

Bemühung der Schutzvorrichtungen anzuhalten. Brauchbare Vorschläge zur Förderung des Unfallverhütens sollen durch Prämien belohnt werden.

Die Berufsgenossenschaften sollen ihre Mitglieder auf ihre aus den Unfallverhütungsvorschriften hervorgehenden Verpflichtung, Fahrzeuge stets mit den erforderlichen Schutzvorrichtungen zu bestücken, ständig hinweisen und fortlaufend über die Erfahrungen aus Unfällen unterrichten.

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

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

Den Fachverbänden des Fahrzeugbaus ist besonders auch Nachricht zu geben, falls mit einzelnen Herstellern über die Durchsichtbarkeit und Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften ernsthafte Meinungsverschiedenheiten entstehen.

Bei solchen Streitigkeiten ist die Zentralstelle für Unfallverhütung anzuwenden; bleibt die Vermittlung erfolglos, so sind die Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht zu erledigen. Jeder Partei wählt hierzu einen Bevollmächtigten, die ihrerseits den Obmann wählen.

Für die Gewerkschaften gelten folgende Zeitäste:

Auf die Versicherten ist mit Hilfe der von den Berufsgenossenschaften zur Verfügung stehenden Unterlagen in geeigneter Weise einzutreten, daß sie die Unfallverhütungsvorschriften genau beachten, die Einrichtungen nicht auschalten und unvorsichtig machen und sich mehr und mehr gewöhnend „unfallischer“ zu arbeiten.

Die Betriebs-, Arbeiter- und Angestelltenträte haben auf die Bekämpfung der Unfälle und Gesundheitsgefährden im Betriebe zu achten, die berufsgenossenschaftlichen technischen Aufsichtsbeamten und die Gewerbeaufsichtsbeamten bei dieser Bekämpfung durch Antragungen, Beratung und Auskunft zu unterstützen, sowie auf die Durchführung der gewerbspolizeilichen Bestimmungen und der Unfallverhütungsvorschriften hinzuweisen.

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

Was für die Kaiser von Fahrzeugen vorgeschrieben ist, gilt sinngemäß auch für die Lieferer von solchen.

Es heißt hier:

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

Bei Neufertigung von Fahrzeugen sind nicht nur die in der Zusammenstellung enthaltenen Schutzvorrichtungen vorsezusehen, sondern es ist auch darüber hinaus auf die Fortentwicklung der Unfallverhütung zu achten.

Abbildungen in Katalogen, Preislisten u.ä. sollen die Fahrzeuge mit den Schutzvorrichtungen oder im Zusammenhang mit ihnen zeigen.“)

Für Ausstellungen und Messen gilt das schon in den Leitlinien für Kaiser Gefalge.

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

Soweit die beschlossenen Leitlinie. Was geschieht nun aber, wenn der Besteller eines Fahrzeugs sich weigert, aus Sparmaßnahmen die Mitlieferung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen zu bedingen? Damit, daß es im Interesse der Versicherten, der Berufsgenossenschaft und der Fahrzeuglieferer liegt, ihn auf die Vorschriften der Berufsgenossenschaften hinzuweisen, ist noch nichts erreicht. Wir müssen schon im Interesse der Sicherheit unserer Kollegen an unserer Forderung nach gefestigtem Zwang zur Ausführung aller Fahrzeuge mit den vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen durch die Hersteller bestehen. So gut auch die Leitlinie gemeint sein mögen, eine durchgreifende Wirkung ist ohne den von uns wiederholten geforderten gesetzlichen Zwang nicht zu erwarten.

Aufhebung der Binnenzollgrenze in Mannheim.

