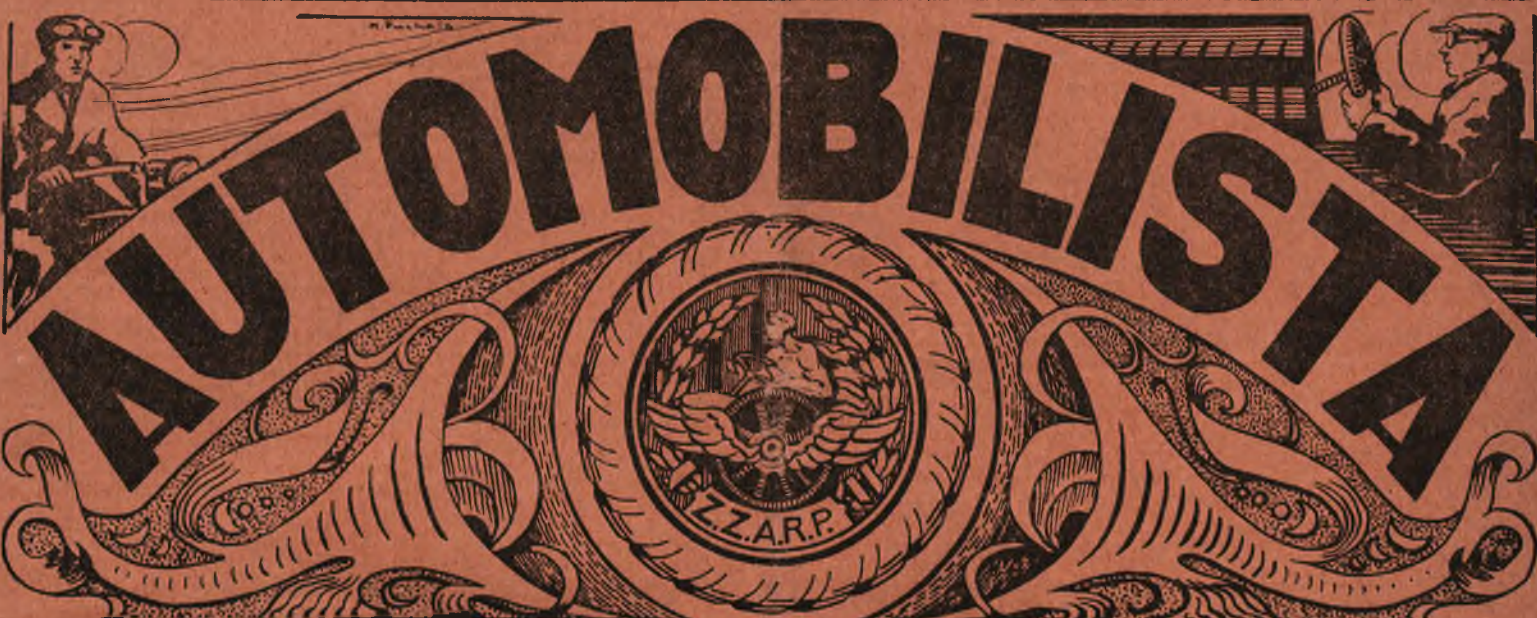


2676 III MF 4284



AUTOMOBILISTA

ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowych Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie.

Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Kraków — Katowice — Lwów — Poznań — Warszawa — Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4028, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 400.001.

BACZNOŚĆ P. T. SZOFERZY!

W poszukiwaniu za marką dającą posiadaczom 100%
zadowolenia, objęliśmy zastępstwo na całą Polskę światowego
koncernu amerykańskiego



DURANT MOTOR INC.

Podwozia autobusowe 4 i 6 cylindrowe.
Wozy osobowe od 35 do 48 HP. Taksówki.

👉 Reklamowe warunki spłaty. 👈

Bracia STEFAN i PIOTR BERGMAN Inż.

WARSZAWA, Marszałkowska 154.

