



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Seksja Zw. Zaw. Transportowców)
 Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 — TELEFON 11-16

Spółdzielnia Automobilistów

z odpowiedzialnością udziałami

KATOWICE, ULICA STAROWIEJSKA 3 : TEL. NR. 663, 30-14 i 11-16

Benzyna : Benzol : Smary
Oleje : Gumy i akcesorja

STACJE BENZYNOWE: KATOWICE, ul. Starowiejska 3, Mikołowska-Raciborska, Wojciechowskiego 103



i części zamienne
 Nowocześnie urządzone warsztaty
 Akumulatory

Konta bankowe: P. K. O. 306265 — Miejska Komunalna Kasa Oszczędności w Katowicach

Specjalny zakład tokarsko-samochodowy

K. KUSYTORZ - KATOWICE II, UL. KRAKOWSKA 25 - TEL. 271

Wyrabia wszelkich rodzajów: Tryby, tloki, wały, bolce, łożyska i t. p.



Srebrny medal z Wystawy Rzemieślniczo-Przemysłowej w Katowicach 1932 r.

Wykonuje:
Szlifowanie cylindrów - Wałów - Bolców i t. p.

Jako najstarszy tego rodzaju warsztat na Śląsku,

daje gwarancję sumiennego i starannego wykonania powierzonych zleceń, przy pomocy doborowych sił fachowych, szybko i tanio



Powszechna Spółdzielnia Spożywców
Katowice, ul. Wojewódzka Nr. 50



Artykuły spożywcze i kolonjalne po cenach konkurencyjnych
Członkowie Zw. Zawodowych są zobowiązani popierać Spółdzielnię przez uskutecznianie zakupów

Samochód osobowy

marki „BENZ“, otwarty, 22/50 K. M.



za 1500.— złotych
do sprzedania

Zapytania kierować

Spółdzielnia Automobilistów

Katowice, Starowiejska 3
TELEFON NR. 30-14

Nowa ustawa automobilowa

CENA 50 GROSZY

Do nabycia w Administracji miesięcznika

„Automobilista Zawodowy“
KATOWICE ♦ ulica Wojewódzka 50

P. K. O. 303944

oraz w wszystkich oddz. Zw. Zaw. Automobilistów R. P.
■ (Sekcja Związku Zawodowego Transportowców) ■

ZAPRZYSIĘŻONY ZNAWCA SĄDOWY DLA SPRAW SAMOCHODOWYCH

ALOJZY ADAMCZYK

KATOWICE, ul. Kościuszki 49 / Tel. 32-69

Ocenia wartość samochodów w celach podatkowych i innych, ustala wysokość kosztów napraw, występuje jako arbiter w sprawach spórnych i załatwia wszelkie w zakresie automobilizmu wchodzące sprawy.

Spółdzielnia Automobilistów w Łodzi

Sp. z o. udz., ulica Narutowicza nr. 50

poleca po cenach konkurencyjnych drobne akcesoria samochodowe: ŁATKI, ŻARÓWKI itp.

Stacje benzynowe Spółdzielni mieszczą się:

ul. Cegielniana 2 tel. 22749, Piotrkowska 256, Anny 2a, Al. Kościuszki 17,
ul. Narutowicza 55 tel. 18467, tudzież GARAŻE i WARSZTAT REPARACYJNY

UWAGA: Przy stacji na Cegielnianej, ładujemy akumulatory i posiadamy kompresor do pompowania opon oraz urządzenia do mycia samochodów.

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303 944

DOKĄD...?

Zabrneliśmy w położenie bez wyjścia prawie. Liczba samochodów zmniejszyła się o 50 procent, jesteśmy na ostatnim miejscu w statystyce światowej, — zdemotoryzowano nas dokładnie, warsztaty stoją, handel samochodowy robi... długi i zaległości podatkowe, bezrobotnych kierowców legion, drogi — to wogóle nie drogi, przemysł benzynowy ma coraz mniej zbytu itd. Skutki celowej, wyteżonej pracy ostatnich paru lat.

Rzeczywiście, gdyby najgorszy wróg chciał nam dokuczyć, nie wymyśliłby nic innego, jak ostatnie pociągnięcia: ciągłe podwyżki ceł, zakazy przywozu, ściganie automobilistów przez izby skarbowe, podatki wciąż nowe i większe, koncesje, różne historie rejestracyjne, wciąż nowe przepisy o omnibusach (n. p. sławny przepis w ustawie: bagaż ma być umieszczony pod podłogą, drzwi z tyłu raz potrzebne, drugi raz zbędne itd.) Przepisy dla wozów osobowych też najróżnorodniejsze, raz to potrzebne, raz co innego; dość powiedzieć, że nie chciało swojego czasu zarejestrować wozu z powodu konstrukcji hamulców, wozu wyrobu fabryki, która miała światowy rekord za sprawność, właśnie, hamowania!

Jednym słowem bałagan, jakich mało. — To z punktu widzenia konsumenta, t. zn. automobilisty.

A z punktu widzenia ogólnokrajowego?

I owszem — nie lepiej, tylko kosztowniej. Mieliliśmy już Spa-Ursusa, CWS, mamy obecnie Saurey i inne. Sprawa laboratorium samochodowego właściwie tu nie należy.

Wybierano typy, mające zostać uniwersalnemi w Polsce — oczywiście fiasko jedno po drugim, tylko wciąż nadzieje na przyszłość. Omnibusy mające kosztować zawrotne sumy, poleca się, a właściwie narzuca do kupna, konstrukcje, które wypróbowane zostały, jako nieodpowiednie (przez prywatnych nabywców) forsuje się jako zbawienie automobilizmu polskiego i... jako końcowy efekt, sumując deficyty.

Gdzież leży źródło tych pociągnięć, które się jeszcze nie skończyły, ale wciąż są jeszcze w przygotowaniu, względnie grożą wejściem w życie. Np. nowa taryfa celna, mająca nas uszczęśliwić od 1. października: cła prohibicyjne, podwyższone do absurdu, różniczkowanie samochodów na 6 i 8 cylindrowe, części obciążone z pominięciem zdrowego rozsądku. Niektóre części wyrabiane już przez byłe warsztaty, są mało obciążone, a zakazane nieledwie te, których wyrób jest albo nader trudny, albo się nie opłaca. Dziwnym pomysłem jest wkraczanie taryfowe w techniczną stronę samochodu. Zakwalifikowanie samochodu 8 cylindrowego do luksusu jest oczywistym luksusem (Ford robi 8-cylindrowki), bo

nie można powiedzieć, co jutro będzie, wobec ciągłego postępu techniki, chlebem codziennym. Dla czego np. cichy biegi nie są luksusem, albo automatyczne sprzęgło? A dla czegoż 4-cylindrowka nie jest luksusem, przecież zupełnie dobrze można jeździć 2-cylindrowkami!

Narzekamy na ministrów, na rząd itd. Minister słucha głosu „fachowca“ i polegając na nim i jego kwiecistej wymowie, podpisuje dekret. Trudno wymagać, by jeden człowiek znał się na wszystkim, jednak powinien umieć dobrać sobie doradców.

Tajemnicą ogólnie znaną jest, że polityką samochodową w kraju kieruje P. Z. Inż., względnie jego dyrekcja.