In der Nacht vom 8. auf den 9. September ist endlich die tödliche Umlammerung des zweitgrößten deutschen Binnenhäfen und südwestdeutschen Wirtschaftsknotenpunkts Mannheim gefallen. Die gelärmten Häfen, die gesamten Lagerräume und Verladeworrichtungen der Schiffahrts- und Speditionsfirme, die wichtigsten Handelslager des Mannheimer Großhandels, der an neuer Stelle in Deutschland stand, wütende Teile der Mannheimer Industrie, die als Repressalien für die Zerstörung des Rhein-Herne-Kanals am 3. März 1923 vom unbedeckten Gebiet abgetrennt worden waren, sind nunmehr für den Verkehr mit dem unbelegten Gebiet wieder freigegeben worden. Die völlige Abschließung dieses Teiles, nicht allein vom unbelegten, sondern auch vom belegten Gebiet, hervorgerufen durch die isolierende Lage dieses Gebietes und durch die Ausrundung des passiven Widerstandes, ist gefallen. Ein Aufatmen geht durch das Gebiet, dessen schwierige Lage, die mit anderen nicht völlig abgeschnittenen Teilen des belegten 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 Zollsgrenze dem belegten Mannheimer Gebiet gebracht hat, sind ungeheuer. Eine Folge, die nicht verumderlich erscheint, wenn man sich vor Augen hält, daß die Höfen mit einer Länge von 50 Kilometer und einer Landfläche von 750 Hektar, mit 98 Werftgebäuden, 77 Lagerhäusern, 38 Verladebrücken und über 200 Kränen während des ganzen pastasten Widerstandes vollkommen unbewohnbar und nach einer Aufhebung nur bedränkt gebrauchsfähig waren, daß 200 Handelsbetriebe und 70 Fabriken mit einem Stiel der arbeitenden Bevölkerung stillstanden, daß die gesamten Lager des sehr bedeutenden Mannheimer Holzgroßhandels und beträchtlicher Teile des Mannheimer Eisen- und Stahlgroßhandels beschlagnahmt und abtransportiert wurden.

Daß der Schaden allgemein schon so grob ist, daß er für die Arbeitsschafft des belegten Mannheimer Hafengebietes geradezu katastrophal. Während des passiven Widerstandes schüttete volle oder $\frac{1}{2}$ -Lohnsicherung unsere Kollegen vor der bittersten Not. Als aber vom Oktober des vorigen Jahres, als an Stelle der Lohnsicherung die gesetzliche Erwerbsloseneinstellung trat, begann für die Hafen-, Bord- und Handelsarbeiter eine furchtbare Zeit. Hinzu kam, daß nun Aufgabe des passiven Widerstandes die Unternehmer zu Betriebsstilllegungen und Arbeitserlassungen im großen Umfang schritten. Die Kohlenumschlagsfirmen und Brieffabriken, die Anfang 1923 noch etwa 950 Personen beschäftigten, wiesen am Ende des Jahres noch 120 Arbeiter auf. In den Hobelwerken und Holzhandlungen waren ehemals 520 Personen beschäftigt, diese Zahl schmolz auf 42 Ende 1923 zusammen. Im Eisen- und Stahl- sowie Schrott-Großhandel, wie auch im allgemeinen Großhandel wurden nach Beendigung des passiven Widerstandes bei den meisten im belegten Gebiet gelegenen Firmen nur noch 10 bis 20 Proz. der früheren Arbeiter beschäftigt. Die Zahl der Arbeitslosen stieg ins Niesengroße.

Beim Arbeitsnachweis Mannheim waren männliche Arbeitslose gemeldet:

	Gesamtzahl	hieron	hieron
Ende Dezember 1923	14 569	1321	5171
Januar 1924	15 184	1220	5531
Februar 1924	14 073	1008	5291
März 1924	13 443	802	5024
April 1924	11 304	745	4387
Mai 1924	9 765	678	3716
Juni 1924	8 757	573	3005
Juli 1924	8 229	569	2767
August 1924	8 658	700	3171

Bei diesen Zahlen ist zu berücksichtigen, daß die Handelsarbeiter in der Industrie wie im Handelsgewerbe in den Zahlen der Hafensarbeiter mitenthalten 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 Betriebstollegaten arbeitslos war.

Bei dem Ausbeutern wurde dieser Schreckenszustand rücksichtslos ausgenutzt, um „hörrliche Elemente“ aus den Betrieben zu entfernen. Was bei Entlassungen wegen der Schutzbestimmungen für die Arbeiter im Betriebsrätegeley nicht erreicht werden konnte, erreichte man in zeitlich stilgelegten Betrieben bei ihrer Wiederöffnung. Mit großer Rücksichtlosigkeit und Brutalität sind Unternehmer wohl selten vorgegangen, wie manche Kohlenumschlagsfirmen und Brieffabriken in jener Zeit. Arbeiter, die bis zu 25 Jahren im Betrieb tätig waren, denen man anfänglich ihres zwanzigjährigen Dienstjubiläums für treugeleistete Arbeit Diplome aushändigte, wurden nicht eingestellt. Kaltblütig überließ man sie einem furchterlichen Schidal. Das es sich dabei fast ausnahmslos um Betriebsläste und Verbrauchsleute des Verbandes handelt, sei nur nebenbei erwähnt. Auf neue beschäftigt es sich wieder, daß schlechte Konjunkturen der bösen Kampfgenossen der Kapitalisten sind. Das haben die Mannheimer Hafen- und Handelsarbeiter auch bei den Lohnbewegungen in den letzten Monaten erfahren müssen.

