurnamise wõte. Meid, merimehi, sunnitakse sadamates laadimise ja lossimise töid tegema. Meile ei makseta selle eest aga midagi, kuid samal ajal meie teame, et see on sadamatöölise töö, kes selle eest kindla tasu peawad saama. Nüüd aga jääb sadamatöölise ilma tööta ja meie saame uue tööorjuse juure, mille eest meile wähematki tasu ei anta. See tekitab ühtlasi lahkelsid merimeeste ja sadamatöölise wahel, kuna süwendab sadamatöölise tööpuudust. Meie ei tohi seda sündida lasta. Meie peame kindlalt äraütleva igasugustest sadamatöölise tööd.

Seltsimehed, meil nõutakse walju karmusega kõigi kodanliste seaduste täitmist, mis on laewaomanikkude ja kurnajate korra huwides, miks laseme laewaparunitel awalikult rikkuda 8-tunnilise tööpäewa seadust, miks laseme neil sahkerdada ületundide tasuga. Astume wälja oma huwide eest! Nõuname tööajaga nõõrimise lõpetamist!

Nõuname täielikku kaheksatunnilise tööpäewa maksumapanemist laewadel!

Nõuname täied meeskonnad laewadele!
Iga mehele niisugune palk, missugust tööülesannet ta täidab!

Iga ületunni eest kahekordne tasu!
Laewade laadimise ja lossimise tööd ainult sadamatöölistele!

Esirtnna maade töölist on juba need hädawajalikud nõudmised kätte wõidelnud, walmitame ka meie end wõitlusele nende kättewõitmiseks!

Kõigi maade merimehed ja sadamatöölised ühinege I.S.H. lipu all!

I.S.H. deklaratsioon

TÖÖMURETSEMISE AKTSIOONI

kohta
merimeestele ja sadamatöölisele

Tööd ja Palgakõrgendust!

Merimeeste ja Sadamatöölise Internatsionaal — ISH — teeb kõigi maade merimeestele ja sadamatöölisele ettepaneku:

Ette võtta ja läbi viia ühine aktsioon meie karjuvate hädade ja palgatingimuste parandamiseks. Selleks ülesseada kõigis maades ja sadamates wankumata järjekindlusega järgmised wõitluse nõudmised:

- 1/ Palkade tõstmine,
- 2/ Täied meeskonnad laewadel ja sadamatöödel!
- 3/ 8-tunniline tööpäew merel ja 7-tunniline tööpäew sadamas! Uhesuguse töö eest ühesugune tasu!
- 4/ Tööta merimeestele täielik toetus iga töötä päewa eest!

Seltsimees merimees!

Seltsimees sadamatööliline!

Järgnew ISH deklaratsioon selgitab, kuidas on tarwis seda töömuretsemise plaani läbi viia, kuidas on tarwis wastu astuda kapitalistliku ratsionaliseerimise ja kurnajate edaspidiste pealetungide wastu meie olukorra weel raskest muutmise sepitsustel.

Loe läbi see deklaratsioon ja ole weel täna oma laewal, oma töökohas aktiivne wõitleja selle weetranspordi tööliste ühiswõitluse nõudmiste eest! Sinu palga- ja töötingimuste parandamine, sinu perekonna saatuse parandamine on päewakorral!

Deklaratsioon

töömuretsemise rahwuswahelisest aktsioonist
merimeestele ja sadamatöölisele.

Seltsimehed!

Jullunud on laewaparunite ja sadamaettewõtjate röõwliplaanid! Neile ei ole weel sellest küllalt, kui nad otsekohe ja kaudselt (ra-

hakursi kukutamine) palku allalööwad, kui nad sunniwad poolikute komandodega sõitma, kui nad sunniwad merimehi laadima ja lossima, kui süwendawad jõhkralt wäljakurnamise wi-

siis. Neile ei ole ka sellest küllalt, kui nad läbisuruvad metsikuid kapitalistliku ratsionaliseerimise võitleid, kui nad tugewasti paisu-
tawad oma profüüri riigilt kupeldatud toetus-
summadega. Ei kõigest sellest ei ole haikala-
sele küll.

Laewaparunite rahvusvaheline nõupidamine „Baltic and International Maritime Conference“ võttis vastu uue, ennekuulmatu saagin-
tulekuse plaani. Kõigi maade laewadest
tulekaks kerweti 25 %, s. o. weerand, sõidust
äravõtta ja kindlalt sadamasurnuadadele seis-
ma panna. Sel kombel tahawad laewoamanik-
kud prahid kõrgele ajada. Nad tahawad siis nen-
de „kahjude“ katteks riigilt miljonid weeringud
väljakaubelda, mis töörahwalt maksude näol
väljapressitakse. Iga seismapandawa bruttoreg-
ister tonni eest nõuawad nad 20 shillingut
aastas. (s. l. 10000 tonnilise laewa eest 200000
shillingut aastas).

Mis hooliwad laewoamanikud sellest, et nen-
de plaani läbiwiimisel tuhanded ja kümned tu-
handed merimehed tööta jääwad, leiwata jää-
wad — kui ainult nemad selle läbi oma pro-
fiiti saawad tõsta. Mis hooliwad härrad laewa-
parunid ka sellest, et prahi tõstmisega tõuse-
wad ka tarbeainele hinnad, et uute riiklikkude
toetuste jägamisega kapitalistidele, kaswab
maksukoorem eeskätt töölistkonna turjal.

Kuid kui meie arwestame weel sellega, et ikka
sagedamaks muutuwad nähtused, kus laewapa-
runid sunniwad merimehi laadima ja lossima,
kus sadamatöölised kaotawad sellega töö, siis
on meil selge, kuhu sihiwad laewanduskapitali
ja sadamaettewõtjate rõõwplaanid.

Kümned tuhanded merimehi ja sadamatöö-
lisi tahetakse tööta ja leiwata jätta!

Poolikute meeskondadega laewad ja puuduli-
kud laadimiswahetused on juba nüüd tõsiasi,
kui 25 % kaubalaewastikust puhkama pan-
nakse järgnewad uued wallandamised. Selleks
manguwad laewaparunid järelijätmatult walit-
suste toetust.

Oma nõusoleku sellele plaanile on juba
annud: fashistlik Saksa walitsus, „sotsialist-
likud“ Daani ja Rootsi walitsused, „demokraat-
likud“ Hollandi ja Norra walitsused. Kuna Ing-
lise, Prantsuse, Ameerika, Jaapani jt kapitalist-
likkude maade walitsuste kaasatõmbamiseks
teewad kihutustööd laewoamanikud käsikäes
ITFi kollaste juhtidega. Ka siin kasutawad lae-
woamanikud sotside juudaseosa endi mammona
huwides ära.

Seltsimehed merimehed, sadamatöölised!

Selle jõhkra kapitali pealetungi wastu wõit-
luseks esitabki ISH täidesaatev komitee, kes
on walitud maailma ühtluskongressi poolt Ham-
burgis 1932, rahvuswahelise wõitlusplaani.

Et meie teame, et kapitali pealetungile wõib
ainult siis wõidukalt wastu astuda, kui meil on
täielik wõitlusühisriinne kõigi maade merimees-
te ja sadamatööliste wahel — niihästi töölole-
wate kui töötute wahel, niihästi walgete kui
wärwiliste wahel, waalamata kuhu ametiühis-
susse keegi kuulub, siis paneme ette:

1) Kõigis maades ja sadamates ettewõtta ja
läbiwiita ühtlased aktsioonid järgmistest nõud-
mistest eest:

Otsustav palkade tõstmine!

**Täied meeskonnad laewadele ja täielikud
sadamatöölised wahetused!**

**8-tunniline tööpäew merel ja ja 7-tun-
niline tööpäew sadamas Ühesuguse töö
eest ühesugune fasu!**

Täielik tööta merimeeste toetamine iga tööta
päewa eest!

Igas sadamas, igal laewal peab nende hüüd-
sõnade all ülesseatama kaugemad konkreetsed
nõudmised, peab looma wõitluskomiteed, kes
kohapeal hakkawad aktsioone organiseerima ja
juhtima.

2) Solidaarselt toetada kõiki streigiwõitlusi,
mis peetakse maadel, kus tööpalk madal, kus
wõitlusega tahetakse parandada töötajimusi.
Toetada tegeliku solidaarsusega igasugust meri-
meeste ja sadamatöölise wõitlust, nii seadus-
pärast kui seaduswastast (streigimurdjate
boikoteerimine, streigi puhul teise sadamasse
ümbersaadetud laewade boikott, jne), mis
peetakse oma eluhuwide ja õiguste kaitseks, fash-
ismi ja ühingute fashiseerimise wastu, streigi —
ja ühinemise wabaduse eest, imperia-
listliku orjastamise ja sõja wastu!

3) Walida igas sadamas Kontroll Komisjon,
kes merimeeste ja sadamatöölise ühisesitajana
teostaks sadamas walju walwet. See komisjon
walwaks:

a) igapäew, et ükski laew ei lahkuks
sadamast muidu, kui tal ei ole arwuliselt ega
kvalitatiivselt täis meeskond peal. Selleks or-
ganiseerib see komisjon endale abiks tööta
ja sõitwate merimeeste ja sadamatöölise
hulgast gruppe, kes igapäew aitawad sadamas
ja laewadel kontrolli teostada. Meeskonna
täielikkuse kontrollimine tähendab seda, et
waadatakse järgi, kas igal laewal on dekil ja
masinas wastaw arw nooremat ja wanemat
meeskonda, kas iga mees saab selle palga,
missugust tööd ta teeb ja kas laewal on kahek-
satunniline tööpäew, so. kolm wahti — ja kas
seda ka peetakse. Edasi, et pealemunsterdamine
ei sünniks mitte nurga taga, waid kindlas
numbrijärjekorras ja merimeeste endi walju
kontrolli all. Kui kontroll komisjon teeb ühel
ehk teisel laewal kindlaks, et seal ei ole täit
meeskonda, siis peab meeskond töö mahapa-
nema, tööta merimehed solidaarseks toetuseks
mobiliseerima ja sadamatöölised laewalaadimi-
sest ja lossimisest äraütlema kutsuma ning
merimeestega ühise aktsiooni juhtimise komitee
walima. Aktsioon peab niikaua wältama, kuni
kapten wõi laewoamnik pole meeskonda
wastawalt täiendanud, ega muud nõudmised
rahuldanud. Sel teel wõiwad tuhanded,
tuanded merimehed täie palga juures tööd saa-
da. Sel teel saab ka sõidus olewate merimeeste
olukorda parandada.

b) Igas sadamas tuleb sajad tööta ja töölole-
wad sadamatöölised mobiliseerida, et nad
walwet peaksid, et iga laadimise tööde juures
oleksid täied wahetused, et kraanad ja wintsid
ei oleks ülelaaditud, et kaptenid ei sunni
merimehi laadima ja lossima, et palk korrali-
kult kättemaketakse, et päewa jooksul ainult
üks töowaheltalitus sünnib. Seal, kus tehakse
kindlaks, et töötawad poolikud wahetused wõit-

kus laadimisetöid teevad mittesadamatöölised — wõi jälle, kus kraanad ja winisid on ülekoormatud ehk wahetusi sunnitakse rohkem kui 7 tundi päewas tööle, seal tuleb tegewuskomiteed walida, töö seisma panna, laewameeskonnad solidaarseks toetuseks organiseerida, streigi postid wälja panna ja nii kawa streigiwõitlust pidada kuni sadamatööliste nõudmised on rahuldatud. Sel teel saawad tuhanded sadama töölised täiepalgaga tööd. Sel teel, s. o. wõitluse teel, saab ka kõige paremini wõidelda kapitalistliku ratsionaliseerimise wastu.