KRAKÓW, Mikołajska 6.

(Otwarcie salonu w Krakowie, Szpitalna 38 w styczniu 1929).



W najstarszym SKŁADZIE FORTEPIANÓW firmy
WŁ. BOŁOŃSKI (Z. Raba nast.)

KRAKÓW, RYNEK GŁ. L. 34 - Pałac Spiski
 można nabyć najkorzystniej fortepian - pianino - fisharmonję.
 ☞ Dogodne, długoterminowe spłaty! ☞



MAGAZYN NOWOŚCI DLA PANÓW

POD FIRMA

STANISŁAW BIGOSZ

POD FIRMA

B. WSPÓŁPRACOWNIK F-MY BRACIA BILEWSKY

W KRAKOWIE, PRZY ULICY KARMELECKIEJ NR. 12.

POLECA PO CENACH PRZYSTĘPNYCH: BIELIZNĘ MĘSKĄ BIAŁĄ I KOLOROWĄ, KAPELUSZE, KRAWATY W WIELKIM WYBORZE, PARASOLE, ŁASKI I T. D. Z PIERWSZORZĘDNYCH FABRYK KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH.

SENSACJA!

SENSACJA!

TEGOROCZNEGO SALONU PARYSKIEGO
 NOWE 6-cio CYLINDROWE SAMOCHODY

CITROËN

nadeszły i są do obejrzenia w salonie wystawowym

FIRMY

„AUSTRO-DAIMLER”

TOW. BUD. MOT. S. A.

w Krakowie, ul. Wiślana 12.

SENSACJA!

SENSACJA!

AERO- I AUTOMOBILOWE



CHŁODNICE

wyrabia nowe i naprawia stare, oraz wszelkie roboty automobilowe blacharskie wykonuje po cenach najniższych

C. PATRYN, Kraków, Pawia 10.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Kraków — Katowice — Lwów — Poznań — Warszawa — Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysła 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). Konto P.K.O. Nr. 400.401.

AUTO-SZAWA

KRAKÓW, PLAC SZCZEPAŃSKI L. 8.
TELEFON NR. 4275. TELEFON NR. 4275.

WSZELKIE PRZYBORY SAMOCHODOWE.

**Pierścienie tłokowe i łożyska kulkowe
wszelkich wymiarów stale na składzie.**

OPONY:

DUNLOP, MICHELIN, FISK, GOOD-YEAR
I GUMY PEŁNE (MASYWY).

CHEVROLETA, FORDA części zamienne. OPONY
i DĘTKI Fisk, Pirelli Goodyear, Michelin. ŚWIECE
Champion, Bosch. AKCESORJA samochodowe.
SUROWĄ GUMĘ do wulkanizowania. SYGNAŁY
samochodowe elektryczne i ręczne. Łożyska
kulkowe D. W. F. Taśmę hamulcową

dostarcza

„SAMOCHÓD”

KRAKÓW, ULICA SZEWSKA L. 4.

Z Nowym Rokiem!

Nowy Rok! Nadzieja lepszego jutra, pomyślniejszych warunków życiowych, — to myśli które przepędzają każde z nas z Nowym Rokiem. Takie same myśli przenikają również organizacje zawodowe, których celem jest troska i walka o wspólne interesa wszystkich swych członków.

Ilość 25.000 kierowców samochodowych złączonych w jednym zawodzie pod wspólnym sztandarem organizacji zawodowych — to siła, która potrafi wywalczyć sobie potrzebne zrozumienie u społeczeństwa, i zagwarantować należne prawa życiowe i zawodowe u kompetentnych czynników.

Pomimo jednak tak ważnych celów i zadań wielu kierowców nie zrozumiało dotychczas poczucia ducha łączności w myśl swych własnych interesów i do organizacji się jeszcze nie zapisało.

Brak tego poczucia organizacyjnego, to właśnie najważniejsza przeszkoda w dążeniu do uzyskania wszelkich postulatów zawodowego kierowcy samochodowego.