Die Aufhebung der Binnenzollsgrenze hat nun zwar die Schäden nicht ausmerzen können, aber sie vermag vielleicht die geschlagenen Kunden im Laufe der Zeit wieder zu helfen. 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 Speditionsfirme frei geworden sind. Die Schifffahrt vermag wieder ihrer früheren Aufgabe, Vermittlerin zwischen den Überlieferungsbüroen und Holland einerseits und Süddeutschland, Saargebiet, Elsass-Lothringen, Schweiz, Österreich andererseits zu sein, gerecht zu werden, vorausgelegt, daß die Reichsbahndirektion auch ihre durch die Tarifpolitik über den Rheinverkehr verhängte Sperren in weiterer Umfang als bisher in Westgallo kommen läßt, dadurch, daß sie Binnenumschlagstarife gewährt, die geeignet sind, die durch die einheitliche Tarifpolitik gefördernde natürliche wirtschaftliche Lage wiederherzustellen. Der Sammelabfuhrverkehr und Stückgutverkehr, zwei Verkehrsarten, die in Mannheim eine große Rolle spielen, die aber durch die Besetzung des Mannheimer Zentralgüterbahnhofs in ihrer Durchführung unmöglich geworden waren, bieten nunmehr wieder Interessenten weitgehende Vorteile.

Ebenso ist der Mannheimer Großhandel (Gretreide, Fuhrmittel, Kohlen, Holz, Rohstoff, Eisen, Stahl und Deden, Lebensmittel, Wein usw.) wieder in der Lage, seine alten Beziehungen nach den verschiedenen Ländern aufzunehmen. Die umfangreichen Lagerhallen und Lagerplätze, die größtenteils unbewußt dalegten müssen, der Aufnahme von Gütern wieder freit zur Verfügung. Die Transitlager für den internationalen Transitzverkehr werden wieder nach deutschem Grundstück behandelt. Der Verkehr nach dem Saargebiet unterliegt weiter durch die Errichtung der Zollsgrenze verursachten technischen Schwierigkeiten mehr, so daß das Mannheimer Speditionsgewerbe wieder leidet durch die Lage bestimmter Aufgabe, Vermittlung der nach dem Saargebiet

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

So sind die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Aufstieg geschaffen. Auf die Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs der Not und Verzweiflung, wird eine Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs im Mannheimer Hafengebiet folgen, dann aber wird das Geleis des Handels im gewerkschaftlichen Kampfe wieder mehr in die Hände der Arbeiter gelegt werden können. Und deshalb kennen wir auch keine Verzagtheit als Gewerkschafter. Mögen die Enttäuschungen auf politischem und wirtschaftlichem Gebiet manchen Arbeitstollegern auch heute noch zufallen stimmen, in einem werden wir aber übereinstimmen können: das Bleibende in den Erfahrungen ist der wirtschaftliche Kampf. Diesen wirtschaftlichen Kampf werden wir in nächster Zeit in schwärmiger Form führen müssen. Hafen- und Handelsarbeiter, seid deshalb einig im Verbande und duldet keinen Indifferenteren in den Betrieben.

— Aus unserem Berufe —

Arbeiterinnen und Zeitungsträgerinnen.

Breslau. Nach längerer Pause ist es wieder möglich gewesen, für die bisheriigen Zeitungsträgerinnen, die in den letzten Monaten den Wert des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses erkannt haben, eine Erhöhung der Abtragsgebühren zu erzielen. Haben auch die Verbandsungen nicht das Ergebnis gezeigt, wie es gewünscht wurde, so soll und muß der Ausgang dieser Lohnbewegung den Kolleginnen Zeitungsträgerinnen, die noch den Reihen des Deutschen Verkehrsverbundes vertreten sind, als Faingäste zu betrachten sind, gezeigt haben, daß ohne Organisation sie noch lange für den alten Lohn ihre Tätigkeit ausüben müßten. Nur der Eindruck der schon dem Deutschen Verkehrsverbund angehörenden Mitarbeiterinnen haben sie es zu danken, daß sie von der Vergünstigung einer Lohnausbeutung betroffen werden, und vielleicht treibt das Bewußtsein, daß die Großen ihrer gewerkschaftlich überzeugten Mitarbeiterinnen zu dieser Erhöhung ihres Arbeitsverdienstes beigetragen, die Arbeitstreibenden 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 Verkehrsverbund als Interessenvertretung der Trägerinnen in Betracht kommt und er mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln verfügt, die Lebenslage der Trägerinnen zu verbessern.

