



MARINARBETAREN

ARBETARE I ALLA LAND, FÖRENA ER!

Officiellt organ
för M. T. A. I. U. No. 510
av I. W. W. Skand. Adm.

"En oförrätt mot en är en oförrätt
mot alla."

Postadress:
MARINARBETAREN
Aspudden

ÅRG. I. Nr 7

DEN 1. DECEMBER 1924

STOCKHOLM, SWEDEN

F R A M F Ö R S K E P P S R Å D

Till världens
marinarktare.
(Officiellt)

Arbetskamrater!

I allt raskare tempo begynner nu kontrollen av Marinindustriens att komma i händerna på en allt fastare sammanslutet allsmäktig trust, bestående av en internationell redaresammanslutning.

Arbetarna däremot är splittrade sitt emellan och därför ständigt i ett tillstånd av inbördes konkurrens både inom nationerna såväl som nationellt emot varandra, därigenom nedgörande varje enskild och alla arbetare i de försök som göres av dem för att förbättra sina förhållanden.

Vi har därför ansett det som en ofrånkomlig plikt till Marinarktarna att inbjuda till en konferens för utvecklandet av solidariteten bland Världens Marintransportarktare. Då förhållandena nu kräva att en starkare sammanknytning framskapas, och då Marinarktarna är i besittning av den starkaste strategiska ställningen är tiden nu mogen för startandet av *En verlig proletariats International*.

Vi, Marintransportarktarnas Industriella Union N:o 510 av Världens Industriarktare (I. W. W.) samlade på den andra årliga konventionen, sänder härmed inbjudan till alla av marinarktare bestående unioner och organisationer i och för avhållandet av en konferens, sagda konferens att avhållas vid tid och rum som de unioner vilka antager inbjudningen, själva besämmrar.

Med hopp om att ni vill taga upp denna viktiga fråga till behandling, snarast möjligt för att så snart som möjligt skapa fram Internationell solidaritet, är vi,

Eder för Industriell frihet,

T. Mc Gill,
Konventionens ordförande.

T. Flynn,
Protokollssekretarie.

George Speed,
Sekreterare. I. U. 510.

En supande arbetare tänker icke.
En tänkande arbetare super icke.

Ryck in i I. W. W.



I. W. W. framlägger riktslinjer för hur man bildar skeppsrådet.

Kamrater,

då de gamla unionerna nu främkommit med ett förslag till skeppsråd för de svenska fartygen, ett förslag som ingenting annat är än en parodi på demokrati, då, såsom var och en kan se, all makt och slutliga bestämmanderätt ligger i arbetsköparnas representanter (befälets) händer, har vi, medlemmar av Marintransportarktarnas industriella Union N:o 510 av I. W. W. formulerat ett förslag till skeppsråd som vi önskar att ni tager upp till diskussion samt jämför det med deras bluff.

Lägg vidare märke till kamrater, att vi inte söker att efterapa de skeppsråd som existerar ombord på de fartyg som Sovjetryssland förfligar över, ett fatal fartyg, som icke är i fraktfart på den fria

Följande riktslinjer för hur man bildar skeppsråd och dessas uppgifter underställes härmed medlemmarnas mening. De bör grundligt diskuteras, innan de godkänns eller förkastas.

När en eller flera medlemmar kommer ombord på ett fartyg är deras första uppgift att ta reda på hur många I. W. W. medlemmar det finns ombord och till vilka departement de hör.

De skall sedan inspektera alla medlemsböcker och tillse att de är i god ordning. Medlemmar med försommade böcker måste lämna förklaring på anledningen här till.

Om det finns någon, eller några departement, bör ett möte omedelbart samman-

fraktknaden och ej heller är ägda av privata redare eller redarebolag. Ombord på de ryska fartygen är var man, åtminstone till den grad det nu är möjligt för oss att konstatera, socialt och ekonomiskt likställig, det vill säga, makten är lika fördelad mellan var och en av besättningen, vilket icke är fallet med de kapitalistiska handelsfartygen.

Lägg vidare märke till att skeppsråd, om de skola ha någon betydelse för sjöfolket, måste vila på en ekonomisk makt, vilket de nuvarande fackunionerna icke är i besittning av.

Med andra ord, utan en mäktig Industriell Världorganisation av alla marintransportarktarna så kan skeppsråden icke bliva någonting annat än marionetter för redarna, »redareskeppsråd».

Kallas, varvid varje departement skall välja en medlem till representant i skeppsrådet.

När skeppsrådet bildats skall det välja, eller utnämna en medlem med delegatfullmakt som fartygsdelegat. Om fartyget mäter mindre än 15,000 tons skall det endast vara en fartygsdelegat. I händelse av större tonnage skall det vara en delegat för varje departement.

På fartyg, där det inte finns någon medlem inom varje departement bildas en kommitté efter liknande linjer; men den får inte kalla sig skeppsråd och specificera de departement den representerar. (Termin skeppsråd får endast begagnas, (Forts. s. sid. 2.)

Brutaliteten stävjas.

Under förra månaden blev en seldare ombord på s/s Odin, medlem av vår organisation, så hårt knuffad av andra maskinisten ombord där, medan han var i färd med att syra, att han fick ena armen in i fyren och erhöll därigenom mycket svåra brännskador. Han fick även en del andra smärre skador på grund av denna misshandel. Då han därigenom blev urständsatt att arbeta vidare, så blev en annan av hans kamrater beordrad ned på durken. Denne kamrat, såväl som den andra kamraten i skansen på eldaresidan, bågge medlemmar av vår organisation, tillsammans med däcksidan, beslöt att meddela skepparen att antingen skulle andra maskinisten i land närbåten anlände till Sundsvall, den hamn som de då var på väg till, eller också skulle de lämna fartyget. Maskinisten började då att inse att han gjort en handling som våra kamrater ansåg vara i största grad brottslig och i vändan av ett sjuk samvete gick han med på att lämna fartyget efter att den mändas frist, som gällande avtal stipulerar, utlöpt.

