



# 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

**M. KOSYTORZ - KATOWICE II, UL. KRAKOWSKA 25 - TEL. 271**

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



Srebrny medal z Wystawy Rzemieśniczo-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

Poszukujemy od zaraz

## Używaną Karoserię Autobusową

do samochodu marki „Chevrolet“ około 15 siedzeń

„Spółdzielnia Automobilistów“ **KATOWICE**  
ul. Starowiejska 3 / Tel. 30-14

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

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

## „COLUMBUS“ WARSZTATY MECHANICZNE

dla przyborów samochodowych oraz elektrycznych dla kopalń i hut

**UL. STAROWIEJSKA 3 KATOWICE TELEFON Nr. 663**

DZIAŁ I. Szlifowanie cylindrów, wyrównywanie wałów korbowych, wyrób wszelkich zwykłych i niezwykłych części zapasowych, jakoteż tłokowych, panewek, wentylów, pierścieni tłokowych, ślimaków oraz wszelkie prace tokarskie względnie zawodowe.

DZIAŁ II. Reperacje subtelnomechanicznych instrumentów i aparatów, jakoteż maszyn tokarskich i rzeźniczych. Galwanowanie niklem, miedzią, mosiądzem i cyną.

**U W A G A:** Cylindry i wały korbowe zostaną na nowoczesnych maszynach, przy użyciu najnowszych przyrządów mierniczych i wysokiej dokładności szlifowane.



## MOTOR=METAL

**WARSZAWA**  
TELEFON 8-54-38

**BIURO I SKŁAD MOKOTOWSKA 24**

**Tłoki / Bolce / Pierścienie / Wentyle**



# Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Seksja Zw. Zaw. Transportowców)  
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

## ŚMIERĆ TOWARZYSZA C. T. CRAMPA

Otrzymałmy smutną wiadomość o śmierci kolegi C. Th. Crampa, przewodniczącego Międzynarodowej Federacji Transportowców.

Ruch robotniczy angielski stracił jednego ze swych najwybitniejszych przywódców, a międzynarodowo zorganizowani robotnicy transportu i komunikacji — dzielnego pioniera międzynarodowej solidarności.

\*

W chwili objęcia przez kolegę Crampa stanowiska naczelnego ITF pisano: „Cramp jest człowiekiem wielkiego serca. Ideale ruchu robotniczego są idealami Crampa. Wielka część jego aktywności — to walka o pokój świata i o zbratanie narodów. Kierownictwo Międzynarodówki jest w dobrych rękach.

Cramp nie zawiódł położonych w nim nadziei. Jego działalność przewyższała oczekiwania. Okazał się idealnym wodzem Międzynarodowej Orga-

nizacji proletariatu, pełnym poświęcenia, znajomości ruchu, taktu i powagi.

Jeśli ITF jest dziś, mimo wszelkich trudności wzorem takiej organizacji, jest to w znacznym stopniu zasługa Crampa.

Ruch robotniczy angielski w znacznym stopniu żyje własnym życiem i nieczęsto zdarza się, by wódz angielskich robotników zaskarbić sobie doświadczenia i sympatji, co Cramp. Przypomnimy, jak podczas wizyty grupy działaczy socjalistycznych w Polsce zagrzewał proletariata polski do wytrwania w walce z reakcją.

Na wieść o żałobnej wieści Zarząd Główny wysłał do Amsterdamu depeszę na adres ITF, w której daje wyraz swemu niezmiernemu żalowi i stwierdza, że ogół robotników transportowych Polski zachowa pamięć o wielkim wodzu Międzynarodówki.

Cześć Jego pamięci!

## Bez złudzeń!

Oto ostrzeżenie, które rozbrzmiewać winno we wszystkich naszych wystąpieniach. Zbyt długo żyliśmy najrozmaitsze nadzieje, które gorzko nas zawiodły, zbyt długo klasa robotnicza w Polsce i świecie oglądała się najrozmaitszemi zbawcami, szukała wyjścia ze swej nieznosnej sytuacji w pół i ćwierć-środkach.

Dziś trzeba powiedzieć jasno: niema innego zbawcy prócz zorganizowanej klasy robotniczej. — świadomej swej pozycji specjalnej.

Politycy burżuazyjni i burżuazyjni mężowie stanu mają tylko jedną myśl na oku: ocalenie świata kapitalistycznego przed nieuchronną katastrofą. Ślad płyną nieustannie zamachy na płace i zarobki mas, stąd coraz większy wzrost fali faszystowskiej, stąd różnorodna środek w rodzaju oderwania od złota obniżenia kursu pieniądza, aby w ten sposób drogą okólną obciążyć robotnikom zarobki.

Na nędzy, głodzie i wydziedziczeniu ma być oparta nowa faza stabilizacji kapitalizmu.

Któż nawet najbardziej naiwny łudził się, że różne gospodarcze zjazdy sanacji w rodzaju niedawno odbytego wniosą coś nowego do życia gospodarczego, że poprawią sytuację szerokich mas? Któż ludzi się, co do wyniku odbywającej się właśnie w Londynie konferencji gospodarczej?

W maju obradowała Komisja Centralna Zw.

Zawodowych, której uchwały stanowią cenny materiał dla wszystkich klasowych organizacji zawodowych.

Komisja Centralna stwierdziła, że wszelkie kapitalistyczne próby środków zaradczych przeciwko kryzysowi zaostrzyły tylko nędzę mas i kryzys. W obecnych warunkach — głosi uchwała Komisji — nie może być mowy o „poprawianiu“ obecnego ustroju, ani nawet współdziałania w tych usiłowaniach.

Jedyna droga wyjścia z obecnej sytuacji — to „przebudowa ustroju i produkowanie nie dla zysku, lecz dla zaspokojenia potrzeb“.

Również Międzynarodówka Zawodowa zajęła podobne stanowisko w memorjale, do odbywającej się w Londynie Konferencji Gospodarczej. Międzynarodówka krytykuje nadzwyczaj nieudolny dokument rzeczoznawców, służący za podstawę do obrad Konferencji. Rzeczoznawcy nie mają na widoku ratowanie ludzi z nędzy, ale ratowanie ustroju kapitalistycznego przed upadkiem. Jest zadaniem wszystkich ludzi odpowiedzialnych wyciągnąć z rozwoju gospodarczego naukę, że misja ich polegać może tylko na tem, by walczyć o przejście od ustroju kapitalistycznego do kolektywnych związków międzynarodowo uporządkowanego światowego gospodarstwa planowego“. Rzeczoznawcy pominieli milcze-



**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**

niem podstawowy dla gospodarki społecznej, fakt niezwykłego zmniejszenia się zdolności nabywczej szerokiej mas ludności, która np. w Niemczech i St. Zjednoczonych spadła od r. 1929 o prawie połowę.

Stąd następujące postulaty: **podniesienie poziomu życiowego klasy pracującej, obniżenie przez bezrobocie i spadek zarobków, skrócenie czasu pracy do 40 godzin, względnie 5 dni tygodniowo, wielki międzynarodowy plan robót publicznych.**

Rzeczoznawcy, których pracę kreślić miały, jak wiemy, wytyczne dla konferencji światowej, nie zdawali sobie widocznie sprawy lub nie chcieli sobie zdawać ze znaczenia tego postulatu. Kryzys nie polega na braku kapitałów, lecz na niemożności rentownego ich wykorzystania. Prywatna inicjatywa — motor działalności gospodarczej w kapitalizmie — zawodzi. Zamówienia na roboty ze strony państw i instytucji publicznych, gwarancja państwowa przy finansowaniu — oto jedyne środki ożywienia działalności gospodarczej.

Półśrodki nie prowadzą do celu, dlatego Międzynarodówka wskazuje, jako jedyne sposoby wyjścia kryzysu następujące środki:

**planowa gospodarka surowcami, regulacja produkcji, podział dóbr, w celu wzmocnienia spożycia i podniesienia dobrobytu mas pracujących,**

**planowy podział kapitałów, aby zwiększyć możliwości zatrudnienia,**

**planowa polityka emisyjna — Banki emisyjne służącej mają potrzebę planowej gospodarki,**

**planowe zwiększenie możliwości zatrudnienia, aby dać każdemu możliwość pracy i zarobku,**

**planowa polityka walutowa — stabilizacja waluty w płaszczyźnie światowej, stworzenie centralnego emisyjnego banku.**

Taki memoriał złożyła Międzynarodówka Konferencji Gospodarczej. Nie ludźmy się, by z tego co wyszło. Konferencja gospodarcza, jak już to wiada, schodzi na manowce bezpłodnych dyskusyj. To też postulatem dnia jest odwołanie się do całej klasy robotniczej, by skupiła się wokół programu przebudowy społecznej. Przeciwni państwa burżuazyjne mogą conajwyżej ten program zwalczać lub sabotować.

Wszystkie te sprawy, postawione na porządku dziennym przez uchwały Komisji Centralnej i Międzynarodówki, muszą się stać przedmiotem naszej propagandy i agitacji. Nie znaczy to, by organizacje nasze zaniedbać miały walkę o sprawy i hollączki dnia codziennego. Wprost przeciwnie, aktywność nasza na tym polu musi się wzmóc, aby

jaknajszersze masy związać z naszymi dążeniami, skupić dookoła naszego programu, wprowadzić w nasze szereg.

Jednak nie wolno nam zapominać o tem, co odróżnia nas od wszystkich innych organizacji, które próbują zdobywać wpływy w masach pracujących: od związków narodowych „chrześcijańskich“, sanacyjnych i innych. Jest to głębokie przekonanie, że tylko bezkompromisowa walka klas zdoła wydobyć masy z nędzy.