Seltsimehed!

Poolikud meeskonnad on laewajulgeolekule hädaohtlikud! Nad on hädaohtlikud meeskonnale, reisijatele, laadungile. Poolikud sadamatöölise wahetused, ülekoormatud laadimiswahendid ähwardawad sadamatöölise elu, nad toowad raskeid õnnetusi sadamates! Sellepärast wõitlus täis meeskondade ja sadamatöölise wahetuse eest — on wõitlus meie endi elu kaitsmise eest!

ISH ja tema sektiioonid on walmis toetama iga rahvuswahelist weetranspordi töölise aktiiooni, mis etlewõetud poolikute meeskondade täiendamiseks. Ta on nõus iga organisatsiooniga läbirääkima nende aktiioonide algatamiseks ja läbiwiimise üksikasjade otsustamiseks.

ISH täidesaatev komitee pöörab eriti ITFi kuuluwate organisatsioonide poole. Wõtke seisukohal meie ettepanekute suhtes! Astuge meiega ühisesse wõitlusrindesse ISH töömuretsemise plaani teostamiseks. Tehke seda ka siis, kui teie ühingute keskjuhatused selle wastu on, kui nad ei taha wõitlust täis meeskondade ja sadamatöölise wahetuse eest! Pöörake teiste ühingute ja nende osakondade poole ja nõudke nende osawõtmist ISH töömuretsemise wõitluses! Sadamast sadamasse looge ühine wõitlusrinne ja wõtke osa kontrolli komisjonide loomisest iseseiswaks aktiioonide organiseerimiseks.

Merimehed ja sadamatöölised!

Wõtke töömuretsemine isendi kätte! Ärge lootke „Rahwasteliidule“, ärge laske end eksiteele wiia töölise waenlaste pettelobast rahulikul seadusandluse teel töömuretsemiseks. Selle ninapidiwedamisega on senini meie seisukorda ainult järjekindlalt halwendatud. Organiseerige ise koosolekud igas töökohas (harus, ühingus), wõtke käesolew ISH ettepanek aluseks konkreetsete aktiioonide läbiwiimiseks igas sadamas! Nõudke ametiihustuste esitajate saatmist sellesse kontrolli komisjoni!

Rippumata ametiihustuste juhatusete wõimalikust wastuseisust — looge igal laewal, igas sadamatöökohas ja merimeeste kodus ühiswõitlusrinne ja alake wõitlust iseseiswalt paremate palkade, täis meeskondade ja sadamatöö wahetuste eest!

Ühis wõitlusrindes oleme wõitmatud! Ärge laske end see juures eksiteele wiia petiste ITFi härrasjuhtide poolt, kes wäljaastuwad ühiswõitlusrinde wastu! Nad on alatud weetransporditöölise ühtluse killustajad, nad on merimeeste ja sadamatöölise huwide wastutõõtjad. Toome tõenduseks karjuwaid tõsiasju

mitmesuguste maade kollaste juhtide äraandmistegudest. Need olid Saksa ITFi sotsjuhid, kes juba 1930—32 a. mangusid kodanliselt walitsuselt laewaoamanikkudele (loe: laewaoamanikkudele!) hiigla summasid toetust, merimeestele aga atlasid kaela suruda 2-he wahi süsteemi, meeskondade wähendamist jne. Kas ei olnud need Hollandi ITFi juhid, kes 1933 ja 1934 a. samuti nõudsid laewaoamanikkudele subwentsioone — mitte töötä merimeeste toetust — ja kes plaksatades käed kokku löid laewaoamanikkudega merimeeste palkade alandamiseks. Kas ei olnud see Daani kütjate ühingu endine sotslik esimees Eric Jakobsen, kes osawõttis Daani sotsliku walitsuse merimeestewastase seaduse wäljatöötamisest, mis wähendas tugewasti laewameeskondi, mis jättis sajad mehed ilma töötä? Kas ei olnud see Prantsuse merimeeste föderatsiooni juht, kollasots Durand, kes koos kodanliste parteidega toetas n.n. Tasso seadust — see tähendab, seadust, mis annab uued miljonid frangid laewaoamanikkudele „toetust“, aga wallandab tuhanded merimehed ratsionaliseerimise hüüdsõna all. Kas ei mängi Inglise NUSi peasekretär Spenser samasugust kaheotsaga mängu kui tema ametiwend Hollandis? Ta nõuab laewaoamanikkudele toetust, et wälismaa konkurentsi „kahjutaks“ teha, kuid samal ajal kollitab briti merimehi palgakärimisega — kui subwentsiooni ei saa. Kas ei olnud see Norra juudasjuht Birkeland, kes allkirjutas laewaoamanikkudega lepingu, mis palgad alla löi s s s s „Aquila“ ja „Sirene“ peal. Seda tehti „kaaskanaiuse“ maski all! Kas ei olnud need Rootsi ITFi kollased ninamehed, kes streigiturmdmist organiseerisid, kui aurik „Gwalia“ merkund määrija wallandamise pärast streiki algas, kui ta äräütles sõitmast pooliku meeskonnaga. Eks kirjutanud siis juhid „must walge peal oma häälekandjas „Sømanner“, et „see oli ühingu juhatus tånamatu ülesanne ja kohus, selle streigi wastu töötada.“ Kas see pole tegelik laewaoamanikkude toetamine meeskondade wähendamisel.

Aga Edo Fimmen ise? See kollase ITFi peasekretär, kes merimeestelt ja sadamatööliselt tuhandeid naelsterlinguid, kroone, marku ja guldeneid kerjas — selleks, et „alata wõitlust 8-tunnilise tööpäewa sisseseadmise eest.“ Kuid, kas on mõni merimees wõi sadamatööliline kuulnud, mis korjatud rahadega on tehtud wõi, kas on nähtud, et sotslikud ITFi juhid kuskil wõitlust peawad 8-tunnilise tööpäewa eest wõi täis meeskondade eest? — Ei. Kas pole ka see tõsi, et wallandamised on walusalt puudutanud ka laewajuhtkonda — tüürimehi, mehaanikuid jne, et neil pole kindlaks määratud tööaega, et neile ei taheta ületunde maksta? Kas see pole tõsiasi, et walitsuste toetusel laewad sealakse sisse sõja otstarbeks? Kus on aga ITFi juhid, laewaoahwitseride Internatstonaali juhid? Neid pole kuskil merimeeste eest wäljaastumas, wastupidi nad nõuawad koos fashistidega laewaparunitelle toetust, nad kihutawad koguni ühest rahwusest merimehi teiste wastu üles: walgeid asumaade merimeeste wastu jne. Nad õhutawad rahwuslikku showinismi („Inglise laewad

ainult inglastele!“, „Prantsuse laewad ainult prantslastele!“ jne.). Nad teeniwad täielikult kodanlust.

Nemad, härrad reformistlikud ametiühisuste juhid — on need, kes toetades laewaomanikkude profiidiahnitsemist, on nii häbematud, et reklaamiwad laewade seismapanekut, kapitalistlikku ratsionaliseerimist ja palgarööwimist kui merimeeste tööhuwide kaitseplaani. Ja laewaparanid tahawad nende reformistlikkude ametiühisuste juhtide ja fashistide kaasabil kriisist väljapääseda merimeeste ja sadamatöölise arwel. Samuti nagu Saksamaal ja Austrias, ahelatakse ka teiste maade töölisi weel jõhkrama kapitali omawoli ja orjuse ikkesse panna.

Laewaomanikud ja nende agendid wõitlewad wihaselt meie nõudmiste wastu. Nad kinnitawad, et 8-tunniline tööpäew merel ja 7-tunniline tööpäew sadamas on wõimata. Kuid see on wale! Näide, mille pakub Nõukogude Liit, tõendab, et mitte ainult 8-tunniline tööpäew, waid isegi 7- ja 6-tunniline tööpäew on merel läbiwiidaw. Dekimeeskond töötab Nõukogude Liidu laewadel 8 ja 7 tundi, kütjad ja trümmerid, kus weel kiwisõe küte, kõigest 6 tundi. Seda ei saa salata enam ka endine ITFi esimees Lindberg, kes ühel Rootsi parlamendi istangul laewameeskondade seaduse harutusel ütles: „Kodanline ajakirjandus kardab Moskwa agentide hädaohtu, aga hädaohtlikumad on arwukad Nõukogude Liidu laewad, mis annawad praktilise tõenduse, et 8-tunniline tööpäew merel on küllalt hästi läbiwiidaw“. Ometi, seltsimehed! Keegi teist ei pea juudaslikke ITFi juhte usaldama! Nemad, kes sammuwad kapitalistidega käsikäes, kes nõuawad laewaparanitele toetust, kes aitawad ettewõtjatel töömeeskondi wähendada, kes midagi ei tee, et takistada kurnajaid sundimast merimehi laadima ja lossima, kes jätsid streikiwad daani merimehed kurnajate soowil abita, kes ärakõgistasid sadamatöölise streiki Cottonis ja Hay's Wharwes, kes Ameerika weetöölise suurstreigi puhul midagi ette ei wõtnud rahvuswahelise toetuse organiseerimiseks. Need härrad, kes 1922 a. saadik on trööstinud teid „Rahwasteliidu“ ja Genfi tööbürooga, ei pea mingisugust wõitlust 8-tunnilise tööpäewa eest merel, nad ei pea mingisugust wõitlust kapitalistliku ratsionaliseerimise wastu laewades, sadamates, dokkides.