Våra kamrater som företog denna aktion ombord s/s Odin ansåg att detta var det bästa som kunde göras under de förhållanden som nu är rådande, och vilket instämde i på Stockholmsbranchens ordmöte, där frågan var uppe för behandling.

Den misshandlade medlemmen har dessutom uttagit stämning på maskinisten för förlorad arbetstid samt för sveda och värk.

Kamrater, det är endast genom solidaritet som det skall lyckas oss att rensa fartygen från odugliga arbetsledare, och må vårt motto alltid vara: »En oförrätt mot en, är en oförrätt mot alla.»

Joe Hills sånger,

tredje utökade upplagan nu utkommen. Pris pr ex. 25 öre. 10 eller fler ex. 30 % rabatt.

Innehåller bland annat, följande av Joe Hill's sånger, nyligen översatta:

»Världens alla slavar vakan!«
»Prästen och slaven«.
»Vad vi vill«.
»Johan Block«.
»Hällen fästet«.
»Joe Hill's testamente.«
Insänd order till Uno Johanson,
Aspudden.

Solidaritet är bättre än 10
ombudsmän, aldrig så högt avlönade.
U. J.

Havens historia.

(Story of the Sea.)

Utgivet av I. W. W:s huvudkvarter.
Marintransportarbetarnas handbok.

(Forts. fr. föreg. nr.)

Krigets utbrott.

När världskriget utbröt 1914 så miss-tänkte ingen att redarekungarna och skeppsbyggarna hade någonting att göra med det, ej heller att den Tyska marin-transportens utmaning hade någonting att göra med det patriotiska extas som omedelbart kom till synes hos de brittiska skeppsredarna.

Men ändå, då vi tittar på deras saldon i böckerna för tiden under krigsåren, så vet vi, att de verkligen måste hava önskat kriget och att de gjorde en ofantlig profit utav det. Den tyska sjöfarten bortdrevs från haven för det var av mycket mer intresse för våra patriotiska skeppsredare än belgiernas irakade plikt eller »de små nationernas heliga rättigheter». Skeppsredarna hade lika mycken omtanke om de små nationerna som de hade om den ostasiatiska elden eller den svenska marösen, när han shanghajades ombord på deras hungriga trampångare.

Omkring 14,287 marinarbetare ombord på brittiska fartyg fick sätta livet till under kriget på grund av submarina anfall. Ånnu i dag som går får anhöringarna till alla dessa förolückade leva under sväligränsen utigenom landet, men låt ingen tro att detta tvingar skeppsredarnas hjärtan att klappa fortare i sympati för dessa offer för en grupp av män-niskor med stenhårda hjärtan och lidande av en mania för profit. Det folk som bemannade de tyska undervattensbåtarna var till största delen sjöfolk som förat utgjort besättningarna på handelsfartygen; i många fall hade de varit medlemmar av samma union och varit skeppskamrater med dem, som de höll på med att utrota.

Emellertid, dessa mäniskor var endast betraktade som havets avskum och shanghajarnas offer fastän de ändock utgjorde källan till magnatens och hans fina hustrus lyxiosa hus, goda mat, fina silke och deras förfinade njutningar och nöjen. Kriget utökade skeppsredarnas grepp tio-fallit. De brittiska, amerikanska, skandinaviska och japanska redarebolagen myntade en ofantlig profit. Tyskarna, genom att de förlorade kriget, förlorade även större delen av sin handelsflotta.

Den brasilianska regeringens omskrutta aktion, vilken bestod i att förklara centraleuropeiska krig, bottnade endast i denas åtta efter de internerade tyska fartygen i detta landet och var samtidigt ett handlande efter de allierade makternas råd till den brasilianska regeringen. Likadant förhöll det sig med republikerna Peru och Portugal och det var säkerligen en av de smarre orsakerna till att Förenta Staterna subsiderade sin press för att den skulle arbeta upp en opinion av väldsam förtrytelse mot Wilhelmsstrasse sedan Förenta Staterna hade försett tyskarna med material samt emottagit varor från de tyska lastfraktande undervattensbåtarna, när dessa gick igenom de allierades blockad.

Kriget efter kriget.

De allierade ländernas skeppsredare, med hjälp av sina respektiva regeringar och genom utövande av ekonomiskt tryck på de neutrala länderna, lyckades att rensa haven från tyskt handelstonnage.

Detta, emellertid, stävjade als icke den rivalitet som existerade mellan dem och de böjade omedelbart att överläcka varandra och slita upp varandras strupar såsom de gjort före kriget. Detta kom till synes tidigt på år 1922 i den dispyt som

uppkom emellan Förenta staternas shipping board och Förenade kungarikets chamber of shipping, över transporten av egyptisk bomull från Alexandria. För nära två år efter stillståndsfördraget var så gott som alla fartyg befruktade med att transporterera soldater och deras utrustningar tillbaks till deras respektiva länder samt att transporterera den mängd av födämnen, vilka hade hoppat sig i Australien och Sydamerika till de länder som stod i ett så förfärligt behov av dessa. Det var under slutet av år 1920 som reaktionen började att förnimmas. Oceanfrakternas fetebrödsdagar var slut för en långt tillkommande tid. Frakterna sjönk, fartygen lades upp, segelskutorna såldes till skrot och även de kolossala snilen, vilka byggde stora tråfartyg i amerikanska skeppsbyggerier, började att inse sin dumhet och slutade upp med sitt bygande.