Naczelnym organ, którego niniejszy pierwszy numer zawodowi automobilisci otrzymują, — to wielka rzecz — to dowód, że zawodowy automobilista po-

traci się organizować, że ma daleko idące żądania zawodowe, których bronić będzie w niniejszym piśmie zawodowemu.

Pismo to, to głos wspólny wszystkich zawodowych automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej o słuszne prawa.

Zwracając się do Was z życzeniami noworocznymi, prosimy Was, byście stanęli zwartą masą w tym roku w naszych organizacjach zawodowych, koło piśma naszego, darząc go moralną i materialną pomocą oraz wypowiadając na jego łamach wszystkie swe żale, troski i niedole.

Niechaj organ nasz rozwija swą pracę przy ścisłym udziale wszystkich zawodowych automobilistów, ku pomyślnemu wykonaniu wspólnych celów i zamierzeń, które oby jak najrychlej w życie wcielone zostały, a hasłem Nowego Roku naszego niechaj będzie: propaganda organizacji, wcielenie się wszystkich zawodowych automobilistów w szeregi naszej organizacji w myśl uświęconej praktyką zasady życia: W jedności siła.

Zarząd Główny Z. Z. A. Rz. P.

Na marginesie sportu automobilowego.

Nasz wiek, świadek niebywałych postępów i ciekawych eksperymentów w zakresie nauk, oddawna wysiła się na rozwiązanie problemu, ujarzmienia przestrzeni i czasu. Zdaje się nam, że fantazje Verne'a bliskie są już urzeczywistnienia — a niektóre nawet, już urzeczywistniono i może wkrótce podróż na księżyc nie będzie trwała dłużej jak 48 godzin. Olbrzymie przestrzenie dzielące nas od Nowego Yorku, Buenos-Aires lub Pekinu, zmniejszają się znacznie, odkąd statki powietrzne przenoszą nas z wymarzoną szybkością.

I sport automobilowy coraz szybciej ogarnia wszystkie odłamy życia społecznego, władając już wszelkimi klasami społeczeństwa. Po triumfach odwagi męskiej nadechodzi triumf cnót kobiecych. Kobieta przy kierownicy, to nie muzyka przyszłości, to fakt rzeczywisty. Kobieta dąży za nami szybkim krokiem, nie wystarcza już jej pokonywanie krótkich przestrzeni, pragnie połykać niezmierzone odległości, dążąc wytrwale po laur zwycięzcy. Czy jednak wytrzymałymi są dość nerwy kobiece, aby sprostać temu nadzwyczajnemu wysiłkowi? Musi się w to wierzyć, stwierdzając dotychczasowe wyniki choćby naszych raidów. Ale przecież nasuwa się pytanie, czy te na pozór wytrzymałe nerwy kobiece, nie zawiodą,

jeżeli nasze panie zmuszone będą kierować nie wspinałymi, doskonale i z perfekcją funkcjonującym wozem — ale maszyną gorszą, wysłużoną — która niejedną spłatać może niespodziankę. Czy rezultaty byłyby te same?

Pragnienie osiągnięcia coraz większych szybkości i żądza nowych rekordów sportowych pochłania umysł dzisiejszych sportsmenów i konstruktorów wozów. Jak dawnymi wyjąją się czasy, kiedy zaciekawionym okiem śledziliśmy pierwsze kroki wozów mechanicznych, z godnością poruszających się po ulicach, wydobywających ze siebie cały zapas energii, kiedy przyszło wydrapać się choćby na najmniejsze wzniesienie. Dziś nie wystarcza nam zaspokojenie potrzeb ruchu komunikacyjnego i transportowego, oczekujemy niezwykłych wyczynów sportowych, które co roku z pewnością i nieomylnością kalendarza powtarzają się. Dzisiejszy człowiek nie reaguje już na osiągnięte rekordy, bo zdaje się, że wydajność energii sportowej osiągnęła swój szczyt najwyższy, a nowe rekordy różnią się od poprzednich co najwyżej o kilka sekund. W sporcie automobilowym trzeboby jakiejś niezwykłej szybkości, jakich 300 km. na godzinę, abyśmy na nowo ulegli wstrząsowi postępu i nowości.