Ärge laske end petta, merimehed ja sadamatöölised! Prantsusmaal, Hollandis Ameerikas ja teistel maal seletawad reformistlikud ametiühisuste juhid, et subwentsioonide abil pandawat seismasolewad laewad käima, mis tööta merimeestele tööd andwat. Selle seletus lökkawad ümber täielikult tõsiasjad. Tõsiasjad, et laewad praegu poolikute meeskondadega sõidawad, et just selletõttu paljud merimehed tööwõimalused on kaotanud, et, waatamata prantsuse laewaomanikkude riikliku toetuse tõstmisele terwelt 100 %, ometi tööta merimeeste arw Prantsusmaal kohutawalt kaswas. Kuid, mis kõige tähtsam: laewaomanikud ei nõuta neid hiigla summe mitte tegevuses olewate laewade toetamiseks, waid just

käimasolewate laewade seisma panemiseks. Sest need toetuse mangumised sünniwad selleks, et 25 % maailma kaubalaewastiku tonnashist laewasõidust ärawõtta ja riigipensionile — seisma panna.

ITF juhid püüawad merimehi ja sadamatöölisi uuesti eksiteele wiia, neid wate pettelubadustega ja manööwritega wõitlusest eemale hoida. ITFi härrad jutustawad näiteks, et tarwis maksta panna ühesugune „rahvuswaheline palk“ ja rahvuswaheline standartkukkulepe, et mitmesuguste maade laewaomanikud omawahel ei konkureeriks.

Meie hoiatame rahvuswahelise merimehi ja sadamatöölisi selle uue pettuse eest!

Kui kollased ITFi härrasjuhid oleksid ühesuguste palkade eest, miks nad siis äraüllesid läti ja soome merimeeste toetamisest wõitluses oma näljapalkade tõstmise eest, miks nad koguni organiseerisid streigimurdmist! Nad lasksid sadamatöölistel laadida ja lossida streigis olewaid laewu Inglismaal, Hollandis, Belgias Skandinaawias j. m. Nende hüüdsõna „rahvuswahelistest ühesuurustest palkadest“ ei tähenda mingisugust palgatungimuste parandamist, waid kõigi maade merimeeste palkade ühtlast allasurumist, nende hüüdsõna „rahvuswahelistest standartkukkulepest“ ja 8-tunnilisest tööpäewast, ei tähenda kolmewahi süsteemi uuesti sisseseadmist ega täis meeskondi.

Tähelpanu! Inglise, prantsuse, ameerika, austraalia j. t. maade merimehed ja laewaohwitserid! Takistage seda, et ITFi juudasjuhtide ja kaubalaewastiku ohwitseride Internatsionaali loba ühesugustest rahvuswahelistest palkadest ei wiiks niikaugele, et isegi neis maades, kus tänapäew suhteliselt kõrgemad palgad ja paremad töötingimused, ei löödaks töötasu sama madalale kui fashistlikkude maade kulitaolised näljapalgad. Tee, mis wiib meid palgatõstmisele, on ainult wõitluse tee. Seda tõendab weel kord kreeka merimeeste streik, kus rohkem kui 150 laewa meeskonnad astusid wõitlusse ja wõitsid keskmiselt 30 % palgakõrgendust.

Sellepärast, heidame kõrwale ITFi juhtide klassirahu ja kapitulatsiooni poliitika kurnajate pealetungide ees, heidame kõrwale wahekohtu ja töölikonna orjastamisetee! Astume kindlalt wastu streigikeelule, ametiühisuste wastastele seadustele, ametiühisuste fashiseerimisele ja ametiühisuste demokraatia likwideerimise pealetungidele! Heidame kõrwale subwentsiooni poliitika, mida kodanlus ühiswäerinnas sotsjuhtidega püüab tööliste turjal läbisuruda, milleks ta hulki pettuswõtetega püüab kaasa-meelitada.

Maha laewade seismapanemise ja subwentsiooni poliitika! Maha kapitalistlik ratsionaliseerimine laewadel ja sadamates! Maha pealetungid weetöölise palkadele ja õgustele! Eemale wõitluse saboteerijad ja laewaparanite agendid!

Ühinege punase ISH' wõitlustipu all! See on atukene merimeeste ja sadamatöölise wõitluse Internatsionaal! Ainult ühises wõitlusrindes tema hüüdsõnadele järgnedes, teostame oma eluhwide kaitsemise. Sellepärast:

Kontroll komisjonide loomisele sadamates,

ja nende kaudu walju walwe teostamisele meeskondade täielikkuse ja tööaja pikkuse üle! Täied meeskonnad laevadele! 8-tunniline tööpäew!

Palgatöstmise kätewõitmisele!

Numbrijärjekorras tööle wõtmise sissewõitmisele!

Kõik kui üks mees wõitlusele ISH töömuretsemise plaani eest!

Elagu rahuwaheline wõitlusrinne ja weetranspordi tööliste solidarsus!

Elagu wõitlus täis meeskondade ja sadamatöowahetuste eest!

ISH täitew komitee.

Eesti merimees, sadamatöoline! Oma hädatarwilikkude nõudmistele läbiwiimiseks ühine rahuwaheliste wõitlusaktioonidega!

Kõik weetranspordi töölistes ja nende organisatsioonid, ühisesse wõitlusrindesse oma karjuwa olukorra parandamiseks.

Ajal, kui ISH seab üles weetranspordi tööliste nõudmistekawa, kui ta kutsub üles kogu maailma merimehi ja sadamatöölisi, wäljaastuma ühlaste aktioonidega palkade töstmise, töömuretsemise, tööaja lühendamise eest, peab ka eesti weetranspordi tööline otsustawalt ühinema nende nõudmistega. Ta peab oma ahnetelt laewaparunitelt kätte wõitma seniste äärmiselt wiltsate palga ja töötingimuste parandamise. Selleks kohustab teda juba rahuwaheliselt teiste maade klassiwendade ees eesti merimehe madal kulipalk, laewasöögi puudumine, orjastawalt pikk tööaeg, täielik sotsiaalkindlustuseta olek jne. Need on asjad, mida wälismaa kurnajad oma weetranspordi proletariaadi palkade allasurumiseks kasutawad. Need on tingimused, millega eesti laewaparunid meid äärmiselt kurnawad, millega hiigla puhtakasu summe kokkuajawad, uusi laewu ostawad, oma parasiidi magusid kaswatawad, pangasummasid paisutawad.

Sellepärast on kõigi eesti weetranspordi tööliste esimene ja kõige järelijätmatum nõue: otsustaw reaalpalka töstmine laewa söögi näol ja rahapalka töstmine sadamatöölilistele. See on nõudmine, mille peame maksu-mismaksab kätte wõitma, milleks, peame kogu oma jõu koondama. Merimehed peawad saama senisele rahapalgale juure tingimata laewaomanikkude kulul söögi. See söök peab olema küllaldane ja toitew, kindlate normide alusel ja meeskonna enda kõwa kontrolli all. See on esimene ja kõige tähtsam nõudmine.

Teine hädatarwilik nõudmine on: 8 — tunniline tööpäew ja täied meeskonnad laewale ning täied sadamatöölilise wahetused! Sellega wäheneb meie loomulik töökoorem, sellega awanewad uued töowõimused kümnetele ja sadandele tööta merimeestele ja sadamatöölilistele. Sellega saame ka ümberlukkamata aluse iga ületunni eest, mis üle kaheksatunnilise tööpäewa tehtud, kõrgemat eritasu nõuda — kahekordset tunnitasu. Ühes sellega peame nõudma, et iga mees peab selle palga saama, missugust tööd ta teeb. Kaduma peab nähe, et wanema kütja tööd tegija saab noorema kütja palga jne. Kaduma peab ka nähe, et merimehi sunnitakse sadamatööliliste tööd tegema. Mitte ainultki lossimist ega laadimist merimeeste poolt!

Kolmandaks põhinõudmiseks on: tööta merimeeste loetamine. Seni eesti merimees on koha kaotamisel täiesti ilma igasugusest abist. Riik aga loobib suuri soodustusi ja summe laewaomanikkude toetamiseks. Merimehi kollitatakse fashistlikkude sunnitöölaagritega. Sellepärast, lükkame otsustawalt tagasi Pätsi sunnitöö „õnnistuse“ ja nõuame tööta merimeestele ja sadamatöölilistele kindlat rahalist toetust iga tööta päewa eest — vähemalt 1,50 kr päewas.

Meie peame ka nõudma täielikku sotsiaalkindlustust riigi ja ettewõtjate kulul. Õnnetud juhused sagenewad laewadel, sadamates: mehed kaotawad käe, jala, saawad elukardetawaid wigastusi, kuid pole ühtegi seadust, mis kindlustaks tööjõu kaotanule eluülespidamist. Sellepärast seisku sotsiaalkindlustuse nõue kindlalt meie wõitlusprogrammis.

Kõigi nende nõudmistele teostamise kindlustamiseks on tarwis kätte wõita järelijätmatu kindlusega kollektiivlepig. See nõue peab tingimata üheks meie põhinõudeks olema.

Kõik need nõuded on hädatarwilikud nõuded, mille läbiwiimise kaudu saab ainult iga merimehe, iga sadamatöölise wiltsat olukorda parandada.

Kuidas teostada need nõudmised?

Ainult niisuguse wõitluse, aktioonide ja isetegewuse kaudu, mille kätte näitab ISH töömuretsemise deklaratsioon. Ainult see on wõidu tee.

Andeksandmata rumalus oleks loota, et laewaparunid hea mehe poolest, kui weetöölised ise käed rüpes hoitawad, tuleks, nende olukorda parandama. Seda ei sünni kunagi. Need olid ju laewaparunid, kes wiimase palgarööwimise ajal kõige häbematu teistena tootasiid kohe merimeeste palku tõsta, niipea kui aga prahihinnad tõusewad. Kus on nüüd lubaduse täitmine, kuna ometi prahihinnad on wiimasel ajal nii tugewasti tõusnud, et laewaparunite ihuleht — „Päewaleht“ (22. aug. s. a.) otse hüppab rõõmus laewanduse seisukorra paranemise üle. Weohinnad olewat wahetpidamata aprilli kuust saadik tõusnud, isegi 1933 a. tasapinna ületanud, tonaaschi ülepakumune Põhja-Euroopa trampwedudel olewat kadunud jne. — Kuid laewaparunid ei mõtlegi merimeeste olukorda parandada, wastupidi, nad sepiitewad uusi wallandamisi, uusi pealetunge. Fa-

schistlik Pätsi walitsus annab selleks oma „õnnistuse“ kaasa, ta annab laewaparunitele odawaprotsendilist laenu, wabastab maksudest, kergendab lipuwahetuse äri jne. Ta on kõige jultunud kurnajate huwide kaitseja diktatuuri walitsus, kellelt merimehel pole midagi, peale surwe ja tagakiusamise loota.