Leicht werden uns die Verhandlungen auf Grund mangelfreien Zusammenhaltens nicht gemacht. Der Unternehmer kennt die Schwäche und muß sie natürlich recht weidlich zu seinem Vorteil aus, und doch ist es möglich gewesen, auf die bisherigen Löhne eine Erhöhung von 28 Proz. herauszuholen, so daß der Abtragslohn für die 7 mal erscheinenden „Neuesten Nachrichten“ 4½ Pf. für die 7 mal erscheinende „Breslauer Zeitung“, „Sächsische Zeitung“ und „Schlesische Volkszeitung“ 5 Pf. für die 12 mal wöchentlich erscheinenden Zeitungen 10 Pf. pro Exemplar und Woche beträgt. Unter hiesigen Parteiblatt, die „Volkswahl“, zahl für dasmaliges Auszügen 6 Pf. pro Exemplar und Woche. Für das Auszügen an Sonntagen wird eine Sonderentlastung von 1,25 Mt. gesetzt, für das Einsässieren der Abonnementsgeber wird 1 Proz. der abgelösten Beträge verfügt. Außerdem wurde in den Verhandlungen für die Trägerinnen eine einmalige Sonderentlastung herausgeholt, die je nach der Dauer der Beschäftigung 5, 10 und 15 Mt. beträgt. Wen mit uns das jetzt erreicht nicht befriedigt, muß erkennen, daß alles darangeht 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: Hünnekin in den Deutschen Verkehrsverbund, der allein die Interessen der Zeitungsträgerinnen vertritt! Auf daß es einmal dazu kommt, was seit langen Jahren von den Zeitungsträgerinnen erwartet wird, einen Abonnementtarif für das ganze Reich zu schaffen. Dazu darf es aber der Kraft und der Mitarbeit jeder Trägerin.

Automobilfährer.

Der Arbeitgeberverband Magdeburg ist eifrig bemüht, den Kraftwagenführern die gesetzlichen Rechte zu nehmen. Um was es sich handelt, werden die Kollegen aus nächstehendem Rundschreiben erkennen, das der bekannte günstige Wind ausgerechnet immer auf den zuständigen Redaktionstitel weht:

Arbeitgeberverband Magdeburg
Königstorstr. 3 Magdeburg, 26. August 1924.

Tagebuch-Nr. 58 468/687/24.

Rundschreiben Nr. 75.

Dr. Po. Wa.

An die Mitglieder des Arbeitgeberverbandes Magdeburg.

Beitr. Kraftwagenführer, die mit 14-tägiger Rundfahrt eingefüllt sind.

In vielen Betrieben wird mit den Kraftwagenführern vereinbart, daß dieselben auch andere Arbeiten auszuführen müssen, wenn sie mit dem Kraftwagen aus irgendwelchen Gründen nicht fahren können. Die Vereinbarung entsprechend haben einzelne Arbeitgeber angeordnet, daß Kraftwagenführer, denen mit 14-tägiger Rundfahrt gefüllt ist, in der Zeit zwischen Rückfahrt und Entlassung andere Arbeiten übernehmen, um nicht größeren Schaden anzurichten, wenn sie in dieser Zwischenzeit die Kraftwagen führen. Diejenigen Kraftwagenführer, die die Anordnung nicht gefüllt haben, sind aus Gründen des § 123 der GO, wegen Arbeitserweiterung stillschweigend entlassen worden; der Lohn für die restlichen 14 Tage ist nicht ausgezahlt worden.

* Dies ist bei Neudruck zu beachten.

Aus Anlaß einer Klage hat das bietige Gewerbeamt Kraftwagenführern, die den Lohn für diese 14 Tage eingelagert hatten, Recht gegeben und den beschäftigten Arbeitgeber zur Zahlung der eingelagerten Summe verurteilt. Das Gewerbeamt begründet sein Urteil damit, daß der Kraftwagenführer nur dann verpflichtet sei, andere Arbeiten als die eines Kraftwagenführers auszuführen, wenn er den Kraftwagen nicht fahren kann, d. h. also der Wagen in Reparatur sei oder keine Fahrt zu machen seien.