Oranżerja ta (trzeba ją tak nazwać) choduje sobie w cieplarnianej atmosferze coraz inne kwiaty, a główny ogrodnik, płk. M. coraz nowe wymyśla pożywki, by jego kwiatki nie tyle wygrzewały się, ile przynajmniej wegetowały. Zabawa ta byłaby bardzo miła, gdyby dotyczyła najściślejzego kółka znajomych łączących się w wspólnym afekcie wzajemnej adoracji. Gorzej jest natomiast, że drogą coraz nowszych przepisów pragnie to kółko rozszerzyć i, nie licząc się z wydatkami i kosztami, robi wszystko, co można, by w skutkach, zdemotoryzować kraj. Przyciśnięcie nas podatkami w momencie wybuchu kryzysu, dało hojne owoce — wszyscy się gruntownie zrazili do samochodu, boć nikt nie wie nawet, co będzie. Odbiorców ubywa, a oranżerja rośnie. Trudno, nie można w rzeczach zależących od dobrej woli, narzucać komuś coś. Życie samo to pokazało.

Dobrze, ale jak to długo ma jeszcze trwać? Robimy już bokami, dają nam coraz inne kwiatki wachać, a tu tymczasem ogólne zdanie jest, że one wcale nie pachną.

Czy tyle owocnej pracy nie wyrobiło jeszcze naszemu ogrodnikowi prawa do emerytury i spoczęcia na laurach?

I dlatego jeszcze raz pytamy DOKĄD...? i chcielibyśmy otrzymać odpowiedź uspokajającą nas pod względem dobra skarbu i ludności.

Bosch - Warsztaty

i sprzedaż części Bosch'a tylko w przedstawicielstwie
Spółdzielnia Automobilistów
w Katowicach, ulica Starowiejska 3, Telefon Nr. 663

**ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA
MOTOCYKLOWA I LOTNICZA**

„MAGNET“ Z. POPŁAWSKI

WARSZAWA, Hoża 33

TELEFON 9-19-31

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I STACJE OBSŁUGI:

**Delco-Remy, North-East, S. E. V., Joseph Lucas R. B., Bendix,
„TUDOR“ Z. A. T. - Świece krajowe rozbierane „I. E. S.“**

Wszelkie części zapłonu, rozruchu i oświetlenia do samochodów wszelkich marek

Pierwsze źródło zakupu!

Fabryczne ceny!

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPARACYJNE

Dorożkarstwo jako poboczny zarobek

Słynna ustawa o funduszu drogowym nałożyła na samochody tak ogromne wydatki, że obecnie stoi Polska na ostatnim miejscu w Europie co do liczby samochodów. Znacznie mniejsze państwa europejskie, nie wyłączając bałkańskich, posiadają więcej samochodów niż Polska.

Największe ciężary podatkowe jednak nałożone zostały na samochody zarobkowe, to jest dorożki, autobusy i samochody ciężarowe, wykonujące transporty za opłatą. Stosunkowo mały podatek pobiera się od samochodów luksusowych. To też skutki wprowadzenia ustawy o funduszu drogowym odczuli przede wszystkim właściciele wyżej wymienionych samochodów. Są to w swej olbrzymiej części szoferzy, którzy tracąc posadę i będąc bezrobotnymi, zakupili sobie zazwyczaj na kredyt, samochody do użytku zarobkowego, żeby jako tako się utrzymać.

Obecnie z powodu ogromnego kryzysu i wobec wielkiej liczby tego rodzaju samochodów, możliwości zarabkowania wśród tej kategorii ludzi są bardzo małe i niejeden samochód został już za bezcen zlicytowany. Zawód dorożkarski jest koncesjonowany. I tem dziwniej przedstawia się sprawa, że Dyrekcja Policji odmawia często wystawienia koncesji bezrobotnemu szoferowi a udziela takiej ludzom, mającym swe zapewnione dochody i nie mającym w dodatku nic wspólnego z automobilizmem.

Tak np. udzieliła Dyrekcja Policji w Katowicach koncesję dorożkarską niejakiemu Wolnemu Ignacemu, mającemu jako portjer Hotelu „Monopol“ w

Katowicach swe zapewnione dochody. I ciekawe, że pan ten otrzymał koncesję niż samochód przerejestrowano w Województwie na dorożkę samochodową. Jeszcze dziś jeździ pod numerem prywatnym i płaci wskutek tego o wiele mniejsze podatki.

Pan ten, który był kiedyś pomocnikiem palacza w Giszowcu, chce obecnie udawać także wielkiego fachowca samochodowego. Nie posiadając urzędowego zezwolenia na prowadzenie samochodów, wziął się do kierownicy i skutek był taki, że najechał na szosie pomiędzy Tychami i Mikołowem 2 kolejarzy, którzy jechali sobie spokojnie swoją drogą. Oba zostali skałeczeni i rowery ich zniszczone. I najcięższe, żadna policja i żaden prokurator się o to nie zatroszczył.

Innych szoferów pociąga się za takie rzeczy do odpowiedzialności, oraz odbiera się im koncesję. Tu nic podobnego. Pan Wolny ma widocznie dobre plecy i może sobie, jak widać, na różne kawały pozwolić. Od władz naszych musimy się jednak domagać, żeby traktowały wszystkich równo i bezstronnie.

Drugi portjer Hotelu „Monopol“ p. Świętek nie mógł na to patrzeć, żeby jego kolega tak dobrze zarabiał i zakupił sobie również samochód. Nie miał jednak widocznie tych pleców, co jego kolega Wolny i nie otrzymał dotychczas jeszcze koncesji. Nie przeszkadza mu to jednak, żeby uprawiać dorożkarstwo, odbierając tak samo chleb dorożkarzom, nie mającym innych dochodów. I tu trzeba zrobić porządek.

—//—

Charakterystyczne katastrofy

Możemy sobie powiedzieć ze smutną satysfakcją, że życie na każdym kroku potwierdza słuszność naszych postulatów, wskazując do jakich następstw doprowadza zlekceważenie postulatów zorganizowanych kierowców. Od dawna już podnosimy z całym naciskiem, że uzdrowienie komunikacji, że właściwe bezpieczeństwo ruchu wymaga należytego uwzględnienia czynnika ludzkiego. Głodny, źle opłacany kierowca nie może stanąć na wysokości zadania. Nie może również odpowiadać tym zadaniom, jakie stawiają przed nim warunki pracy niedość wykwalifikowany i wypraktykowany abiturjent, któregoś z rozreklamowanych szkół szoferkich.

Gdy dziesiątkami, setkami i tysiącami starzy i wyrobieni szoferzy chodzą za pracą, przyjmuje się, zwłaszcza na wozy prywatne, niewykwalifikowany element, a gdy przyjdzie do wypadku, pisze się w formie ogólnikowej o „niewładze szoferów“, jak zawód nasz ponosić miał odpowiedzialność za niepożądane, niewyrobione i źle płatne siły, stwarzające niezdrową konkurencję ludziom, obeznanym ze wszelkimi tajnikami fachu.

Dość rzucić okiem na bilans jednej tylko niedzieli w Warszawie podczas której aż 12 osób padło ofiarą wypadków samochodowych.

Na szosie Wilanowskiej wpadł na drzewo i zwa-

lił się do rowu samochód sportowy Nr. 27032, w wyniku czego zostało ciężko rannych pięć osób, m. in. kierowca Sowejko, przemysłowiec Whitehead. Na tejże szosie zdarzył się wypadek, podczas którego samochód Nr. 25798, należący do właściciela garbarni Konarzewskiego uderzony przez autobus firmy Arbon w chwili, gdy przy wymijaniu kolejki, zahamował na widok przebiegających drogę 4-ch chłopców. Trzech chłopców zostało ciężko rannych, pokaleczeniu ulegli Konarzewski i żona. Samochód ten prowadzić miała jakaś artystka.