Till trots av denna ofantliga slump såg vi år 1920 hur en mängd av fartyg glöd av sina stapelbäddar endast för att ytterligare öka mängden av fartyg, som låg och belämnade hamnarna, antingen ridande för ankar eller förtöjda vid kajer och dockor.

Sedan det året har skeppsbyggeriet haft en del åtbrott, men till trots av dessa har världens redarekungar anskaffat sig över femton miljoner nybyggt handelstonnage sedan kriget. Av detta tonnage har Amerikas Förenta Stater tagit lejonparten eller tio miljoner ton.

Ändå skriker redarnas subsidierade tider och press att de har alldelvis fört tryckta tider för att kunna gå med på de billigaste förbättringar för sjöfolket, som i grund och botten skapar all denna enorma rikedom. Medan denna utökning av nytt tonnage pågår får miljoner ton av fartyg ändå ligga upplagda överallt i världens hamnar, en stor del vilka kanske aldrig kommer att göra någon annan resa än till nedskrotningsplatsen. Miljontals ton av flytande likkistor har byggts som var absolut odugligt för sjöfart såsom bland annat kan bevisas av den realisation som Förenta staternas shipping board gjorde för ett par år sedan då det sålde hundratals under kriget konstruerade tråfartyg för en summa av 700,000 dollars, vilka hade betingat en kostnad av flera miljoner. De mäniskor som burto ansvar för detta kolossala vanskinne går ännu lösa, och ingen har heller tänkt sig att de borde vara under uppsikt. En del av dessa så kallade fartyg gick till sjöss, hunger och fattigdom tvang medlemmar av vår klass att taga hyra i dessa likkistor, där de satte sina liv på spel för en bit bröd och en kof i skansen.

Egendomligt nog fanns det även sjöförsäkringsbolag, som var dumma nog att ta risken med dessa holkar. Såsom en slände illustration på den ofantliga dumhet som råder inom det kapitalistiska systemet bland dem som männen harer, kan ingen bättre framföras än det att bygga miljontals ton av handelsfartyg medan omkring 30 procent av handelstonnaget är upplagt så gott som för all tid. Men, med en eftertanke, så krymper det ihop till rena bagatellen, när vi drar oss till minnes att 20,000,000 av det yngsta, bästa och kraftigaste folket fick släppa till livet under kriget.

(Forts.)

**Sprid
"Marinarkbetaren"**

Fram för skeppsråd.

(Forts. fr. sid. 1)
när varje departement på fartyget är representerat.)

Skeppsrådets uppgifter.

Rådet skall vid varje tillfälle göra till sin uppgift att tillse, att varje medlem av besättningen tillhör unionen.

Rådet skall noggrant inspektera all utrustning, såsom räddningsbåtar, livbälten, proviant, vattenförråd o. s. v. före avgång från hamn. Om något befinnes i dåligt skick skall ett möte omedelbart sammankallas.

På fartyg där skeppsråden enligt hyreskontrakten inte erkännts, skall de inte handla inför kapten eller officerarna som en kommitté, representanterande besättningen. Om något klagomål skall framföras skall varje man av besättningen framföra sitt klagomål en i taget. Skälet för att varje man skall framföra sina önskningar är att näg besättningen går upp i klunga det i alla fall blir endast en eller två som för deras falan. Dessa talesmän anses då som bräckstakar och så snart fartyget når hamn får de sparken. Vi måste försöka undvika detta. Om besättningen går upp i samlad trupp kommer vidare kaptenen ifrån saken förlått. Men om varje grabb går upp på olika tider och säger önskningarna på sitt särskilda sätt med början genast ejer frukosten, kan en besättning på 35 man hålla gubben verksam från morgon till kväll. Vill kaptenen ha något arbete gjort i stället för detta ständiga spring hela dagen blir han tvungen att ge med sig. Han blir urständsatt att få tag i bräckmakare, emedan hela besättningen är lika skyldig.

Skeppsrådet skall tillse att fartygsdelegaten har tillräckligt stort förråd av literatur, märken o. d. innan båten lämnar hamnen. Den skall tillse, att fartygsdelegaten rapporterar till sekreteraren före avgång och så ofta som möjligt. Vid anlöpande av hamn skall hela rådet rapportera till branchsekreteraren och bevisa alla moten medan de stannar i hamnen.

Skeppsrådet skall anordna möten för upplysning och behandling av uppkomna frågor så ofta som möjligt till sjöss. Protokollet från dessa möten skall sändas till branchen och till »Marinarkbetaren». Rådet skall sammankalla ett möte omedelbart efter anlöpande av hamn. Fartygsdelegaten och skeppsrådets rapporter skall refereras i møtesprotokollet.

På fartyg där skeppsrådet erkänts i hyreskontrakten skall rådet inte lämna fartyget förrän en ny besättning av I. W. W.-medlemmar har tagit hyra och valt ett nytt råd.

Vare aktion, som skeppsrådet med besättningsmajoritetens godkännande förtager inbord skall anses definitiv om ingen invändning mot aktionen görs på nägot marintransportarbetarnas branchmöte.

Marintransportarbetarnas plikter.

Det är varje marintransportarbetares plikt att tillse att alla komitterade, utsedda eller valda, följer majoritetens instruktioner. Göt de inte det, skall de omedelbart ersättas och utstötas om det är nödvändigt.