Gospodarka planowa, państwo wolności i dobrobytu powstanie w wyniku zwycięskiej walki o **panowanie proletariatu. Usunięcie dyktatury kapitału jest podstawowym warunkiem, bez którego nie może być mowy o zasadniczej poprawie położenia klasy robotniczej.**

W obawie przed tym nadchodzącym panowaniem mas pracujących miasta i wsi, burżuazja w jednym kraju po drugim zrzuca z siebie maskę „demokratyczną“, sięga do metod najbardziej brutalnej przemocy, którą zanotowały karty historii. Biały terror zwycięskiej kontr-rewolucji jest ostatnią osłoną świata burżuazji przed nieuchronnym panowaniem proletariatu.

Jednak tenże sam terror jest zarazem miarą, jak dalece burżuazja drży o najbliższą przyszłość, jak dalece płoszy je sny widmo proletariackiej rewolucji.

W walce o władzę, o gospodarkę planową — jedyne zbawienie proletariatu, a zarazem jedyna godna odpowiedź na gwałty faszystowskie. Im większy nacisk kontr-rewolucji, tem mocniejszą być musi postawa obozu, na którego sztandarach wypisane jest hasło przebudowy socjalnej.

Ludwik Wintérok.

## DO NASZYCH ABONENTÓW

Abonentów naszego pisma, którzy nie są członkami Związku Zawodowego Automobilistów R. P., prosimy o uregulowanie należności za prenumeratę (PKO 303944). W przeciwnym razie będziemy zmuszeni przesyłkę „Automobilisty Zawodowego“ wstrzymać.

Admin. miesiąc znika „Automobilista Zawodowy“



# Zarząd Główny Związku Transportowców

wystąpił do Ministerstwa Skarbu z następującym memorjałem:

Okólnikiem z dnia 19 maja 1933 r. (Dz. U. 15547/4/33) Ministerstwo Skarbu, uzgadniając swe stanowisko z zasadą prawną, uchwaloną przez Sąd Najwyższy, zarządziło, by przy zaklasowaniu przedsiębiorstw dorożek samochodowych pod względem obowiązku wykupna świadectw przemysłowych i wymiaru podatku przemysłowego, traktować je równorzędnie z dorożkarstwem.

Jeśli chodzi o wymiar podatku przemysłowego na przyszłość, stanowisko Ministerstwa nie może nasuwać żadnych zastrzeżeń i idzie całkowicie po linii naszych dezyderatów, natomiast wielce utrudnione — a dla szerokich rzesz szoferkich nawet zupełnie uniemożliwione zostało stosowanie słusznej tej zasady przy ostatecznym wymiarze podatku przemysłowego za rok 1932/33.

Według brzmienia punktu 6 powołanego okólnika termin do składania odwołań od wymiaru podatku przemysłowego od wymiaru od obrotu za r. 1932 przedłużono właścicielom taksówek do dnia 31 maja 1933 r.

Gdy się zważy, że okólnik ten został wydany dopiero 19 maja 1933 r. a jego publikacja w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu nastąpiła już po upływie oznaczonego terminu, bo w Nr. 19

z dnia 10 lipca 1933 r. — jest rzeczą oczywistą, że przedłużenie do dnia 31 maja, zarządzone dla umożliwienia jego stosowania jest zupełnie iluzoryczną i bezprzedmiotową i w praktyce żadnego skutku odnieść nie mogła.

W tym stanie rzeczy, gdy kwestja wymiaru podatku przemysłowego została już przez Ministerstwo definitywnie rozstrzygnięta, uniemożliwienie szerokiemu ogółowi szoferkiemu korzystania z dobrodziejstw tego okólnika jest dla nas rzeczą wysoce krzywdzącą, to też żywym nadzieję, że w zrozumieniu sytuacji szoferów, którego dowód stanowi już metoryczna część okólnika, Ministerstwo Skarbu zechce umożliwić jego zastosowanie do wymiaru podatku przemysłowego ogółowi szoferów.

Wychodząc z tych przesłanek Zarząd Główny zarządził:

przedłużenia terminu do składania odwołań od wymiarów podatku przemysłowego za rok 1933 przez przedsiębiorstwa dorożek samochodowych do dnia 1 września 1933 r.

„ Z uwagi na to, że postępowanie egzekucyjne naraża płatników na niepowetowane straty, zażądał wstrzymania egzekucyj do rozstrzygnięcia sprawy.

## Zatrucie kwasem węglowym w motorach wybuchowych

W ostatnim czasie w Niemczech zanotowano liczne wypadki zatrucia gazami, wydobywającymi się z motorów samochodowych i lotniczych. W jednym wypadku znaleziono szofera, leżącego martwym przy kierownicy. W innym wypadku kierowca padł trupem przy dokonywaniu reparacji kół tylnych. W obu wypadkach mamy do czynienia ze skutkami gazów wydobywających się z motoru spalinowego.

Zdarzyło się, że dwaj szoferzy, obawiając się, że motor ulegnie popuszczeniu przez zamrożenie na silnym mrozie wody w radiatorze, puścili motor w ruch w garażu. Jakkolwiek przestrzeń w garażu była dosyć wielka i garaż był dobrze wentylowany, niemniej jednak znaleziono obu szoferów martwych następnego dnia. Zastabnęli na skutek zatrucia przez wydzielający się dwutlenek węgla.

Na jednej ze stacyj lotniczych badano działanie motoru. Na szczęście wcześniej spostrzeżono trudności w oddychaniu i tylko szybkie opuszczenie pomieszczenia ocaliło życie badających. Niemniej jednak jeden z nich omdlał i z trudem udało się przywrócić go do życia. Zaznaczyć należy, że podobne wypadki miały miejsce z motorami na ropę i ciężkie oleje.

Szkodliwość działania dwutlenku węgla na organizm ludzki jest znana już od dawna. Już grecki filozof Arystoteles (ur. w r. 384) pisał, że na skutek oddychania powietrzem, napełnionem dwutlenkiem węgla dostaje się bólu i zawrotu głowy i umiera się szybko. Szkodliwa działalność dwutlenku węgla dla organizmu ludzkiego tem się tłumaczy, że gaz ów łatwo wchodzi w związek ze składnikiem krwi ludzkiej i krew staje się niezdolna doprowadzić do organizmu tlen.

W razie takiego wypadku poszkodowanego należy czempędzej przenieść na świeże powietrze, zastosować ewentualnie sztuczny oddech. Jednak

wszelki wysiłek przywrócenia do życia staje się płonny, jeśli temperatura ciała spadnie poniżej 23 proc. Dlatego nieszczęśliwy musi być chroniony przed oziębieniem przez odpowiednie przykrycie a w miarę możliwości naświetlanie solluxem itp.

Skład gazów wydzielających się z motoru zależy od rodzaju i działania motoru, od stanu powietrza, od materiału pędnego itp. Według jednych obliczeń zawierają one 3,7 proc., według innych 9,3 proc. Tymczasem jeden z lekarzy obliczył, że powietrze, zawierające 0,15 proc. do 0,2 proc. dwutlenku węgla jest już niebezpiecznym dla zdrowia, zaś przy zawartości 0,37 w ciągu 2 godzin następuje śmierć. W dodatku wpływ tej trucizny jest straszny nawet w wypadkach, kiedy śmierć nie następuje: zapalenie płuc, niebezpieczne osłabienie różnych organów, m. in. mięśnia ocznego, ślepotą, zakłócenia pamięci i mowy, psychoza — oto niektóre następstwa otrucia, które często doprowadzają do przedwczesnej śmierci.

W tych warunkach postulat specjalnego zabezpieczenia jest zupełnie uzasadniony. Rury wydzielnicowe muszą być w garażach przedłużone i bezpośrednio kierowane na świeże powietrze. W drzwiach garażów muszą być możliwie nisko nad ziemią otwory, które prowadzić mają na świeże powietrze. Szczególnie niebezpieczne są kanały reparacyjne, które muszą być zastąpione przez kanały do podnoszenia.

Nasza Międzynarodówka I. T. F. jeszcze w roku 1928 wystosowała memorjał do XI. Międzynarodowej Konferencji Pracy, w którym pisane było m. innemi, że motor w garażu puszczone może być w ruch jedynie przy zabezpieczeniu dopływu świeżego powietrza, dłuższy bieg motoru w zamkniętej przestrzeni winien być zakazany. Gazy wydzielnicowe wydobywać się winny na świeże powietrze. Kanały reperacyjne mieć winny rury odprowadzą-



jące, albo wentylator elektryczny. Międzynarodowe Biuro Pracy w swej broszurze, poświęconej ochronie pracy szofera pisze o konieczności odpowiedniej wentylacji garażów.

Nasza Międzynarodówka podkreśla, że wypadki śmierci na skutek działania dwutlenku węgla rozpatrywane być powinny jako wypadki zawodowe i

Ostatnio rozeszła się wieść o skonstruowaniu specjalnego aparatu, który neutralizuje szkodliwą działalność dwutlenku węgla. Gdyby ten aparat działał praktycznie korzystnie wyniki, należałoby go rozpowszechnić na wszystkie samochody i wprowadzić w rym względnie ustawywo przymus. w ten sposób potraktowane przez ustawodawstwo poszczególnych krajów.

## Przedstawicielstwo fabryki samochodów

Jest znane, że nie wszystkie przedstawicielstwa samochodowe są solidne. Są firmy, które naprawdę starają się klienta rzetelnie obsłużyć, ale niestety są i takie, które wychodzą tylko na odebranie klientowi pieniędzy, nie troszcząc się, jaki towar w zamian za to klient otrzyma. Tak np. szereg przedstawicieli w Polsce żąda za części zapasowe, względnie zamienne do samochodów, ni słychanie wygórowane ceny. Mając wyłączne przedstawicielstwo i wiedząc, że biedny klient może daną część tylko przez niego otrzymać, żąda czasem wprost fantastyczne ceny, przekraczające o kilkaset procent ceny zakupu. Nieszczęśliwy posiadacz takiego samochodu czeka w dodatku kilka tygodni na dostawę potrzebnej mu części samochodowej, ale chcąc nie chcąc, musi żadaną kwotę zapłacić. Niestety tolerują to niektóre fabryki, nie doreczając kupującemu samochód cennika części zamiennych, żeby mógł się zorientować w cenach.