Sellepärast, meie kutsume üles kõiki merimehi ja sadamatöölisi isetegewusele, meie kutsume aktsioonide ja wäljaastumistega ISH nõudekawa eest ähises rindes wõitlema.

Meie teeme awaliku ettepaneku kõigile eesti merimeeste ja sadamatööliste ühingutele: astuda ühisesse wõitlusrindesse nende hädatarwilikkude nõudmiste läbiwiiseks. E. K. Kütjate ühing, E. K. deki-meeste ühing, Assistentide ühing, Radistide ühing, Mehaanikute ühing, sadamatööliste ühingud! Kui teil on kallid merimeeste ja sadamatööliste huwid, kui teie ei taha kurnajate klassi teenida, kui teie ei taha selle wiletsuse ja orjuse edasi kestmist, milles waewleb praegu weetranspordi proletariaat, siis ei tohi teie nende hädatarwilikkude nõudmiste wastu olla — teie peate nende poolt olema. Teie peate wõitlust ettewalmistama ja aktsioone korraldama:

laewasöögi eest,

8. tunnilise tööpäewa eest,

tööta merimeeste toetamise eest,

Sotsiaalkindlustamise eest,

Kollektiivlepingu eest.

Kui teie seda ei tee, siis ei ole teie merimeeste huwide kaitsejad, waid tõrjitate kurnajate käes. Siis jätkate teie seda sahkerdamise ja äraandmise poliitikat, mille abil Tiitus wanas Merimeeste Liidus laewaomanikkudega kokkumängis, et pealetunge merimeeste wastu läbiwiia.

Merimehed, sadamatöölised! Korraldage nõupidamisi ja koosolekuid igas sadamas, igal laewal, harulage läbi need nõudmised oma olukorra parandamiseks ja nõudke oma ühingutelt järelejätatu kindlusega wõitluse ja aktsioonide ettewalmistamist nende nõudmiste läbiwiimiseks. Kui ühingud selles äraütlewad, kui nad selle maha waikiwad, walige uued, kindlal klassiwõitluse liinil seiswad klassiwenad asemele. Ärge jääge tegewuseta ootama, kui ühingud magawad. Ise wõike palgawõitluse ja töömuretsamise küsimused aktiivselt päewakorradele. Walige kontroll komisjonid sadamates, kes hakkawad laewu kontrollima, et poolikute komandodega sadamast wälja ei sõideta, et iga mees selle palga saaks, missugust tööd ta teeb, et merimehi ei sunnitaks sadamatööliste tööd tegema, et tööle wõtmine teostuks kindlas numbri järjekorras, et maksaks 8. tunniline tööpäew jne. Need kontroll komisjonid peawad ise end maksma panema, nad peawad laewaomanikke sundima end tunnistama kui weetranspordi töölise wolitatud esitust. Nad peawad merimeeste kodu tegewust, munsterlollide tegemist, töowahetalitamist jne walwama ja kontrollima. Sarnased kontroll komisjonid tulewad moodustada Tallinnas, Pärnus jt. sadamates.

Selle läbiwiimiseks kõige tihedam koostöö tööta ja töölohitajate merimeeste ja sadamatööliste wahel!

Julgelt ja otsustawalt oma olukorra parandamisele!

Ilma wõitluseta ei ole wõitu!

Elagu weetranspordi töötiste ühiswõitlusrinne!

Elagu eesti merimeeste palgawõitlus!

ISH eesti sektsioon.

Nõuame laewasööki!

Kindlate normide alusel ja meeskonna kontrolli all!

„Laewasöök laewaomanikkude kulul!“ — See on tänapäew eesti merimehe põhinõudmine. Selle poolt oleme hääletanud ja selle läbiwiimiseks peame koonduma kõik kütjad, madrused, kokad, juhtkonna liikmed ühiseks wõitluswäerindeks.

Meie reaalpalgad ei tohi igawesti nii narusteks jääda kui praagu. Kui Skandinaawia laewaparunid maksawad oma merimeestele eesti omadest poole kõrgema palga, kui nad annawad weel lisaks laewasöögi ning teeniwad seegi juures kõwad puhtakasu protsendid, siis on eesti merimeestel rohkem kui tuline õigus saada laewasööki praegusele rahapalgale lisaks.

Kuid taewasöögi nõudmisel peame otsekohe nõudme ka kindlaid ja täiesti toltwaid söögi-norme ja walju meeskonna kontrolli õigust. Ilma selleta muuluks toltlustamine laewaparunite kuritarwituse ja ülekohtu mustamulla-maaks. Isegi nüüd neis laewades, kus toidu ostmine ja rahaliste arwete tegemine on kapteni

wõi mõne juhtkonna liikme käes, lobbab toltlustamise alal kuulmata ülekohtus ja omawoli. Eriti wiimasel ajal, igasuguste rahakurside muutustega, andis see end eriti walusalt tunda wäliswetes sõitwale laewadel, kes prowiantteeriwad wälissadamates. Kapten ostab kokku kõige alawäärtuslikumaid toiduaineid, aga palgamaksmisel wäänab lõwiosa palgast toiduarwete kustutamiseks. „Majakas“ Nr. 13—16 ära loodud „Garibaldi“ ja „Lennuki“ meeste koorimise lood toiduarwete näitawad, kui suured rõõwimise wõimalused jätab kontrollimata meeskonna toltlustamine. Kapten Pajus toitis mehi silgu ja kartulaga, aga palgamaksmisel wõttis üle poole palga toidu kulude katteks. Tüürimees Kriger lisab toiduarwetele juures isegi niisugused arwed, milles nimetatud aineid keegi pole sõnnud ega millest keegi pole undki näinud, kuid mehed muud kui maksa. Millest see tuleb? Aga sellest, et ninad talitawad täiesti omapead, et ükski ei kontrolli ainete sisseost-

mist, hindasid, arweid, toidu kasutamise wiisi jne, et puudub igasugune järewalwe kaptenite tegewuse üle, et puuduvad normid, mille alusel üldse kontrollida.

Kui aga tootlustamine jääb täielikult laewaomanikkude korraldada, siis on ninadel weel suuremad sahkerdamise ja meeskonna näljutamise võimalused. Sest laewaomanikkude huwides on meeskonna toitmise peale võimalikult vähe kulutada ja kapten, kes sellega toime tuleb, kes paremini mehi näljutada oskab, see on ka laewaparunite juures suurema au sees. Meie lühikeses kaubalaewastiku ajaloo on sellest kurwad kogemused. Wanematel merimeestel on see meeles. See oli 7—8 aastat tagasi, kui Pärnu Linde ja ko aurikutel „Ellindil“ ja „Lembitul“ anti laewasöök. Kes nende laewadega sel ajal kokku puutus wõi kel koguni endal „õnn“ oli neil teenida, see teab missugune ülekohus ja „ülemuste“ omawoli seal maksis. Kui laew paar päewa kauem merele jäi kui esialgu ettenähtud, siis oli alati suur söögi puudus ja wiimastel päewadel sõnatõsisemõttes nälg. Kuid merel saamata jäänud söögiraha läks otsema teed peatoitlustajast — kapteni kassasse. Et kontroll puudus, siis osteti Inglismaalt odawat külmetatud liha ja tõmmati wahti. Mõni päew hiljem, lõunamaa päikese mõjul, tärkas seal juba uus elu. Ja kui Inglismaalt Hispaania rannale jõuti, ujusid väikesed mustapeaga tõugud supi sees. Muidugi oli laewal ka oma jääkast, kuid seal hoiti kapteni ja juhtkonna wärsket sealihha ning muud juhtkonna paremat toidukraami. Leibasid wõeti ühest sadamast ikka niipalju peale, et järgmise sadamani jalkus. See kestis sagedasti 10—15 päewa. Igaüks wõib arwata, missugune see leib wiimastel päewadel wälja nägi. See ei tähendanud sugugi, et laewas poleks osatud leiba teha — seda tehti, kuid meeskond sai sellest vähe maitsta.

Arusaadaw, et sarnase „tootlustamisega“ tolelaegsed „Ellindil“ kapten Jürgens ja „Lembitul“ kapten Meier tegid endile kõwad otsad puhast. Kui Meier tuli omal ajal N. Wenemaalt Eestisse (mine tea, mis tal südamel oli), oli ta üsna waranduseta mees ja asus esiotsa Pärnu sillawahiks. Kuid peale paari aastast sõitu „Lembitul“, sai Meierist majaomanik.

Kas ei näita see kõik, milleks wõib muutuda laewasöök ilma kindlate normide ja meeskonna walju kontrollita. Ka normidest üksi pole küll. Nad wõiwad paberil küll rahuloldawalt

wäljanäha, aga kui mehed pole ome kontrolli nõudmist läbiwiinud, siis jääb laewaomanikult tuhat wõimalust, neist normidest mööda hõlida ja meeste wilest ja alawäärtuslikku rämpsu kaela määrada. Miks paljudes wälismaa laewades on küll paberil ühesuurused toidunormid ettenähtud, kuid sageli walitseb wäga suur wahe ühe ja teise laewa toitmise wahel. Läti merimeestel on päewaseks toidurahaks ettenähtud 1 latt 30 senti, kuid kindla meeskonna kontrolli puudumisel, on toitmine paljudes läti laewades päris wilets ja mehi otse näljutatakse.

See kõik kinnitab, et pole sellest kaugeltki küll, kui meie nõuame ainult nimepidi laewasööki, waid meie peame nõudma kindlaid toidunorme ja meeste täielikku kontrolli õigust, et meie selle täpselt ja õiglaselt kätte saaksime, mis normides ette nähtud.

Kokkuwõetult peawad üksikasjalikud nõudmised laewasöögi kohta olema järgmised:

- 1) Laewasöök praegusele rahapalgale lisaks!
- 2) Kindlad toidunormid maksma! Nad peawad kindlustama täiesti küllaldase ja maitswa söögi.
- 3) Produktid peawad täiesti wärsked ja kõlbulikud olema!
- 4) Laewal peab olema jäämasin wõi jääkast produktide hoidmiseks.
- 5) Leib ei tohi wanem olla kui 3 päewa.
- 6) Sadamasse jõudes peab ostma wärsked produkte.
- 7) Kõige laialisem ja waljum tootlustamise kontroll meeskonna ja juhtkonna poolt, kes walwab, et laewa wäljasõidul oleks laew tarwilikul määral warustatud täiesti normidele wastawate kõlblikkude toiduainetega, terwishoidliku joogiweega jne, kes walwab produktide õieti hoidmise ja kaalule wastawa õiglase wäljajaotuse üle meeskonnale.

Ainult nende nõudmiste täitmise juures saawutame laewasöögi täieliku wõidu.