Det är också varje medlems plikt att hjälpa till att verkställa och förverkliga våra önskningar.

Det är även varje I. W. W.-medlems plikt att tänka själv.

Låt ingen leda dig! Kom ihåg att var och en som är i stånd att leda dig ut ur eländet också är i stånd att leda dig tillbaka dit igen! Låt icke leda dig att tro på de så kallade »skeppsråd» som de gamla unionerna nu drar i härrad för. Dessa borde i stället benämnas redare, då sjöfolket endast kommer att få spela rollen av marionetter i dem.

Glöm ej insamlingslistorna.

"Kalle Pundhuve"

däckare å s/s Mollöpågrund, racklar:



— Ja, nu ska ni se att det blir kul ombord på båtarna båra min unions styrelse får tillåtelse att bilda såna där skeppsråd. Då ska jag nog se till att bli vald från däcksidan, för då kan man få sitta i salongen och snacka med skepparen å kanske till och med få dricka brorskål med honom. Då är mina tankar, men de är nog bäst man tiger med dom så länge.

Eldarna sparkas i land.

För en tid sedan omnämnde vi i denna tidning att det största motorfartyg, som någonsin byggts, gått av stapeln, det var det Engelska passagerarfartyget »Aurontangi» på 23,000 ton.

Sedan dess har det näst största Dieselmotorfartyget av passagerartyp löpt av sin stapel, nämligen »Gripsholms» om 17,000 tons störellek.

Dessa två är endast föregångarna till dem som skall komma och allesammans sparkar hänsynslöst eldarna i land på beachen.

Det behövliga antalet maskinpersonal på dessa fartyg, jämfört med kolbrännande ångfartyg av samma tonnage, blir knappa 30 procent av ångarnas.

Detta betyder, vad eldarna beträffar, att de, för att kunna hålla stången och mildra följderna av denna tekniska utveckling, i den mån de beröras av den, måste minska sin arbetsstid med omkring 100 procent vid det här laget. Ni kan göra det kamrater, om ni vill!

En utmärkt minnesfest.

Vid den fest, som avhölls av Stockholms Branch den 19 november, till minne av Joe Hill's dödsdag, hade arrangörerna gjort sitt allra bästa.

Största delen av programmet bestod av sjungandet av Joe Hills inspirerande och mäktiga sanger, vilka sjungos både solo och unisont till framåt 12-tiden på natten. Före det egentliga programmet tog sin början, togs ett par lyckade fotografier av en del av deltagarna, vilka säkerligen kommer att glädja våra kamrater i andra länder, när de eventuellt får se dem i våra tidningar.

Endast ett par korta anföranden hölls. Ett av dem hölls av kamrat Carl Althén, väckänd såsom en av de tre kamrater, som för en tid sedan deporterades hit från Amerika efter att haya suttit fängslad i över fem år i Leavenworthfängelset på grund av sin aktivitet inom I. W. W. Kamrat Althén körta men gripande skildring av Joe Hill's sista dagar gjorde på åhörarna ett starkt intryck och avtackades med kraftiga applåder. Lokalen, som var storartat dekorerad av arrangörerna, var fullsatt till sista plats.

»En oförrätt mot en är en oförrätt mot alla.«

Marinarbeitaren

"En oförrätt mot en, är en oförrätt mot alla."

Utgives varje månad

av
M. T. A. I. U.
No. 510.
Skand. adm.



Världens
Industri-
arbetare
I. W. W.

Postadress:
MARINARBETAREN, Aspudden, Sweden

Printed in Sweden.
Stockholm 1924, Tr. A/B. Fram.

Vad vi kräva av redarna och dig.

Före vi framlägger de krav som vi anser oss berättigade att kräva, ger vi härmend en översikt av vad de gamla unionernas representanter lovat att de skulle göra för sina medlemmar, och vad de i verkligheten gjort.

För fyra år sedan sammankallade Nationernas förbund Europas skeppsredare och sjöfolkets representanter till en konferens i Genua.

Till synes så var de oerhört intresserade för sjöfolkets förhållanden, men när frågan om deras arbetstid kom upp, så manipulerades det med rösteringsystemet på konferensen så att förslaget om en 48 timmarsvecka för sjöfolket avslogs genom en åttondels röst.

De brittiska skeppsredarna sände upp sannsynliga jämmerrop att ett sådant förslag, om det gick igenom, skulle betyda rena bankrutten för hela brittiska handelsflottan. De enades sedermera om en kompromiss på en 66 timmarsvecka — vilket är mera verkligt arbete än vad en del av de delegerade på konferensen utfört under hela sin livstid.

I Amerika, där Kongressens bågge kamrar antagit den så kallade »Seamans bill», i vilkenen föreskrivs en åtta timmars dag för sjöfolket, är denna åttatimmars dag, till trots av denna lagstiftning, en död bokstav. De enda som haft förmågan att i realiteten behålla sin åttatimmars dag, är det franska sjöfolket, det australiska samt det argentinska; de båda sistnämnda grupperna är dock huvudsakligen anställda i flod- och kustfart. Det franska sjöfolket bibehöll sin åttatimmars dag genom att kämpa flera långa och bittra strider för att behålla den. I de skandinaviska länderna vet vi att däcksfolket aldrig haft någon verlig åttatimmarsdag, utom i hamn, och i det senare fallet har skeppsredarna fått dispens från denna lag beträffande inlands-sjöfarten. Även där denna lag skall ha sin tillämpning, i de djupgående fartygen, brytes denna lag och görs mer och mer oduglig på grund av den tolkning som kan ges den genom korta resor mellan olika hamnar, då däcksfolket får arbeta vakt om vakt, det vill säga mer än runt 12 timmar om dygnet. I de andra europeiska länderna är tillståndet ena-handa.

