



Benutzung der Schutzvorrichtungen anzuhalten. Branchbare Vor schläge zur Förderung des Unfall schutz sollen durch Prämien belohnt werden.

Die Berufsgenossenschaften sollen ihre Mitglieder auf ihre aus den Unfallversicherungschriften hervorgehende Schutzpflicht, Fahrzeuge stets mit den erforderlichen Schutzvorrichtungen zu besetzen, ständig hinweisen und fortlaufend über die Erfahrungen aus Unfällen unterrichten.

Den Gewerkschaften sind solche Unfallvorgänge bekanntzugeben, die eine fahrpläufige bzw. verbotswidrige Handlungsweise der Versicherten in solchem Maße erkennen lassen, daß sie von den Gewerkschaften zur Aufklärung der Versicherten und damit zur Mitwirkung an der Unfallverhütung verwendet werden können.

Den Fachverbänden des Fahrzeugbaues ist fortlaufend Bericht zu erstatten, in welchem Umfange und an welchen Geschäftsstellen der von ihnen hergestellten Geräte sich die Unfälle ereignen. Außerdem sollen die Berufsgenossenschaften bemüht bleiben, durch persönliche Zustellungnahme den Lieferanten die Erfahrungen der Unfallpraxis zu vermitteln.

Den Fachverbänden des Fahrzeugbaues ist besonders auch Nachsicht zu geben, falls mit einzelnen Herstellern über die Durchführbarkeit und Beachtung der Unfallverhütungschriften ernsthafte Meinungsverschiedenheiten entstehen.

Bei solchen Streitigkeiten ist die Zentralstelle für Unfallverhütung anzurufen; dieselbe die Vermittlung erfolgreich, so sind die Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht zu erledigen. Jede Partei wählt hierzu einen Beisitzer, die ihrerseits den Obmann wählet.

Für die Gewerkschaften gelten folgende Leitfäden:

Auf die Versicherten ist mit Hilfe der von den Berufsgenossenschaften zur Verfügung zu stellenden Unterlagen in geeigneter Weise einzumwirken, daß sie die Unfallverhütungschriften genau beachten, die Einrichtungen nicht aususchalten und unwirksam machen und sich mehr und mehr gewöhnen, „unfallficher“ zu arbeiten.

Die Betriebs-, Arbeiter- und Angestelltenräte haben auf die Bekämpfung der Unfälle und Gesundheitsgefährden im Betriebe zu achten, die berufsgenossenschaftlichen technischen Aufsichtsbeamten und die Gewerbeaufsichtsbeamten bei dieser Bekämpfung durch Anregungen, Beratung und Unterstützung zu unterstützen, sowie auf die Durchführung der gewerkepolizeilichen Bestimmungen und der Unfallverhütungschriften hinzuwirken.

Die Berufsgenossenschaften sind in ihren Unfallverhütungsbestrebungen durch Vermittlung der aus der Praxis stammenden Verbesserungsvorschläge für den Unfallschutz zu unterstützen.

Was für die Käufer von Fahrzeugen vorgeschrieben ist, gilt sinngemäß auch für die Hersteller von solchen.

Es heißt hier:

Die zur Zeit der Bestellung in der Zusammenstellung der Arbeitsgemeinschaft für Unfallverhütung enthaltenen Schutzvorrichtungen sind vom Hersteller anzubieten und mitzuliefern.

Bei Neukonstruktionen von Fahrzeugen sind nicht nur die in der Zusammenstellung enthaltenen Schutzvorrichtungen vorzusehen, sondern es ist auch darüber hinaus auf die Fortentwicklung der Unfallverhütung zu achten. Abbildungen in Katalogen, Preislisten usw. sollen die Fahrzeuge mit den Schutzvorrichtungen oder im Zusammenhang mit ihnen zeigen.

Für Ausstellungen und Messen gilt das schon in den Leitfäden für Käufer Gesagte.

Wenn jemand ein Fahrzeug kauft oder inkandesehen läßt und die Mitteilung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen nicht ausbedingt, so liegt es im Interesse der Versicherten, der Berufsgenossenschaft und der Fahrzeughersteller, ihn auf die Vorschriften der Berufsgenossenschaften hinzuweisen.