Jednakże dla każdego znajdującego się bliżej sportem automobilowym, a przede wszystkim dla uczestnika wyścigów, postęp w dziedzinie mechanizacji wozów uwidacznia się lepiej, niż dla zaspakajającego swe potrzeby sportowe z dzienników. Ulepszenia idą ustawicznie, nie tylko w kierunku mechanizmu wozu ale i w kierunku sportowym, co wybitnie zaznacza się podczas wielkich wyścigów automobilowych. Wynalazek hamulców na cztery koła, postępy aerodynamiki, środka ciężkości wozów, wyzyskanie siły odśrodkowej zmniejszają hazard wyścigowy od minimum i pozwalają biorącemu udział w wyścigach na osiągnięcie szybkości 180 km. Temu wściektemu tempu podporządkowuje się wszystko, wszystko bowiem odbywać się musi z błyskawiczną szybkością. Znikają już barwne obrazy zmiany pękniętego w czasie wyścigu pneumatyku dziś na bezpowietrznej dętkę zmierza kierowca do najbliższego miejsca pomocy, gdzie z szybkością rekordową przy pomocy lewarów — odbywa się zamiana koła. Sportsmen wyścigowy nie może się już zadowolić szybkością osiąganą na zwykłej drodze szuka jej na aerodromie, chociaż i tutaj krzywizny cementowanej płaszczyzny w krótkim czasie go zniechęca. Dusza jego wyrwa się do drogi prostej jak strzala, wycementowanej na przestrzeni conajmniej 100 klm. „Niema ograniczeń mechanicznych co do szybkości, brak nam tylko przestrzeni” — wyrazić się miał pewien konstruktor wozów mechanicznych.

Wielkie aerodromy światowe nie zaspokajają potrzeb sportowca, wiraże bowiem utrudniają osiągnięcie wielkiej szybkości, a zwykła droga z powodu swej różnorodności i nagłych niespodzianek kryje w sobie wiele niebezpieczeństw. Jednak i aerodrom mimo swej monotoności posiada również swe niebezpieczeństwa; wóz biegnie niemal ciągle wokoło a proste linje są tak krótkie, że nie wchodzą w rachubę. Patrzącemu wydaje się, że rozpędzona maszyna może biec i bez kierowcy. Podobno są specjaliści aerodromu, którzy odejmują ręce od kierownicy w czasie, gdy wóz biegnie z szybkością 150 klm.

Wyścig aerodromowy wymaga niezwykle wysiłków organizmu, nawet przy odpowiednich paузach wypoczynkowych, bieg bowiem przy szybkości 200 klm. musi wywołać zmęczenie i działać usypiająco. Kierowca widzi przed sobą cementowy pas areny czarny od rozlanej oliwy, po którym biegnie rozkołysany wóz, słyszy świst powietrza, prutego dziobem wozu. Mimo wszystko, nie jest to ruch bierny, bo mimo najlepszych obliczeń, budowniczych aerodromu zgotować może nagłą niespodziankę, czy to w miejscu wirażu, czy to w następstwie gorszej jakości materiału, użytego przy budowie. Niezwykła jest szybkość wozów, biorących udział w wyścigach, oko widza nie odróżnia pojedynczych części wozów, ani nie dostrzega kierowcy, który schylony nad kie-

rownicą, chroniony przez połowicznej wielkości i niesamowitego kształtu kask, jak zamaskowana zjawa, zdaje się być tylko częścią organizmu maszyny. Rozdęte nozdrza wciągają zapach oleju rycynowego, benzolu i elkozyny. W niszach tętni łoskot biegnących wozów, nawet barw wozów nie można rozpoznać. Ostatnie chwile przygotowania do wyścigów przypominają chyba piekielne sceny poematu Dantego, kiedy to wóz pieczołowicie konstruowany od kilku lat, tajemniczo i zazdrośnie strzeżony, za chwilę uszyje ma w szranki po laur zwycięski. Jakże znieczepionym i zdenerwowanym jest konstruktor wozu a cóż dopiero kierowca.