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

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

Magdeburg, den 1. August 1924.
Wir bemerkten übrigens, daß auf Grund der vom uns abgeschlossenen Mantelstrafe nur der Kraftwagenführer, die im Groß- und Einzelhandel beschäftigt sind, eine Kündigungsfrist von 14 Tagen haben. Fast in allen anderen Tarijen ist die Kündigungsfrist ausgeschlossen.

Arbeitgeberverband Magdeburg.

Das geschäftsführende Vorstandsnmitglied.

"Um nicht größeren Schaden anzurichten", empfehlen wir unseren Kollegen, die Ihnen ihr gesetzmäßiges Recht erhalten soll, strikte Abzüle hinzunehmen. Ein Kraftfahrer kann natürlich nicht ununterbrochen fahren, aber die Pausen sind gerade im modernen Großstadtverkehr notwendig, um seine Aufmerksamkeit und geistige Spannkraft wieder zu erneuern. Diese durch die Natur der Arbeit bedingten Pausen liegen noch mehr im Interesse des Fahrzeughalters als im Interesse des Fahrers. Wenn die Unternehmer Leute brauchen, die sie zu jeder Zeit an jede Arbeit heranziehen können, dann sollen sie sich ein Mäppchen für alles — aber keinen Chauffeur kaufen. Die Klausur 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. Wehet den Unfugungen.

Bundesgenossen des Rates und der Straßenbahndirection. Der Streikbruch wird organisiert. Im August streikten die Leipziger Straßenbahner um einige Pfennige Lohn erhöhung. Der Streik wurde gewonnen, obwohl an Stelle der Straßenbahn — Autos eingestellt wurden. Unter unserer Schirmherrschaft setzte die sozialdemokratische Leipziger Volkszeitung vom 29. August einen Streikbruchplan auf. Die Klausur lautete:

„**Nach dem Interessenverband Deutscher Kraftfahrer und dem Mehamt folgendes Schreiben an die Mitglieder des Leipziger Metallindustrieverbands verfaßt werden:**

Wichtig, eilt sehr! Sehr geehrte Herren!

Das unterzeichnete Vorstandsmitglied des Interessenverbandes Deutscher Kraftfahrer und das Mehamt erlauben Ihnen folgendes mitzutragen:

Um trotz des Straßenbahnerstreiks während der Messe wenigstens einige Beförderungsmöglichkeiten zu bieten, ist bestimmt, daß in den wichtigsten Linien einen Personenzug mit Kraftwagen einzuführen. Infanteristen werden im gemeinsamen Interesse unserer beiden Organisationen 3000 Reichsmark an den Fahrer zu zahlen, möglichst schon am Sonnabend, dem 20. 8. 24. jedenfalls am Sonntag, den 21. 8. 24. Die Fahrer sind auf ausstellen politischer Schuhlager, und zwar sollen die Schuhlager teilweise auf Autos, teilweise auf Fahrrädern ihren Dienst versehen.

Es ist bestimmt, daß jedes in Höhe von vielleicht 20 Pf. für die Person zu erheben und die eingeschobenen Betriebe den betreffenden Firmen zur Deckung der Kosten für Benzinverbrauch und Bergsteigen zur Verfügung zu stellen, soweit sie nicht darauf verzichten.

Sie werden bezüglich gebeten, aufzukommen, um dem Mehamt zu Händen des Herrn Dr. Schröder, mitzutragen, ob Sie bereit sind:

a) Ihren Kraftwagen zu dem gehabten Zweck zur Verfügung zu stellen; b) ab Mittag;

c) ab einer Woche und eine Reihe zum Aussteigen vorhaben sind;

d) wiedel. Besitzer der Wagen sagt;

e) wie alt der Wagen ist;

Der Wagen wird gebeten, möglichst auch den Führer zur Verfügung zu stellen und hierüber Nachricht zu geben.

Das Mehamt wird auch dafür sorgen, daß Wände, die in Autos gehalten werden, vorhanden sind.

Etwas Aufzügen bitten wir unter Telefonnummer 70 021 oder

71 721, den Mehamt eine Auskunft gibt, nach der Poststelle, Gangung Müll 4, gegenüberstehend Herr Dr. Schröder.

Hochachtungsvoll

Director Gustav Kollmann.

Es klappte zwar nicht besonders, aber unverfehlbar war der Eifer, mit dem die Kraftwagenbesitzer ihr Fahrzeug in den Dienst der schmutzigen Sache stellten. Die Rechnung bekam jedoch ein gewaltiges Loch, da unsere organisierten Kollegen eben keine Kraftwagen waren, die sich nicht wehren konnten, sondern aufgestellte Arbeiter, die es ablehnten, den Judas an ihren Brüdern zu spielen. So fiel der teuflische Plan zum größten Teil ins Wasser, während einige Besitzer in ihrem Haß gegen die Arbeiterklasse zum verächtlichen Streikbrecher kanteten.