Soweit die beschriebenen Leitfäden. Was geschieht nun aber, wenn der Hersteller eines Fahrzeuges sich weigert, aus Sparmaßstabsgründen die Mitteilung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen zu bedingen? Damit, daß es im Interesse der Versicherten, der Berufsgenossenschaft und der Fahrzeughersteller liegt, ihn auf die Vorschriften der Berufsgenossenschaften hinzuweisen, ist noch nichts erreicht. Wir müssen schon im Interesse der Sicherheit unserer Kollegen auf unserer Forderung nach gelegentlichem Zwang zur Ausführung aller Fahrzeuge mit den vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen durch die Hersteller bestehen. So gut auch die Leitfäden gemeint sein mögen, eine zurückgreifende Wirkung ist ohne den von uns wiederholt geforderten gesetzlichen Zwang nicht zu erwarten.

### Aufhebung der Binnenzollgrenze in Mannheim.

In der Nacht vom 8. auf den 9. September ist endlich die tödliche Umklammerung des zweitgrößten deutschen Binnenhafens und länderübergreifenden Wirtschaftsknotenpunkts Mannheim gefallen. Die gesamten Häfen, die gesamten Lagerräume und Verladevorrichtungen der Schifffahrts- und Spektionsfirmen, die wichtigen Handelslager des Mannheimer Großhandels, der an neunter Stelle in Deutschland stand, wichtige Teile der Mannheimer Industrie, die als Kettenschiffbau die Zerstörung des Rhein-Berne-Kanals am 3. März 1925 vom unbesetzten Gebiet abgetrennt worden waren, sind nunmehr für den Verkehr mit dem unbesetzten Gebiet wieder freigegeben worden. Die völlige Abschließung dieses Gebietes, nicht allein vom unbesetzten, sondern auch vom besetzten Gebiet, herangerufen durch die infelartige Lage dieses Gebietes und durch die Anordnung des passiven Widerstandes, ist gefallen. Ein Aufatmen geht durch das Gebiet, dessen schwierige Lage, die mit anderen nicht völlig abgegrenzten Teilen des besetzten Gebietes kaum verglichen werden kann, von Reichs- und Staatsbehörden

völlig verkannt wurde und deren Folgen großenteils heute noch verkannt werden.

Die Schäden, welche die Errichtung der Zollgrenze dem besetzten Mannheimer Gebiet gebracht hat, sind ungeheuer. Eine Folge, die nicht verwunderlich erscheint, wenn man sich vor Augen hält, daß die Häfen mit einer Uferlänge von 50 Kilometer und inner Landstraße von 750 Sektar, mit 98 Werfthallen, 77 Lagerhallen, 88 Verladebrücken und über 200 Kränen während des ganzen passiven Widerstandes vollkommen unbenutzbar und nach seiner Aufhebung nur beschränkt gebrauchsfähig waren, daß 200 Handelsbetriebe und 70 Fabriken mit einem Viertel der arbeitenden Bevölkerung stilllagen, daß die gesamten Lager des sehr bedeutenden Mannheimer Holzgroßhandels und beträchtlicher Teile des Mannheimer Eisen- und Stahlgroßhandels beschlagnahmt und abtransportiert wurden.

Ist der Schaden allgemein schon so groß, so ist er für die Arbeiterschaft des besetzten Mannheimer Hafengebietes geradezu katastrophal. Während des passiven Widerstandes schlug volle oder 3/4-Lohnsicherung unsere Kollegen vor der bittersten Not. Als aber vom Oktober des vorigen Jahres ab an Stelle der Lohnsicherung die gesetzliche Erwerbslosenunterstützung trat, begann für die Hafen-, Bords- und Handelsarbeiter eine fürchterliche Zeit. Dazu kam, daß nach Aufgabe des passiven Widerstandes die Unternehmer zu Betriebsstilllegungen und Arbeiterentlassungen im großen Umfange schritten. Die Kohlenumschlagfabriken und Breitereifabriken, die Anfang 1923 noch etwa 950 Personen beschäftigten, wiesen am Ende des Jahres noch 120 Arbeiter auf. In den Sobelwerken und Holzhandlungen waren ehemals 520 Personen beschäftigt, diese Zahl schmolz auf 42 Ende 1923 zusammen. Im Eisen- und Stahl- sowie Schrottschrotthandel, wie auch im allgemeinen Großhandel wurden nach Beendigung des passiven Widerstandes bei den meisten im besetzten Gebiet gelegenen Firmen nur noch 10 bis 20 Proz. der früheren Arbeiter beschäftigt. Die Zahl der Arbeitslosen stieg ins Riesengroße.

