

jedem ehemals gemeinen Verbrecher und ehemaligen Zuchthäuser möglichst ist, nach einer gewissen Karenzzeit als Taxifahrer zugelassen zu werden. Dass nun jeder sozial und gerecht denkende Mensch es als eine Selbstverständlichkeit erachtet, dass man diese, auch oft nur durch die traurigen wirtschaftlichen Verhältnisse gefallenen Menschen, der menschlichen Gesellschaft wieder eingliedert, liegt klar und ist daher das Verhalten der Polizeibehörden einesteils auch verständlich. Anderswärts dürfte es aber gerade der Polizei bekannt sein, dass infolge der Vielgestaltigkeit der Verhältnisse und mit dem Zusammenkommen aller Arten von Menschen wie in keinem anderen Beruf, die Gefahr der Rückfälligkeit zum alten Laster, unbegrenzte Möglichkeiten geboten sind, dem die wenigsten der einst Bestraften auf die Dauer standhalten dürften. Wenn man nun in Betracht zieht, dass gerade der Taxiberuf an und für sich unbedingt nur charakterfeste Menschen notwendig hat, so sollte man es auch vermeiden, Leute gerade in diesem Berufe, der dazu am ungeeignetsten ist, wieder auf die

rechte Bahn bringen zu wollen. Ferner sei aber die Polizei ersucht, den Arbeitszeiten der Taxichauffeure, die sich auf die Vermehrung der Verkehrsunfälle auswirkt, ihr Augenmerk mehr zuzuwenden.

Es dürfte vielleicht auch von grossem Interesse sein, von den Lohn- und Arbeitszeiten im Taxigewerbe einer Grossstadt Kenntnis zu erhalten, man wird sich dann vielleicht gar nicht mehr so sehr wundern, wenn ein Kollege zu unrealen Manipulationen greift. 24 Stunden Dienst, 12 Stunden frei; 24 Stunden Dienst, 6 Stunden frei; 24 Stunden Dienst, 24 Stunden frei usw. Man Sorge daher von behördlicher und von Regierungsseite dafür, dass diese geschilderten Missstände abgestellt werden, dann können auch im Taxigewerbe wieder geordnete Verhältnisse einkehren. Da aber die Staatsmaschine in solchen Fragen langsam arbeitet, ist es eines jeden einzelnen Kollegen Pflicht, durch Erwerb der Mitgliedschaft im Verband diesen Forderungen den genügenden Nachdruck zu verschaffen, denn nur die Organisation hat schon Tatsächliches geleistet zum Wohle aller Kraftfahrer.

Tarif für die bei den „Schlesischen Autobus-Linien“ beschäftigten Chauffeure, Kondukteure und Werkstattpersonal

Nach langwierigen Verhandlungen gelang es dem „Związek Zawodowy Automobilistów“ für oben genannten Betrieb einen Tarifvertrag abzuschliessen.

Die Chauffeure und Monteure hätten danach einen Stundenlohn von 1.40 Zł. bis 1.52 Zł. (nach Alter und Praxis), Kondukteure 1.05 Zł. pro Stunde. Das übrige Hilfspersonal entsprechend weniger. Diese Sätze sind Mindestsätze. Bestehende Löhne dürfen nicht reduziert werden.

Die Arbeitszeit beträgt für alle Kategorien 48 Stunden die Woche. Darüber hinaus geleistete Arbeit ist als Ueberstunden zu vergüten.

Den Konduktoren wird ausserdem ein Mankogeld von 5.— Zł. monatlich gezahlt. Chauffeure und

Konduktore bekommen den Stoff für die Dienstkleidung vom Arbeitgeber geliefert. Stirbt ein Arbeitnehmer infolge Betriebsunfall, erhalten die Angehörigen des Betreffenden den Verdienst von 2—3 Monaten, je nach der Dauer der Beschäftigung im Betriebe, ausgezahlt. Bei anderen Todesfällen erhalten die Angehörigen einen Monatsverdienst ausgezahlt.

Urlaub wird je nach der Dauer der Beschäftigung gewährt.

Die Arbeitsbedingungen sind nicht als Ideal zu betrachten. Da es jedoch darum ging, die bisher bestehenden Löhne zu halten, hat sich der Verband im Einverständnis mit der Belegschaft entschlossen, den Tarifvertrag in dieser Form zu unterschreiben.

Gründung einer Konsum Genossenschaft

Auf einer der letzten Sitzung beschäftigte sich der Vorstand sowie Aufsichtsrat der Spółdzielnia Automobilistów mit der Lage des neu eröffneten Lebensmittelgeschäftes. Es wurde festgestellt, dass ein sehr grosser Teil unserer Kollegen dieses Unternehmen zu wenig durch Einkauf von Waren unterstützt.

Nach längerer Diskussion wurde daher einstimmig beschlossen, diesen Laden von der Spółdzielnia Automobilistów abzutrennen und eine neue Konsumgenossenschaft zu gründen, um auch Nicht-Chauffeuren den Eintritt als Mitglied in die Genossenschaft zu ermöglichen.

Am 24. Juni d. J. fand die Gründungs-Versammlung der neuen Genossenschaft statt. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats wurde Koll. Adamczyk und zum Vorstzenden des Vorstandes Koll. Augsburg gewählt.

Der Eintrittsbeitrag wurde auf 3 Złoty und der Anteil auf 30.— Złoty festgesetzt. Der Anteil kann auch ratenweise eingezahlt werden.

Durch diese Verbreiterung der Grundlagen ist das Prosperieren des Ladens garantiert und die Kollegen bzw. ihre Frauen werden gebeten, im eigenen Interesse der neuen Genossenschaft als Mitglied beizutreten und durch Einkauf von Ware zu stärken.

Der durch den Verkauf im Laufe des Jahres erzielte Gewinn wird nach Jahres-Abschluss an die Mitglieder der Genossenschaft verteilt.

Chauffeur-Schulen

Eine der Hauptursachen der Arbeitslosigkeit und der schlechten Arbeitsbedingungen im Chauffeurberuf ist die massenweise Ausbildung von Chauffeuren in den Fahrschulen. Diese Schulen sind ausschliesslich auf Verdienst eingestellt und, da sie sich gegenseitig Konkurrenz machen, bemüht sich die niedrige Preise möglichst viel Kandidaten heran-