Das Verhalten dieser Herren zeigt, was unsere Kollegen von ihnen zu erwarten haben. Sie können der Gefahr nicht begegnen, wenn sie einsam und geschlossen im Deutschen Verkehrsverein zusammenstehen.

Genossenschaftsarbeiter.

Gewerkschaftliche Notwehr. Im Mai d. J. hat vor dem Reichsgericht in Leipzig ein Prozeß seinen Abschluß gefunden, der für die in den Genossenschaften 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 Berufsgenossen organisierten Bäckergesellen schloß sich der "Allgemeinen Arbeiter-Union" an. Darauf leitete die Verwal-

tungsstelle Dresden des genannten Zentralverbandes, gestützt auf einen Verbandsratsbeschuß, gegen die Beteiligten das Ausschlußverfahren ein. Der Hauptvorstand des Verbands erkannte auf Anschluß, der in der Verbandszeitung veröffentlicht wurde.

Erster wurde der Vorstand des Konsumvereins "Vorwärts" von dem Ausschuß des jeweils namentlich angeführten, im Betriebe der Genossenschaft beschäftigten Bäckergesellen unter gleichzeitigem Hinweis auf den Abschnitt II des im August 1920 abgeschlossenen Bezirksrahmentarifs in Kenntnis gelegt. Der Abschnitt lautet wie folgt:

"In Konsequenz des Vertragsabschlusses werden von den Genossenschaften in den in Frage kommenden Betrieben nur Mitglieder der vertragsgeschäftigen Gewerkschaften beschäftigt."

Der Verbandsvorstand machte weiter darauf aufmerksam, daß die Beschäftigung der dem Zentralverband nicht angehörigen Bäckergesellen in dem Betriebe des Konsumvereins "Vorwärts" vertragswidrig sei. Das Für und Wider wurde in den Mitgliedertreffen des Bäcker-

verbandes als auch der Union und der Genossenschaft lebhaft erörtert, bis im Frühjahr 1921 die Angelegenheit im Genossenschaftsbetrieb selbst außer austral wurde. Eine Versammlung der im Betriebe beschäftigten Bäcker beschloß fast einstimmig, dem Vorstand die Entlassung der "unorganisierten Bäcker" zu fordern. Der Betriebsrat trat diesem Beschluss ebenfalls bei, worauf in einem Schreiben an den Konsumverein "Vorwärts" die Entlassung der sechs Fahnenflügeligen innerhalb acht Tagen verlangt wurde. Vorstand und Aufsichtsrat lehnten die Forderung ab und so traten am 6. Juli die Bäcker in den Streit mit der Erklärung, die Arbeit nicht eher wieder aufzunehmen zu wollen, bis der Vorstand die Kündigung der nicht freigewerkschaftlich organisierten Bäcker ausgesprochen habe. Zehn leitete der Vorstand ein und sprach die Kündigung aus, worauf nach zweistündiger Streitdauer die Arbeit wieder aufgenommen wurde.

Die sechs Unionisten verließen 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.

Uns verblieben es die Entscheidung mit einer Klage beim Landgericht Dresden gegen den Konsumverein "Vorwärts", den Zentralverband der Bäcker und gegen zweiundzwanzig Arbeiter des Konsumvereins. Das Landgericht wies die Klage gegen den Konsumverein "Vorwärts" ab, stellte sich jedoch gegenüber dem Zentralverband der Bäcker und den zweiundzwanzig Einzelmitgliedern auf den Standpunkt der Kläger mit Ausnahme von einem, der es in der Bekämpfung der freien Gewerkschaften auch nach Ansicht des Landgerichts zu toll getrieben hatte, und billigte den fünf übrigen Klägern Schadenersatz zu.

Auf die eingelegte Berufung entschied das Oberlandesgericht, daß das Urteil der Vorstanssabrin abzuändern sei, daß auch die Klage der fünf übrigen Kläger gegen den Zentralverband und die Einzelkläger abgewiesen werde.

Gegen dieses Urteil hatten die Kläger wieder Berufung eingelegt, die aber vom Reichsgericht im Mai d. J. verworfen wurde. In der Begründung des Urteils ist vom Reichsgericht anerkannt worden, daß der Selbstbehauptungstreit der Befragten sie veranlassen mußte, die Entlassung der Unionisten zu verlangen, wobei dies es auf die Zertifizierung der Gewerkschaften abgesehen und daß die Befragten zu befürchten hätten, daß die Gewerkschafter auf das Plaster fliegen würden, so bald die Unionisten die Mehrheit im Betriebe erlangt hatten...