Beim Arbeitsnachweis Mannheim waren männliche Arbeitslose gemeldet:

Ende	Gesamtzahl	Hierzuon Arbeitslos.	Hilfsarbeiter
Ende Dezember 1923	14 669	1320	5171
" Januar 1924	15 194	1221	5531
" Februar 1924	14 073	1083	4591
" März 1924	13 443	892	5624
" April 1924	11 904	745	4387
" Mai 1924	9 765	678	3716
" Juni 1924	8 757	573	3065
" Juli 1924	8 229	730	2737
" August 1924	8 658	700	3171

Bei diesen Zahlen ist zu berücksichtigen, daß die Handelsarbeiter in der Zuluftre wie im Handelsgewerbe in den Zahlen der Hilfsarbeiter mitinhaltend sind. Nun sind aber die Arbeitslosenziffern in Ludwigshafen fast ebenso hoch wie in Mannheim. Es kann also festgestellt werden, daß zeitweise mehr als die Hälfte unserer Berufskollegen arbeitslos war.

Von den Ausbeutern wurde dieser Schreckenszustand richtigstlos ausgenutzt, um „horrliche Elemente“ aus den Betrieben zu entfernen Was bei Entlassungen wegen der Schutzbestimmungen die Arbeiter im Betriebsratstützgesetz nicht erreicht werden konnte, erreichte man in zeitlich zurückgelegten Betrieben bei ihrer Wiederöffnung. Mit größerer Rücksichtslosigkeit und Brutalität sind Unternehmer wohl selten vorgegangen, wie manche Kohlenumschlagfabriken und Breitereifabriken in jener Zeit. Arbeiter, die bis zu 25 Jahren im Betrieb tätig waren, denen man anlässlich ihres zwanzigjährigen Dienstjubiläums für treueste Arbeit Diplome ausshändigte, wurden nicht wieder eingestellt. Raubfüchtig überließ man sie einem fürchterlichen Schicksal. Daß es sich dabei fast ausnahmslos um Betriebsräte und Vertrauensleute des Verbandes handelte, sei nur nebenbei erwähnt. Auf seine beständige Kampfgenosse der Kapitalisten sind. Das haben die Mannheimer Hafen- und Handelsarbeiter auch bei den Lohnbewegungen in den letzten Monaten erfahren müssen.

Die Aufhebung der Binnenzollgrenze hat nun zwar die Schäden nicht ausmerzen können, aber sie vermag vielleicht die geschlagenen Wunden im Laufe der Zeit wieder zu heilen. Der Hafenverkehr, der von 9,9 Mill. Tonnen auf 1,2 Millionen Tonnen im Jahre 1923 zurückgegangen war, ist wieder im Steigen begriffen, nachdem die Lagerhallen und Verladevorrichtungen der Schifffahrt und Spektionsfirmen frei geworden sind. Die Schifffahrt vermag wieder ihrer früheren Aufgabe, Vermittlerin zwischen den Ueberseegebieten und Holland einerseits und Süddeutschland, Saargebiet, Elsaß-Lothringen, Schweiz, Desterreich andererseits zu sein, gerecht zu werden, vorausgesetzt, daß die Reichsbahnverwaltung auch ihre durch die Tarifpolitik über den Rheinverkehr verhängte Sperren in weiterer Umfange als bisher in Wegfall kommen läßt, dadurch, daß sie Binnenumschlagtarife gewährt, die geeignet sind, die durch die einseitige Tarifpolitik gestörte natürliche wirtschaftliche Lage wiederherzustellen. Der Sammel- und Ladungsverkehr und Städtetransfer, zwei Verkehrsarten, die in Mannheim eine große Rolle spielen, die aber durch die Belegung des Mannheimer Zentralgüterbahnhofs in ihrer Durchführung unmöglich geworden waren, bieten nunmehr wieder Interessenten weitgehende Vorteile.