Nationernas förbunds arbetsbyrå ämnar sakerligen inte åsaka sig något extra arbete över Marinarbeitarnas 8-timmars dag, ej heller kommer några regeringar att göra det.

Marintransportarbetarnas Industriella Union av I. W. W. är den enda organisation som kan, på grund av sin världsomfattande organisationsmetod, genomföra en åtta timmars arbetsdag för sjöfolket, vilken reform sedan kan utnyttjas och användas såsom ett trappsteg uppåt till den totala kontrollen över industrien. Genom en sådan organisation kan vi genomdriva en 44 timmarsvecka i hamn,

en 36 timmarsvecka i de tropiska hamnarna samt en 48 timmarsvecka till sjöss, med ingen övertid tillåten utom i ytterst trängande nödfall.

Lägg märke till kamrater, att det är värt trängande plikt till alla våra arbetslösa kamrater att sluta upp med att bibehålla en så lång arbetstid medan de går på världens alla beachér och svälter.

Vi själva måste bärta ansvaret för våra arbetslösa kamrater.

En mäktig organisation kan förkorta vakterna för kamraterna på däckarna till tre och nio timmars vakter, en sextimmarsdag. På så vis införa en vakt till, vilket kan avsevärt minska våra arbetslösa kamraters antal. Om någon invänder att det inte skulle finnas nog eldare för den nya vakten, så kunde vi ju föreslå att redarna går ner på durken och gör den i stället för att vänta på riksdagar, styrer och förtroendemän, så måste vi lära oss att göra dessa saker och ting för oss själva.

Vi måste borteliminera följderna, av den nya arbetskraftbesparande processen genom en stark och beslutsam världsorganisation.

Vi måste vara beredda på att föra en hänsynslös kamp emot den dekadanta och brutalta klass, som myntat ofantliga rikedomar av vårt överarbete, hunger och elände. Vi måste utveckla den sociala känslan, så att den ger oss stålsatta värjor, så att vi kan säga till oss själva, att vi måste vinna om så fan själv och hans helvete är mobiliseras emot oss. Vi måste genomdriva rätten för våra medlemmar att blipta avbetalade i vilken hamn som helst. Vi måste genomdriva att de blivit avbetalda upp till sista öret; att loggningssystemet avskaffas och att systemet att mönstra för beständiga tidsrymder avskaffas.

Kamrat, vil du ta ett tag och hjälpa oss att förbättra dinas egna förhållanden ombord i fartygen, såväl som dinas övriga kamraters?

Om du vill göra det, gå då upp till närmaste I. W. W.-Branch eller uppsök den första hamn eller fartygsdelegaten och anmäl att du önskar att rycka in i ledet av En stor union av alla arbetare, I. W. W.

Om inte du kan tala så kan I. W. W.-litteraturen göra det för dig. Se till att du alltid har den på lager. Sprid den!

Det är lika lätt att läsa böcker i en I. W. W.-broschyrl som det är att känna till märkena på ett spelkort.

Den, som ingenting vet och icke vet, att han ingenting vet, är oförbättring — undvik honom!

Den, som ingenting vet och vet, att han ingenting vet, är anspråkslös — lär honom!

Den, som vet något och icke vet, att han vet, något, sover väck honom!

En broschyr ligger på hyllan och latar sig, sätt den i arbete!

STOCKHOLMS BRANCH
av M. T. A. I. U. No. 510 avhåller möten varje torsdags kväll kl. 7,30 e. m. i Södra Folkets Hus. Allt sjöfolk och övriga Marinarbeitare är välkomna!

Sagt utan blommor.

Brev från San Quentin.

James Olsson, utsedd av våra medlemmar inspärrade i fängelset San Quentin, Kalifornien, såsom korresponderande sekretarie för Skandinavien, ger oss följande brev:

Till medlemmarna av Stockholms Branch N:o 510 av I. W. W., Stockholm, Sweden.

Bästa kamrater:

edert brev daterat den 14 sept. anlände hit för några dagar sedan. Från edert brev lär jag att de andra riktningarna inom arbetarrörelsen ser med ovilja på M. T. A. I. U. av I. W. W:s verksamhet i Sverige. Här i det här landet förhåller det sig precis likadant.

För tillfället så har vi ett hälsikes gjora med att reda ut saker och ting här inom organisationen emedan en del politiker under den senaste tiden nästlat sig in och försökt att erövra en del av I. W. W.

Det är ju inte första gången som detta gjorts, det försökte dom ju även när organisationen grundades, men det lyckades inte då och kommer inte heller att lyckas den här gången. Politikerna vet att ur en revolutionär synpunkt så är I. W. W. den bästa arbetsförbundet i världen och det är just därför som de lägger ner så mycket nit för att få komma åt den. Orsaken till att de inte lyckas är den att nästan alla I. W. W: medlemmar en gång eller annan varit medlemmar av ett politiskt parti och följaktligen har de fått lära sig att inga politiska frälsare kan leda dem ut ur kapitalismens Egypten. Vi har endast vår arbetskraft att sälja och den kan vi inte gå til valurnan för att värdesätta.

Hur långt vi än blickar tillbaka så finner vi att alla politiska ledare glömt oss så fort de hittat sitt eget mål.

Vår makt existerar endast på arbetsplatsen, inom industrien, och det är också där som vi kommer att segra när dagen kommer.