Ogół automobilowy powinien się interesować, które przedstawicielstwa obsługują uczciwie swych klientów. Tak samo powinno towarzystwa ubezpieczeń nie przyjmować do ubezpieczenia samochodów, o których wiadomo, że części zamienne są bardzo drogie, albo też trudne do otrzymania.

Rażące wypadki żądania nieuzasadnionych, zbyt wysokich i wygórowanych cen, będziemy ogłaszali na łamach naszego pisma. Chcemy tem samem uzdrowić stosunki panujące obecnie niestety w handlu samochodowym w Polsce i przyczynić się do rozwoju automobilizmu. Każdy wypadek nadużycia swego monopolowego (bo wyłącznego) przedstawicielstwa prosimy nam donieść, aby firmy te napiętnować i unieszkodliwić.

Do przedstawicielstw, żądających nieproporcjonalnie wysokich cen za części zamienne, należy firma „Auto przybory“, właścicielem czy też kierownikiem której jest p. Salo Żmigród z Katowic. Mając przedstawicielstwo samochodowe marki „Dodge“, żądał cenę o kilka set procent wyższą od ceny fabrycznej. Biada właścicielowi samochodu marki „Dodge“, jeżeli był zmuszony zakupić części od p. Żmigroda.

## Sprawdzanie liczników

Wobec nadejścia terminu sprawdzania liczników, zwracamy się do ogółu szerskiego o podawanie rażących różnic, celem interwencji.

E. SZYMAŃSKI

## Szczeście

Na postoju pod restauracją „Alhambro“ uszeregowano już dziesiętnaście taksówek długim sznurem. Na podniesionych budach lśnią krople deszczu, odbijają się błyski elektrycznych latarni eleganckiej ulicy i różnokolorowe lampy reklam. Godzina 11 wieczorem. Z za grubych szyb restauracji osłoniętych ciężkimi firankami dobiega stumiona muzyka dancinowa. „Och, pocałuj mnie jeszcze raz“...cc Błyszczą światła, błyszczą zamknięte budy, świeci się lakier świeżo malowanych taksówek — i pada deszcz.

Na rogu, w długiej impregnowanej pelerynie, stoi na skrzyżowaniu szyn tramwajowych apatyczny policjant. Stefan wymija go, okrąża restaurację i zajeżdża na koniec sznura — jest dwudziesty.

Zgaślił motor, oparł się o kierownicę. Monotonnie opadają krople deszczu, zamażują szyby przed oczami Stefana. „Och, pocałuj mnie jeszcze raz“... ↓

Z restauracji wychodzą goście, jeden po drugim. Taksówek ubywa. Stefan jest wciąż bliżej. Upłynęło parę minut, a oto prosto z hallu „Alhambry“ do taksówki Stefana zdąża szczupłe, wytworne towarzystwo. Starszy pan, młody pan, młoda pani.

— „Dobry wieczór, powiada do Stefana starszy pan. Wobec tego, że pogoda się poprawia, może przewiezie pan nas na jakiś spacer“...

„Z przyjemnością — odpowiada Stefan. Rzeczywiście deszcz już ustał. Czy państwo znają miasto?“

„Dobrze znamy, powiada młoda pani. Uśmiecha się szeregiem białych, drobnych ząbków, opiera się miękko o ramię młodego pana. Niech pan nas zawiezie, gdzie pan chce, byle było miło i bezpiecznie“.

„Proszę bardzo“ — odpowiada Stefan. Jedziemy wobec tego na Annopol i na Polerwiznę. Tam wybudowano ostatnio śliczną dzielnicę. A bezpiecznie jest wszędzie“.

„Doskonale — niech pan jedzie, — decyduje starszy pan. Jestem coprawda ministrem komunikacji, ale budownictwo interesuje mnie niezmiernie. Siadę obok pana — można?“ „Bardzo chętnie“.

„Cóż u pana słyhać w pańskiej pracy?“

„Doskonale, panie ministrze. Ruch jest. Jżdże swoje osiem godzin, a zawsze zarobię tyle, że nieźle żyć można. Właśnie na Pelcowiznie mieszkam“.

„Ja na Woli, odpowiada minister. Kiedy byłem studentem politechniki, utrzymywałem się z szoferstwa. Pięknę to były czasy“.

„O tak, teraz są jeszcze piękniejsze. Proszę spojrzeć — ulica, jak lustro. A mówili mi starzy ludzie, że lat temu piętnaście była tu brudna i biedna dzielnica robotnicza“.

„Możliwe. Prędko się wszystko na lepsze zmieniło. Czy nie ma pan jakich zastrzeżeń co do przepisów, jakie pana obowiązują?“

„Nie — ani trochę. Przepisy są rozsądne i ce-



## Ograniczenie czasu pracy szoferów w podróży zagranicznych

Praski Kongres Międzynarodowej Federacji Transportowców I. T. F. omawiał m. in. sprawę ograniczenia czasu pracy szoferów przy wyjazdach za granicę i obsadzania wozów ciężarowych przez dwóch szoferów. W związku z tem przeprowadzono ankietę wśród różnych organizacji, należących do I. T. F. Organizacje duńska i niemiecka (przed opanowaniem przez hitlerowców) są gorącymi zwolenniczkami takiego uregulowania. Wskazują cały szereg wypadków przepracowania i przemęczenia szoferów w czasie takich podróży. Szoferzy estońscy domagają się ograniczenia czasu pracy do 10 godzin na 24, jednak z przerwą, jeśli jazda trwa więcej niż 1 dzień, wtedy czas pracy wynosić nie może więcej niż 8 godzin na dobę. Holenderscy szoferzy żądają bezwzględnie ograniczenia czasu pracy do 8 godzin dziennie. W Norwegii przygotowuje się projekt ograniczenia czasu pracy zarówno wewnątrz kraju, jak i zagranicą do 10 godzin. Austriacka organizacja domaga się wprowadzenia obowiązkowej przerwy 36 godzin na tydzień. Czescy szoferzy słusznie podnoszą konieczność ustanowienia 8 godz. dnia pracy. Podobne opinie za ograniczeniem czasu pracy wypowiadają szoferzy szwajcarscy i szwedzcy.

Ze swej strony sekretariat Międzynarodówki wskazuje na trudności tego regulowania. Pozostaje do wyjaśnienia, czy ograniczenie dotyczyć ma przebywanych kilometrów, czy czasu jazdy, czy starczy podporządkowanie takich wypadków ustawom kraju, do którego przyjeżdża się. Wielkie trudności przedstawia też sprawa ustanowienia odpowiedniej kontroli przy przekroczeniu granicy.

Niektóre organizacje, podając znaczną liczbę wy-

padków, gdy w grę wchodziło przemęczenie wywołane nadmierną jazdą, wskazują na konieczność obsadzenia wozów przez dwóch szoferów przy wyjeździe za granicę. Jednak związek austriacki wskazuje, że przy zachowaniu tego przepisu automobilizm straciłby zdolności konkurencyjne z innymi środkami lokomocji.

### Sprawa rejestracji

Na skutek rozporządzenia o wstrzymaniu rejestracji i niewydawaniu koncesji na autodrożki został pokrzywdzony cały szereg dawnych właścicieli, którzy z różnych przyczyn nie mieli dotąd wzorów przerejestrowanych na swe nazwiska. Dotyczy to np. tych, którzy wpłacili ostatnią ratę w firmie, a teraz nie chcą im odnośne władze dokonać przerejestrowania, zastaniając się wyższym okólnikiem. W równej mierze dotyczy to również tych, którzy pozostawali w sporze sądowym i których wóz został postawiony na czas sporu. Mimo wygrania sporu do tytułu własności nie mogą jednak dopiąć przerejestrowania wozu.

Sprawa ta ma być załatwiona pomyślnie. Do tej chwili jednak, gdy to piszemy, nie mamy jeszcze odpowiedzi na nasze wystąpienie.

### Sprawa podatku przemysłowego

Prosimy wszystkich kolegów, którzy z jakichkolwiek powodów nie reklamowali podatku przemysłowego od obrotu, by zgłosili się w Sekretarjacie, gdyż tym sposobem zapobiec mogą egzekucjom z tytułu tego podatku.

lowe. Nie jesteśmy przeciążeni pracą, ani zgnębieni złymi warunkami, to też nietrudno nam ich przestrzegać. Tylko wie pan co — panie ministrze — może zechciałby pan zająć się tem, aby polecono nam w taksówkach zainstalować radjodobiorniki z automatycznie dezynfekowanymi słuchawkami. Będzie dla pasażerów wygoda“ —

„Chętnie. Zaraz zanotuję“.

„Dziękuję panu. Wjeżdżamy na most. Pan jest starszy odemnie. Mówiono mi, że kiedyś dziesiątki ludzi rzucało się tu do wody z rozpaczny i nędzy. Czy to prawda?“

„Podobno tak. Był taki czas, że ludzie nie mieli pracy całymi tysiącami, a nawet milionami“.

„Jako? Z lenistwa?“

„Nie. Takie były głupie i krzywdzące warunki społeczne“.

„Och, niemożliwe“.

„Mówię panu. Dziś jest inaczej. Proszę — oto czego dokonać może praca: mój zięć, który razem z córką jeździ z nami, był kiedyś synem bezrobotnego, a oto dziś jest szczęśliwy i swobodny. Pracuje teraz nad praktycznym wykorzystaniem wielkich samolotów w nauce geografji dla szkół powszechnych. Jest nauczycielem. A kiedyś podobno samolotów używano do burzenia miast i trucia ludzi“.

„Straszne. Szczęście, że to już nie wróci. Zechce pan teraz zwrócić uwagi — wjeżdżamy na An-

„Rzeczywiście. Co za śliczne domy! Przestrzeń, słońce, zdrowie i radość“.

„Tak tu jest ślicznie. Widzi pan? Tu, na prawo, jest wspólna kwiaciarnia“...