Ebenso ist der Mannheimer Großhandel (Betriebs-, Futtermittel, Kohlen, Holz, Rohabalt, Eisen, Säcke und Fäden, Lebensmittel, Wein usw.) wieder in der Lage, seine alten Beziehungen nach den verschiedenen Ländern aufzunehmen. Die umfangreichen Lagerhallen und Lagerplätze, die größtenteils unbenutzt daliegen mußten, stehen der Aufnahme von Gütern wieder frei zur Verfügung. Die Transportkosten für den internationalen Transitverkehr werden wieder nach deutschen Grundätzen behandelt. Der Verkehr nach dem Saargebiet unterliegt keiner durch die Errichtung der Zollgrenze verursachten technischen Schwierigkeit mehr, so daß das Mannheimer Expeditionsgewerbe wieder seiner durch die Lage bestimmten Aufgabe, Vermittlung der nach dem Saargebiet

gehenden Sendungen, nachkommen kann. Die engen Wirtschaftsbeziehungen zu der Pfalz sind ungeführt.

So sind die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Aufstieg geschaffen. Auf die Zeit des wirtschaftlichen Niederganges, der Not und Verzweiflung, wird eine Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs im Mannheimer Hafengebiet folgen, dann aber wird das Geleze des Handels im gewerkschaftlichen Kampfe wieder mehr in die Hände der Arbeiter gelegt werden können. Und deshalb kennen wir auch keine Verzweiflung als Gewerkschafter. Mögen die Entschuldigungen auf politischem und wirtschaftlichem Gebiet manchen Arbeitkollegen auch heute noch zweifelnd stimmen, in einem werden wir aber übereinstimmen können: das Bleibende in der Erscheinung flucht ist der wirtschaftliche Kampf. Diesen wirtschaftlichen Kampf werden wir in nächster Zeit in schärfer Form führen müssen. Hafen- und Handelsarbeiter, seid deshalb einig im Verbände und duldet keinen Indifferenten in den Betrieben.

## Aus unserem Berufe

### Arbeiterinnen und Zeitungsträgerinnen.

Breslau. Nach längerer Pause ist es wieder möglich gewesen, für die hiesigen Zeitungsträgerinnen, die in den letzten Monaten den Wert des gewerkschaftlichen Zusammenstufes erkannt haben, eine Erhöhung der Abtragsgebühren zu erzielen. Haben auch die Verhandlungen nicht das Ergebnis gezeitigt, wie es gewünscht wurde, so soll und muß der Ausgang dieser Lohnbewegung den Kolleginnen Zeitungsträgerinnen, die nach den Reihen des Deutschen Verkehrsbandes fernsehen und als Jungmütter zu betragten sind, gezeigt haben, daß ohne Organisation sie noch lange für den alten Lohn ihre Tätigkeit ausüben müßten. Nur der Einsatz der schon dem Deutschen Verkehrsband angehörenden Mitarbeiterinnen haben sie es zu danken, daß auch sie von der Vergünstigung einer Lohnaufbesserung betroffen werden, und vielleicht treibt das Bewußtsein, daß die Kollegen ihrer gewerkschaftlich überzeugten Mitarbeiterinnen zu dieser Erhöhung ihres Arbeitsverdienstes beigetragen, die Aufstufenden dazu, den Wert der Organisation zu erkennen und sie somit zur Mitarbeit in der freien Gewerkschaftsbewegung zu erziehen. Denn wiederum ist bewiesen worden, daß nur der Deutsche Verkehrsband als Interessensvertretung der Trägerinnen in Betracht kommt und er mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln versucht, die Lebenslage der Trägerinnen zu verbessern.