Våra medlemmar och delegater ombord på fartygen och alla andra arbetsplatser kommer nog att se till att förverkliga den dagen medan de överallt bygger upp organisation både i styrka och omfång.

Men kamrater, ni ställer några frågor i erat brev, som jag vill besvara förrän jag börjar att filosofera allt för mycket.

Som ni ser har jag glömt hälften av mitt modersmål, men jag hoppas att lära om det på nytt igen.

(Jag är lik en farbror som jag har här i landet, nära han språkar svenska så måste det vara en mexikanare eller amerikanare för att kunna förstå den.) Här inne bland de som undergå straff för att de brutit mot den Kriminella syndikalistlagen, är det 3 svenska, 4 norrmän, 1 dansk och 2 finnar samt 5 stycken av skandinaviskt ursprung födda här i landet. Allesammans är sjöfolk utom mig. Jag tillhör järnvägsarbetarnas industriella union N:o 520 av I. W. W. En del av pojkarna har varit här i över 3 år, andra återigen har endast varit här en kort tid. Men som det ser ut så blir jag visst den enda som får åka tillbaks till hemlandet när mina 5 år är förslagna.

Arbetsdärför är det 3 av oss härifrån för ett par månader sedan, men det var bara två som åkte i väg.

Den ena var tysk och den andra var spanjor. Jag kunde även ha lämnat vid den tiden, men jag sade åt dem att jag skulle tvinga dem att sända mig om jag så skulle vänta tills min tid är upp och sedan krypa ut. Vi har emottagit tidningar som ni sänt ss och vi har läst alltsammans, även annonserna. Jag tänker försöka att skriva några artiklar för tidningarna, däröver, nu i dagarna. Sam-

Nyheter från I. W. W:s generalkonvention.

I. W. W. avhöll under oktober månad sin sextonde årliga generalkonvention. Från de underrättelser som kommit oss tillhandा till nuvarande tid kan konstateras att det utförts en anseelig mängd arbete av de delegater som tillsammans utgjorde kongressen.

Under de senaste åren har en del element enrollerats i organisationen, vilka de medlemmar, som utgör den sunda kärnan i I. W. W., ansett undermåliga att längre funktionera som avlönade funktionärer och dessa har fått lämna sina poster åt andra som medlemmarna anser är bättre skickade att handhava dem. Med andra ord, en uppryckning och en till synes ganska ordentlig upprensning har företagits av konventionen, vilket resultat sedan framlagts för det allmänna medlemskapet för omröstning, det som alltid har det slutliga bestämmendet inom I. W. W.

Resten av arbetet har varit av rent konstruktiv art. En del revideringar har gjorts i organisationens konstitution (grundlagar) smärre förslag har framlagts beträffande organisationens funktionärssammansättningar och dessas verksamhet, vilka alla ävenledes utsänts till det allmänna medlemskapet för omröstning. Såsom idel nyheter från konventionen kan nämnas att icke mindre än sexton ansökningar om tillstånd att bliwa Brancher (charters) inkommit från olika länder, huvudsakligast Brancher av Industriella Unionen No. 510, Marintransportarbetarna. Ävenså får vi veta att en ny Branch öppnats i Melbourne, Australien samt att en stationerad hamndelegat blivit placerad i Antwerpen. I. W. W:s konvention återger en kristalliserad reflektion av hela organisationens mäktiga och solida uppbyggnning.

Ingenting förmår att hindra dess framåtrivande och dess alltmer växande ekonomiska makt, som i dag är av så ofantlig betydelse för arbetarklassen. Och vice versa, det är arbetarklassens stridande, kämpande elit som i dag utgör det organisatoriska avantgarde, vilket bär namnet I. W. W. (Världens industriarbetare.)

tidigt som jag finner ut vad som försigår över där, så tränar jag upp mig i svenska.

Jag hyser hopp om att genom att skriva till tidningarna, så kan jag hjälpa I. W. W. och mina kamrater. Och om jag trodde att det skulle hjälpa något, så skulle jag skriva till fan själv. Jag för min del hyllar satsen: »ändamålet helgar medlen».

Ja, kamrater, jag får nu sluta för dena gång med hopp om att ni alla gör ert bästa för organisationen och dens framryckning, eder, i bästa humor,

James Olsson,
N:o 35718, San Quentin, Californien,
U. S. A.

Sänd in jobbnyheter till tidningen.

En som arbetar för "saken".

Svenska Sjömansunionen hade anställt en ombudsman i Kristinehamn, där han varit sysselsatt med att gå ombord i de »svåre fartöj», som anlöper den svenska hamnen och spörge pojken om de hade böckerna klara.

För det jobbet begärde han, om vi inte misstager oss, den lilla summan av omkring tolv hundra kronor för ett år. Sjömansunionen (läs: de andra pinnarna inom unionen) nekade att betala honom ett så stort belopp emedan, som de påpekade, han endast varit i arbete omkring 6 månader, resten av tiden haft båtarna legat upplagda.

Icke förti så anser denna klasskämppe att han gjort skäl för den ovannämnda summan och han stämmer så Sjömansunionen för beloppet.

Naturligtvis vet han att medlemmarna inte har någonting att säga till om i sådana här saker, annars antar vi att han hade vart sig till unionens medlemskap för att de skulle döma i saken.

I stället vände han sig till domstolen; han uttogs nämligen stämning på Sjömansunionen för det beloppet vi nämnde här ovan.

Domsfölen har nu värderat hans arbete för »saken» till 537 kr., eller var det 573 kr., med ett tillägg av 40 kr. för hyresbidrag.

Bägge parterna har emellertid inte varit nöjda med domstolens utslag utan har de överklagat domen. Egentligen i sanning.