Kõik meeskonna ja juhtkonna liikmed, asume jalamaid nende nõudmiste alusel laewasöögi eest wõitluse ettevalmistamisele. Wõtame laewadel sarnased otsused wastu, saadame oma otsused laewasöögi nõudmise kohta ühingutele ja nõuame neilt aru, mis nad seni teinud meie häaletamise otsuste teostamiseks. Wõtame wõitluse ettevalmistamise ise endi kätte!

Aeg on oma nõudmiste eest wõitlusse astuda!

ISH liige.

Nõuame tööaja lühendamist ja iga ületunni eest eritasu!

Tööaja pikkusega nõoritakse merimehi ennekuulmatult!

8-tunniline tööpäew on kodanlistes seadustes ettenähtud, kuid laewaparunid sunniwad süstemaatiliselt 12 - 18 tundi orjama!

Eesti „wabariigi“ seadustes on selge sõnaga öeldud, et Eestis on maksew 8-tunniline tööpäew. Selle seaduse wõttis wastu omal ajal juba Maapäew ja härrassotsid hüppawad tänapäewani selle suure „seadusandlise suursaawu-

tuse“ üle. Weel Pärnu sadamatöölise streigi puhul kinnitas töökaitses komisar Põllupüü, et 8-tunniline tööpäew olewat Eestis maksew seadus, mida üldse ei tarwitse enam streigiga nõuda. Kuid, nagu iga kodanluse seaduslipakas,

nii on ka 8-tunnilise tööpäewa seadus ainult seaduse pettehilp alatu kurnamise ja ülekohtu kinnikatmiseks.

Kus on eesti laewades 8-tunniline tööpäew? Ainult ühes osas laewades, kus tulemeestel 3 wahetust, tunnewad kütjad ja laewajuhtkond näimepidi 8-tunnilist tööpäewa, kuid tegelikult wältab see alati rohkem. Kuid neid laewu pole sugugi wähe, kus on kõigil 2 wahetust ja kus rasketöö tegijad, kütjad peawad järjekindlalt töötama 13 tundi päewas! Dekimeeskonnal on kõigis eesti laewades ainult 2 wahetust, mis tähendab ametlikult vähemalt 12 tunnilist tööpäewa, peale selle veel igasugused lisatööd, mille eest aga midagi ei makseta. See on merel.

Kas on seisukord sadamas parem? Kahjuks mitte! 1926 a. wäljaantud määruse järgi loetakse kõik tööd, mis tehakse laewa sadamasse sissetulekul wõi merel minekul, aga samuti mereklaariks tegemise tööd „tingimata tarwilikkude“ tööde hulka, mille eest mingisugust ületunni tasu ei makseta. Ometi, eriti suurematesse sadamatesse sissetulekul ja wäljaminekul, on terve dekimeeskond mitmed tunnid tööl. See on ka töö, musklitepingutus. Sellepärast on „tingimata tarwilikkude tööde“ määrus täiesti laewaomanikkude kurnamise huwides wälja antud ja tema abil wõib tööpäewa nii pikaks wenitada kui see tarwilik laewaparanile. See on täielises wastolus kodanluse enese 8-tunnilise tööpäewa seadusega.

Kuid see pole veel kõik. Enne kui laadimine wõi lossimine algab, peawad jällegi merimehed need olema, kes luugid lahti wõtawad ja peale sadamatöölise töö lõpetamist nad uuesti kinni panewad. See nõuab hulk aega, kuid keegi ei maksa selle eest ületunnitatu. See tähendab 9-tunnilist tööpäewa sadamas. Kuid siia tuleb veel juure arvata laewa aalamine, mis ettewõtakse peale tööaega sadamas ja mille eest harilikult ka sentigi ei näe.

Weel jõhkram kui dekimeeste tööpingutus, on nn. „sadamawaht“ tulemeestel. Mees töötagu 24 tundi, siis saab 8 tundi waba aega. Kõige hullem on asi siis, kui waht wahetatakse õhtul. Päewal pead higistama oma 8 tundi tööd teha, õhtul lähed wahti ja kui laew juhtub järgmisel päewal wäljamine, siis alga uut orjust ja ei saa üldse aega tagasi. Kuivõrd see kõik wastab 8-tunnilisele tööpäewale, teab kõige paremini see, kes seda omal nahal on tunda saanud.

Kõigest sellest wäljamine, ei tule meil nõuda lihtsat tööaja lühendamist, waid täieliku kaheksatunnilise tööpäewa maksmata panemist. Meil tuleb kurnajatelt nõuda nende endi seaduste täitmist, kodanluse endi antud wekslite lunastamist.

Maksmata kaheksatunniline tööpäew!

Mis meie sellega veel wõidame? Aga seda, et laewaomanikud iga tunni eest, mis nad meid sunniwad üle 8 tunni tegema, peawad maksmata kõgemat tasu. Ka see on „wabariigi“ seadustes armulikult lubatud. Järelikult, kõik tööd, mis mis tehakse peale 8 tunnilise tööaja laewa sadamasse tulekul wõi wäljaminekul, arwates sellest ajast „kui „kõik mehed dekil“, kuuluwad wastu-waidlemata ületundide hulka. Samuti kuulub ületundide hulka wäljaspool tööaega tehtud

luukide kinnipanemine, lahti wõtmine, mereklaariks tegemine, aalamine, igasugune puhkepäewatöö, samuti puhkepäewa wahimehe tööaeg jne. Tulemeestel kaoks ära sadamawaht. Auru-pidamine sadamas olgu eeskätt dunkemanni ülesanne.

Et 8 tunnilist tööpäewa täies ulatuses eesti laewadel maksmata panna, selleks tuleb nõuda meeskonna läidendamist wastawal määral. Sellega awanewad merimeestel uued wäljawaated koha saamiseks. Ühenduses sellega, peab nõudma, et iga mees peab sarnase töölasu saama, missugust tööülesannet ta laewal täidab. Peawad lõpulikult kaduma niisugused nähtused, kus mees, kes näiteks täidab wanema madruse tööülesandeid, saab noorema madruse palga.

Mis puutub ületundidesse, siis on meie nõudmine selge: iga ületunni eest kahekordne tasu. Makswates seadustes on ettenähtud, et ületundide eest peab maksetama 50 % enam kui hariliku töötunni eest, kuid laewaparanid ei pea ka sellest kinni. Meil maksetakse nüüd harilikult 40 senti ületunni eest. Kui meie wõtame aga näiteks wanema madruse palga — 55 e. krooni + 2 ingl. naela, siis saame tunnitatu ca. 38—40 senti. Järelikult, peaks ületunni tasu olema juba makswale seaduste põhjal keskmiselt 55—65 senti tunnis. Mis sellest järgneb? Aga see, et meile ei makseta kellelegi sedagi narust ületunnitatu, mts kodanline seadus ette näeb. Siin pole enam tegemist „kogemata“ seadusest mõddahillimisega, waid awaliku ja süstemaatilise merimeeste rööwimisega. See näitab wäga selgesti, kuiwõrd kurnajad ise neid seadusi austawad, mille wastu karwa-wäärtilki eksijad töölist raskesti karistatakse.

Weel on üks ülekohtune kurnamise wõte. Meid, merimehi, sunnitakse sadamates laadimise ja lossimise töid tegema. Meile ei makseta selle eest aga midagi, kuid samal ajal meie teame, et see on sadamatöölise töö, kes selle eest kindla tasu peawad saama. Nüüd aga jääb sadamatööliline ilma tööta ja meie saame uue tööorjuse juure, mille eest meile vähematki tasu ei anta. See tekitab ühilasi lahkelisid merimeeste ja sadamatöölise wahel, kuna süwendab sadamatöölise tööpuudust. Meie ei tohi seda sündida lasta. Meie peame kindlalt äraütlemata igasugusest sadamatöölise tööst.

Seltsimehed, meil nõutakse walju karmusega kõigi kodanliste seaduste täitmist, mis on laewaomanikkude ja kurnajate korra huwides, miks laseme laewaparanitel awalikul rikkuda 8-tunnilise tööpäewa seadust, miks laseme neil sahkerdada ületundide tasuga. Astume wälja oma huwide eest! Nõuame tööajaga nõõrimise lõpetamist!

Nõuame täielikku kaheksatunnilise tööpäewa maksmapanemist laewadel!

Nõuame täied meeskonnad laewadele!

Iga mehele niisugune palk, missugust tööülesannet ta täidab!

Iga ületunni eest kahekordne tasu!

Laewade laadimise ja lossimise tööd ainult sadamatöölistele!

Esirinna maade töölisel on juba need hädawajalikud nõudmised kätte wõidetnud, walmistame ka meie end wõitlusele nende kätewõitmiseks!

Mis wõib ja peab iga merimees meie olukorra parandamiseks tegema.

Kaduma peab lõpulikult merimeeste hulgest käge löömine: „Oh mis mina üks inimene ikka saan parata, kui ühingu magawad“. See on wale seisukoht. Iga üksik merimees wõib wäga palju teha meie wiletsa olukorra parandamiseks.

Kõigepealt, iga merimees, sadamatööline peab ja saab oma laewas, oma kõige lähemas ümbruskonnas meie olukorra parandamise küsimuse omawahel üldharutusele wõtta. Ta peab oma töökaaslastest tegema palgawõitluse poolehoidjad. Sel on suur tähtsus. Wõites nä kogu meeskonna poolehoiu meie hädatarwilikkude nõudmistele, on tarwis asuda teid otsima nende elluwitumiseks. Kõigepealt, on tarwis sellekohane kohapealne wõitlus komitee luua ja saata nõudmistega ühinemise otsus ühingu-tele ja kategooriliselt nõuda sellega arwestamist. Ühlasti on tarwis, et iga merimees, iga meeskond terwikult ühingu te poole pööraks, kellele nad liikmemakse maksawad, arupärimisega, mis nad on seni teinud meie olukorra parandamiseks, meie huwide kaitsemiseks. Tarwis on kirjadega pommitada, valjult protesteerida nende tegewuseta oleku, nende äraandliku poliitika pärast. Tarwis on nõuda merimeeste waenuliste juhtide Ojassoo, Rosenfeldi, Paju jt armutat minema kihutamist, uute ansate ja klassiteadlikkude seltsimeeste asemele walimist.

Iga merimees wõib ja peab kaasa aitama kontroll komisjoni loomisele sadamates, kes hakka-wad weetranspordi töölise huwide kaitseks laewu, sadamatööd ja töölewõtmist kontrollima. Iga merimees peab üld — ja ühingute koosolekute kokkukulsumist nõudma ja korraldama, ta peab neil ütlemä: „Siin on ISH palgawõitluse nõudekawa. See wastab meie nõudmistele. Ta näitab meile tee, kuidas kätte wõidelda palgakõrgendus, tööaja lühendamine. Meie nõuame, et ühing algaks wõitluse ettewalmistust, et ta astuks ühisesse rindesse ISH-ga. Meie nõuame, et meie ühing aitaks moodustada kontroll komisjoni, et ta saadaks senna oma esitaja.“ Niisuguse seisukohtade ja nõudmiste awaldamisega wõib iga merimees loime tulla, see ei käi kellegile üle jón. See aga on hädatarwilikuks pingutuseks meie üldise olukorra parandamise teel.