Es geht doch nichts über die Logik dieser Radikalismus. Es erläutert sie bei jeder sich bietenden Gelegenheit, die Gewerkschaften zu zerstören, ihre Mitarbeiter zum Verhungern zu verurteilen, wenn der Betrieb erst in ihren Händen sei. Wird aber der Spieß von vornherein umgedreht und diesen Spaltlöpeln das Handwerk gelegt, so höret man über unstillbares Verhalten und läuft zum Rudi. Unsere Kollegen werden überall auf der Hut sein und immer bedenken, daß der Hieb die beste

Feststellung ist.

Hafenarbeiter.

Ein bemerkenswertes Urteil füllte am 22. September das Königsberger Gewerbeamt. Wir bringen Tatbestand und Gründe zum Ausdruck, da der Fall sich wohl häufiger abspielen dürfte und das Königsberger Beispiel den Kollegen bei Bereitung ihrer Rechte gute Dienste leisten kann. In der Klageache des Kollegen M. B. vertreten durch unseren Ortsvorsitzenden, gegen die Firma Aries-Hansa-Transport G. m. b. H. kam das Gewerbeamt zu folgender Entscheidung:

Die Befragte wird verurteilt, an den Kläger netto 940 Mt. zu zahlen und die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

Tatbestand und Gründe.

Auf Grund des Ergebnisses der Beweisaufnahme ist festgestellt, daß der Hafenarbeiter der Befragten 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. Weiter ist festgestellt, daß hierauf der Kläger erwiderte hat: „Gut, ich kann ja warten, ob werde dann keine andere Arbeit annehmen, denn dabei verdiente ich immer mein Geld.“ Der Kläger wollte damit sagen, daß ihm diese Arbeit des Schwefelentladens so wettbewerbsfähig erschien, daß er dielei andere Arbeit nicht annehmen wolle. Er hat dann tatsächlich am 3. 9. 24 nur 1½ Stunden Papier aus dem Dampfer "Pionier" entladen und zwar ebenfalls auf Veranlassung des Vorarbeiters Schwarz. Am Nachmittag hat er sich dann beim Dampfer Königsberg erkundigt, ob der

Schwefel schon entladen werden sollte, um zu erfahren, daß die Entladung frühestens am Morgen des kommenden Tages möglich sei. Als er sich dann um 36 Uhr am 4. September 1924 auf Einladung 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 Stückgut lagen, zur Entladung heran sei, so wäre es unbedingt Wicht des Vorarbeiters Schwarz gewesen, dem Kläger, wenn er ihn nicht fest engagieren wollte, zu bedenken, daß er ihm die angebotene Arbeit nicht garantieren könne. Da er dies unterließ, muß nach Treu und Glauben davon ausgegangen werden, daß objektiv eine Einigung über die Einstellung des Klägers auf Errichtung der täglichen Entladungsarbeiten erfolgt ist. Die Befragte war daher verpflichtet, dem Kläger den Lohnausfall zu ersehen, welchen er dadurch erlitten hat, daß er am 4. 9. 24 nicht mit dem Schwefelentladen beschäftigt worden ist. Unstrittig hätte der Verdienst des Klägers beim Schwefelentladen am 4. 9. netto 12,20 Mt. betragen. Hierbei muß sich jedoch der Kläger das antreden lassen, was er nachträglich noch am 4. 9. 24 verdient hat. Dieser Verdienst beträgt 2,80 Mt. für Entladen von Holz, wozu der Kläger noch im Laufe des Abends Gelegenheit fand. Insgesamt sind dem Kläger also 9,40 Mt. nachträglich zu vergüten, wobei die gezeigten Werte bereits berücksichtigt sind.