Arbaternas förtrodda tjänstemän har såliten tillit till dem som givit dem förtroendet att de inte anser dem värdiga att bedöma vilket som i sådana här fall är rätt eller orätt, med andra ord, medlemmarna mäste, enligt deras åsikt, vara i avsaknad av all moral.

Ar det manne någon som känner sig förlämpad av det här fallet?

När allt kommer omkring så kanske domstolen tilldömdes den där ombudsmanen det belopp som de räknat ut skulle utgöra genomsnittsinkomsten för den sjöfaranande medlemmen inom Sjömansunionen. Stämmer det?

Det här fallet kan ju tagas som ett prejudikat. Varför inte låta domstolarna bestämma hur mycket alla unionens tjänstemän skall ha i lön? Duger den metoden för en, så bör den kunna duga för alla de andra. Då slipper ju medlemmarna hanagonting alls att göra med sådana saker.

"Marinarbeitaren" underhåll.

Följande medlemmar, delegater och Brancher har genom insamling sedan föregående nummer tills dato (den 3 dec.) bidragit till tidningens underhåll.

Del. N:o.	Listn:	Kr.
T. 4. 740	131	2:85
T. 4. 740	72	6:90
T. 4. 695	177	31:97
T. 4. 741	119	2:50
T. 4. 391	108	36:50
T. 4. 398	15	5:47
Aberdeen Branch	13	9:13
San Francisco Branch		37:02

Summa kr. 132:34

Arbetskamrater, öka takten i insamlingen så att vi kan få ut tidningen två gånger i månaden. Tag ut isto eller sänd in bidrag till C. G. Andersson, Aspudden, Sverige.

En ny skandinavisk I. W. W.-tidning.

I. W. W:s skandinaviska propagandagrupp, belägen i staden Seattle, Washington, U. S. A., meddelar att den kommer att utgiva en skandinavisk I. W. W.-tidning två gånger i månaden att börja med.

För de som önskar att prenumerera på den blir priset för 1 år en dollar inom Förenta staterna, till Kanada och andra länder en dollar och 25 cents. För sex månader kostar det hälften så mycket.

Lösnummer kan rekvireras här i Sverige genom att tillskriva Uno Johansson, Branchsekr., Aspudden.

Tidningens redaktion och expedition är: Industriarbetaren, Departement 454, 1330 First Avenue, Seattle, Wash., U. S. A.

Insänd prenumerationer och aktuella nyheter till denna tidning och försök sedan att få andra kamrater som icke ännu hört talas om den att insända sina prenumerationer.

»Industriarbetaren», namnet på den nya tidningen, kommer att vara av trycket den 11 december. Den kan således väntas att vara i Sverige i slutet på december. Se till att du skaffar dig det första numret. *Rekvirera i dag.*

Sista minutens nyt.

Våra medlemmar i Tyskland har så mycket att göra med att inskriva nya medlemmar att de utsänt ett meddelande att de inte har mera medlemsböcker och kontingentmärken kvar.

Ar det manne någon som känner sig förlämpad av det här fallet?

Rekvirera våra broschyrer.

Följande broschyrer finns ständigt på lager.

Engelska.

»The story of the sea». Pris 1 kr.
The I. W. W. in theory and practise.

Pris 1 kr.
The evolution of Industrial Democracy. Pris 40 öre.

The advancing proletariat. Pris 40 öre.
The I. W. W. its history, structure and tactics. Pris 40 öre.

One Big Union of all the workers. Pris 40 öre.

What is the I. W. W.? Pris 40 öre.

The I. W. W. songbook. Pris 50 öre.

The economic interpretation of the job. Pris 40 öre.

Svenska.

Kamrat i skansen. Pris 30 öre.

Vad menas med I. W. W.? Pris 40 öre.

»One Big Union» av alla arbetare. Pris 35 öre.

Sångbok

med sånger av och till minnet av Joe Hill. Nyss utkommen. Pris 25 öre.

Sänd alla postanvisningar till Uno Johansson, Aspudden.

Arbetskamrater, öka takten i insamlingen så att vi kan få ut tidningen två gånger i månaden. Tag ut isto eller sänd in bidrag till C. G. Andersson, Aspudden, Sverige.

Till havens arbetare.

Arbetskamrater:

jag är ingen skrivare, men ändå så önskar jag att göra ett försök. Jag är Norrmann, men det ser ut som jag inte kan få ihop det så att det liknar någonting på norska språket. Det är därför att jag varit frånvarande ifrån Norge nu i snart sagt en 20 års tid.

Jag ser mig därför tvingad till att rita ner det jag har att säga et på engelska, fast nog skulle jag helst vilja göra det på norska.

Vad jag skulle vilja ha sagt är det, att ni kamrater kan, om ni vill, organisera er i en Union på samma sätt som kapitalisterna organiserar sig. Och när vi lärt oss det, då först kommer vi att få en hel mängd av de saker som utgör detta livets goda, vilket vi allesammans är mer än berättigade till att ha. Den så kallade »heliga boken» säger att de som icke arbetar skall icke heller äta: men det som jag funnit ut är, att den som inte arbetar äter mest. Av de erfarenheter, sm jag gjort under närmare 40 års livslängd, så har det endast varit ett par undantag, där inte arbetarna fått någonting stort annat än slita ont, fastän de naturligtvis alltid blivit lovade allt möjligt härligt och rårt, upp i himmelens härliga stat.