Leicht werden uns die Verhandlungen auf Grund mangelhaften Zusammenhaltens nicht gemacht. Der Unternehmer kennt die Schwäche und nützt sie natürlich recht weidlich zu seinem Vorteil aus, und doch ist es möglich gewesen, auf die bisherigen Löhne eine Erhöhung von 26 Proz. herauszuholen, so daß der Abtragshohn für die 7 mal erscheinende „Neuesten Nachrichten“ 4 1/2 Pf. für die 7 mal erscheinende „Breslauer Zeitung“, „Schlesische Zeitung“ und „Schlesische Volkszeitung“ 5 Pf., für die 12 mal wöchentlich erscheinenden Zeitungen 10 Pf. pro Exemplar und Woche beträgt. Unser hiesiges Parteiblatt, die „Volkswacht“, zählt für jedesmaliges Ausstragen 6 Pf. pro Exemplar und Woche. Für das Ausstragen an Sonntagen wird eine Sonderentschädigung von 1,25 Mk. gezahlt; für das Einfallen der Abonnementsgebühren wird 1 Proz. der abgeholfenen Beträge gezahlt. Außerdem wurde in den Verhandlungen für die Trägerinnen eine einmalige Sonderentschädigung herausgeholt, die je nach der Dauer der Beschäftigung 5, 10 und 15 Mk. beträgt. Wen mit uns das jetzt Erreichte nicht befriedigt, muß erkennen, daß alles darangelegt werden muß, das zu erstreben, was sich die freie Arbeiterbewegung im Interesse der Arbeiter zum Ziele gesetzt hat.

An alle Trägerinnen ergeht der Ruf — nicht nur hier in Breslau, sondern in der ganzen Republik: Ein-ein in den Deutschen Verkehrsband, der allein die Interessen der Zeitungsträgerinnen vertritt! Auf daß es einmal dazu kommt, was seit langen Jahren von den Zeitungsträgerinnen erstrebt wird, einen Rahmenarif für das ganze Reich zu schaffen. Dazu bedarf es aber der Kraft und der Mitarbeit jeder Trägerin.

### Automobilfahrer.

Der Arbeitgeberverband Magdeburg ist eifrig bemüht, den Kraftwagenführer die gesetzlichen Rechte zu nehmen. Um was es sich handelt, werden die Kollegen aus nächstemem Rundschreiben erkennen, das der bekannte günstige Wind ausgerechnet immer auf den unabhängigen Redaktionsstift weht: Arbeitgeberverband Magdeburg, Aufschreibstr. 8, Magdeburg, 26. August 1924. Tagebuch-Nr. 58 468/687/24. Rundschreiben Nr. 75. Dr. Pa. Wa.

An die Mitglieder des Arbeitgeberverbandes Magdeburg. Betr. Kraftwagenführer, die mit 14tägiger Kündigungsfrist eingestellt sind. In vielen Betrieben wird mit den Kraftwagenführern vereinbart, daß dieselben auch andere Arbeiten ausführen müssen, wenn sie mit dem Kraftwagen aus irgendwelchen Gründen nicht fahren können. Dieser Vereinbarung entsprechend haben einzelne Arbeitgeber angeordnet, daß Kraftwagenführer, denen mit 14tägiger Kündigungsfrist eingestellt ist, in der Zeit zwischen Kündigung und Entlassung andere Arbeiten übernehmen, um nicht größeren Schäden anzurichten, wenn sie in dieser Zwischenzeit die Kraftwagen führen. Derselben Kraftwagenführer, die sich dieser Anordnung nicht gefügt haben, sind auf Grund des § 123 der GO, wegen Arbeitsverweigerung striflos entlassen worden; der Lohn für die restlichen 14 Tage ist nicht ausgezahlt worden.

\*) Dies ist bei Neubrud zu beachten.

Aus Anlaß einer Klage hat das hiesige Gewerbegericht Kraftwagenführern, die den Lohn für diese 14 Tage eingeklagt hatten, Recht gegeben und den beklagten Arbeitgeber zur Zahlung der eingeklagten Summe verurteilt.

Am sich in Zukunft gegen diese Folge zu schützen und den Kraftwagenführer auch in der besagten Zwischenzeit mit anderen Arbeitern zu beschäftigen, empfehlen wir, bei der Einstellung von Kraftwagenführern mit 14-tägiger Kündigungsfrist das Folgende schriftlich zu vereinbaren:

„Unbeschadet der sonstigen Bedingungen meines Dienstvertrages verpflichtet ich mich, jederzeit auf Anordnung andere Arbeit als eines Kraftwagenführers zu leisten.