W Warszawie przy zbiegu Zygmuntońskiej i Ratuszowej samochód prywatny Nr. 21738 prowadzony przez St. Meisnera wjechał na rowerczystę. Na pl. Bankowym biurolistka dostała się pod samochód prywatny, podobnie pracownik handlowy dostał się pod samochód na ul. Topolowej. Na szosie Modlińskiej wreszcie zwałił się traktor z przyczepką,

przyczem został zabity jadący na przyczepce W. Falk z Gdyni a szofer i 2 robotników, jadących na traktorze ulegli obrażeniom.

Jeśli teraz zauważymy, że mamy tu przed sobą wypadki, wywołane przeważnie przez wozy prywatne, przyjdziemy do przekonania, że nie może być to wynikiem przypadku. Jedyna rada na to — walka o należyte wynagradzanie szoferów wozów prywatnych i należyty dobór materiału ludzkiego. Oczywiście w wypadkach tych odgrywają rolę i inne czynniki, jak dzieci bez opieki, niewłaściwe zachowanie się przechodniów, wadliwe wytyczenie dróg itp., ale sprawę czynnika ludzkiego właśnie zorganizowani kierowcy podnieść muszą przed sądem opinii. Niech szerokie koła ludności wiedzą, że tylko ruch zawodowy uzgodnić pragnie interes danej grupy z ogólnym interesem szerokich warstw ludności.

Warunki pracy konduktorów autobusowych

W komunikacji zdobywają autobusy na całym świecie coraz to więcej uznania. Z odpowiedzialności pracy szofera autobusowego zdaje dziś sobie prawie każdy sprawę. Mniej znane są jednak warunki pracy konduktora, chociaż na pozór tak prosto wyglądają. Jeżeli sobie jednak uprzytomnimy, że w ciągu tych 8 godzin przez które konduktor pracuje, przebywa autobusem codziennie przestrzeń przeciętnie 150 km., i sprzedaje w tym czasie stojąc podczas jazdy wychodząc i wchodząc na przystankach, za ca 150.— złotych biletów, to już nasuwają nam się pewne zastrzeżenia. Nie każdy pasażer ma odliczone pieniądze potrzebne na zakup biletu i jak łatwo o omyłkę na niekorzyść konduktora. Bo nie zawsze zgłosi się pasażer, że za dużo otrzymał z powrotem, ale zawsze będzie reklamował, o ile otrzyma za mało. Trudno też i prawie, że niemożliwe jest dla konduktora badać, czy pieniądze otrzymane od pasażera są prawdziwe. A przy oddaniu kasy nie

przyjmuje się żadnych tłumaczeń i konduktor musi powstałe z tego straty pokryć z własnej kieszeni. A już nie mówi się o pasażerach mających najróżniejsze życzenia i pretensje. Łatwo o zażalenie i znowu trudności z właścicielem autobusu. A bieda mu jeżeli kontroler stwierdzi, że jeden z pasażerów jedzie bez biletu albo jedzie ponad przestrzeń zapłaconą. Wtedy zwolnienie z posady i posadzenie o sprzeniewierzenie niedaleko.

A co ma biedak robić jeżeli braknie w autobusie miejsc, a pasażerowie chcą mimo to jechać. Mandat karny z policji jest pewny a zapłacony musi być z własnej kieszeni. Jeszcze gorzej jeżeli ktoś szybko wytluczę albo sobie palce w drzwiach przygniecie. Za wszystko konduktor odpowiada.

Jak widać, służba konduktora należy do najtrudniejszych i wymaga dużo wysiłku fizycznego i umysłowego. A zarobek jest bardzo skromny, ryzyko i odpowiedzialność natomiast wielkie

Sprawa patentów i podatku obrotowego

Ruch samochodowy na każdym kroku jest ofiarą szykan i niesprawiedliwości. Nie ma prawie miejsca, by nawet dalekie od stanowiska klasy pracującej organy prasowe nie miały okazji poruszyć nowej jakiejś krzywdy automobilizmu.

Ostatnio w jednym z pism warszawskich napotyknęliśmy notatkę pod tytułem „Upośledzenie właścicieli taksówek. Płacili większe podatki niż przewoźnicy”.

Notatka ta dotyczy niebawem wprost sprawy patentów dorożek samochodowych. Dorożki samochodowe według rozporządzenia zmuszone są do wykupywania patentów handlowych IV kategorii (54 zł. rocznie w Warszawie) a nawet III kategorii (144 zł. rocznie) jeśli właściciel ma więcej niż jeden samochód. Na dorożki konne wykupuje się świadectwo przemysłowe VIII kategorii (27 złotych w Warszawie).

Wyrok Sądu Najwyższego uznał ten stan rzeczy za niezgodny z prawem. Rozporządzenie wykonawcze zupełnie niesłusznie uważa dorożkę samochodową za inne przedsiębiorstwo niż dorożka konna. Dlatego, że ma motor nie traci jeszcze cech dorożki i nie nabiera właściwości „Przedsiębiorstwa przewoźnego”. Taksówki nie kursują na ulic

skich przestrzeniach i nie przewożą większej ilości ludzi od dorożek konnych. Dlatego właściciel taksówki, jeżeli zatrudnia nie więcej niż trzech ludzi nie powinien płacić więcej niż dorożkarz konny.

Jednocześnie w granicach tej kategorii podatkowej wolny jest od podatku obrotowego.

Pomimo wydania tego wyroku urzędy podatkowe nie stosują jeszcze do ustalonych przez niego bezspornie zasad, tłumacząc się brakiem odpowiedniego okólnika.

Czy jednak fakt specjalnego pokrzywdzenia nawet wbrew obowiązującym przepisom ludzi, żyjących z automobilizmem, nie otworzy oczu na konieczność całkowitej rewizji zasad, stosowanych do automobilizmu?

KOLEDZY! Kupujcie tylko w tych firmach, które się u nas ogłaszają!

Jubileusz 25-lecia pracy

Dnia 22 czerwca br. minęło 25 lat, gdy kolega Skoczewski Emil, długoletni członek Związku Zawodowego Automobilistów w Katowicach wstąpił do firmy Münstermann (obecnie firma „Sam“) w Katowicach. Pierwotnie był zatrudniony w poszczególnych oddziałach znanych zakładów „Münstermanna“, to j. w odlewni metalów, tokarni, ślusarni, montowni itd. Od około 15 lat pełni kolega Skoczowski obowiązki kierowcy samochodowego.

Cwierć wieku poświęcił kolega Skoczowski pracy dla jednego i tego samego przedsiębiorcy. Ze starzał się, najlepsze lata już minęły.

Mamy nadzieję, że firma doceni wysiłki i pracę swego długoletniego pracownika przez przyznanie mu odpowiednich warunków płacy i pracy oraz zabezpieczy mu starość.

Z naszej strony życzymy koledze Skoczowskiemu jeszcze długich lat zdrowia, żeby dla dobra rodziny i społeczeństwa mógł tak długo pracować, dopóki beztrudnego bytu niema zabezpieczonego.

Niepoprawny „grzesznik“

Kolega Granzer będąc od dłuższego czasu bez pracy, ucieszył się bardzo, gdy dostał pracę w przedstawicielstwie Fabryki Margaryny „Fina“, której zastępcą jest niejaki pan Czarnecki, o którym swego czasu pisaliśmy. Nauczylismy tego pana, że ustawy są na to, żeby były przestrzegane nie tylko przez szoferów, lecz również przez pracodawców.

