

geführt werden muss, dass der Führer im Stande ist, in jedem Augenblick anzuhalten.

In der letzten Zeit werden angeblich diese Vorschriften nicht in gehörigem Masse geachtet, vor allem nicht in den Fällen, wo mechanische Gefährte aus einer Strasse in eine andere fahren. Die Führer verlangsamten dann nicht das Tempo, sondern zwingen die Passanten durch öftere laute Signale oft erst im letzten Augenblick dazu, sich eiligst in Sicherheit zu bringen.

Die Polizeidirektion fordert die Wagenführer auf, diese Vorschriften besser als bisher zu beachten, da sonst Bestrafung erfolgt. Im Anschluss daran wird die Verfügung des schlesischen Wojewoden vom 3. April 1930 in Erinnerung gebracht, die die Höchstgeschwindigkeit in bebauten Stadtteilen, Kurorten und anderen Ortschaften folgendermassen festsetzt: a) für Personenautos auf 35 Stundenkilometer, b) für Lastautos mit Vollgummibereifung auf 16 Stundenkilometer, c) für Lastautos mit Luftbereifung auf 20 Stundenkilometer.

Autobusunternehmer und Steuerbehörden

Die Autobusunternehmungen haben von den Finanzämtern die ersten Zahlungsaufforderungen erhalten, die mit der Inkraftsetzung des Gesetzes vom staatlichen Wegebaufonds im Zusammenhange stehen. Diese Zahlungsaufforderungen umfassen die vorgeesehenen Beträge für den Wegebaufonds für das ganze Budgetjahr 1931/32. Nun haben aber bekanntlich die Autobusunternehmer beschlossen, sämtliche Linien ausserhalb der Wojewodschaft Schlesien im Juni stillzulegen, wenn die Bestimmung über den Wegebaufonds nicht abgeändert oder wesentlich gemildert werden sollten. Es ist nun ein Streit zwischen den betreffenden Unternehmern und dem Finanzministerium ausgebrochen. Die Unternehmer weigern sich ganz entschieden, Zahlungsaufforderungen auszuführen. Sie wollen höchstens die auf sie entfallenden Beträge bis zur Stilllegung der Verkehrslinien an die Steuerämter abführen. Man darf auf den Ausgang dieser grundsätzlichen Kompetenzstreitigkeit gespannt sein.

Verschiedenes

Genaue Leistungsprüfung von Kraftwagen.

Jeder Kraftwagen wird ehe er die Fabrik verlässt, geprüft, ob er auch allen Anforderungen, die an ihn im Privatbetrieb gestellt werden, genügen kann. Bisher hat man die Prüfung meist so vorgenommen, dass der Wagen von der Fabrik aus längere Zeit probeweise gefahren wurde. Dieses hat zwar den Vorteil, dass er allen praktischen Anforderungen ausgesetzt wird, nachteilig wirkt aber, dass während der Fahrt, natürlich nun schwierig Messungen an den Einzelteilen des Wagens vorgenommen werden können. Einzelne Firmen wählen deshalb heute einen anderen Weg, indem sie beim Prüfen in der Fabrik den Wagen mit verschiedenen Geschwindigkeiten auf einen besonderen Prüfstand laufen lassen, der nach Art der bei Rennradfahrern üblichen Home-Teilapparaten gebaut ist. Die Vorderräder des Wagens werden abgebremst, während die Hinterräder auf Walzen rollen. Von diesen Walzen wird mittels Riemen der Dynamo angetrieben, so dass der Wagen verschieden abgebremst werden kann, was etwa dem Fahren verschiedener Geschwindigkeiten entspricht. In aller Sorgsamkeit und ohne die Gefahren der Strasse

können hier die verschiedenen Teile des Wagens genau gemessen werden. So kann z. B. untersucht werden, ob die verschiedenen Lagerstellen nicht heiss werden, ob der Wagen unnötige Schwingungen aufweist und dergleichen mehr. Der Prüfstand kann aber ferner auch noch dazu verwendet werden, den Kraftverbrauch des Kraftwagengetriebes zu bestimmen, indem der Kraftwagen jetzt bei abgeschaltetem Benzinmotor von dem Dynamo angetrieben wird. Das genaue elektrische Messverfahren hilft somit auch hier die Qualität und die Sicherheit im Kraftwagenbau zu beheben.

Das Kraftfahrzeugreparaturgewerbe strebt die Selbständigkeit dieses Gewerbes an. Während der Reichshandwerkerwoche, die vom 15. bis 22. März in Berlin stattfand, haben weit über 200 Berliner Kraftfahrzeugreparaturwerkstättenbesitzer in einer Versammlung am 16. März in einer einmütig gefassten Entschliessung dringendst gefordert, dass die entgeltliche Trennung der Kraftfahrzeugreparatur- vom Mechaniker-, Schlosser- und Schmiedehandwerk schleunigst vollzogen und die in Berlin beantragte eigene Innung für das Kraftfahrzeughandwerk genehmigt werde.

Das automatische Tanken. In gleicher Weise wie man heute durch Einwerfen eines Geldstückes von jedem Fernsprechautomaten sprechen kann, ist es neuerdings möglich, Brennstoff zu kaufen. In den Vereinigten Staaten werden jetzt zahlreiche automatische Tankstellen eingerichtet. Nach dem Einwerfen der notwendigen Geldstücke wird eine elektrische Pumpe in Bewegung gesetzt, die selbsttätig die entsprechende Brennstoffmenge aus dem Vorratsbehälter entnimmt.

Benzin-Lagerung

Die städtische Polizei in Katowice führt Kontrollen durch, ob in Garagen und anderen Räumen Benzin, Benzol und Oel vorschriftsmässig gelagert ist. Die Kollegen werden im eigenen Interesse ersucht, dafür zu sorgen, dass Beanstandungen nicht vorkommen, um Strafmandate zu vermeiden.

Falls eine vorschriftsmässige Angabe für Benzin-Aufbewahrung nicht vorhanden ist, sollte nur literweise bei der Benzinstation getankt werden, da die fassweise Lagerung von Benzin und Benzol in diesem Falle strafbar ist.

Verbands-Nachrichten

Król. Huta. Um verschiedene diesbezügliche Gerüchte richtig zu stellen, geben wir bekannt, dass die Hinterbliebenen unseres verstorbenen Kollegen Wieczorek, Ortsgruppe Król. Huta, aus der Bezirkskasse des Zw. Zaw. Automobilistów 1100,— Złoty (Eintausendeinhundert) ausgezahlt erhalten haben. Der verstorbene Kollege hat in unseren Verband insgesamt etwa 100,— Złoty eingezahlt, davon in die Sterbekasse nicht ganz 10,— Złoty.

Es ist leicht auszurechnen wieviel Jahre ein Mitglied zahlen muss, um in die Verbandskasse den Betrag einzuzahlen der im Todesfalle an die Angehörigen ausgezahlt wird.

Im Falle des Todes der Frau eines Mitgliedes, erhält dasselbe 50% der normalen Sätze.