Nu sjöfolk och andra av denna världens arbetare, nu duger inga ursäkter längre för nu finns det en organisation i vilken vi kan organisera oss för att förbättra våra förhållanden, och i vilken vi

kunna lära vad som aligga oss att göra för att kunna skapa ett nyare och mera förståndigt samhällssystem. Den organisationen heter *Världens Industriarbetare*, en Union för oss alla. Naturligtvis så vet jag att det finns en hel hop med andra unioner som påstår att dom är lika bra, men jag har lärt mig inse att de där påståendena är bara tomt prat.

Jag vill inte att ni skall tro mig, utan det som jag skulle vilja se, vore att ni skaffade en I. W. W:s litteratur, så att ni kunde studera organisationens principer, struktur och metoder.

När ni gjort det, så är jag förvissad om att ni kommer till samma resultat som jag gjort, nämligen, att I. W. W. är den mest moderna arbetareorganisation i världen, och att endast genom den kan vi vinna.

Raska nu på kamrater och studera I. W. W., gå sedan upp till första I. W. W. Branch, som ni träffar på, och gå in i organisationen.

Om ni inte träffar på någon Branch, så går det alltid att få tag i en hamn- eller fartygsdelegat, som skriver in er och säljer er litteraturen. När du sedan

Världens industriarbetares (I. W. W:s) principförklaring.

Arbetsklassen och arbetskörtalen ha ingenting gemensamt. Det kan icke bli fred, så länge som miljoner av det arbetande folket lever i nöd och umbäranden och de få, som utgöra överklassen, ha allt detta livets goda. Mellan dessa två klasser måste en strid pågå, tills hela världens arbetare organisera sig som en klass, tager jorden och produktionsmaskinriet i besittning och avskaffar lönesystemet. Vi finna att centraliseringen av ledningen över industrierna på allt färre handen gör det omöjligt för yrkesförbunden att kunna mäta sig med arbetsgivarklassens alltjämt yaxande makt. Yrkessförbunden åstadkomma ett tillstånd, som gör att den ena arbetargruppen kommer i konflikt med den andra arbetargruppen inom samma industri, varigenom de nedgradera varandra under lönestrider. Därjämte hjälper yrkesförbunden arbetsgivarklassen att vilseleda arbetarna till den, att arbetarklassen har gemensamma intressen med arbetskörtarna.

Dessa förhållanden kunna ändras och arbetskörtens intressen upprättahållas endast genom en organisation, så formad, att alla dess medlemmar inom en industri, eller alla industrier, om nödvändigt, kunna nedlägga arbetet när helst en strejk eller lockout pågår i någon del därväg, därigenom görande en oförrätt mot en till en oförrätt mot alla.

I stället för det konservativa valspråket: »En god dagslön för ett gott dagsverke», måste vi på vår fana skriva det revolutionära motto: »Ned med löneslagsystemet!» Det är arbetskörtens historiska uppgift att avskaffa kapitalismen. Produktionsarmen måste organiseras, icke endast för de dagliga striderna mot kapitalismen, utan även för att överlämna produktionen, när kapitalismen är avskaffad. Genom att organisera oss industriellt, uppbygga vi det nya samhället inom ramen av det gamla.

Adressförteckning

på en del av våra brancher av M. T. A. I. U. Nr 510 av I. W. W.

Huvudkontoret 3. Coenties Slip, New York, City.

Amerikas ostkust.

39. Salutation street. Boston. Mass.

158. Carroll street. Brooklyn. N. Y.

105. Broad street. Manhattan. N. Y.

928. E. Moyamensing Ave. Philadelphia. Pa.

435. S. Broadway. Baltimore. Md.

511. ½ E. Main street. Norfolk. Va.

Golfhamnarna.

608. Iberville street. New Orleans. La.

213. ½ 22nd street. Galveston. 2004½ Ave B. Texas.

104. S. Commerce street. Mobile. Ala.

132. Protector Street. Port Arthur. Texas.

7520. Avenue N. Houston. Texas.

Västkusten.

291. 12:th Street. San Pedro. Cal.

84. Embarcadero Street. San Francisco. Cal.

109. Second Street 3 tr. Portland. Ore.

29. 9:th Street. Astoria. Ore.

512. ½. Second Ave. Seattle. Wash.

400. South H. Street. Aberdeen. Wash.

2929. Bond Street. Everett. Wash.

1507. Commerce Street. Tacoma. Wash.

157. Gordova street W. Vancouver. B. C.

Stora insjöarna.

278. Michigan Ave. Buffalo. N. Y.

809. St. Clair Ave. N. E. Cleveland. Ohio.

601. W. Madison street. Chicago. Ill.

8-16:th. Ave. W. W. Duluth. Minn.

Andra länder.

109. Calle San Ignacio. Valparaiso. Chile.

13. Place Marceau. Le Boucat. Bordeaux. Frankrike.

9. Oude Manstraat. Antwerpen. Belgien.

15. Beuclair Street. London. England.

52. Byron Street. Liverpool. England.

Langestrasse 46. St. Pauli. Hamburg. Tyskland.

11. Bollwerk. Stettin. Tyskland.

Calle de los Damas N:o 21. Nuevo Tam-pico. Mexico.

Australien.

77. Cobden Street. South Melbourne. Victoria. Australien.

Alla dessa Brancher har möte varje onsdag kväll, besök dem, deltag i mötena.

»Marinarbeitaren»

finnes att tillgå på alla de platser som står införda i adressförteckningen över våra brancher, även i Chile.

Besök dessa Brancher och tag med dig några exemplar till dina kamrater.

blivit en av oss så tar du och skaffar in din kamrat sedan.

Eder för en stor och mäktig I. W. W.

</