W czasie pełnienia służby przez kol. Granzera została skradziona, czy zgubiona przez otwarcie się drzwi samochodowych jedna skrzynka smalcu wartości 50,— zł. Wątpliwe jest, czy skrzynka ta wogóle została załadowana do samochodu, gdyż jak zostało stwierdzone, kol. Granzer towaru przy ładowaniu nie odbierał, ponieważ to należało do obowiązków woźażera.

Pan Czarnecki uważał za wskazane potrącić 50.— zł. kol. Granzerowi. Kol. Granzer zwrócił się z tą sprawą do sekretariatu naszego Związku i sprawę tą rozstrzygnął Sąd Przemysłowy w Katowicach.

W uzasadnieniu kol. Melek podniósł, że szofer jest zobowiązany pod odpowiedzialnością sądową do baczności, aby nie spowodować wypadku przez nieuwważną jazdę. Musi zatem zwrok mieć skierowany naprzód, a do obowiązków woźażera należało uważać, czy drzwi samochodu się nie otworzyły, gdyż jak zostało stwierdzone, zamek przy drzwiach nie był w należytych porządku i często się otwierał. Więc potrącenie szoferowi za zgubioną skrzynkę smalcu należy uważać za daleko posuniętą niespra-

KOLEGO!

Masz swe składki związkowe uregulowane? Jeżeli nie, to uczyni to natychmiast. Spełnisz swój obowiązek wobec organizacji, to masz prawo do żądania pomocy. Nie oczekuj zrozumienia dla Twoich bolączek, jeżeli nie okazujesz zrozumienia dla innych i spraw ogólnych.

Następne zebrania naszego związku odbędą się:

Król. Huta. W poniedziałek, dnia 3. lipca br. w lokalu Meisner-Potocki (dawniej Traube) ul. 3 Maja 15

Rybnik. We wtorek, dnia 6-go lipca br. w lokalu p. Kaczmarczyka.

Katowice. W czwartek, dnia 6. lipca br. o godz. 20-tej w lokalu Świetlicy Tow. Uniw. Rob. (dawniej Sekretariat naszego Związku, ul. Kościuszki 42

Siemianowice. W piątek, dnia 7. lipca br. w lokalu p. Prochoty, ulica ks. Stabika

Mysłowice. W sobotę, dnia 8. lipca br. w lokalu p. Rosy, ulica Pszczyńska, o godzinie 19-tej

wiedliwość, gdyż nie można karać szofera za winę podróżującego, który uważał, że samochód jest po to, aby on mógł się w czasie tury wypaść.

Sąd po przesłuchaniu stron i świadków orzekł, że potrącenie kol. Granzerowi 50 złotych za rzekomo zgubioną skrzynkę smalcu jest niesłuszne, gdyż do nadzorowania towaru był powołany woźażer, który też był za towar odpowiedzialny.

Pan Czarnecki zdaje się przyszedł już do przekonania, że nie zawsze trzeba prędzej od piekarza wstać — jak się wyraził — aby go nauczyć poszanowania praw szofera.

Z sali sądowej

KRÓL. HUTA.

Dnia 16 czerwca 1933 r. odbyła się rozprawa przed Sądem Grodzkim w Król. Hucie przeciwko koledze Skoczowskiemu z Katowic.

Kolega Skoczowski został oskarżony o to, że jadąc od Wielkich Hajduk w kierunku Świętochłowic przy wyprzedzaniu motocykla, kierowanego przez p. Calińskiego, takowy wywrócił, wskutek czego poniósł p. Caliński uszkodzenie motocykla i uraz cieleśny.

W przewodzie sądowym stwierdzono, że kolega Skoczowski jechał przepisowo, zaś p. Caliński mógł uniknąć wypadku, gdyby zwrócił na czas uwagę na wyprzedzający samochód, który jechał przepisowo. Jako znawcę przesłuchano w tej sprawie Pana Adamczyka Alojzego z Katowic, który podkreślił, że jego zdaniem kierowca samochodu nie ponosi winę wypadku.

Sąd uwolnił kolegę Skoczowskiego od winy i kary, nakładając kosztą na Skarb Państwa.

**SPRZEDAŻ UŻYWANYCH CZĘŚCI
SAMOCHODOWYCH**

wszelkich typów i marek

Zapytania prosimy kierować:

SPÓŁDZIELNIA

AUTOMOBILISTÓW

KATOWICE, Starowiejska 3 :: Tel. 30-14



DEUTSCHER TEIL



H. Schwidewski eine „feine“ Firma

Eine der bekanntesten Firmen der Autobetriebsstoff-Branche Oberschlesiens ist die Firma H. Schwidewski Katowice. Diese Firma ist aus kleinen Anfängen, unter der Leitung des nun leider verstorbenen Inhabers Hans Schwidewski, zu ihrer heutigen Bedeutung gebracht worden.

Alle unsere älteren und viele von unseren jüngeren Kollegen haben den verstorbenen gekannt. Er war ein reeller Kaufmann, der auch den Chauffeuren gegenüber immer ein Herz gehabt hat. Niemals hat die Firma Schwidewski auf der Liste gefehlt, wenn es darum ging, für arbeitslose Chauffeure etwas zu stiften, und zu anderen Veranstaltungen, die die Chauffeure gemacht haben, sein Scherflein beizusteuern. So war er bei den vom Chauffeur-Verband jährlich veranstalteten Winter-Vergnügen immer anzutreffen. In seltener Weise hat er es verstanden, das Vertrauen seiner Kundschaft zu erwerben.

Das alles ist nun seit seinem Tode anders geworden. Die Firma wird zwar noch auf seinen Namen weitergeführt. Aber der Geist der Eintracht zwischen der Firma und der Kundschaft ist verschwunden. Seit dem Tode von Hans Schwidewski, der vor einigen Jahren erfolgte, hat die Firma kein Geld mehr übrig gehabt, um arbeitslosen Chauffeuren zu helfen. Auch von anderen Veranstaltungen der Chauffeure hat man sich krampfhaft ferngehalten. Die Firma ging in den Besitz seiner kinderlosen Witwe über, die noch kurze Zeit wieder geheiratet hat, und nach Berlin übergesiedelt ist.

Die Witwe des H. Schwidewski ist durch diese Heirat deutsche Staatsangehörige geworden. Der Aufenthalt in Berlin ist sehr teuer, sodass alles bei

uns verdiente Geld drüben verbraucht, und dadurch unserer Wirtschaft entzogen wird. Dadurch wird die Arbeitslosigkeit bei uns noch grösser gemacht. Man müsste demnach annehmen, dass diese Firma wenigstens den Angestellten und Arbeitern gegenüber welche deutsch denken und dennoch eingestellt sind, menschlich entgegenkommt. Trotzdem von Seiten der heutigen Leitung der Firma H. Schwidewski insbesondere deutschen Firmen gegenüber, der deutsche Charakter der Firma betont wird, verfährt man mit den deutschen Angestellten und Arbeitern nicht danach. Dafür möge folgendes Beispiel dienen:

Der bei der Firma H. Schwidewski durch 4 Jahre beschäftigte Arbeiter P. wurde ohne Angabe von Gründen entlassen. Der Verband, dessen Mitglied er war, verklagte im Auftrage des Entlassener die Firma vor den Demobilisierungskommissar. Skandalös benahm sich dabei der Vorsitzende des Betriebsrates, welcher seine Einwilligung zu der Entlassung gegeben hat. Er begründete das damit, dass der betreffende Arbeiter angeblich dem Volksbunde angehört, was nicht der Fall ist. Am merkwürdigsten war jedoch das Verhalten des Vertreters dieser deutschen Firma der dieser Begründung zustimmte.