„Chwilczkę, niech pan stanie. Co tu pisze na tej tablicy?“

„Tak, tak. Teraz mamy przed sobą aleję. — Niech pan pojedzie pełnym gazem!“.

Stefan prowadzi wóz Lekko i bezpiecznie. Policjant na skrócie uśmiewa się przyjaźnie. Trzeba będzie zajechać do domu i poprosić ministra z rodziną na zakąskę. Przecież to ten sam minister, który zniósł podatek na Fundusz Drogowy, zniósł mandaty karne, 8-godz. dzień pracy szoferów, państwowe ubezpieczenie od wypadków itp.

— „Panie ministrze, jeżeli pan i państwo młodzi zechcą“...

Co to?

Godzina druga w nocy. Pada deszcz. Na jeździe przed restauracją „Alhambra“ stoi dwadzieścia taksówek. Zimno. Stefan stoi z wozem. Przez tą noc może nawet nie złapie kursu. Jest głodny i zmęczony.

Przed nim stoi policjant.

„Zgasło panu światło przy numerze. Niech pan zapali, bo inaczej wyjedzie pan na miasto — i zaraz mandat“.

„Tak, tak. Zaraz zapalę. Jadę do domu — na Pelcowiznę“.



## Sprawa zaległości na P. F. D.

Sekretarz Generalny naszego Związku interwenjował u Dyrektora Departamentu Drogowego w sprawie zaległości na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego. Otrzymał potwierdzenie przyrzeczenia, że należność będzie rozłożona na dwa lata na raty miesięczne. Tymczasem otrzymuje się wezwania płatnicze, przyczem należność na stary podatek jest rozłożona na 10 rat. Zostaliśmy zapewnieni, że wezwania te są wynikiem poprzednich rozporządzeń i nie mają wobec tego znaczenia, gdyż nowe rozporządzenie rozkładające należność na dwa lata je uchyli. Według ostatnich informacji rozporządzenie to lada chwila ukaże się.

## Stół plastyczny

Jak już wszyscy koledzy zapewne wiedzą, Związek nasz ufundował stół plastyczny, który, stosownie do ostatniej uchwały Zarządu, będzie przedstawiany każdorazowo Sądowi przy sprawach przeciw naszym członkom.

Nie trzeba dodawać, jak wielkie znaczenie przy obronie ma stół plastyczny. Dzięki niemu obrona najczęściej niewinnego szofera może być właściwie przedstawiona i stan wypadku wszechstronnie przedstawiony i zobrazowany.

## Katastrofa samochodowa

Bielsko. Na szosie Cieszyn — Bielsko, w miejscowości Gumna wydarzyła się w godzinach porannych katastrofa samochodowa, której ofiarą padły dwie osoby. Samochód prowadzony przez budowniczego Riedla z Bielska, w którym jechali wice-burmistrz Bielska Fuchs oraz prof. Brocks, przejechał z niewyjaśnionych dotąd przyczyn w miejscowości Gumna dwie osoby nieustalonego nazwiska. Jedna poniosła śmierć na miejscu, druga w stanie beznadziejnym przewieziona została do szpitala w Cieszynie.

## Wiadomości z Oddziałów

### ODDZIAŁ WARSZAWSKI

#### PAN MUELLER PRZY ROBOCIE

Gdy Oddział Warszawski naszego Związku połączył się ze Związkiem z ul. Elektoralnej spodziewaliśmy się, że fakt połączenia odbije się korzystnie na pracy połączonego Związku. Tymczasem, jak to zresztą już wiadomo, działalność Oddziału Warszawskiego, a zwłaszcza jego władz pozostawiało tak dużo do życzenia, że Zarząd Główny zmuszony został do rozwiązania Zarządu i powołania Komisji Organizacyjnej, która miała na celu zwołanie walnego zebrania i uporządkowanie spraw Oddziału. Komisja przystąpiła do skrupulatnego badania sytuacji Oddziału, w szczególności do zapoznania się z przyczynami podupadania Oddziału. W ten sposób nadarzyła się sposobność oceny działalności p. Władysława Muellera, sekretarza Zw. z ulicy Elektoralnej, który, po połączeniu obu organizacji, został sekretarzem Oddziału.

Ocena ta wypadła nader ujemnie. Okazało się, że p. Wł. Mueller, pomimo zajmowanego stanowiska, nie jest w gruncie rzeczy sekretarzem, gdyż nie wykonywa funkcji sekretarza Oddziału a w najlepszym razie był inkasentem. Przytem okazało się, że p. Mueller drogo kosztuje Związek, a mało przynosi. Miesięczne inkaso p. M. wynosiło około 60 do 80 zł., a pensja jego 200 zł. Pobierając tę pensję, a więc kosztując Związek ze stokilkadziesiąt złotych, zajmował się zupełnie innymi sprawami, załatwiając swoje prywatne interesy.

Pomimo tych okoliczności, Komisja postanowiła pozostawić jeszcze Muellera, ale polecić mu urzędowanie w biurze, a kogo innego wydelegować na miasto. Tymczasem Mueller znów zaczął opuszczać się i nie spełniał swych obowiązków, przychodził do biura o godz. 11 zamiast 10, ciągle wychodził w czasie urzędowania i zamykał urzędowanie na długo przed określonym czasem. Wszystko to wywołało wielkie niezadowolenie członków, zmuszonych do parokrotnego przychodzenia w tej samej sprawie. Wszystko to zakrawało na jawny sabotaż organizacji.

Miarękę przepelnił wypadek następujący: do Związku naszego zwróciła się grupa szoferów z innej organizacji w sprawie przyłączenia się do naszego Związku. Pan Mueller odmawiał ich od tego, mówiąc, żeby tego nie robili, gdyż on zależy lepszy Związek, do którego powinni przystąpić.

Nie można już było dłużej tolerować takiego stanu rzeczy, aby funkcjonariuszem Związku był jawny jego wróg i szkodnik. To też Komisja postanowiła wydalić p. Muellera z zajmowanego stanowiska.

Muellerowi nie podobały się stosunki w naszej organizacji, gdyż pan ów nie lubi, aby go kontrolowano. Pragnie być sam prezesem, sekretarzem i skarbnikiem, a cały Związek chciałby mieć ze sobą w teczkę: całą biurowość i kasowość i wara komukolwiek zaglądać do tych papierów.

Ponieważ chciano go kontrolować, więc zaczął siać fermenty pomiędzy poszczególnymi ludźmi, wywołując stan bliski. To też raz wreszcie należało się od niego uwolnić. Organizacje robotnicze nie potrzebują funkcjonariuszów, którzyby traktowali je jako swe osobiste przedsiębiorstwa.

Jest bardzo możliwe, że p. Mueller zechce myśleć o założeniu jakiegoś swego kramiku i siać ferment. Wątpliwe, czy mu się uda skupić nawet paru ludzi, jednak uważamy za właściwe ostrzec wszystkich kierowców przed tym panem i przedstawić w należytem świetle jego „działalność“.

#### KOMUNIKAT

Dnia 15 sierpnia we wtorek o godz. 10 rano w pierwszym terminie, o godz. 11 w drugim, odbędzie się WALNE ZEBRANIE ODDZIAŁU SZOFERÓW I MECHANIKÓW AUT: W WARSZAWIE, w lokalu przy ul. Długiej Nr. 21 m. 3. Na porządku dziennym: wybranie nowych władz Oddziału.

Ostatnie wydarzenia na terenie Oddziału wywołały pewien ferment, który należy corychlej zlikwidować. Wszyscy, którym leży na sercu sprawa oczyszczenia atmosfery w Oddziale, powinni stawić się bezwzględnie na zebranie.

Ci, co nie opłacili za ostatnie trzy miesiące wkładek związkowych, nie będą wpuszczani na salę obrad.



## PRZEDŁUŻENIE TERMINU LUSTRACJI

Zarząd Oddziału Warszawskiego wystąpił do władz w sprawie przedłużenia terminu lustracji wozów na rok 1933. Motywowano konieczność tego przedłużenia tem, że przy dzisiejszym katastrofalnym stanie dorożkarstwa samochodowego wydatek na przygotowanie wozu do lustracji jest ponoszony z wielkim trudem, zarówno jeśli chodzi o opłaty lustracyjne, jak i przygotowanie taksówki do lustracji.

Naskutek tych starań przedłużono termin do 1 sierpnia, jednak do 10 sierpnia jeszcze będą przypuszczalnie tolerowane wypadki jeżdżenia bez klejma.

## ODDZIAŁ KRAKOWSKI

W dniach 22 i 23 czerwca br. odbyły się doroczne Walne Zebrania Oddziału Szoferów i Sekcji właścicieli dorożek samochodowych.

Zebranie szoferów odbyło się w uroczystym nastroju, gdyż równocześnie obchodzono jubileusz 20-lecia założenia organizacji zawodowych szoferów na terenie miasta Krakowa. Ze względu na ciężkie warunki ekonomiczne, uroczystość odbyła się w ramach koleżeńskich, wygłaszając tylko wspomnienie założenia organizacji i złożono przez zebranych hołd pamięci zmarłym członkom i kolegom przez powstanie i jednogminutowe milczenie, następnie przystąpiono do sprawozdania Zarządu za czas od 1932/33 r., sprawozdanie wygłosił kol. sekretarz Bujas. Przewodniczący komisji rewizyjnej kol. Heitlinger zdał sprawozdanie z rewizji ksiąg kasowych, które były prowadzone należycie a cała gospodarka była oszczędną i celową. Przewodniczący komisji rewizyjnej stawia wniosek o udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi za sumienną pracę, jak również za sprawne działanie kasy. Zebrani jednogłośnie uchwalili absolutorjum ustępującemu Zarządowi i przystąpiono do wyborów nowego Zarządu na rok 1933/34.