Wir bemerken übrigens, daß auf Grund der von uns abgeschlossenen Manteltarife nur die Kraftwagenführer, die im Groß- und Einzelhandel beschäftigt sind, eine Kündigungsfrist von 14 Tagen haben.

Arbeitgeberverband Magdeburg. Das geschäftsführende Vorstandsmitglied.

„Um nicht größeren Schaden anzurichten“, empfehlen wir unseren Kollegen, die Klausel, die ihnen ihr gelesenes Recht rauben soll, strikte abzulehnen. Ein Kraftfahrer kann natürlich nicht ununterbrochen fahren, aber die Pausen sind gerade im modernen Großstadtverkehr notwendig, um seine Aufmerksamkeit und geistige Spannkraft wieder zu sammeln.

Die Klausel des Arbeitgeberverbandes Magdeburg hat zweifellos den Zweck, nicht nur die Arbeit, sondern auch und nach auch den Lohn der Kraftwagenführer dem der anderen Arbeiter anzupassen.

Bundesgenossen des Rates und der Straßenbahnaktion. Der Streikbruch wird organisiert. Im August freilich die Leipziger Straßenbahn um einige Pfennige Lohnerhöhung. Der Streik wurde gewonnen, obwohl an Stelle der Straßenbahn — Autos eingestellt wurden.

Nun dem „Interessenzweck Deutscher Kraftfahrer“ und dem Zweck im folgenden Schreiben an die Mitglieder des Leipziger Metallarbeiterverbandes vordrucken wollen:

„Sehr geehrter Herr! Das unterzeichnete Vorstandsmitglied des Interessenzweckes Deutscher Kraftfahrer und das Mitglied erlauben sich, Ihnen folgende Mitteilungen zu machen. Um ich des Streikbruchs während der Woche wenigstens einige Verbesserungsmöglichkeiten zu bieten, ist beschäftigt, auf den wichtigsten Dingen eine Personenerhöhung mit Kraftwagen einzusetzen.

Es ist beabsichtigt, Nachgelde in Höhe von vierzig bis 50 % für die Verlor zu erhöhen und die eingehenden Beträge den betreffenden Firmen zur Deckung der Unkosten für Benzinverbrauch und dergleichen zur Verfügung zu stellen, soweit sie nicht darauf verzichten.

Einige Anfragen bitten wir unter Telefonnummer 70 021 oder 71 721 des Reichamts einzuholen.

Es klappte zwar nicht besonders, aber unveränderbar war der Eifer, mit dem die Kraftwagenführer ihr Fahrzeug in den Dienst der schmutzigen Sache stellten.

Gemeinschaftliche Anzeige. Im Mai d. J. hat vor dem Reichsgericht in Leipzig ein Prozeß seinen Abschluß gefunden, der für die in den Genossenschaftlichen beschäftigten und freigewerkschaftlich organisierten Arbeiter von großer Bedeutung ist.

Dem Prozeß lagen Vorgänge aus dem Jahre 1921 zugrunde. Ein Teil der in der Bäckerei des Konsumvereins „Vorwärts“ für Dresden und Umgegend beschäftigten, bis dahin im Zentralverband der Bäcker, Konditoren und verwandten Berufsgruppen organisierten Bäckerzellen schloß sich der „Allgemeinen Arbeiter-Union“ an.

„In Konsequenz des Vertragsabschlusses werden von den Genossenschaften in den in Frage kommenden Betrieben nur Mitglieder der vertragstretenden Gewerkschaften beschäftigt.“ Der Verbandsvorstand machte weiter darauf aufmerksam, daß die Beschäftigung der dem Zentralverband nicht angehörenden Bäckerzellen in dem Betriebe des Konsumvereins „Vorwärts“ tarifwidrig sei.