Die Chauffeure müssen sich überlegen ob es richtig ist, Firmen zu unterstützen, welche ihre Arbeiter derart traktieren, und überdies das hier verdiente Geld nach Berlin schaffen um dort einen vernünftigen Tag zu leben, während hier bei uns mit diesem Gelde Tausenden von Arbeitslosen Arbeit und Brot gegeben werden könnte.

Finanzakrobatik im dritten Reich

(ITF) Die Befreiung der nach dem 31. März 33 erstmalig zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge hat naturgemäss eine Wertverminderung der gebrauchten Kraftfahrzeuge, die auch in grossem Umfange gehandelt werden, mit sich gebracht. Da im Automobilgeschäft beim Kauf neuer Wagen die alten Wagen in Zahlung genommen werden, verursachte diese Wertverminderung eine Hemmung im Kauf neuer Wagen. Um diesem Uebel abzuweichen, erliess die Regierung ein weiteres Kraftfahrzeugsteuergesetz. Danach kann jeder am 1. April in Betrieb gewesene Personenkraftwagen bzw. jedes Personenkraftfahrzeug dergestalt von der Steuer befreit werden, dass vor dem 1. April 1933 zugelassene Fahrzeuge das Dreifache der Jahressteuer, in der Zeit vom 1. 4. 1931 bis 1. 4. 32 zugelassene Fahrzeuge das Zweieinhalbfache, in der Zeit vom 1. 4. 30 bis 1. 4. 31 zugelassene Fahrzeuge das Doppelte, und in der Zeit vom 1. 4. 29 bis 1. 4. 30 zugelassene Fahrzeuge das Eineinhalbfache der Jahressteuer als einmalige Ablösung entrichten können. Derartige Anträge müssen bis zum 1. 10. 33 beim zuständigen Finanzamt eingereicht werden. Der Betrag kann in zwei Raten entrichtet werden, und zwar die Hälfte

bei Antragstellung, der Rest ein Vierteljahr später — Die „Frankf. Ztg.“ bemerkt dazu: „Bei diesem Entschluss scheinen aber auch die Bedürfnisse des Reichsfinanzministeriums mitgespielt zu haben, das wie es in der Begründung heisst, eine Mehreinnahme von 50 bis 60 Millionen aus der Steuerablösung erwartet, ein Posten, der bei der Knappheit der für den Etatsausgleich zur Verfügung stehenden Mittel immerhin ins Gewicht fallen kann. Wenn die Ablösung den erwarteten Betrag liefert, so handelt es sich dabei allerdings um eine Vorwegnahme von Einnahmen späterer Jahre. — Ausserdem setzt die Aufbringung einer so erheblichen Ablösungssumme auch eine grössere Liquidität voraus. — Wir haben den kritischen Bemerkungen der im dritten Reich erlaubten Wirtschafts-Zeitung (Frankf. Ztg.) nur die Überschrift dieser Notiz hinzuzufügen!

Opony i dętki po cenach najtańszych kupujcie tylko

w SPÓŁDZIELNI „AUTOMOBILISTÓW“ w Katowicach, ul. Starowiejska 3, Telefon 663

Weitere Aenderungen des französischen Strassenverkehrs-gesetzes

(ITF) Das französische Verkehrsgesetz hat noch weitere Aenderungen erfahren. Wir zitieren das wichtigste: Der Achsdruck eines Fahrzeuges darf niemals 150 kg. per cm. des Bereifungsumfanges übersteigen. Die Gesamtbelastung darf niemals 10 to. überschreiten. Die zum Waren- und Personentransport dienenden Automobilstrassen dürfen nur mit luftbereiften oder öffentlich als genügend elastisch zugelassenen vollbereiften Fahrzeugen befahren werden. — Jedes Fahrzeug, in Bewegung oder stillstehend auf einem öffentlichen Wege befindlich muss bei Eintritt der Dunkelheit vorn mit einem oder zwei hellen Lichtern und hinten mit einer roten Beleuchtung versehen sein. Falls nur ein helles Licht verwandt wird, muss es vorn links angebracht sein. Das rote Schlusslicht muss stets hinten links

angebracht sein. Landwirtschaftliche Fahrzeuge, die aus Fettersgefahr nicht ohne weiteres beleuchtet werden können, müssen an der linken Seite von einem Begleiter mit einer Laterne in der Hand gekennzeichnet werden. Wenn mehrere, durch Tiere gezogene Fahrzeuge sich in einem Zuge bewegen, genügt es, wenn das erste Fahrzeug erleuchtet ist, bei allen weiteren zwei bis drei Fahrzeuge links eine Laterne vorhanden ist und das letzte Fahrzeug ein rotes Schlusslicht trägt. Alle übrigen Fahrzeuge sind dann von der Beleuchtung befreit. Alle Beleuchtungen müssen bei klarem Wetter auf mindestens 100 m. Distanz erkennbar sein. — Die Ladung eines Fahrzeuges darf in keinem Falle eine Breite von 2,50 m. übersteigen.

Gesetz über den gewerblichen Kraftverkehr in England

(ITF) Die Regierung Englands hat ein Gesetz am 11. 4. 33 erlassen, das den gewerblichen Kraftverkehr regelt, und zugleich Grundlagen für die künftige Zusammenarbeit von Eisenbahn u. Kraftwagen, in enger Anlehnung an den „Salter-Bericht“, schaffen soll. Das Gesetz zerfällt in drei Teile. Teil I. regelt die Zulassung für den Kraftwagen-güterverkehr. Man unterscheidet drei Gruppen von Unternehmen, für die Lizenzen vergeben werden: Lizenz A-Transportunternehmer, die den Transport mit eigenen Fahrzeugen ausführen; Lizenz B-Transportunternehmer, die teils eigene, teils fremde Erzeugnisse befördern; und Lizenz C-Transportunternehmer, die ausschliesslich ihre eigenen Erzeugnisse befördern. Befreit von der Lizenz sind alle landwirtschaftlichen Unternehmer, die landwirtschaftliche Erzeugnisse zur eigenen Verwendung an eigene Län-

dereien auf Kraftfahrzeugen befördern. — Teil II. erteilt den Eisenbahngesellschaften das Recht unter Wahrung des Eisenbahngesetzes von 1921, die Frachtsätze in Uebereinkunft mit den Auftraggebern festzusetzen, der so vereinbarte Tarif muss allerdings noch vom Eisenbahntarifausschuss genehmigt werden. Ausserdem ist den Eisenbahngesellschaften grössere Freiheit bei Eröffnung neuer und Aenderung bestehender Verkehrslinien eingeräumt. — Teil III. enthält Bestimmungen über einen neu zu errichtenden, beratenden Transport-Ausschuss der dem Verkehrsminister beigeordnet wird, und als letzte Instanz über die von den Verkehrskommissaren erteilten Lizenzen entscheidet. Dieser Ausschuss wird aus 22—25 aus allen Kreisen des Verkehrswesens vom Verkehrsminister berufenen Mitgliedern bestehen.