Iga merimees saatku kaastööd „Majakale“! Iga merimees astugu ISH liikmeks interklubi-des!

Ainult kõigi merimeeste aktiivsus ja isetegewus on meie wõidu pant!

Eesti laewad „tutwustawad“ Eestit wälismaal

Umbes sarnaselt kirjutas ühes hiljutises „Päewalehe“ numbris insener Maasik, kui ta nurus walitsusell toelust suurematele laewaihisustele. Ja tõesti, eesti laewad „tutwustawad“ Eestit! Seda juhtusin ise nägema Antwerpenis 21 juulil s. a. Belgia rahwuspüha puhul.

Kogu maal seisis töö, rahwas liikus puhkepäewaliselt wabalt tänawatel, mängisid orkestrid, andsid etendusi mitmesugused näitetrupid, kogu liin oli lipuehtes.

Ka sadamas seiswatel poolteistsajal laewal seisis kõikjal töö. Isegi porsad olid puhkuse sisselõõnud ja oma liputagawarad wälja toonud. Kogu sadam oli kirju lippudemeri. Ainult üks laew oli erandiks. Uudishimu pärast lähen waatama, kes see haruldane laew on. Ligemale jõudes, paistab silma kulunud ja pleekinud lipp eesti wärwidega. Laewal seisab nimi: „Caroline“ Pärnu. Sooooo . . . nüüd oli mul korraga selge, mis tähendasid Maasiku „isamaalikud“ sõnad: „Eesti laewad tutwustawad Eestit wälismaal“. „Caroline“ oligi siis tutwustamise reisirill . . .

Tõsi, merimeestel kui proletaarlastel pole midagi ühist kodanluse pühadesisu ja mõttega, kuid seaduse järgi on need päewad merimeestele puhkepäewadeks ja just puhkepäewadena oleks pidanud ka „Caroline“ mehed teda saama. Kuid siin seisis kaptenil tänamata „tutwustamise“ ülesanne ees ja ta pidi terwete maailmale näitama, et Eesti on see walgeorjade riik Euroopas, kelle tööloomadele pole kalendris sarnaseid puhkepäewi ettenähtud, mis teised kahejalgsed inimolewused saawad.

Merimehed, nõuame, et kurnajad meie puhkepäewi willu ei löö ja igas sadamas annawad meile kohalikkudel puhkepäewadel prii päewa!
Ti-ri.

Walus oli kuulata tõde

Sattusin hiljuti kõnelusse ühe poola reisijate-laewa kiitjaga. Jutt kaldus eesti merimeeste palgaoludele. Mees tähendas: „Teie eestlased olete alati nurisenud oma näljapalkade ja wiletsate töötingimuste üle, kuid mis teie ja teie organisatsioonid on teinud selle olukorra parandamiseks? Kriisi on meil samuti kui teil, pedegi on meie kaubalaewandus noorem teie omast, ometi on meie palga ja töötingimused paremad teie omast. Oleme hästi organiseeritud. Oleme wõidelnud paremate palgaolude eest, oleme wõitnud ja wõitlеме edasi kui üks mees!“

Mis jäi mul wastata poola klassiwennale? Uhkustada oma ühingutega, kes on teguwõime-tuse eeskujuks, kes on laewaomanikkude ja kaitsepolitsei mängukannideks? Ei! Walus oli kuulata tõde! Sest, eriti kokkupautudes wälismaa merimeestega, paistab silma meie armetu organisatsioonide seisukord.

Kaasmerimehed! Miks ei wõiks ka meie, eesti merimehed, ütelda: „Meie oleme, wõidelnud ja wõitnud ja saame edasi wõitlеме ja wõitma!“

A. E.

Kurnajate küüsis.

(Merimehe sulewisand)

Kriisi raudrustika all närbuwas sadamaliikumises seisawad kaks kehwalt riietatud poisi-

kest ja silmitsewad wälislaewu.

„Näed, kust tuleb tore Daani laew!“ — Wit-pab noorem uudishimulikult reidile tossutawa auriku suunas.

„Ah, see pole weel midagi nende marudate inglaste kõrwal, mille minu wend kõik okeanid pikki ja põiki läbi kihutas“. — Säh-wab wanem kaastlane iseteadwalt.

„Wõi õige inglastel! Noh siis pidi ta küll palju raha teenima?“

— „Iseendastki mõista. Wälislaewadel on kerge asi rahamehks saada. Kui ta koju tuli, oli nagu mõni miljonär: kõik ilusad riided, siidisärgid, kuldurid, lakk-kingad ja puha — just nagu saks kunagi. No peale selle weel wõõrad maad, lõbusad sadamalinnad, toredad naised!“

„Wõi niisugused härrasmehe asjad ja kauge-maa reisid!“ — Imestab lapseliku uudishimuga noorem. Ja weidi aja waikimise järgi esitab ta arglikult uue küsimuse: „Kuule, mis sa arwad, kas meie ei saaks ka kuhugi wälislaewale?“

Ilma pikema mõllemiseta näitas wanem ka siin oma suurt asjatundmist üles, seda enam, et teda ennastki oli seesama küsimus warem huwitanud: „Miks ei saa!“ — Kinnitab ta. — „Eesti merimehel on wälismaal hea nimi ja teda oositakse igal pool taga. Seda kirjutas hil-juti „Päewalehiki“. Ainult on tarwis õigel ajal punkris wälismaale jänest teha — ja ma ütlen, me oleme sama hästi kui wanad jänkid, muud kui pane põidlad walge westi tasku ja wilista!“

See jutuajamine sadamas tõi kahe tööta noo-remehe ellu saatusliku pöörde. Mõte wälismaa laewa pääsemisest istus ikka tugewamini ja tugewamini kummagi noore õhulossideehitaja ajju. Ja warsti oligi üksikasjalik plaan walmis. Sihtkohaks waliti Antwerpen, kus poiste kogutud andmetel pidi palju eesti merimeeste-maju olema, mille kaudu kerge olewal laewale saada. Punkri sõidu laewaks waliti wälja wä-kene eesti küna „Läänemaa“, mis lähematel päewadel pidi senna poole reisu algama. Ühe poisi ülesandeks oli weel enne maksku-mis-maksab wälisraha mureseda, kuna teine pidi joogiwee, sidrunite ja muu hädatarwilikuga warustama.

Eeltööd olid tehtud. „Läänemaa“ wälja-sõiduaeg lähenes...

Oli umbes kesköö, kui kaks tumedat kogu kahlasel hiilised sadamas lauawirnade wahel. Kihwarwul, kumardudes, wahetewahel seisma jäädes ja kuulatades, lähenetakse laewale. Kõige riskantsem on wäike legendik kuni hel-dali walgustatud esimese kraanani. Nagu wari lendab esiteks pikem kogu sealt üle, peidab end kraana warju. Siis lühikese waheaja järgi, järgneb teine. Nüüd oldi laewal külje all. Waja oli ainult enne hoolega uurida laewa „õhku“. Keegi tuli ahtrist, läks alla ruhwi — wist wahimees. Kõik jäi waitseks. Meie tun-tud kogud ajawad end sirgu, teewad paar ette-waatlikku sammu laewa suunas. Jälle kostawad laewalt kellegi liginewad sammud. Põksuwa südamega hoitakse hinge kinni ja peidetakse uuesti end kraana warju. Paari minuti pärast walitseb laewal uuesti surmawaikus. Kogud tulewad jälle nähtawale ja algawad kõige kar-detawamat rännakut laewa pardale. Ronitakse

üles dekklaadungile, see õnnestub. Seal — ette pakki. Kuid õnnetuseks on wõõrpüügi luuk lukus, ka ahtri luigid ja ukсед on tugewasti kinni. — Kuhu nüüd minna? Korsna ees plan-kude wahel leitakse wäikene awaus. Sinna kaowad kahe õnneotsija kõhetud kogud.

Kitsas peiduurkas püüawad poisid end nii koduselt sisse seada kui see wõimalik. Üks asendab end ühele poole, teine teisele poole korstani ja nii uinutakse rahulikult magama. Kaua ei saa see aga kesta, sest warsti äralawad rahutud hääled neid unest. Kostawad koman-dosõnad, masin hakkab ühetasasel liikuma — laewameeste tööpäew algab. Nõrk koiduwalgus ülewalt, kinnitab poistele, et eesti merimehe tööpäew algab sama wara, kui pärisorjuse aegne mõisa rehepeks.

Warsti tuli aga passaseeridele nuhtlus sealt, kust nad ei aimanudki karta.

Kütjate muskliwaewal soojeneb laewakorsten kiiresti. Lühikese aja pärast on kuumus nii suur, et poistel peiduurkas ei aita muud, kui kisuwad pealised maha. Asutakse wee ja sidrunitega kuumuse vastu wõitlema. Kuid ka see ei aita — wesi ja sidrunid lõpewad otsa, korsten aga muutub weel tulisemaks.

Särgid kisutakse maha. — Õhk muutub weel läkatawamaks. Poisid on nõrkemas, terwis on hädaohus...

„Saagu mis saab, kuid wälja, wabadusse!“ — Sähwatab mõte mõlemi peas. „Wälja ehk muidu lämbume selles põrgus!“

Kõiki jõudu kokkuwõttes, hakatakse kobades üles poole ronima. Kuid, oh häda, wahepeal on awaus laudadega suletud. Katsutakse laudu kõrwaldada, kuid see on wõimata. Kas tõesti elusalt maetud?! ... Wõetakse appi weel wiimane abinõu, mida iga inimolewus surmahä-daohus instinktiwiiselt kasutab — hakatakse kõigest jõust appi karjuma. Kuid keegi ei ilmu. Tuul on kõwa ja neelab inimhääle endasse. Hüitakse kahekesi kooris, püütakse vastu korstent ja laudu müra teha ja sellega endast elumärki anda. Kuid kõik see ei anna tagajärgi. Järjest suurenewas kuumuses wäheneb seegi jõuraasuke, kaowad wiimased lootused pääsmi-seks.