Zarząd wybrano przez aklamację, który się ukonstytuował w ten sposób, że w skład Zarządu

wchodziły koledzy z Oddziału Szoferów i z Sekcji właścicieli dorożek samochodowych, którego skład imienny jest: Prezes Guszewicz Stefan, wiceprezes Wachowicz Tadeusz, sekretarz okręgowy Bujas Adam, skarbnik Kandelka Józef, członkowie Zarządu: Dudon Adam i Jasewicz Józef.

Po wyborze Zarządu przedstawiono zebrany program na najbliższą przyszłość, jaki ma do przeprowadzenia dla dobra swych członków Oddział Szoferów, co zebrani entuzjastycznie przyjęli do wiadomości.

Nowy Zarząd zamierza zorganizować przy pomocy członków, pomoc dla bezrobotnych członków Związku. Specjalne uwagi zwróci się na prace kulturalno-oświatowe, żeby temsamem podnieść godność etyczno-społeczną wszystkich pracowników za wodu automobilowego.

Poruszono jeszcze cały szereg spraw zawodowych, poczem zebranie zamknięto.

✱

## Sekcja właścicieli dorożek samochodowych

W dniu 23 czerwca br. odbyło się doroczne Walne Zebranie Sekcji właścicieli dorożek samochodowych, na którym wygłoszono sprawozdanie Zarządu Sekcji, następnie dokonano wyboru Zarządu, w skład którego weszli koledzy: Zadražil Stefan, Chodak Józef i Loho Antoni.

Następnie zostały wygłoszone referaty w sprawie mającej nastąpić obniżki taryfy dla auto-dorożek, którą to obniżkę forsuje Magistrat miasta Krakowa. Zebrani wypowiedzieli się zasadniczo przeciw obniżce dotychczasowej taryfy przy obecnym podziale auto-dorożek na kategorie pierwszą, drugą i trzecią. Po dyskusji sprawę obniżki taryfy oddano Zarządowi do załatwienia, który ma zadanie bronić obecnej taryfy.

Poruszana sprawa ubezpieczenia zbiorowego auto-dorożek przekazano Zarządowi Sekcji do pomyślnego przeprowadzenia jak również cały szereg spraw dotyczących egzystencji właścicieli auto-dorożek.

# Ze świata

## Konieczność porozumienia międzynarodowego

Pewien szofer holenderski, zatrudniony we wsi, której ludność zajmuje się głównie uprawą i handlami warzywami, na aucie ciężarowym pracował w tygodniu między 17 a 23 kwietnia rb. w sposób następujący: zaczął swoją pracę w poniedziałek rano, a zszedł z wozu o godz. 17 m. 30 w sobotę. W tym czasie jeździł trzy razy do Kolonji i z powrotem, raz do Luik i z powrotem, raz do Emmerich i z powrotem. Razem był w drodze 156 godzin, za co otrzymał 20 florenów.

Jeśli takie wypadki mogą się wydarzyć, wskazuje to najlepiej na konieczność porozumienia, w sprawie ograniczenia czasu pracy szoferów w płaszczyźnie międzynarodowej. Jeśli nawet ludzie zmuszeni są dzisiejszymi warunkami, z trudnością otrzymaniu pracy, pracować nadmiernie, trudno zgodzić

się na stan rzeczy, przy którym jedni przepracowują się, zarabiając liche grosze i jednocześnie zwiększają bezrobocie.

## USTAWA O ZAROBKOWYM PRZEWOZIE SAMOCHODOWYM

W Anglii dnia 11. IV. 1933 r. wydano ustawę, regulującą zarobkowy transport samochodowy, oraz mającą regulować stosunki między kolejami a ruchem samochodowym. Ustawa ta rozpada się na trzy części: Część pierwsza odróżnia trzy rodzaje przedsiębiorstw: A) prowadząca transport własnymi wozami, B) używająca dla przewozu samochodów częściowo własnych, częściowo obcych, C) przedsiębiorstwa, przewożące wyłącznie własne produkty. Od konieczności ubiegania się o licencje są swobodne wszystkie przedsiębiorstwa rolnicze, przewożące produkty rolnicze.



Część druga ustawy reguluje sprawę taryf kolejowych, dając Towarzystwom kolejowym prawo ustanawiania w porozumieniu z przedstawicielami sfer zainteresowanych, co jednak musi być zatwierdzone przez specjalny wydział.

Prócz tego Towarzystwa kolejowe otrzymują większe ułatwienia w kasowaniu jednych linii kolejowych i otwieraniu drugich. Jak widzimy, ta część ma za zadanie regulować t. zw. konkurencję samochodów z kolejami.

Część trzecia stwarza specjalny wydział transportu przy Ministerstwie Komunikacji, któremu podporządkowane są wszelkie sprawy dotyczące licencji jako ostatniej instancji. Wydział ten składa się z 22—25 reprezentantów wszelkich sfer, zainteresowanych w komunikacji automobilowej.

### 1. WŁAŚCIWY CZŁOWIEK NA WŁAŚCIWYM MIEJSCU

Gdy w dniu 2 maja 1933 roku brunatne bandy obsadziły lokale związkowe w Niemczech, członkowie organizacji zawodowych zostali oddani pod bezapelacyjną władzę komisarzy hitlerowskich. Ciekawie będzie dowiedzieć się, kogo też postawiono na czele potężnej niegdyś organizacji, liczącej 700 tysięcy członków, do której obok pracowników komunalnych i instytucyj użyteczności publicznej, należeli również wszyscy robotnicy transportu i komunikacji, a więc i szoferzy.

Jak donosi organ klasowego ruchu zawodowego Austrii, „ZEITRAD“ w piśmie opanowanej przez hitlerowców naszej bratniej niegdyś organizacji, jest niejaki Georg Koerner. Jakże to zasługi i jaka to praktyka wyniosły tego 26-letniego młodzieńca na tak odpowiedzialne stanowisko??

Okazuje się, że ów jegomość, syn wachmistrza policji, po skończeniu szkoły ludowej i krótkiej nauce w szkole wieczornej oraz pracy w dziale maszynowym AEG (Powszechnego Towarzystwa Elektrycznego), wstąpił jako ochotnik do Reichswehry i w okresie między 18 a 22 rokiem życia był w wojsku. Trudno przypuszczać, by przez ten czas nabyć mógł praktyki do kierowania ruchem zawodowym. Chyba — jeśli chodzi o przeniesienie zwyczajów koszarowych do życia organizacyjnego. Nie ulega wątpliwości, że ruch zawodowy, na czele którego stoi frejter czy plutonowy może służyć tylko do jednego celu: do przekształcania klasy robotniczej na podobieństwo rekrutów i traktowanie ich jako bezwolne bydło robocze.

Niechże każdy robotnik ma w pamięci to, co się stało z niemieckim ruchem zawodowym. Dość obojętności dla walki o wolność i dobrobyt, którą prowadzi klasowy ruch robotniczy!

### O DOBRE WYKWALIFIKOWANIE SZOFERÓW

Klasowe organizacje szoferskie na całym świecie prowadzą energiczną akcję o właściwe wykwalifikowanie szoferów. Trudno tłumaczyć to, zarzucając szoferom, że pragną facha swój zamknąć przed dopływem nowych sił. Chodzi o to, by słabo wykwalifikowani przybysze nie stwarzali niezdrowej konkurencji, nie odbierali pracy ludziom pracującym już dawno w zawodzie. Zarazem te siły często kompromitują zawód, narażają ogół na niezastępowane szkody policyjne i grożą niebezpieczeństwem ruchu.

Wychodziła z tego punktu widzenia nas a brat-



nia organizacja austriacka, gdy w swej opinii na temat ogłoszonego niedawno nowego rozporządzenia wykonawczego, do ustawy o komunikacji autobusowej, przypomina o konieczności wprowadzenia w życie poprzedniego rozporządzenia, przewidującego specjalne warunki dla szoferów, zatrudnionych na komunikacji autobusowej. Muszą przejść specjalne badanie lekarskie, wiek ich życia musi być w granicach między 21 a 60. Mieć muszą praktykę dwuletnią, przyczem sześć miesięcy conajmniej na wozie o typie odpowiadającym temu, który ma teraz prowadzić. Specjalne warunki dotyczą też kierowców przedsiębiorstw komunikacyjnych tego typu.

Dla kontroli, że przepisy tego rodzaju są stosowane, należałoby wprowadzić obok praw jazdy specjalne legitymacje dla takich kierowców.

### Automobilizm w pogotowiu wojennym w Niemczech

Przewodniczący najpoważniejszego z Automobilklubów w Niemczech oświadczył, że w najbliższej przyszłości wszystkie niemieckie automobilkluby połączą się w jednolitą organizację, oddaną bezapelacyjnie celom „narodowego wyzwolenia“, t. j. będącej posłusznym narzędziem hitleryzmu. T. zn. narodowo - „socjalistyczny“ Korpus Szoferski (N. S. K. K.) wraz z jednolitą organizacją automobilklubów stanowiąc będą dwie co prawda odrębne, ale współdziałające organizacje. N. S. K. K. ma mieć zadania w dziedzinie t. z. „Sportu Wojennego“ — innymi słowy mówiąc przygotowania do nowej wojny, jeśli chodzi o motoryzację, zaś zrzeszenie automobilklubów ma być organizacją gospodarczą.

Faszyzm i militarizm idą ręką w rękę. Niech to zważą ci, którzy pragną, by automobilizm służył pokojowym celom, a nie mordowaniu ludzi.

### „Czerwona“ opozycja i jej smutne losy

Organizacja szoferów taksówkowych w Kopenhadze miała swoją „czerwoną opozycję, której „działalność polegała, jak to łatwo można z góry przewidzieć, na zwalczaniu Związku i jego rzeczkowej pracy. Zarząd Związku, pragnąc wyjaśnić przed ogółem członków sprawę działalności „czerwonej“ opozycji, zwołał walne zebranie, w którym wzięło udział 600 do 700 członków, z pośród których „czerwona“ opozycja zmobilizowała „aż“ 20 członków. Wiele hałasu o nic.