Der Kraftwagenbestand

Die zerheerende Wirkung der Wegebaugebühren auf den Stand der Kraftwagenhaltung in Polen wird aus der Entwicklung der Ziffern der amtlich registrierten Kraftfahrzeuge in Polen deutlich. Deren Zahl ist danach vom 1. Januar 1931 bis zum 1. Januar 1933 von 47 331 auf 34 197 zurückgegangen. Der Rückgang entfällt ausschliesslich auf die Kraftwagen, deren Zahl sich von 38 760 auf 25 266 um nahezu 35 Prozent vermindert hat, und unter den Kraftwagen wieder auf die Privatkraftwagen, deren Zahl von 19 887 auf 11 672 zurückgegangen ist. Dagegen haben sich die Zahl der Autobusse nur von 2047 auf 2545 und die der Lastkraftwagen von 5801 auf 5623 verringert, während umgekehrt der Bestand an Autodroschken von 5152 auf 5426 und an Motorrädern von 8047 auf 8182 gestiegen ist. Per 1. Januar 1933 entfallen auf je 10 000 Einwohner Polens in der Stadt Warschau 56 Kraftfahrzeuge, in Schlesien 28, in Posen und Pommerellen 26, in Lodz 11, in der Krakauer Provinz 10 und in den Provinzen Warschau und Kielce 8 Kraftfahrzeuge. Der Durchschnittsbestand an Kraftwagen sinkt schliesslich in Wolhynien und Tarnopol auf nur 1,5 per 10 000 Einwohner.

Aus aller Welt

Unerhört lange Arbeitszeit eines holländischen Chauffeurs.

(ITF) Ein holländischer Chauffeur, in einem Dorf wohnhaft, wo der Gemüsebau und -handel die Hauptsache ist, leistete auf einem Frachtauto folgenden Dienst: Er begann seine Arbeitswoche am Montagmorgen um 6 Uhr und beendete sie den folgenden Sonntag abends 17,30 Uhr. In dieser Zeit fuhr er dreimal nach Köln und zurück, einmal nach Luik und zurück und einmal nach Emmerich u. zurück. Insgesamt war er diese Woche 156 Stunden in Dienst, wofür er als Lohn fl. 20.— (zwanzig Gulden) erhielt. Dies geschah in der Woche vom 17. bis 23. April 1933. Man kann hieran ermes-sen, wie notwendig eine internationale Festlegung der Höchstarbeitszeit für Kraftfahrer ist!

Nach dem kleinen Finger die ganze Hand.

(ITF) Nachdem in Hitlerdeutschland für die nach dem 31. März 33 gekauften Kraftfahrzeuge die Steuer ganz erlassen ist, fordert jetzt der Reichsverband des deutschen Handwerks, dass auch die Steuer für alte Fahrzeuge um die Hälfte, mindestens aber um ein Drittel ermässigt werde. Durch die Schlech-

terstellung der alten Fahrzeuge sei eine Benachteiligung der Handwerke, die sich mit dem Vertrieb von Kraftfahrzeugen befassen, wie Mechaniker-, Schlosser- und Schmiedehandwerk, zu befürchten. Der jährliche Umsatz aus dem Reparaturgeschäft u. Ersatzteilgeschäft könne auf rd. 400 Millionen Mark geschätzt werden. Den 28 Industriebetrieben der Kraftfahrzeugherstellung ständen rd. 85 000 mittelständische Betriebe gegenüber, die durch die jetzige Regelung benachteiligt würden. — Herr Hitler wird die Geister, die er rief nicht mehr los!

Die Kopenhagener Droschkenführer und die RGO.

(ITF) Wie andere Gewerkschaften haben auch die Droschkenführer Kopenhagens eine „rote“ Gewerkschaftsopposition. Es ist zwecklos in Einzelheiten ihre Tätigkeit zu beschreiben, weil diese, wie in anderen Ländern, nur darauf gerichtet ist die Einheit des Verbandes zu zersplittern.

Die Verbandsleitung war doch endlich der Tätigkeit der RGO-Leute überdrüssig geworden und hatte beschlossen eine Generalversammlung am 27. April d. J. bestimmen zu lassen, ob die Führung des Verbandes in Händen des Vorstandes oder der RGO sein sollte. Die Versammlung wurde besucht von 6—700 Mitgliedern, und die RGO konnte nur etwa 20 Mann mustern.

Hieraus geht hervor, dass die RGO überhaupt keinen Erfolg gehabt hat. Ein Kommunist, der zwei Jahre im Vorstand tätig war, ist hinausgewählt worden. Ursache: Viel Geschrei, aber wenig Wolle.

Automobilklubs und nationales Erwhän.

(ITF) Vom Präsidenten des ADAC, des bedeutendsten deutschen Automobilklubs, wurde in einer Rede erklärt, dass sich alle deutschen Automobilklubs in nächster Zukunft zu einer Einheitsorganisation zusammenschliessen würden, die sich restlos den Zielen der nationalen Regierung zur Verfügung stelle. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und der Einheitsverband der bürgerlichen Automobilklubs würden in Zukunft zwei getrennte Organisationen sein, deren Sinn und Ziel jedoch auf einer Linie liege. Das NSKK habe hauptsächlich die Wehrsportaufgabe in motorischer Hinsicht zu erfüllen, und dem neuen grossen bürgerlichen Automobilklub fallen die wichtigen wirtschaftlichen Aufgaben zu. — Wir möchten diese Erklärungen mit der Bemerkung — übelstes Vorkriegsdeutschland — abtun!

Ausführungsbestimmungen zum argentinischen Wegebaugesetz.

(ITF) Die argentinische Regierung hat Anfang Januar die Ausführungsbestimmungen zum Wegebaugesetz erlassen. Zur Ausführung des Strassenbaues hat man die zu bauenden Strassen nach ihrer Bedeutung in vier Klassen eingeteilt, und zwar: 1. Reichsstrassen, 2. Provinstrassen, 3. Strassen mit besonderem Charakter und 4. Nebenstrassen. Die nationale Strassenbaukommission hat den Strassenbau für jede Provinz, nach dem Ergebnis der vorgenommenen Untersuchungen als dringend notwendig, in einem Arbeitsplan festgelegt. Danach ist die ungefähre Kilometerlänge der zu bauenden Strassen wie folgt: Buenos Aires 7510; Santa Fé 2878; Cordoba 3275; Entre Rios 2000; Corrientes 2000; Mendoza 1865; San Luis 1385; San Juan 1140;

Santiago del Estero 1140; Catamarca 1140; Tucuman 820; La Rioja 1420; Jujuy 590; und Salta 1515. Insgesamt also 28 678 Kilometer

Die belgischen Privatchauffeure sind von der Erwerbslosenversicherung ausgeschlossen.

(ITF) Nach einem vom belgischen Minister für soziale Fürsorge herausgegebenen Erlass kommen die Privatkraftwagenführer für die Erwerbslosenversicherung nicht in Betracht, weshalb sie auch nicht der Arbeitslosenunterstützungskasse des belgischen Transportarbeiterverbandes beitreten können. Laut Artikel 2 des Königl. Beschlusses über die Schaffung einer nationalen Krisen-Kasse kommen für die Erwerbslosenversicherung nur solche Arbeitnehmer in Frage, die unter das Gesetz über den Arbeitsvertrag fallen. Nach dem Gesetze wird der Privatchauffeur als Hausangestellter betrachtet und in diese Gruppe von Arbeitnehmern eingereiht.

Die Organisation fordert die betreffenden Chauffeure auf, sich gemeinsam mit ihr gegen diese Ungerechtigkeit zur Wehr zu setzen.

Grosser Strassentransportkonzern in England.