Seal ometi kostawad sammud, neid on nähta-wasti märgatud. „Käed üles!“ — Kätab „Läänemaa“ kapteni K. Tiituse kuri hääl. Kuks, waewu jalul seiswat kogu tõstawad sõnakuule-likult kied. Kapteni kutse peale tulewad käsua-luste teenistuswalmis käed ja kobawad hoolega poiste taskud läbi. Paberid ja isikutunnistused wõetakse ära. „Wisake need koerad ette piiki, homme hommikul waatame neile töö!“ — Komandeerib kapten.

„Kas teil leiba endil kaasas an?“ — Küsib esimene tüür.

— „Mõned leiwakoorkesed on, kuid meie palukstme weit, oleme jänust nõrkemas.“

„Wett teie peale ei wõi räisata, see maksab raha!“ — Wastab tüür ja kupatab õnnatud õhu-lossimeistrid alla trossi ja kotiriide hunnikute otsa...

Järgmisel päewal algabki töö — raske ja wäsitaw, millist nad pole enne kunagi teinud. Sõimu ja uiaudust on rohkem kui noored seiklejad kanda suudawad. Kuid parata pole

midagi, see oli nende endi walitused tee, kust polnud praegu tagasipööramist . . .

Lõpuks ometi Antwerpenis, unistuste linnas. Sadam on kohutawalt suur. Poisid olse upuwad selle awarusse. Hakatakse otsima parajat laewa, kuhu jobi küsima minna. Leitaksegi mõni tüsedam aurik, kuid siis ei ole kummagil julgust trepist üles minna. Otsitakse edasi, seisatakse, peetakse aru ja nii möödub terve päew, ilma, et oleks vähemaid tagajärgi saawatutud. Keel on wõõras, keegi ei mõista neid, kellegil pole tahtmist nendega tegemist teha. Wormikandjaist politseinikkudest hoiawad nad ise loomusunniliselt eemale, sest nendelt ei looda nad midagi head.

Juba hakkab widewikuks minema. Kõhud hakkawad näpistama. Tarwis oleks linna pääseda. Kuid kuidas leida sellest rägastikust tee linna. Kõik on nii suur ja wõõras: kai ääres seiswad laewad, mõõda kihutawad autod, eemal manööwerdawad pikas rongis tühjad kaubawagunid, paksukõhulised härrad ja tolmused töölised rattawad kiiresti, kiiresti mitmesugustes suunades — kuid, kes ülleb neile, kuhu minna, kus vähemalt öömajagi leida . . . Äkki peatub nende ees wiletsalt rielatud mees-terahwas, müsilott kuklas, sigaretijupp tossutab suunurgas. Hooletu ükskõiksusega silmitseb ta poisse. Pooletosina wõrra suitsukonisid peos, annawad tunnistust, missugust ametit ja

tänaval pidanud. Mees küsib poistelt midagi neile arusaamatus keeles, põrnitseb uurides otsa, küsib uuesti natuke teistsuguse murdega. Et aga algkoolis polnud kumbki ühtegi wõõrkeelt õieti omanud, ei aidanud muud kui õlgu kehitada ja „armsas maa keeles“ wastata: „Ei mõista.“

— „Ah eestlased! No kust tulete, kuhu põrutate?“ — Kostab imeliku mehe suust samuti eesti keel.

„Oleme merimehed, otsime laewa kohta. Nüüd aga on kõhud tühjad, tahaks linna minna, midagi söögipoolist ostma. Kas Teie ei teaks, kuidas siit linna saab?“

— „Miks mina ei tea. Aga kas teil ka raha on?“

Kuuldasaades, et poistel on terwelt 2 inglise naela taskus, muutub mees wanaks lahkuseks ise. — „Mina tunnen Antwerpeni nagu oma wiit sõrme. Ma wiin teid kui eesti mehi otse- mata leed ka eesti kohwikusse „Tapa Jaani“. Wana Jaan on wa kuradi täitsa mees. Temaga saab alati juttu ja ta aitab eesilasi kergesti laewale. Kui Jaanile paar õlut ära teete, paneb teid juba homme laewa. Tahate, wiin teid jalamaid sinna?“

Poisid olid ettepanekuga nõus ja ühiselt seati sammud „Tapa Jaani“ poole.

(Järgneb).

Lühikesed teated merelt ja merimeeste elust.

„Margo“ laadung kurnajate poolt süüdatud.

See polnud ammu, kui eesti kodanlised hääletorud tegid indiaanlaste sõjakisa kartulikaupmees Kalmu laewa ostmise üle Aafrikast. Jällegi olewat eesti kaubalaewastik ühe ilusa uue laewaga suurenenud. Kuid nüüd on selle laewukese elupäewad loetud. Juba esimesel reisul, kui laew polnud õieti weel Bestist puulaadungiga Hulli poole saanud teele asuda, tekkis laewal suur tulekahju, mis tõttu „Margo“ Tallinna reidil uputati ja hiljem Kalmu tahtmisel tarwituskõlbmatuks lammutamisele taheti wõtta. Kalm ise ütles end laewast ära ja nõuab täit kindlustussummat.

Kogu tulekahju on sedawõrd kahtlane, et ei saa juttugi olla õnnelusest. Laewal leiti terwelt 3 tulepesa, mis tõendab, et laew pidi nimelt 3 kohast korraga põlema süüdatud olema. Pealegi asusid tulepesad kajutite all ruumis, mis oli liistupakkidega kowasti täis kiilutud. Sellepärast on tõenäolik, et juba Pärnus laewa laadimisel pandi mõnda liistukimpu sellekohased kemikaalid, mis ise teatud aja pärast süütusid.

Kalmul oli nähtawasti laewakinnitussumma kasulik, kui laewa sõiduks kasutamine, mispärast ta ka tulekahju organiseeris. Muidugi, isamaa pojale ei hakka ka „wõimude“ hammas peale kuigi esialgu kolm tulepesa kriminaalpolitsei „huwi olewat aratanud“.

Jällegi on kannataja osas merimees. Töölt lahti, palgata, leiwata. Tulekahjus häwines ja läks rikki sellestki wiletsast warandusest mõnda, mis merimehel seitsme asjana on.

Üks madrus sai koguni tõsisema jalawigastuse ja wiidi haigemajja.

Sahker — mahker „isamaa lipuga“.

„Wiroonia“ mehed tööta.

Ütle weel, et „isamaa“ pole kurnajatele armas, kui üksi ta lipuga wõib teha eht täituru kaupa wälismaa paksmagudega. See oli kroonimata kuninga Pätsu lipuwahelamise kergendamise dekreet, mis selle mahinatsiooni käigu äärmiselt lihtsustas. Nüüd ongi järjekorras 3 daani auriku — „Elsborgi“, „Stegelborgi“ ja „Skodsborgi“ eesti lipu alla toomine päewakorras. Daani Danneborgi laewaäri loodab eesti merimeeste kulipalkade arwel oma puhtakasu summe suurendada. Eesti fashistikud ringkonnad plaksutawad aina käsi selle „ilusa algatuse“ puhul, mis pealegi tulewat nii „hea nimega“ wälismaa äri poolt.

Kuid, on ka teistsuguseid „liikumisi“. Aurik „Wiroonia“ läks tagasi inglise lipu alla. Kuuldawasti olewat inglise laewaparanitel E. Pihlakaga, kes laewa oma nimel eesti lipu alla löi, suuremaid „arusaamatusi ja sekeldusi“, mispärast lipunärud uuesti wahetusse lasti.

Kes nende mahinatsioonide all kõige enam kannatawad, on waesed merimehed. „Wiroonia“ 25 meest kirjutati otsemta teed laewalt maha ja saadeti Tallinna. Nüüd seisab meestel ees kõwa maadlus tööpuudusega.

„Issand kutsus“ ühe Tiituse

Kurikuulsate Tiituswendade suguwõsast

„kutsus Issand oma juure“ hiljuti Mihklit wenna. Mihkel oli kapteniks „Wirumaal“. Maisesse maailma maha jäänud wennas „A. T.“ pidas oma pühaks kohuseks peale surma Mihkli suuri „teeneid“, „kohusearuudust“ ja „lõpmata energiat“ ajalehtedes suure kella külge siduda. Mis kõik meie Mihkel ei olnud ja ei teinud! Teenis truult isaari, sai Kolttsakill Georgi risti, lootsis inglise sõjalaewad Eesti „wabadussõtta“, sai selle eest ranga wabadusristi jne jne jne. Wiimase ajal olewat ta waga waprall teeninud küll sabana, küll kaptenina „Sekstandil“, „Loodil“, „Sakalal“, „Wirumaal“ j. t.

No tõesti, need on kohutawad tiituslikud teened, mille pärast oli tarwis kõigis ajalehtedes walju häält teha.

Sel puhul on aeg merimeestel kokkuwõtteid teha Tiituse kurnamise ülekohtust, mis on otsekohesest proportsioonis tema kohusearuuduse, laewaparunitele truualamlikkuse ja hoolsusega.

„Ellind“ sai kōwakäega saba.

Bergmann ja ko wõttis „Ellindi“ tüürimeheks endise „Wambola“ komanderi ja merekaitseliidu oberorganiseerija kapten-leitnant R. Gildemanni. See sõjawäelise wurhiga „härä ohwitsar“ ei tööta „Ellindi“ meestele midagi head, sest esialgu on ta kaitseliidu sarwed weel päris maha jooksmata.

Õnnetused näljasentide teenimisel.

Wiimane kuu oli jälle rikas õnnetustest sadama ja laewatöödel, mis mõnegi proletaarlase terwise nõudis.

„Adiaatoril“ kukkus laewatrepp alla Prokopii Maasing ja sai tugewasti wigastada. Mees wiidi linna keskhaigla.

Aurik „Seine“ laadimisel sai rinnakorwist tugewasti muljuda Bernhard Oswald ja toimetati samuti keskhaiglasse.

Aurik „Hilda“ lossimise töödel Pärnu sadamas sai raskesti wigastada sadamatöölina Arnold Tõnne. Ta sai laewale minekul wintsiga ülestõstetud põllurammu kottidelt tõuke külje pihta, mille tagajärjel kukkus kai ja laewa wahele. Kukkumine oli nii tugew, et Tõnnel murdus küljeluu ja muljumine wigastas kopsu. Haiglas tunnistas isegi kroonu arst wigastused raskeks.

Tollioonel töötades sai Mihkel Hergauk jalga sügawa löikehaawa ja kaotas rohkesti werd, mis tõttu ta terwisline seisukord ähwardawaks muutus. Haawatu wiidi haigla.

Õnnetused, mis juhtusid sel kuul nende klassiwendadega, wõiwad iga merimeest ja sadamatöölisi järgmistel kuudel tabada. Sellepärast, iga klassiteadlik weetranspordi tööline astu wõitlusse sotsiaalkindlustuse eest õnnetujuhuste, haiguse jne vastu. Nõua ka täielikku töökaitset, sest paljude tööde juures

katsuwad kurnajad odawal läbi ajades igasugusest töökaitsest eemale puigelda.