Ten zapominał o wszystkim, o oczekiwaniu, o znieczepieniu, o zmęczeniu, o formalnościach wyścigowych, nawet o podstępach zdradliwych konkurentów, mózg jego kołysze tylko jedną myśl, aby jak najprędzej doprowadzić wóz do celu.

Gdy wyścig odbywa się na drodze publicznej — to wydaje się biorącemu udział w wyścigach, że chyba nigdy nie była ona tak pełną przeszkod; po obu stronach drogi kłębi się tłum widzów, rozkołysany wóz godzinami pędzi, podobny do kuli ołowianej, zyskującej co godzinę na szybkości. Topole przydrożne migają jak błyskawice, z pod kół odpryskują kamienie, uderzając o karter, uderzone w locie ptaki, skrwawione padają obok wozu, a wóz zdaje się zaledwie dotykać powierzchni drogi, raczej unosić się, niż biec. Nad kierownicą schylona postać kierowcy w niezem nie przypomina człowieka, twarz zabryzgana błotem, ręce skrwawione, a tylko czujne ucho łowi każde uderzenie motoru.

Nareszcie trybuny, chwila a człowiek zrosnięty w całość z wozem, wpadnie w tłum, rozkrzyczanych i płonących entuzjazmem twarzy; przed nim wśród łopocących sztandarów, przy dźwiękach i rykach megafonów, błyszczy cel upragniony — jak biała wstęga wody przed oczyma spragnionego wędrowca z magicznym słowem: Finish.

Nieraz o gwarne i rozbawione trybuny, pełne ciekawych widzów, uderzy biobowa wieść; nieraz aerodrom jest świadkiem ciężkiej ofiary zawodu, gdy skrwawione ciało fanatyka szybkości, zawiśnie na zdruzgotanej maszynie. Koledzy i przyjaciele uniosą ciało zranione, oddając je w ręce lekarzy, a później usiądą przy wezglowiu, nieszczęśliwej ofiary. Jednakże myśl ich znów popłynie w stronę pracowni konstruktora z gorącym pragnieniem, aby wynalazczy jego umysł, znów wskrzesił nową i silną maszynę — nową bohaterkę szybkości. F. W.

Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. czyni zabiegi u właściwych władz, aby rozporządzenia i przepisy, dotyczące ruchu samochodowego, odpowiadały wymogom chwili obecnej, a tem samem chroniły interesy zawodowego kierowcy.

Ze świata.

Zjednoczenie się automobilistów zawodowych w Hamburgu.

W czasach powojennych coraz więcej dawał się odczuwać brak silnej organizacji zawodowych automobilistów w całym państwie niemieckim. Powstawały wprawdzie związki lokalne, ale egzystencja ich nie długo trwała, albowiem jednostki stojące na ich czele, kładły większy nacisk na swoje interesa prywatne, niż związkowe i przez to musiały ulegać ruinie.

Obecnie Hamburg może poszczycić się najsilniejszą organizacją zawodowych automobilistów, którzy mają dzisiaj na swych usługach 125 dorożek automobilowych Brennabor. Własna elektrownia dostarcza siły popędowej i dostarcza światła warsztatom, garażom i mieszkalnym domom. Zbiornik własny ma pojemności 40.000 litrów. Zrzeszenie to zatrudnia około 300 robotników pracujących dzień i noc naprzemian. Olbrzymie hale są zaopatrzone w najnowsze wynalazki i urządzenia, przez co praca bywa nadzwyczaj ułatwiona; posiada również fabrykę karoserji ludziej umywalnie. Fabryka jest aprobowana przez ogólny niemiecki Związek ruchu a reguluje cały stosunek członków do Zrzeszenia.