(ITF) Durch die Anfrage der Crosville Motor Company bei der Nord-West Verkehrs-Kommission um eine Lizenz, ist eine bisher in diesem Ausmass in England noch nicht bekannt gewesene Konzentration im Strassentransportwesen enthüllt worden. Die nachgesuchte Lizenz ist inzwischen bewilligt worden. Die Crosville Motor Company hat die Western Transport Company aufgelesen. Die neue Gesellschaft wird ab 1. Mai 1933 einen Transportdienst über 14 Provinzen hin ausüben. Es ist festgestellt, dass 48 procent der Crosville-Aktien der London Midland and Scottish Eisenbahngesellschaft gehören, und die Crosville Co. ausserdem in naher Verwandtschaft zu der Tillings-Autobusgesellschaft und zu der British Automobile Traction Co. (London) steht. Das neue Unternehmen besitzt einen Wagenpark von 800 Fahrzeugen und beschäftigt ca. 3000 Arbeitnehmer. Das Kapital beträgt eine Million Sterl. und man erwartet eine jährliche Einnahme von ebenfalls einer Million.

Anlegung von neuen Bahnübergängen in Schienenhöhe auf Kosten der Eisenbahnen.

(ITF) Ein neues Gesetz in Argentinien verpflichtet die Eisenbahngesellschaften, die Bahnübergänge an den Kreuzungspunkten zwischen den Eisenbahnlinien und den neuen Strassen, die allgemein von Bedeutung sind, auf eigene Kosten anzulegen. Der gegenwärtig untersuchte Plan über den Bau neuer Strassen wird demnach für die Eisenbahnen beträchtliche Ausgaben bedeuten.

Englische Omnibusfahrer im Kampf um ihre Arbeitsrechte.

(ITF) Die Beschäftigten der Thomas Tilling Omnibus Gesellschaft, Filialen Brighton und Hove hatten sich in einer nächtlichen Versammlung wiederum mit dem von der Gesellschaft beabsichtigten Lohnabbau zu beschäftigen. Bekanntlich hatten die Arbeitnehmer eine Herausschiebung des Lohnabbaues um 6 Monate verlangt. Die Gesellschaft dagegen hat erklärt, dass sie nur bis zum 17. Mai warten könne. Es scheint, als ob es zu einem ernsten

Konflikt, d. h. zu einer Stoppsetzung des Autobusbetriebes in den beiden Städten mit ca. 200 000 Einwohnern kommen soll. Inzwischen sind bereits 75 % des beschäftigten Personals der Transport and General Workers Union (bei der I. T. F. angeschlossen) beigetreten. — Damit ist das Personal bei Tilling's Co., jetzt praktisch 100 prozentig organisiert. — Das Ultimatum der nächtlichen Versammlung an die Unternehmungsgesellschaft lautet: Die Beschäftigten lehnen eine grössere Lohnherabsetzung als $\frac{1}{4}$ d. pro Stunde mit aller Entschiedenheit ab. Dieser Beschluss ist der Direktion mitgeteilt worden. Durch das einmütige Auftreten der Beschäftigten sah sich die Direktion gezwungen, ihren ursprünglichen Lohnabbau fallen zu lassen.

Auch die Thames Valley Omnibus Co. versuchte einen Angriff auf die Löhne der bei ihr Beschäftigten. Sie benutzte dazu die Tatsache, dass auf Grund des Eingreifens des Gewerbegerichts die Arbeitszeit der bei ihr Beschäftigten auf 48 Std. wöchentlich herabgesetzt ist. Dementsprechend wollte die Gesellschaft jetzt auch die Löhne herabsetzen. Schaffner und Führer haben in einer Versammlung Stellung genommen und jeden Lohnabbau mit Entschiedenheit abgelehnt.

Die Folgen der Krise und der Autokonkurrenz in Grossbritannien.

(ITF) Die nachstehenden Zahlen, die sich auf vier Eisenbahngesellschaften beziehen, zeigen deutlich, welche Folgen die Krise und die Autokonkurrenz für den Stückgutverkehr durch Eisenbahn hat. Wir bemerken, dass sich die Autokonkurrenz besonders auf die Beförderung hochwertiger Stückgüter geringen Umfangs auswirkt und es bleiben der Eisenbahn die Massengüter, welche viele Handbahngüter verlangen und im allgemeinen gegen ermässigte Tarife befördert werden. (1924 — 100)

| | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 |
|---------|-------|------|------|------|
| Januar | 110,5 | 82,8 | 81,2 | 75,8 |
| Februar | 99,4 | 82,5 | 79,2 | 75,8 |
| März | 94,9 | 82,9 | 80,1 | 77,4 |
| April | 93,5 | 83,7 | 77,1 | |
| Mai | 91,8 | 80,5 | 76,0 | |
| Juni | 89,6 | 82,5 | 75,0 | |

Grosse Demonstrationsfahrt der Schweizer Berufskraftfahrer.

(ITF) Der Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter, bei dem die Schweizer Berufskraftfahrer organisiert sind, hatte zum 14. Mai 33 zu einer Demonstrationsfahrt aufgerufen. Der Verband hat seit Februar 1931 grosse Fortschritte gemacht und zählt heute 4 000 Kraftfahrer als Mitglieder. Die Demonstrationsfahrt nach St. Gallen wies eine sehr starke Beteiligung auf, 42 Wagon mit über 900 Chauffeuren zählte die imposante Wagenkolonne, im Zuge wurden Transparente etc. mitgeführt. Die in St. Gallen, in der Demonstrationsversammlung angenommene, an die Bundesbehörden gerichtete Willenskundgebung zeigt, um was es geht; es heisst darin: „Die von mehr als 1 000 Chauffeuren und Transportarbeitern der Ostschweiz besuchte Chauffeurtagung vom 14. Mai in St. Gallen stellt mit Bedauern fest, dass trotz des Inkrafttretens des Bundesgesetzes, über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Neujahr 1933 der Bundesbeschluss gemäss Artikel 17 dieses Gesetzes betreffend die Ruhe-, Präsenz- und Arbeitszeit der

Chauffeure noch immer auf sich warten lässt. Die sich fast täglich wiederholenden Unglücksfälle, die auf Uebermüdung der Chauffeure zurückzuführen sind, beweisen, dass der gesetzliche Schutz der Chauffeure untrennbar mit der Verkehrssicherheit zusammenhängt. — Die Chauffeure erwarten vom Bundesrat, dass er unter allen Umständen ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Warentransport aufstellt und dass er die Arbeits- und Ruhezeit der Motorfahrzeugführer entsprechend den Begehren des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz auf 96 Stunden pro 14 Tage ansetzt. — Desgleichen erwarten die Chauffeure, dass die zusammenhängende tägliche Ruhezeit nicht unter 11 Stunden festgesetzt und an Samstagen spätestens 17 Uhr Arbeitsschluss sein soll.“ — Wir gratulieren unseren Kollegen zu dieser eindrucksvollen Kundgebung!

Lohnkampf der Kraftdroschkenfahrer in Lund (Schweden) beendet.