Der Verbandsvorstand machte weiter darauf aufmerksam, daß die Beschäftigung der dem Zentralverband nicht angehörenden Bäckerzellen in dem Betriebe des Konsumvereins „Vorwärts“ tarifwidrig sei. Das für und Wider wurde in den Mitgliederkreisen des Zentralverbandes als auch der Union und der Genossenschaft lebhaft erörtert, bis im Frühjahr 1921 die Angelegenheit im Genossenschaftsbetriebe selbst aufgerollt wurde.

Die sechs Unionisten versetzten nach Ablauf der Kündigungsfrist den Betrieb und wandten sich zweimal beschwerdeführend an den Schlichtungsausschuß, der ein Eingreifen einmal deswegen ablehnte, weil der Betriebsrat der Kündigung zugestimmt hatte und das andere Mal, weil die Frist zur Beschwerde nicht eingehalten worden war.

„Auf die eingelegte Berufung entschied das Oberlandesgericht, daß das Urteil der Vorinstanz dahin abzuändern sei, daß auch die Klage der fünf übrigen Kläger gegen den Zentralverband und die Einzelbeschäftigten abgewiesen werde.“

„Es geht doch nichts über die Logik dieser Rablanklinks. Erst erklären sie bei jeder sich bietenden Gelegenheit, die Gewerkschaften zu zerschlagen, ihre Mitglieder zum Verhungern zu verurteilen, wenn der Betrieb erst in ihren Händen sei.“

„Ein bemerkenswertes Urteil fällt am 22. September des Königsberger Gewerbegerichtes.“ Wir bringen Tatbestand und Gründe vom Abdruck, da der Fall sich wohl häufiger abspielen dürfte und das Königsberger Beispiel den Kollegen bei Verurteilung ihrer Rechte gute Dienste leisten kann.

„Auf Grund des Ergebnisses der Vermögensaufnahme ist festgestellt, daß der Vorbesitzer der Beklagten dem Kläger am 3. 9. 24 (Mittwoch) das Angebot machte, an diesem oder am nächsten Tage Schwefel aus dem Dampfer „Königsberg“ zu entladen, wobei er hinzufügte, daß es nicht sicher sei, ob die Entladung im Laufe des 3. 9. oder erst am 4. 9. 24 früh erfolgen werde.“

„Auf die Klage wird verurteilt, an den Kläger netto 940 Mt. zu zahlen und die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.“

„Auf Grund des Ergebnisses der Vermögensaufnahme ist festgestellt, daß der Vorbesitzer der Beklagten dem Kläger am 3. 9. 24 (Mittwoch) das Angebot machte, an diesem oder am nächsten Tage Schwefel aus dem Dampfer „Königsberg“ zu entladen, wobei er hinzufügte, daß es nicht sicher sei, ob die Entladung im Laufe des 3. 9. oder erst am 4. 9. 24 früh erfolgen werde.“

„Tatbestand und Gründe.“ Auf Grund des Ergebnisses der Vermögensaufnahme ist festgestellt, daß der Vorbesitzer der Beklagten dem Kläger am 3. 9. 24 (Mittwoch) das Angebot machte, an diesem oder am nächsten Tage Schwefel aus dem Dampfer „Königsberg“ zu entladen, wobei er hinzufügte, daß es nicht sicher sei, ob die Entladung im Laufe des 3. 9. oder erst am 4. 9. 24 früh erfolgen werde.

„Tatbestand und Gründe.“ Auf Grund des Ergebnisses der Vermögensaufnahme ist festgestellt, daß der Vorbesitzer der Beklagten dem Kläger am 3. 9. 24 (Mittwoch) das Angebot machte, an diesem oder am nächsten Tage Schwefel aus dem Dampfer „Königsberg“ zu entladen, wobei er hinzufügte, daß es nicht sicher sei, ob die Entladung im Laufe des 3. 9. oder erst am 4. 9. 24 früh erfolgen werde.

„Tatbestand und Gründe.“ Auf Grund des Ergebnisses der Vermögensaufnahme ist festgestellt, daß der Vorbesitzer der Beklagten dem Kläger am 3. 9. 24 (Mittwoch) das Angebot machte, an diesem oder am nächsten Tage Schwefel aus dem Dampfer „Königsberg“ zu entladen, wobei er hinzufügte, daß es nicht sicher sei, ob die Entladung im Laufe des 3. 9. oder erst am 4. 9. 24 früh erfolgen werde.