Praca trwa 8 godzin dziennie a wynagrodzenie za nią wynosi 9 M. dla szoferów, a 11.20 M. dla pracowników warsztatowych, liczących ponad 21 lat życia; nadto mają zastrzeżony dodatek ubraniowy, wynoszący 25 Pfg. dziennie.

Szofer po 7 dniach pracy ma jeden dzień wolny,

który jeżeli wypadnie na święto otrzymuje za niego zapłatę w wysokości zarobku 1 dnia, a jeżeli musi pełnić służbę w taki dzień, to płatne ma podwójnie.

Po półrocznej pracy otrzymuje zatrudniony 7 dni urlopu płatnego a po roku i więcej lat 10 dni urlopu płatnego.

W razie choroby otrzymuje swe wynagrodzenie przez 8 tygodni, a jeżeli jest chory z powodu wypadku, to przez 13 tygodni, co mają prawnie zastrzeżone.

Nadto mają założoną kasę ubezpieczeniową dla własnych potrzeb.

Według zestawienia z 1926 r. możemy stworzyć sobie obraz działalności i potęgi danego zrzeszenia, które powinno znaleźć i u nas naśladowców, gdyż forma jego ustroju obejmuje wszystkie dziedziny gospodarcze i socjalne, osiągając dobre rezultaty.

Majątek tego Zrzeszenia przedstawia się następująco:

park wozów przedstawia wartość	2.463.09 M.
inwentarz	315.54 M.
maszyny	127.97 M.
części składowe	7.798.93 M.
różne materiały	100.00 M.

Obrót roczny taksometrów wykazywał w 1926 r. 1.610.656.54 M. Kapitał Związku powstały ze składek wynosił 93.207.58 M., a w roku 1926 wydano na same cele socjalne 1.000.00 M.

Niniejszy feljeton, który w sposób satyryczny oświetla kwestje dla nas tak dotkliwe, podajemy w myśl zasady „Dobry żart, tyńfa wart“, gdyż nawet w najcięższej chwili „pośmianie się“, jest wysoce zdrowotnem.

„Miasto zabytków“.

Powyżej 50^o szerokości geograf. leży wielkie miasto, w którym zaszły niedawno wielkie bardzo i doniosłe zmiany.

Miasto owo, które leży w kraju bardzo jeszcze dzikim i niezbyt dotąd ucywilizowanym, nosiło miano „miasta zabytków“, gdyż z pieczołowitością, znaną u ludów tamtejszych, przechowywano w mieście tem pamiątki szczepu, założyciela tegoż miasta. Przechowywano więc tam wiele zabytków tego rodzaju, jak broń dawna, ogromnie starannie konserwowano mury dawne w pierwotny budowane sposób, powoli jednak i tam przenikała cywilizacja zachodu, tak, że w krótkim stosunkowo czasie zepsucie, jakie wprowadza kultura, przesunęło się z niesamowitym rykiem i zapachem spalin benzynowych, przez ulice tamtejszego miasta, w formie dorożek samochodowych. Na lakiem podłożu wykwił kwiat usła-

wodawstwa, ukazał się genjusz-twórca, który wydał regulamin, w formie tak doskonałej i przewidywającej, że wobec niego błędną wszelkie czyny reformatorskie Khemala-paszy, czy też króla Ammannulaha, mało tego, błędną wszelkie urządzenia w tej dziedzinie dotąd w krajach niby-cywilizacji europejskiej obowiązujące. Umysł twórczy, który jest autorem tegoż, postanowił **zniweczyć** za jednym zamachem wszelkie zakusy swobodnego rozwijania się dorożkarstwa oraz zakusy samowoli szoferkiej, a że nawet umysł genjusza bywa ograniczony, tylko bowiem fantazja ludzka nieograniczoną bywa, na razie więc reformami temi objął on jedną tylko dziedzinę życia gospodarczego miasta, a w najbliższej przyszłości „ureguluje“ też i inne sprawy. Jakże nam do tego daleko, gdzież Wasze przodownicze stanowisko Angljo, Francjo, Niemcy?...