Punkrisõitjatele uued raskused Belgia walitsuse poolt

Kõik kodanlised walitsused kiusawad armutatult taga punkris sõitjaid waeseid tööot-sijaid merimehi. Nüüd on omakord Belgia pannud maksma uue „laewajäneste wastase seaduse“, mis teeb tööta merimehe senise reisimise „pimedad passasiirina“ peaaegu wõimatuks. Toome siinkohal selle seadustiku peapunktid, et merimehed wõiksid tutwuneda, mis kombel kodanlus tööotatöölisi „toetab“. Selle järgi:

1) Igast „jänese“ (Stowawayst), kes leidub mõnel sadamasse tulewal laewal, peab teadustatama wiitamatult merekomissarile, ja ei ta maale tulek wõib sündida ainult selle ametiwõimu loal; 2) kapten peab, ära oodates laewa väljasõitu wõi stowaway kodumaale saatmist, üle andma wiimase merekomissari käsutusse, kes hoolitseb selle walwe eest, ning kas kodumaale wõi laewale tagasi saatmise eest laewa väljasõidul, ja seda kõik küsimuses olewa kapteni kulul; 3) soowitawam on siiski kaptenil hoida stowaway laewal kogu sadamas peatumise ajal, kuid ta peab sel juhul enesele wõtma kogu wastutuse stowaway eventuaalse puudumise eest laewa väljasõidul; enne kui lubada waba lahkumise laewale, merekomissar nõuab sisse küllaldase kindlustussumma, et katta esinewal juhul ette nähtud maksimum trahwisummat (10.000 frs.), samuti ka stowaway ülalpidamise ning kodumaale saatmise kulud, juhul kui ta kinni püütakse hiljem.

On arusaadaw, et kapten trahwi summa kartusel, püüab nüüd palju hoolsamalt oma punkrid ja urkad enne väljasõitu läbiwaadata ja jäneseid mahakihutada.

Kuid olgu härradel kodantastel teada, et selletaoliste tööpuuduse „lahendamise“ wõtetega tõukawad nad tööliklassi weel kiiremale kriisi lahendamise teele proletaarse rewolutsiooni teel.

Eesti laewade kokkupõrkamised.

Rangi aurik „Jupiter“ põrkas Daani rannas kokku eesti 3-mastilise purjeka „Adaga“. Kokkupõrge amelliku seletuse järgi olewat tulnud sellest, et „Jupiter“ polewat õigel ajal märganud purjeka tulesid. Inimõnnetusi ei olnud. „Jupiter“, sai tõsisemaid wigastusi.

Teine kokkupõrge sündis eesti purjeka „Pärnumaa“ ja kahe saksa ristleja — Königsbergi“ ja „Leipzig“ wahel Bornholmi saare lähedal. „Pärnumaal“ murdus raagpuu. Nagu selgub, olid saksa laewad just öösisel manööw-ril, mis tõttu ka „Pärnumaa“ awarii tuleb lugeda militaristide sõjaettewalmistamise ohw-riks.

Sõnumed uutest saavutustest Nõukogude Liidus.

Tööstuse maruline tõus k. a. esimesel poolel.

Nõukogude Liidu sotsialistliku majanduse tõus 1934 a. esimesel poolel märgib ära suuremaid võile, nii hästiloostuses kui ka põllumajanduses.

Kuigi kewadel ükswahe ähwardas pöud põllumajandusele kahju tuua, siiski nõukogude võimu energiline abi organiseerimine, kolhoosnikute ja sohwhoosnikute ennastalgaw töö põllul: kunstlik kastmine, teistkord külwamine jne, andsid ometi niisauri tagajärgi, et tänawu aastane lõikus tuleb Nõukogude Liidus täiesti küllaldane ja ei jää sugugi maha minewa aasta heast lõikusest.

Suuri edusamme on teinud tööstus. Terwelt 29,3 % on rasketööstuse toodang kaswanud, wõrreldes l. a. esimese poolega. Tuntawalt on kaswanud metallitööstus — 40 %, elektroenergia 32 % jne. Esimese poolaasta wõidud kindlustawad omakord teise poolaasta ehitustöö edu.

See kõik kinnitab, kui prowokatsioonilised on kodanliste solgitorude wäljamõeldused N. Liidu „majanduslikust ummikust, näljast ja rahapuudusest“. Klasiwadik tööline teab, mille järgi see laim lõhneb.

Uue suure elektrijõulaama awamine.

Hiljuti awati Tagakaukaasias uus suur elektrijõuam Rinoges, mille võimsus on 50000 kilowatti (4 generaatoriga). Tammi ja 5-e kilomeetrilise maaaluse kanali ehitamine, mille kaudu Riona jõgi hakkas jaamale wett andma, nõudsid erakordseid tehnilisi pingutusi. Küllalt on, kui sel puhul meeletuletada, et mullatööde hulk ei jäänud sugugi maha Dneprogesi omast.

Rinoges ehitati täielikult nõukogude materjalidest ja warustusest. Ta on nüüd kõige suurem jõuam Tagakaukaasias.

Kalapüük kombainidega.

Nõukogude Liidu kalalaewade tehas ehitas Kaspia mere kaluritele 2 suurt kalapüügi laewakombaini, mille weewäljasurwe on 200 tonni. See on kaugeleulataw uus tehniline saawutus kalapüügi alal, mis ei jäta tugewat pööret toomata kalapüügi tööprotsessi kergendamise ja püügi suuruse kohta. Kombainid on täiesti mehaniseeritud, nad on niihästi elektrofitseeritud kui radiofitseeritud. Terwelt 20 päewa jaoks wõiwad nad wastawat warustust ja toiduaineid merele kaasa wõtta. Meeskonna kahtlud on kõigili soodsad ja terwishoidlikud.

Sarnaseid kalapüügi kombaine on suuremal arwul weel ehitusel Murmanski, Wolga jt kalapüügi trustide jaoks.

See kalapüügi tehniline arenemine Nõukogude Liidus on Peipsi ja Wiruranna kaluritele, kes puuduse ja näljaga wõitlewad, tõenduseks, et ajal kui fashistliku diktatuuri walitsus neid ainult maksude ja surwega üha suurema wiletsuse ja puuduse sisse tõukab, sammub N. Liidu kalandus kindlal sammul edu ja tõusu teed.

Kiwisöe leid Leningradi lähedal.

Teaduslikul uurimisel leiti Selisharowi järwe juuresl kiwisöe lademed. Lademele paksus on 2—4 meetrit. Et leiukoht asub Leningradi ja raudlee lähedal, siis on tema tähtsus tööstuse warustamiseks väga suur.

Suured nikli tagawarad.

Kümnete tuhandete tonnideni arwestatakse neid nikli tagawarasid, mis awastati kolmes kohas Montsche tundras. Leiukohtade maagi niklisisaldawuse protsent on wõrdlemisi suur.

Astu ISH liikmeks! Liikmeks wastuwõtmine sünnib interklubides. Ka kirjalikult wõetakse liikmeid wastu, kui teie saadata ISH eesti sektiiooni wõi „Majaka“ toimetuse nimel soowiawalduse.

Merimehed! Jälgige hoolega interklubide aadresse!

Ärge jätke külastamata sadamasse jõudes interklubisid!

Interklubid on rahvusvahelised merimeeste proletaarsed kodud. Seal saate ka eestikeelset töölistkirjandust.

Daanis:

Kopenhagen — Gothersgade 15, 1.
Esbjerg — Borgergade 60.
Aalborg — Kattved 28.

Hollandis:

Rotterdam — 7a Willemskade.

Norras:

Bergen — Halvdan Kjerulfsgt. 8, 2.
Oslo — Rødfyldegaten 12, 2.
Tromsø — Vestergaten 22.
Haugesund — St. Strandgt. 103.

Rootsis:

Stockholm — Brunnsgänd 4 1/2 Tr.
Stugsund — Skeppsgatan 6.
Gävle — Trädgårdsgatan 3.
Sundsvall — Skepparegt. 23.
Malmö — Ysak Slaktaregt. 3, 1.
Göteborg (Postadresse): Postfack Göteborg 7.
Hälsingborg — Gustav Adolfsgatan, „Arbetar-klubben“.

Island:

Reykjavik — Skolavördustig 12.

Ameerikas:

New York — 140, Broad Street.
Philadelphia — 312, So. 2nd. St.

Baltimore — 720, So. Broadway.
Boston — 241—2, Battery Street.
New Orleans — 239, Decatur St.
San Francisco — 437, Market St.
Portland — Ore. 301 Gerliner Bldg. 220 Alder St.
Seattle — Wash. 414, Maritime Bldg. 911 Western Ave.

Belgias:

Antwerpen — Brouverstraat 29.
Gent — Windmolenstraat 6.

Inglismaal:

South Shields — 27 Princess Street.
North Shields — 11 Upper Pearson Street.

Prantsusmaal:

Strasbourg — 66 Faubourg de Saverne.
Dunkuerque — 9 Rue l'Ecluse des Bergues Salle l'Avenir.

Marseille:

2, Place de l'Observence.

Iiris:

Belfast — 122 North Street (Anlaufstelle).

Hispaanias:

Barcelona — Juan Rodriguez, Avino 58 entre-suelo 2a, (Anlaufstelle).
Sevilla — 3 Calle Arenal.

Kanada:

Vancouver, 305 Cambie St. Room 104.

Uruguay:

Montevideo — Muelle Viejo 1640.

Nõukogude Liidus:

Arhangelsk — Nabereshnaja 55.
Batum — Schmidt'i uul. 12.
Fedoosia.
Herson.
Leningrad — Ogorodnikowi prosp. 15.
Mariupol (Kajutenko) — Komsomolskaja uul. 443.
Nikolajew.
Noworossisk — Gornaja uulits 7.
Odessa — Lastotshkjna 2.
Poti.
St. Soroka — Klub Lessozawoda, Murmanski raudtee.
Wladiwostok — Lenini uul. 48.
Tuapse — Portkomwod.
Murmansk — Portkomwod.
Eisk.

Merimehed ja sadamatöölised!

Saatke „Majakale“ kaastööd ja sõnumeid! Kirjutage oma palga ja töötingimustest, laewaomanikkude ülekohtust kurnamisest ja kõigest, mis puutub weetranspordi tööliste olukorda ning võitlusse. Tellige „Majakat“, lugege ise ja andke seltsimeestele edasi!

„Majaka“ aadress: Holland, Rotterdam, 7 a Willemskade

The Estonian sect. of ISH „Majakas“

Abitalitus: New York, 27—29 W. 115th., U. S. Amerika. „Majaka“ abit.