### Zamach na płace w Holandji

Przed pewnym czasem jedno z większych przedsiębiorstw taksówkowych w Holandji oddaliło wszystkich swych szoferów w Haarlem, nie chcąc płacić według taryfy gminnej, wynoszącej 15 fl. hol. tygodniowo. Zaproponowano obniżkę płac o 4 fl. hol. 50. Niektórzy szoferzy zupełnie porzucili zamiar pracy w tym towarzystwie i otworzyli małe przedsiębiorstwo o charakterze spółdzielczym.





# DEUTSCHER TEIL



## Werden und Vergehen!

### Die Geschichte der deutschen freigewerkschaften Kraftfahrer

Mit der Eroberung der freien Gewerkschaften durch die Nazis in Deutschland ist auch die deutsche Kraftfahrerbewegung vernichtet. Die deutschen Kraftfahrer, im „Gesamtverband des Personal- u. öffentlichen Dienste und des gesamten Personen- u. Warenverkehrs“ organisiert, waren auch der I. T. F. angeschlossen. Wir sind in der Lage, einen historischen Rückblick über das Werden dieser Organisation zu veröffentlichen.

#### Vom Anfang bis zum Jahre 1914.

„Im Anfang war das Chaos“, dies Wort hat auch Geltung für die Berufskraftfahrerbewegung in Deutschland. Wenn wir diese Bewegung bis in ihre Anfänge zurückverfolgen, so sehen wir zunächst folgendes Bild: Als in den ersten Jahren nach 1900 das Automobil seinen Siegeszug als Verkehrs- und Transportmittel begann, rekrutierte sich ein grosser Teil der Berufskraftfahrer aus ehemaligen Transportarbeitern. Diese hauptsächlich im Kraftdroschkenverkehr tätigen Kollegen waren die Träger des Gewerkschaftsgedankens, mit dem sie in ihrem ehemaligen Beruf bereits in engere Berührung gekommen waren. Wir sehen sie ernstlich bemüht, dem Gewerkschaftsgedanken in dem neuen Beruf Geltung zu verschaffen. Ihrer Zähigkeit gelang es am 15. Februar 1906 eine, wenn auch immerhin kleine, zwanzig Mann starke Organisation der Berufskraftfahrer im damaligen Transportarbeiterverband zu schaffen.

Diese Vorgänge spielten sich in Berlin ab, weshalb denn auch die mutigen Vorkämpfer dieser Idee sich am 14. Dezember 1908 in Berlin zur „ersten Konferenz der Autoführer“ zusammenfanden. Auf dieser Konferenz waren bereits wichtige Fragen zu erledigen. Auf der Tagesordnung stand „Stellungnahme zum Gesetzentwurf betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“. Aus dem Verlauf der Konferenz ist zu ersehen, dass die Kollegen schon damals die Wichtigkeit dieser Dinge erkannt hatten und mit Hilfe der damaligen sozialdem. Reichstagsfraktion, trotz ihrer an sich geringen Stärke versuchten, auf die Gesetzgebung Einfluss zu gewinnen. Es wurde sogar eine Resolution abgefasst und angenommen, worin die Mängel des Entwurfs kritisiert und Aenderungsvorschläge gemacht wurden. Auch die Frage der Ausbildung der Kraftfahrer wurde von der Konferenz in diesem Zusammenhang sehr eingehend erörtert und schon damals das private Fahrschulwesen heftig bemängelt und die Forderung öffentlicher Fahrschulen diesem gegenübergestellt. Zur Frage „Organisation und Agitation“ ergab ein Bericht ein Bild der damaligen Zustände. Es existierten nämlich eine Anzahl Chauffeur-Vereine, teilweise von Unternehmerkreisen ins Leben gerufen und teilweise als ausgesprochene Geselligkeitsvereine. Hierdurch war eine grosse Zersplitterung vorhanden, die unseren Pionieren das Vordringen sehr erschwerte. Es wurde beschlossen, die Agitation in verstärktem Masse fortzuführen, an

die indifferenten Kollegen heranzutreten und sie der Organisation zuzuführen.

Nach fast fünfjähriger Pause fand dann am 16. und 17. April 1913 die „zweite Konferenz“ in Berlin statt. Die fünfjährige Arbeit der Kollegen hatte bereits Früchte getragen: etwa 9000 Kollegen konnten als Mitglieder gezählt werden. Dementsprechend hatte die Konferenz bereits einen grösseren Umfang. Auf der Tagesordnung standen fünf sehr beachtliche Punkte: die Lohn- und Arbeitsverhältnisse, die gesetzlich-rechtliche Stellung der Chauffeure, Haftpflicht- und Schadenersatzversicherung, Arbeitsvermittlung und Berufsausbildung sowie Agitationsfragen. In der Zeit von 1908 bis 1913 hatte sich vieles ereignet, was die junge Berufsorganisation vor neue, schwere Aufgaben stellte. Seit 1909 war das Automobilgesetz in Kraft. Es hatte seine Mängel gezeigt und mit seinen Haftpflichtbestimmungen die Kollegen gezwungen, ihr Augenmerk darauf zu richten, wie sie sich bei Unfällen schützen konnten. So war einer Anregung der ersten Konferenz von 1908 zufolge die „Fakulta“ (Freiwillige Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützungseinrichtung) entstanden. Da die Fakulta aber freiwillig war, hatte sie keinen befriedigenden Geschäftsbereich vorzuzeigen, und die Konferenz beschloss, ganz besonders in bezug auf die Fakulta, aufklärend an die Kollegen heranzutreten. Einen breiten Raum nahmen die Erörterungen der Arbeitsverhältnisse u. der Berufsausbildung ein. Auf dieser Gebieten herrschten für uns heute kaum vorstellbare Zustände. Fahrschulen mit einer dreitägigen Ausbildungszeit waren keine Seltenheit. In der Entlohnung hatte sich das Prozentsystem mit allen seinen Nachteilen breitgemacht. Dienstverträge existierten, die der alten preussischen Gesindeordnung alle Ehre machten. Die Stellung der Konferenz zu allen diesen Dingen fand ihren Niederschlag in mehreren Resolutionen, die einstimmig angenommen wurden. Aus diesen Resolutionen sind als besonders interessant hervorzuheben die Forderungen auf achtstündige Arbeitszeit, Errichtung kommunaler Fahrschulen und die Anbringung von Geschwindigkeitsmessern. In der Frage der Agitation war das Bild weniger erfreulich. Das Automobilwesen hatte einen guten Aufschwung genommen. Es gab in Deutschland bereits ungefähr 45000 Berufskraftfahrer, von denen 9000 im Transportarbeiterverband organisiert waren; unter den übrigen Kraftfahrern war das Vereinswesen zu üppiger Blüte gediehen. Vereine und Vereinchen von allen möglichen Leuten mit allen möglichen lauterer und unlauteren Zielen gegründet, suchten unter den Chauffeuren ihr Schäfchen zu scheren. Und die Unternehmer sowie die Industrie standen dieser Bewegung bei weitem freundlicher gegenüber als der Gewerkschaftsbewegung. Da diese Zustände das Vordringen der gewerkschaftlichen Organisation ausserordentlich behinderten, wurde erneut der Beschluss gefasst, diese Zersplitterung energisch zu bekämpfen.



ten und zu beseitigen. Der Ausbruch des Weltkrieges setzte hinter die Entwicklung der Dinge zunächst den Schlusspunkt.

### Von 1919 bis zum 2. Mai 1933

Wenn der Krieg die Organisation auch un-  
 vieles zurückgeworfen hatte, so war es doch andererseits die Staatsumwälzung, die für die Bewegung einen günstigen Boden schuf. Die dritte Konferenz vom 22. bis 23. August 1919 stand unter dem Zeichen: „Wie schaffen wir eine einheitliche Interessenvertretung der Kraftwagenführer?“ — Die Arbeit der Kollegen in den Chauffeurvereinen hatte bewirkt, dass zu dieser Konferenz neben 40 Delegierten des Transportarbeiterverbandes auch 44 Delegierte, die 53 Chauffeurvereine vertraten, anwesend waren, in der Absicht, eine einheitliche Organisation zu schaffen. Nach ausgiebigen Diskussionen gelang es, zu einer Einigung zu kommen. Es wurde beschlossen, eine „Reichsabteilung“ der Kraftfahrer zu gründen, und den Chauffeurvereinen aufgegeben, sich bis zum 1. Oktober 1919 anzuschließen. Dem Beschluss waren bis zum genannten Termin 52 Chauffeurvereine gefolgt. Dieses äusserst wichtige Ergebnis brachte der Bewegung einen ungeheuren Aufschwung. Von da ab setzte ein unaufhaltsamer Aufstieg ein, von dem hier nur die wichtigsten Etappen erwähnt werden können.

Mit dem Aufstieg des Automobilmusums erweiterte sich das Aufgabengebiet der zuständigen Berufsorganisation mehr und mehr. So wurde auf der 4. Konferenz vom 17. bis 19. Januar 1920 die Schaffung von Tarifverträgen beschlossen. Ferner wurde eine ausreichende Vertretung der Arbeitnehmer im Beirat für das Luft- und Kraftfahrwesen im Reichsverkehrsministerium gefordert. Als besonders wichtig ist noch der Beschluss auf Schaffung einer Fachzeitschrift hervorzuheben.

Als nächste Etappe ist die Konferenz vom 4. und 5. August 1922 anzusehen. Hier wurde beschlossen, den noch bestehenden Chauffeurvereinen eine letzte Frist bis zum 1. April 1923 zum Anschluss zu geben, andernfalls sie von da ab als Gegner betrachtet werden würden.