Na wieść o tem wszystkim, wyjechał tam nasz korespondent, który w ten sposób opisuje swe tam przybycie:

Po 845-cio godzinnej jeździe, późnym już wieczorem, zbliżamy się do stacji kolejowej w

Z trudem opanowując zdenerwowanie, spowodowane zmęczeniem, jazdą, Hokiem w pociągu, towia-

Warunki pracy i płacy szoferów na taks. w różnych krajach Europy.

Niemcy.

Berlin. Za dzień roboczy, który zasadniczo trwa 8 godz. na dobę, a nie może przekraczać 12-u godz., szofer na taksówkach otrzymuje Mk. n. 2.50 plus 25% od dochodu brutto (marka niem. równa się mniejwięcej 2 zł. polskim).

W razie, jeżeli szofer zmuszony jest pracować w garażu, otrzymuje Mk. n. 5.— dniówki.

Odpozynek. Jeden dzień w tygodniu.

Urlopy. Po roku pracy 5 dni, za każdy następny rok dochodzi jeden dzień, aż do najwyższej normy 12 dni. Za każdy dzień urlopowy otrzymuje szofer Mk. n. 6.50.

Hamburg. Płaca stała Mk. n. 9.50 dziennie.

Godzin pracy. 10 godzin dziennie.

Odpozynek. Jeden dzień w tygodniu.

Przy pracy garażowej Mk. n. 9.50 dziennie.

Urlopy. Po pół roku 7 dni, po roku i więcej 10 dni.

U w a g a. Do świadczeń ogólnych dochodzą: za każdy dzień urlopu, za każdy dzień choroby i za każdy dzień niewykonywania pracy nie z winy szofera, otrzymuje tenże dodatek dzienny Mk. n. 2.20, wypłacane przez specjalnie zorganizowany związek, który także pokrywa za szofera wszelkie świadczenia, jak kasa chorych, fundusz bezrobocia i t. p.

rzystwem dzikich, no i szalonym pragnieniem, którego nigdzie i niczem zaspokoić niema możności.

Wreszcie ujrzałem parę lamp, pociąg zwalnia i oto pędzę już z walizką moją, byle prędzej się czegoś napić, no i spać.

Do miasta od stacji stosunkowo nie daleko. Przed stacją spostrzegam długi szereg dorożek samochodowych. Same śliczne, nowiutkie wozy, jak w salonie automobilowym podczas wystawy. Przed nimi rząd szoferów. Wszyscy jednakowo umundurowani, granatowe mundury, błyszczące guziki, do tego czapki (o! dziwo!) rogatywki czerwone „z blachą” i napisem: „dorożka samochodowa Nr.....”.

Wsiadam więc i... dostaję książeczkę. Zgłupiałem. Cóż ja mam z tem robić (Boże! a tak mi się chce pić!).

Dobre pół godziny upłynęło, zanim porozumieliśmy się. A to było całkiem proste. Miałem tam poprostu wpisać dokładnie, kiedy zająłem wóz, poco, ile mam pakunków, czy mi się wóz podoba, czy tę markę wozu i taksometru uważam za dobrą, czy wszystko jest w porządku, czy szofer mi się podoba etc. Po tej formalności, zadowolony, że już ruszamy, zobaczyłem, jak szofer schował książeczkę, zapiał mundur i... popędził gdzieś. Zrozumiałem i żał mi się go zro-

Francja.