(ITF) Die Kraftdroschkenfahrer in Lund (Schweden) wurden am 31. Dezember 1932 um 24 Uhr von ihren Arbeitgebern ausgesperrt. Die Kraftdroschkenbesitzer glaubten, einen Generalangriff auf die Löhne der Kraftdroschkenfahrer durchführen zu können. Sie verhöhnten die Kraftfahrer und erklärten, die Löhne eigenmächtig festsetzen zu wollen, im anderen Falle sie überhaupt keine Kraftfahrer mehr beschäftigen würden. — Die Kraftdroschkenfahrer nahmen den Kampf auf und führten ihn mit bewundernswerter Zähigkeit. Der Kampf ist jetzt nach Monaten mit einem Sieg der Kraftfahrer beendet. — Der neue Tarifvertrag ist wenig geändert. Der Wochenlohn beträgt 35 Kr. zuzüglich 5 % der Einnahmen bis 100 Kronen und 7 % der Einnahmen über 100 Kr. (früher resp. 6 und 10 %). Ablöser und Aushilfsfahrer erhalten 8 Kr. täglichen Festlohn (früher 6 Kr. zuzüglich Provision). Die Kündigungsfrist des Arbeitsverhältnisses ist auf gegenseitig eine Woche festgesetzt. Alle ausgesperrten Kraftfahrer müssen wieder eingestellt werden. Der Kollektivvertrag gilt bis 1. März 1934. — Wir beglückwünschen die Kollegen zu ihrem Erfolg.

HERZLICHE GLÜCKWÜNSCHE

Im Monat Juli haben nachstehende Kollegen Geburtstag.

Kamiński Jan 1, Miśka Paweł 1, Bury Józef 1, Baron Julian 1, Gruca Paweł 2, Katerwe Alfred 4, Kmiecik Cz. 5, Manowski Ludwik 6, Sobczyk Jan 6, Sorowski Walter 8, Hoffman Maks 8, Pohl Leonard 9, Golbig Jan 9, Krentusz Franciszek 9, Loska Jan 10, Jodłowiec Andrzej 11, Olejnik Antoni 11, Damski Augustyn 12, Szymik Maks 12, Kohut Maks 13, Bulla Augustyn 13, Mainka Henryk 13, Schmich Emanuel 14, Jonderko Karol 14, Niejodek Wincenty 16, Sklorz Konstanty 17, Burczyk Józef 17, Matene Wilhelm 19, Thórz Ignacy 20, Riesner Jerzy 23, Imiela Hubert 24, Wydra Otmer 25, Sowa Jakób 25, Pisarek Wilhelm 25, Lipaszowski Hubert 25, Kübel Paweł 25, Moric Antoni 26, Bonczkowski Franciszek 28, Ulman Lorenc 28, Procek Jan 28, Augsburg Gustaw 29, Haśnik Augustyn 29, Wróbel Ludwik 30.

Wozu wir herzlichst Gratulieren.

DER VORSTAND.

SPIS ODDZIAŁÓW

Zw. Zaw. Automobilistów (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców R. P.)



ZARZĄD GŁÓWNY:
Warszawa, ulica Czerwonego Krzyża 20
Telefon 325-31

| Oddział | Adres | Dzień zebrania | Lokal zebrania |
|-----------------|--|--|---|
| Bielsko | Okręgowy Sekretariat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4 | 1. sobota po 1. każdego mies. | Restauracja Feiner „Pilsnerhof” |
| Borysław | Zw. Zaw. Kierowców — Dom Robotniczy ulica Mościckiego 9a | | |
| Cieszyn | Kubień Alojzy, Fryszyckie Przedmieście 133 | 1. i 2. sobota każdego mies. | Restauracja Fr. Piller ul. Celesty |
| Gdynia | ulica Portowa 26 | | |
| Katowice | Okręgowy Sekr. Z. Z. A., ul. Wojewódzka 50 telefon 11-16 | 1. czwartek po 1. każdego miesiąca | Świetlica T. U. R. Kościuszki 42 |
| Kraków | Z. Z. T., Plac Matejki 4 | 3-go każdego miesiąca | Plac Matejki 4 |
| Królewska Huta | Jan Ćmok, Straż Pożarna, ulica Bytomska | 1. poniedziałek po 1. każdego miesiąca | Restauracja róg ul. Katowicka Stawowa Ertel |
| Lwów | Z. Z. T., ulica Zielona 7 | | |
| Łódź | Okręg. Sekretariat Z. Z. T., ul. Narutowicza 50 | pierwszy wtorek po 1. i 15. każdego miesiąca | W lokalu związkowym, Narutowicza 50 |
| Mikołów | pod Katowice | na piśmie | Hotel Dom Polski, Rynek |
| Poznań | Rada Zw. Zawodowych ulica Zamkowa 7 | | |
| Radom | Z. Z. T., Emiljanów Al., ulica J. Malczewskiego 10 | | |
| Rybnik | Stalmach Józef, ulica Halera 2 | 1. wtorek po 1. każdego mies. | Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności |
| Siemianowice | M. Kulezyński, Siemianowice | piątek po 1. każdego mies. | Restauracja n. Prochoty ulica ka. Stabika 8 |
| Sosnowiec | Pietrzak Leon, ulica Wielka 12 | 1. niedziela po 1. każdego mies. | Dom Ludowy, Jasna 26 |
| Tarnowskie Góry | pod Katowice | zaproszenie na piśmie | Restauracja Wieczerek, Plac Wolności |
| Tychy | Matera Paweł, Browary Książące | 1. niedziela po 1. każdego mies. | Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza |
| Warszawa | Z. Z. T., ulica Czerwonego Krzyża 20 telefon 325-31 — pokój 38 | | |
| Wilno | Z. Z. T., ulica Wieleńska 17-6 | | |
| Wieluń | Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6 | | |
| Wrocław | Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy | | |
| Żywiec | pod Bielsko | 1. niedziela po 15 każdego mies. | na piśmie |

SAMOCODY

» POLSKI FIAT «

najkorzystniejsze dla eksploatacji autobusowej

Biuro sprzedaży: WARSZAWA HOTEL EUROPEJSKI

Oddziały lub przedstawiciele we wszystkich głównych miastach

„KAROSSA“ PIERWSZA SPÓŁDZIELCZA FABRYKA KAROSERYI
SPÓŁDZIELNIA PRACY ODP. Udz.

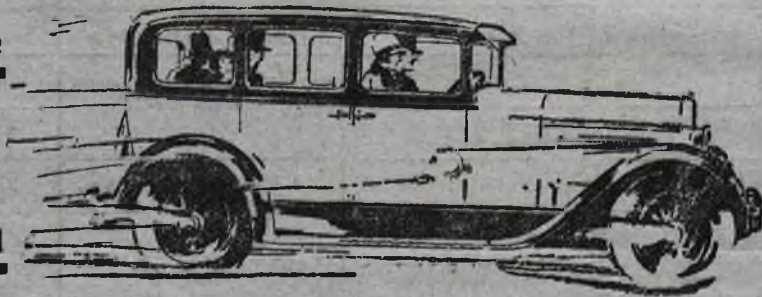
w Warszawie • Fabryka i Biura ul. Łucka II • Tel. 294-41

Wykona według własnych i na zamówienia rysunków
KAROSERJE

Autobusowe

Landolety

Torpeda



Limuzyny

Ciężarówki oraz remonty: Stelmarskie, ślodlarskie, ślusarskie, lakierniczo-natryskowe i blacharskie
Hasłem naczelnem powstałej Spółdzielni jest wykonanie solidne, tanie i terminowo!

Zarząd Związku wzywa szoferów, aby wszystkie roboty oddawali powstałej Spółdzielni!

Wysokowartościowe
Oleje i Smary Samochodowe

dla każdego typu maszyn oso-
bowych, ciężarowych i traktorów
(Zastosowanie według tablicy polecającej)

Galtol

Benzyna „Lot“ zapewniająca nienaganne działanie motoru :: Szczyt wydajności
Doskonała konserwacja! Żądajcie prospektów!

GALICYJSKIE TOWARZYSTWO NAFTOWE

„GALICJA” S. A.

Stacje olejowe
i benzynowe
wszędzie