Von der Konferenz 1925 ist besonders hervorzuheben, dass sich inzwischen der Transportarbeiterverband in den „Deutschen Verkehrsbund“ verwandelt hatte und aus der ehemaligen Reichsabteilung der Kraftfahrer der „Reichsverband der Berufskraftfahrer im DVB“ geworden war. Ferner wurde die obligatorische Einführung der „Fakulta“ beschlossen. Ausserdem konnte zum ersten Mal auch über Erfolge auf dem Gebiet der internationalen Zusammenarbeit berichtet werden. Die Gefahr der Chauffeurvereine war gebannt, die wenigen noch bestehenden waren fast bedeutungslos.

An der nunmehr folgenden Konferenz vom 9. und 10. März 1928 nahmen bereits 10 Vertreter ausländischer Organisationen teil. Aus den Berichten ging ein weiteres Vorwärtstreben des Verbandes hervor. Als neueste Gruppe konnten nun auch die Fahrlehrer gezählt werden. An Stelle der früheren Vereinswegung hatten sich zwei gegnerische Organisationen aufgetan, denen aber wegen ihrer geringen Mitgliederzahl und Bedeutungslosigkeit keine Beachtung geschenkt werden brauchte. Diese Konferenz befasste sich ganz besonders mit den Berufsgefahren im Kraftfahrwesen und ihrer Verhütung.

Und nun als Höhepunkt der Entwicklung die 1. Reichskonferenz der Reichsabteilung C des Gesamtverbandes vom 25. bis 27. Oktober 1930. Am ersten Januar 1930 war der „Deutsche Verkehrsbund“ in der neuen Grossorganisation aufgegangen. Die Kraftfahrer wurden organisatorisch erfasst in der Reichsfachgruppe Kraftverkehr, Reichsabteilung C des Gesamtverbandes. Die Bedeutung, die die Bewegung nach und nach gewonnen hatte, prägt sich am besten darin aus, dass an dieser Konferenz die Vertreter der Behörden teilnahmen, sowie in der Fülle der Probleme, die auf dieser Konferenz behandelt wurden.

### Der Höhepunkt in der Geschichte der Bewegung

Nach dieser Konferenz war die Glanzzeit der Kraftfahrerbewegung. Fast 70 000 Mitglieder organisiert, eine Fachzeitschrift, die „Luft- und Kraftfahrt“, mit einer Auflage von 78 000 Exemplaren, die auf einem beachtlichen Niveau stand, und die „Fakulta“ Rechtsschutz- und Haftpflichtversicherung, die durch ihre Leistungen die Mitglieder in unübertroffene Weise unterstützte, zeugten von der Grösse der Bewegung. Darüberhinaus bestanden für die Mehrzahl der Mitglieder Tarifverträge. Die Vertreter der Organisation wurden von den Behörden bei etwaigen Änderungen der Gesetze herangezogen. Die Fahrschulkontrollen waren von der Organisation mit den Behörden gemeinsam eingeführt und wurden von den Funktionären des Verbandes durchgeführt. Der Gedanke der Verkehrswacht (einer Organisation zur Erziehung der Allgemeinheit im Verkehr) wurde vom Verbandspropagiert und mit ihm als Hauptträger in die Tat umgesetzt. Mit der Gründung der Kraftverkehrskammer gelang dem Verbands die Zusammenfassung aller am Kraftverkehr interessierten Kreise Deutschlands. In der ITF waren die deutschen Kollegen ein beachtlicher Faktor und waren bei internationalen Regelungen betr. den Automobilverkehr hervorragend vertreten. Die Versammlungen und Veranstaltungen, sowie die Publikationen standen auf einer beachtlichen Höhe. Kurz gesagt: Die Belange der Kollegen Kraftfahrer, auf welchem Gebiet sie auch immer liegen mochten, wurden gewissenhaft und mit Erfolg vertreten. Es gab keine Frage mehr, es sei im allgemeinen Interesse der Arbeitnehmer oder im besonderen der Berufskraftfahrer, wobei nicht der Gesamtverband entscheidenden Einfluss hatte. Dies war kein Verdienst eines einzelnen, sondern das in dem unermüdlichen Eifer derjenigen zu danken, die am Werden dieses Werkes mitgeholfen hatten, durch ihre Erkenntnis, sich gewerkschaftlich organisieren zu müssen, um ihre Interessen als Arbeitnehmer in einem besonders gefahrvollen Beruf wirksam zu vertreten.

### Der Zusammenbruch

Am 2. Mai 1933 wurden in Deutschland durch die Nazis alle freien Gewerkschaften „gleichgeschaltet“, d. h. besetzt und mit Gewalt in ihren Besitz überführt. So geschah es auch mit dem Gesamtverband. Trotzdem die unterwürfige Haltung der Gewerkschaften soweit ging, dass z. B. in der „Luft- und Kraftfahrt“, dem technischen Berufsorgan der Kraftfahrer im Gesamtverband, vom 1. Mai 1933 der Leitartikel von dem bekannten Nazihauptling Carl Eduard, Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha, der von Hitler zur besonderen Betreu-



ung des deutschen Kraftverkehrs im Reichsverkehrsministerium eingesetzt ist, veröffentlicht wurde. — setzten die Nazis unbeirrt ihren Weg der Zerschlagung der freien Gewerkschaften fort. Inzwischen hat auch der Gesamtverband seinen besonderen Kommissar, für die Kraftfahrer ist sogar für die „Fakulta“ ein Spezialkommissar eingesetzt. Die Verbindungen mit der ITF sind zerstört.

Die deutsche Kraftfahrerbewegung, so wie wir sie kannten und wie sie für uns Bedeutung hatte, ist nicht mehr. Es ist nicht unsere Aufgabe, an dieser Stelle ein Urteil über die Haltung der deutschen Kollegen zu fällen. Wir haben hier das grandiose Werden einer Grossorganisation der Kraftfahrer und ihren völligen Zusammenbruch durch den Faschismus geschildert. Mögen unsere Kollegen in den anderen Ländern daraus Ansporn und Warnung entnehmen. Ansporn, im Aufbau der Organisationen den deutschen Kollegen nachzueifern und Warnung, es bei der Auseinandersetzung mit dem Faschismus besser zu machen.

## Neue Droschkenordnung in Salt Lake (USA)

Am 15. März 1933 trat in Salt Lake (USA) eine neue Droschkenordnung in Kraft. Wir zitieren einige ausserordentlich interessante neue Bestimmungen. Eine Neuerung war die Bestimmung, dass Jeder, der eine öffentliche Kraftdroschke in Betrieb nehmen will, vor Konzessionserteilung eine Kautions von Dollar 1000 bei der Behörde hinterlegen muss. Diese Kautions dient zur Sicherung der Haftpflichtansprüche. Die Behörde übergibt dem Droschkenbesitzer dafür eine Obligation. Das „Schnorren“ der Taxis wird im unteren Teil der Stadt untersagt, ebenso das Anrufen von Fussgängern um sie zur Benutzung der Taxen zu bewegen in der ganzen Stadt. Die Droschkenfahrerlaubnis muss mit Dollar 25 pro Jahr erkaufte werden, dagegen Dollar 15 wenn die Erlaubnis nach dem 1. Juni des Jahres erteilt und nachgesucht wird. Die Taxen werden vor Zulassung vom Polizeipräsidenten auf ihren technischen Zustand geprüft. Die Kraftdroschken erhalten verschiedenfarbigen Anstrich, um dem Publikum die Identifizierung der einzelnen Droschken-gesellschaften zu ermöglichen. Für die Benutzung der Droschkenhalteplätze in der unteren Stadt ist eine besondere Erlaubnis notwendig. Die Fahrpreise können entweder nach Taxamotoruhr oder nach Zonensystem berechnet eingereicht werden. — Die Fahrpreise müssen bei der zuständigen Gemeindegemeindekommission eingereicht werden. Die Fahrerlaubnis wird zurückgenommen, wenn die Ausübung des Gewerbes in unsittlicher, ungesetzlicher oder ungehöriger Weise vorgenommen wird.

## Lohnkonflikt im Amsterdamer Taxibetrieb

Im Amsterdamer Taxibetrieb war es zu esnem Lohnkonflikt zwischen den Fahrern und den Arbeitgebern gekommen. Die Unternehmer sahen sich durch die Konkurrenz der neu auf gekommenen Kleinautos, die ausserordentlich billig fahren, gezwungen für Stadtfahrten in Zukunft ohne Benutzung der Uhr einen Einheitspreis von 40 ct. per Fahrt zu nehmen. Die Unternehmer glaubten

aus diesen Gründen auch eine Lohnherabsetzung durchführen zu müssen. Nach längeren Verhandlungen gingen die Unternehmer jedoch auf die Forderungen der Fahrer ein. Es ist eine neue Lohnvereinbarung getroffen worden, die vom 16. VI. ab auf drei Monate Gültigkeit haben soll. Danach erhalten die Fahrer einen Garantielohn von fl. 12,— per Woche die in den letzten drei Monaten eine Durchschnittsbezahlung vor, wöchentlich fl. 11,— erreicht hatten, die darunter geblieben waren, erhalten einen Garantielohn von fl. 10,50 per Woche. Die Arbeitszeit wird von den Unternehmern in Zukunft gewissenhaft gehandhabt werden. Die Forderung der Chauffeure war ursprünglich Garantielohn per Woche fl. 12,— plus 50 ct. Kleidungsgeld. Die obengenannte Vereinbarung ist aber nun auch mit voller Uebereinstimmung der Fahrer für zunächst drei Monate eingegangen. Die Situation des Taxigewerbes ist in Amsterdam wie in allen Grossstädten der Welt eine sehr schlechte, sodass diese Kompromisslösung auch von den Chauffeuren angenommen werden musste. Sie bedeutet gegenüber den rigorosen Abbauforderungen der Unternehmer einen Erfolg, der auf das geschlossene Auftreten der Fahrer zurückzuführen ist.

