

zaco niesprawiedliwy jest stosunek Ligi do słabych swych członków.

A świat kapitalistyczny co robi przeciw temu? Handluje amunicją, dostarczając to jednej, to drugiej stronie, bo to jest okresem dobrej koniunktury dla przemysłu wojennego i on dziś gra pierwsze skrzypce, bardziej niż w roku 1914.

Liga Narodów, dla pozorów, że się coś robi, wysyła komisję i na tem się wszystko kończy. Kto poświęca trochę uwagi, ten zorientuje się, że za kulisami oficjalnych konferencji coś się dzieje. Na i poza plecami głodujących mas tknuje się nowe plany, zamiast pomyśleć jak dać pracę i chleb, tej milionowej bezrobotnej rzeszy. Ciężki przemysł francuski Schneider & Creuzot, dobrze nam znany (pożyczka kolejowa) wykupił poczynny organ Journal de Genewie tuż przed odbyć się mającą konferencją rozbrojeniową (czytaj zbrojeniową), aby móc urabiać opinie po myśli swych interesów. Te konferencje są tylko tragiczną komedią, rzeczywistość zadaje kłam wszelkim ich postanowieniom.

To dzieje się za kulisami. A tu ludzie pozbawieni pracy i chleba głodują, karmi się ich złudnemi obietnicami, że kryzys ten minie.

Świat pracy a z nim wszyscy uświadomieni w to nie wierzą. Proletariat jest głęboko przekonany, że ten kryzys prędko nie minie, gdyż jest wy-

nikiem niesprawiedliwego i błędnego ustroju gospodarczego jakim jest kapitalizm, który znajduje się w konflikcie z rzeczywistością, który nie wytrzymuje próby życiowej, bo się przeżył. Kryzys ten minie gdy nie zniknie jego przyczyna, kapitalizm. W pierwszych latach po wojnie kapitalizm przerażony jej skutkami przykucał na chwilę, i dziś jesteśmy świadkami, że skoczył jak tygrys, rzucając się to na głodowe płace i na nieliczne już pracujących, to na zdobycze socjalne i na godziny pracy.

Ta jego zuchwałość staje się bezgraniczną i nie cofa się przed niczem, by tylko zyski nie doznały uszczerbku. Dlatego z nowym rokiem wszyscy ludzie pracy muszą się trochę głębiej zaangażować, zrobić bitans swej działalności za rok miniony, wyciągnąć naukę, pracować i przygotować się organizacyjnie, tak aby się nie mogły powtórzyć stare błędy, aby przyspieszyć ten proces, który nastąpić musi, ale który ma proletariat zastać przygotowany. Dlatego jest obowiązkiem całego świata pracy, aby sobie to nareszcie uświadomił i skupił się i zrozumiał, że ma do spełnienia dziejową misję, że przyszłość należy do niego, bo od ginącego kapitalizmu niczego dla siebie spodziewać się nie może.

M. W.

Skutki szkodliwej polityki podatkowej

Niejednokrotnie pismo nasze krytykowało politykę niesprawiedliwych obciążeń ruchu samochodowego na cele budowy dróg. Twierdziliśmy zawsze i twierdzimy obecnie, że polityka ta niesłuchanie zaostreza kryzys w przemyśle samochodowym. Ciekawie będzie zapoznać się ze stosunkami niemieckimi, gdyż w ten sposób otrzymamy potwierdzenie naszej tezy: kryzys automobilizmu jest nie tylko wynikiem ogólnego przesilenia, ale i niesprawiedliwej polityki podatkowej.

W chwili obecnej w Niemczech liczba bezrobotnych szoferów wynosi około 200 tys. cy. Prawie 1/3 ogólnej liczby samochodów została w Niemczech unieruchomiona. Coprawda, dzięki wielkiej solidarności klasowej i energicznemu zabiegom organizacji udało się utrzymać poziom życiowy szoferów, jednak ogromne bezrobocie przywala masę szoferską i kryzys w przemyśle samochodowym zaostreza się coraz bardziej. Przed rokiem 80 tysięcy samochodów zostało na stałe wycofane, dziś liczba ta wynosi już około 330 tysięcy. Od 1-go sierpnia r. ub. armia bezrobotnych szoferów zwiększyła się o nowe 85 tysięcy. Nadmienić należy, że niemiecki ruch samochodowy opierał się kryzysowi przez dłuższy czas, nawet wtedy, gdy wielkie gałęzie przemysłu pogrążone były w kryzysie. Stąd wniosek prosty, że kryzysu tego nie można przypisywać wyłącznie na ogólny rozkład gospodarczy. Przyczyny szukać należy we wzroście obciążenia podatkowego. Od dwóch lat w krótkich odcinkach czasu ośmiokrotnie zwiększano obciążenie podatkowe: dwa razy zwiększono cło od materiału pędnego, a pięciokrotnie procent przymusowej domieszki spirytusu. Obciążenie to kosztowało ruch samochodowy w roku 1931 — 340 milionów, a w r. 1932 — 320 milionów, jeśli porównamy ceny płacone za materiał pędny w Niemczech z cenami

na rynku światowym. Polityka ta odpowiada interesom grup kapitalistycznych; przede wszystkim zaś interesom wielkiego przemysłu chemicznego, górnictwa i obszarników. Wyliczono, że szoferzy, liczący zaledwie 1 milion, opłacać muszą 1/5 część całego dochodu z cel 65 milionowego narodu i dawać niemieckim przemysłowcom 80 milionów marek subwencji. Wszystko to mieści się w cenie materiałów pędnych. Przez to podrożenie ceny benzyny Niemcy producenci benzolu zarabiają ogromne sumy: pomimo kryzysu około 50 milionów rocznie. Cena litra benzolu w Niemczech wynosi 48—49 fenigów, chociaż przed wojną wynosiła tylko 16 fen.

Niemieckie sfery automobilowe są zdania, że ta polityka wielkiego kapitału i obszarnictwa grozi zupełnym upadkiem automobilizmu. Już w roku 1923 wystawiono postulat wprowadzenia prawa korzystania przez szoferów taksówek z benzyny, wolnej od cła. Liczba taksówek jest około 30 proc. niższa niż przed wojną, a każda taksówka trzykrotnie więcej jest obciążona przez podatek przemysłowy, podatek od wozów oraz wysokie cło. Śmiało można powiedzieć, że niemieccy automobilści są ofiarą władzy wielkiego kapitału i obszarnictwa. Jakże jest wyjście z tej sytuacji? Może być tylko jedno, mianowicie złamanie władzy tego kapitału. Socjaldemokracja niejednokrotnie domagała się wprowadzenia monopolu państwowego, któryby umożliwił automobilistom zaopatrywanie się w tani materiał pędny. Monopol ten byłby uregulował przywóz oraz nakreślił ramy obrotu materiał pędnym.