Swinemünde. Im März d. J. trat die 6 Mann starke Belegschaft des Werkes Elstalader der Hedwigshütte A.-G. wegen Lohnunterschieden in den Streit. Die Kollegen Hafenarbeiter übten selbstverständlich Solidarität, indem sie eine Beschäftigung auf dem Werk ablehnten. Durch Einigkeit der Streitenden ermutigt, verhandelte ein "Beauftragter" hinter dem Rücken der Organisation mit dem Unternehmer. Erfolg war: Aufnahme der Arbeit unter Verbleibung der Löhne und Aufgabe des Tarifvertrages mit seinen sozialen Vorteilen. — Durch den Vertrag der Unternehmertreue bewilligten die Befragten der Organisationsleitung, für die Kollegen Hafenarbeiter das alte Verhältnis mit der Firma wieder herzustellen. Inzwischen hatte sich eine Anzahl Kleinflüchter zur Arbeit angeboten und diese wurden dann auch, weil sie billiger als die Hafenarbeiter arbeiten, beschäftigt. Verhandlungen mit der Organisation dieser Unternehmertreue in und Lohndruck der Firma führen zu dem Ergebnis, daß diese erklärte. Auch wenn die Kleinflüchter die Arbeit niedergelegt würden, würde die Firma die Arbeiten den Hafenarbeitern nicht übertragen. Zugleich stellte die "Organisation" den Hafenarbeitern Bedingungen (!!) für die Niederlegung der Arbeit durch die Streikbrecher, die abgelehnt werden mußten.

Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte. — In diesem Falle die Hedwigshütte. Wir werden jedoch auch die Kleinflüchter zur Fasson dringen. Die Kollegen Hafenarbeiter werden geschlossen den Kampf gegen die Firma und auch gegen die Kleinflüchter fortführen.

Für organisierte Kollegen ist der Betrieb gesperrt.

Der Hafenarbeiterstreit in Petersburg. Als Anfang September die Meldung über einen Hafenarbeiterstreit in Petersburg verbreitet wurde, wurde sie von der offiziellen russischen Telegraphenagentur und der kommunistischen Presse auf das Entwickeln dementiert. Wie verlogen diese Dementis waren, geht aus folgendem authentischen Bericht hervor, der uns von einem Petersburger Hafenarbeiter augegangen ist:

Am 5. September brach im kleinen Hafen wegen der niedrigen Entlohnung ein Streit der Hafenarbeiter aus. Im Durchschnitt verdient hier ein Hafenarbeiter bei Taglohn 2,40 Rubel (1 Rubel gleich 2,15 Mt.) und bei Abfahrtlohn 3 bis 5 Rubel im Tag (der Abfahrtentgelt wird nicht eingehalten). Die Hafenarbeiter verlangten eine Erhöhung des Arbeitslohnes und eine Herabsetzung der Leistungsnormen. Diese Frage war von den Arbeitern schon längst aufgerollt worden, aber der Verband der Transportarbeiter und Schauerleute hatte sie nach seiner Gewohnheit verschleppt und den Vertretern der Arbeiter den Mund gestopft.

Bis zum 6. September fanden im Hafen kleine italienische Streiks statt. Am 5. September waren überall Belämmungen an den Wänden angeklebt, monach im Hafen der Ausnahmestand erklärt, jegliche Zusammenkünfte und Versammlungen verboten und mitgeteilt wurde, daß ein Teil der "unausgefächerten" Arbeiter in den Streit getreten sei.

Der Hafen war mit Spießen, uniformierten Agenten der Ustwa und Militärgolden überfüllt. Beim Eingang wurde eine strenge Revision vorgenommen, damit die aktif gestellten Arbeiter nicht hineingelassen und die Streikenden hinausgeworfen werden. Das von den Arbeitern gewählte Streikkomitee wurde verhaftet und nach dem Gefängnis transportiert. In der Atmosphäre der hier herrschenden Radikalität wurde der Streit schnell liquidiert, und am 7. September wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Es erschienen nur diejenigen nicht, die verhaftet oder wegen des Streits vom Verband davongezogen waren.

Einige Erfolge hat indes der Streit doch gezeigt, und zwar wurde der Abfahrtlohn um 50 v. H. erhöht, wenn die festgelegten Leistungsnormen eingehalten werden. Die festgelegten Hafenarbeiter hatten am Streit nicht teilgenommen, da sie Angst hatten, auch ihren jetzigen niedrigen Lohn einzubüßen. Denn Streikbrecher gibt es hier in Hülle und Fülle, der Verband fördert dieses Streikbrecherum, und auch sonst sind die Kommunisten zu allem und jedem bereit. Es muß hervorgehoben werden, daß der Hafenarbeiterstreit die volle Sympathie nicht nur der am Streit nicht beteiligten Hafenarbeiter, sondern auch der Arbeiter der anliegenden Fabriken (Bullion-Werke usw.) genos.

Es wäre gut, wenn Edo Timmen als Sekretär des Internationalen Transportarbeiterverbandes bei uns nach dem Rechten schauen würde. Und auch Lawrence könnte