## Entwurf einer 3. Durchführungsverordnung zum österreichischen Kraftfahrerngesetz

Die Wiener Arbeiterkammer musste sich im vorigen Monat mit einem Entwurfeiner 3-ten Durchführungsverordnung zum österreichischen Kraftfahrerngesetz befassen. Die österreichischen Kraftfahrer, um ihre Meinung befragt, reichten eine Eingabe ein. Sie erhoben darin folgende Forderung: Die bei der Personenbeförderung im Kraftfahrernverkehr verwendeten Kraftwagenlenker müssen das 21. Lebensjahr vollendet und dürfen das 60. Lebensjahr nicht überschritten haben, sie müssen durch arbeitsärztliche Untersuchung, die besonders vor der Zulassung als Onibusfahrer zu wiederholen ist, den Nachweis ihrer körperlichen Eignung erbringen u. müssen ausserdem noch den Nachweis einer mindestens zweijährigen Verwendung als Kraftfahrer, davon 6 Monate bereits auf Omnibus, erbringen. Diese Forderungen entsprechen den bereits in der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrerngesetz vom 18. Dezember 1931 festgelegten Bestimmungen, auch in der neuen geplanten Verordnung, in der sie jetzt nicht darin sind, wieder ihren Platz finden. Darüberhinaus wird zur besseren Ueberwachung die Ausgabe besonderer Ausweise für die zum Kraftfahrernverkehr zuzulassenden Kraftfahrer gefordert.

## Präkonische Änderungen in der Verkehrsaufsicht in London

Bei der Londoner Verkehrspolizei bestand bisher die sog. Verwarnungsmethode, d. h. bei Geschwindigkeitsüberschreitungen wurde in vielen Fällen nur verwarnet. Da in der letzten Zeit die Verkehrsunfälle infolge Nichtbeachtung der Geschwindigkeitsbestimmungen eintraten, wurden diesbezügliche Untersuchungen angestellt. Es stellte sich dabei heraus, dass bestimmte Fahrzeugarten beson-



ders beteiligt sind. Die führte zu neuen Bestimmungen. Man unterscheidet von jetzt ab zwischen schweren und leichten Fällen der Uebertretung der Bestimmungen. Im ersteren Falle gibt es eine polizeiliche Verwarnung, im zweiten sofort eine Gerichtsverurteilung. Eine polizeiliche Verwarnung bei Verletzung von Bestimmungen erhalten: Sommerausserverkehrsomnibusse bis zu 55 Stkm., vollbereifte Fahrzeuge bis zwischen 24 und 30 Stdkm. Eine gerichtliche Verurteilung bei Verletzung von Bestimmungen erhalten: Sommerausserverkehrsomnibusse bei über 60 Stdkm., vollbereifte Fahrzeuge (mit Ausnahme von erstmaligen Fällen) 30—40 Stdkm., motorgetriebene Krankenseibstfahrer bei über 40 Stdkm. Die Kraftfahrer sind jetzt in allen Fällen, wo der Schaffner einer haltenden Strassenbahn den Arm wagerecht heraushält, verpflichtet, ihr Fahrzeug anzuhalten. Die Schaffner der Strassenbahnen sind verpflichtet, dies Haltezeichen zu geben. — Schaffner und Führer von Omnibussen, die den Sommerausserdienst versehen, werden vor Gericht vorgeladen, wenn sie während der Fahrt miteinander sprechen.

## Herzliche Glückwünsche

Im Monat August haben nachstehende  
Kollegen Geburtstag

Kochanek Bernard 3 — Lizbon Stefan 3 — Wawrzynek Franc. 4 — Trojok Pawel 5 — Klimza Oswald 5 — Henek Franc. 5 — Stencel Stanislaw 6 — Chwalek Eryk 6 — Heuschel Józef 8 — Tomanek Roman 9 — Dybala Augustyn 10 — Mańka Henryk 13 — Kaluza Ludwik 13 — Mrokwa Ryszard 14 — Sabasz Jerzy 14 — Bacik Alfons 14 — Żok Gerhard 14 — Jurko Stanislaw 14 — Reh Rochus 15 — Kowarczyk Augustyn 15 — Stencel Augustyn 15 — Lesz Karol 16 — Bayczyk Bernard 17 — Gräfrath Jerzy 17 — Saschek Augustyn 17 — Swarc Ludwik 17 — Pilarski Teodor 17 — Kusz Karol 18 — Bryłka Roman 18 — Minkus Bernard 19 — Kauka Herbert 20 — Wojtacki Józef 21 — Gojny Jan 21 — Sojka Wilhelm 21 — Katner Ryszard 22 — Grohs Eryk 22 — Gawenda Augustyn 23 — Pietrzyk Ludwik 24 — Szczypa Roman 25 — Wrobel Roman 30.

Wozu wir herzlichst Gratulieren.

Der Vorstand.

## Aus aller Welt

### NOCH 22 000 EISENBAHN-STRASSENKREUZUNGEN IN DER TSCHECHOSLOVAKEI

Die Hoffnungen der Kraftfahrer auf eine allgemeine Behebung der Verkehrshindernisse auf den Landstrassen, der Kreuzungen mit der Eisenbahn im gleichen Niveau, haben so gut wie keine Aussicht in absehbarer Zeit in Erfüllung zu gehen. In der Tschechoslowakei gibt es insgesamt 21.883 solcher Eisenbahnübergänge. Seit dem Umsturz bis 1930 wurden 716 solcher Uebergänge abgeschafft, wovon 76 durch Bau von Ueberbrückungen oder Unterfahrten ersetzt wurden. Wenn die Aktion zur Befreiung des Strassenverkehrs von diesem Hindernis im gleichen Tempo fortgesetzt wird, und das steht bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation in den nächsten Jahren nur im besten Falle zu erwarten, so ist der Zeitpunkt der totalen Abschaffung der Eisenbahnübergänge gar nicht abzusehen. Gegenwärtig entfällt in der Tschechoslovakei auf je 605 m Eisenbahnstrecke ein Eisenbahnübergang; in Deutschland auf je 720 m, in England erst auf je 5760 m. Glückliches Inselreich!

### FLUGZEUGE ZUR RETTUNG SCHIFFBRUECHIGER

Auf der im Monat Mai in London abgehaltenen Ausstellung von Geräten und Apparaten zur Rettung Schiffbrüchiger wurde mitgeteilt, dass man jetzt dazu übergehen werde, auch das Flugzeug zur Rettung Schiffbrüchiger einzusetzen. Wir begrüssen diese friedliche Entwicklung des Luftfahrzeuges, sie erscheint uns besser als die Kriegsspielerei der Hitlerianer mit der Luftwaffe!

### DEUTSCHLAND UND DER ZUKUNFTSKRIEG

Die Selbsterkenntnis des deutschen Faschismus scheint soweit zu gehen, dass man schon in aller nächster Zeit mit kriegerischen Verwicklungen zu rechnen scheint. Denn wozu hat man sonst vom

3. bis 5. Mai eine grosse Luftschutzübung im Bereiche der Kommandantur Cuxhaven abgehalten. Es handelt sich um die Sicherung der Küste gegenüber Fliegerangriffen. Stolz schreibt man im offiziellen Deutschland darüber: „Die Cuxhavener Uebung hat gezeigt, dass die Schifffahrt den Luftschutzmassnahmen der Marine grösstes Interesse entgegenbringt, sodass die Marine und das Luftfahrtministerium bei ihrer weiteren Arbeit auf die freudige Mitarbeit der Schifffahrt rechnen können. Alarmzeichen für das Ausland!“

### INTERESSANTE KOSTENBERECHNUNG IN ENGLAND UEBER VERKEHRSREGELUNG

In England hat man über die bei Verkehrsstörungen bzw. Verkehrsregelung entstehenden Unkosten interessante Berechnungen angestellt. Die automatische Verkehrsregelung in London könnte z. B., wenn sie an allen vorhandenen 400 wichtigen Kreuzungen angebracht wäre, Millionen von Sterling im Jahr ersparen, weil bei automatischer Regelung der Aufenthalt der Fahrzeuge an Kreuzungen auf ein Minimum beschränkt wird. Die Verkehrsregelung an einer Kreuzung mit einem Schutzmann kostet der Behörde Sterling 900 im Jahr. Durch den Aufenthalt an Kreuzungen verlieren Omnibusse viel Fahrzeit. Jede verlorene Stunde Fahrzeit entspricht im Durchschnitt einem Einnahmeausfall von Sterling 55.

### EISERNER STRASSENBELAG IN ENGLAND

In England werden jetzt in einigen Städten Versuche mit eisernen Platten als Strassenbelag gemacht. Dieser Strassenbelag soll den stärksten Anforderungen länger als Granitpflaster standhalten. Die Platten haben eine Grösse von 30x30 cm. stark. Auf der unteren Seite tragen sie Rippen und auf der oberen Seite haben sie ein Rhombenmuster, das als Gleitschutz dienen soll. Sie werden auf einer Betonsohle mit einer dünnen Bitumenschicht verlegt und ihre Fugen werden ebenfalls mit Bitumen ausgefüllt.



# SPIS ODDZIAŁÓW

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



ZARZĄD GŁÓWNY  
WARSZAWA, ULICA DŁUGA 21  
Telefon 11-25-31

Oddział	Adres	Dzień zebrania	Lokal zebrania
Bielsko	Okręgowy Sekretariat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Felner „Pilsnerhof“
Borysław	Zw. Zaw. Transportowców — Oddział Automobilistów — Skrytka pocztowa nr. 14	piątek po 15.	Dom Robotniczy
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	1. i 2. sobota każdego mies.	Restauracja Fr. Piller ul. Ccelesty
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 47
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 Erte
Lwów	Z. Z. T., ulica Rutowieckiego 23		
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. Kulczyński, Siemianowice	piątek po 1. każdego mies.	Restauracja p. Prochoty ulica ks. 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 Wieczorek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książęce	1. niedziela po 1. każdego mies.	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicz
Warszawa	Z. Z. T., ulica Długa 21 telefon 11-25-31 — pokój 33		ulica Długa 21
Wilno	Z. Z. T., ulica Wieleńska 17-6		
Wieluń	Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Włocławek	Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15 każdego mies.	na piśmie