Schwefel schon entladen werden sollte, um zu erfahren, daß die Entladung frühestens am Morgen des kommenden Tages möglich sei. Als er sich dann um 14 Uhr des 4. September 1924 zur Entladung einstellte, ist ihm gesagt worden, daß bereits ein anderer Arbeiter engagiert worden sei.

Bei objektiver Würdigung des Sachverhalts muß davon ausgegangen werden, daß durch die Erklärungen des Vorarbeiters Schwarz und des Klägers ein Arbeitsvertrag über die Entladung des Schwefels aus dem Dampfer Königsberg spätestens mit Wirkung vom 4. 8. 24 zustande gekommen ist, denn wenn der Kläger ausdrücklich erklärt hat, er wolle warten, bis der Schwefel, über welchem noch andere Stücker lagen, zur Entladung heran sei, so wäre es unbedingt Pflicht des Vorarbeiters Schwarz gewesen, dem Kläger, wenn er ihn nicht fest engagieren wollte, zu bedeuten, daß er ihm die angebotene Arbeit nicht garantieren könne.

„Swinemünde. Im März d. J. trat die 6 Mann starke Belegschaft des Wertes Eichen der Hedwigshütte A.-G. wegen Lohn Differenzen in den Streik. Die Kollegen Hafenarbeiter übten selbstbestimmlich Solidarität, indem sie eine Beschäftigung auf dem Wert ablehnten.“

„Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte.“ In diesem Falle die Hedwigshütte. Wir werden jedoch auch die Kleinflücker zur Raison bringen. Die Kollegen Hafenarbeiter werden geschlossen den Kampf gegen die Firma und auch gegen die Kleinflücker fortzuführen.

„Für organisierte Kollegen ist der Betrieb gesperrt.“ Der Hafenarbeiterstreik in Petersburg. Als Anfang September die Meldung über einen Hafenarbeiterstreik in Petersburg verbreitet wurde, wurde sie von der offiziellen russischen Telegraphenagentur und der kommunistischen Presse auf das Entschiedenste dementiert.

„Am 5. September brach im Hafen kleine „italienische Streiks“ statt. Am 5. September waren überall Bekanntmachungen an den Wänden angeklebt, wonach im Hafen der Ausnahmezustand erklärt, jegliche Zusammenkünfte und Versammlungen verboten und mitgeteilt wurde, daß ein Teil der „unausgeklärten“ Arbeiter in den Streik getreten sei.“

„Bis zum 5. September fanden im Hafen kleine „italienische Streiks“ statt. Am 5. September waren überall Bekanntmachungen an den Wänden angeklebt, wonach im Hafen der Ausnahmezustand erklärt, jegliche Zusammenkünfte und Versammlungen verboten und mitgeteilt wurde, daß ein Teil der „unausgeklärten“ Arbeiter in den Streik getreten sei.“

„Bis zum 5. September fanden im Hafen kleine „italienische Streiks“ statt. Am 5. September waren überall Bekanntmachungen an den Wänden angeklebt, wonach im Hafen der Ausnahmezustand erklärt, jegliche Zusammenkünfte und Versammlungen verboten und mitgeteilt wurde, daß ein Teil der „unausgeklärten“ Arbeiter in den Streik getreten sei.“

„Bis zum 5. September fanden im Hafen kleine „italienische Streiks“ statt. Am 5. September waren überall Bekanntmachungen an den Wänden angeklebt, wonach im Hafen der Ausnahmezustand erklärt, jegliche Zusammenkünfte und Versammlungen verboten und mitgeteilt wurde, daß ein Teil der „unausgeklärten“ Arbeiter in den Streik getreten sei.“

„Bis zum 5. September fanden im Hafen kleine „italienische Streiks“ statt. Am 5. September waren überall Bekanntmachungen an den Wänden angeklebt, wonach im Hafen der Ausnahmezustand erklärt, jegliche Zusammenkünfte und Versammlungen verboten und mitgeteilt wurde, daß ein Teil der „unausgeklärten“ Arbeiter in den Streik getreten sei.“