Dniówka. W wielkich przedsiębiorstwach automobilowych szoferzy otrzymują przy wpływach dziennych franków:

od 1 do 30 — 27.5% doch. brutto

od 31 do 40 — 32.5% „ „

od 41 do 50 — 37.5% „ „

od 51 i więcej — 42.5% „ „

Reszta przedsiębiorstw płaci następujące stawki: przy wpływach do 50 franków 40% od dochodu brutto,

ponad 50 franków 50% od dochodu brutto.

U w a g a. Szoferzy na swój koszt zaopatrują się w materiały pędne. W większych firmach, szoferzy otrzymują materiały pędne po cenach niższych.

Specjalne opłaty pobierane przez szoferów za przewóz pakunków, lub różnica pomiędzy taksą nocną i dzienną, — przypadają szoferowi.

Jeżeli samochód zaopatrzony jest w starter i w światło elektryczne, szofer obowiązany jest codziennie płacić 1 franka w formie odszkodowania.

Urlopy. Szoferzy z płatnego urlopu nie korzystają.

Bordeaux. Płaca. Stała dniówka franków 12.— plus 5% od dochodu brutto. Niektórzy płacą 15 franków dziennie bez procentu.

W powyższych wypadkach materiały pędne daje właściciel.

biło. Pewnie biedak chory — pomyślałem sobie, wobec tego niema rady, tylko trzeba wziąć następnym wóz. Wsiadłem więc do drugiego wozu, a po wpisaniu wszystkich tych samych pozycji do jego książeczki, zobaczyłem ze zdumieniem, że i ten galopem prawie „wyrwał” w tym samym kierunku.

O! to mi się już coś nie podobało! Pewnie albo coś złego knują — myślę sobie — albo też ja im jestem coś niepewny.

Te i tym podobne myśli zmusiły mnie do tego, by pójść piechotą i właśnie w momencie, kiedy się na to zdecydowałem, nowy epizod zwrócił moją uwagę. Z za węgla jednego z domów, w kierunku których pobiegli moi szoferzy, ukazali się oni teraz bijąc się nie miłosiernie. Było to już dla mnie całkiem jasne. Pobili się o pasażera. Wszystko jedno, trzeba będzie zapłacić obu, pojechać jednym, byle tylko prędzej, gdyż umrę z pragnienia. Idę więc w ich kierunku, by ich pogodzić, przytem jednak postanowiłem im nagadać trochę, no, bo co za brak poszanowania dla swego munduru; bijąc się postrącali sobie z głowy czapki. Smętnie zadzwoniły o bruk „blachy”. U nas by tego nie zrobił żaden „ekspres”!!

W momencie, gdy już miałem do nich zagadać,

Reszta właścicieli trzyma się ściśle stawek państwowych.

Bordeaux jest jedynym miastem we Francji, gdzie są wypłacane stałe dniówki.

Anglja.

Londyn. Po większej części na taksówkach jeżdżą sami właściciele. O ile jeżdżą szoferzy, otrzymują 30% od dochodu brutto. Tygodniowy przeciętny zarobek wynosi 3 funty szterlingi.

Specjalne opłaty pobierane za pakunki i za więcej niż 2 pasażerów, przypadają szoferowi.

Dzień roboczy. Długość dnia roboczego wynosi przeciętnie 10 godzin na dobę.

Jeżeli na jednym samochodzie jeździ 2 szoferów, to praca trwa 8 godzin.

Urlopy nie są prawnie ustalone.

Manchester. W Manchesterze szoferzy nie mają zbiorowej umowy. Jedni otrzymują 35 szylingów dziennie plus 5% z sumy ponad 3 szylingi obrotu dziennego. Drudzy mają płacę stałą, a mianowicie 2 funty sterl. tygodniowo. Suma ta powiększa się dzięki napiwkom, które tam szoferzy otrzymują.

Southport. Stała płaca tygodniowa 2 funty szterlingi tygodniowo.

Liverpol i Bolton. Na taksówkach jeżdżą sami właściciele.

Urlopy. W Manchesterze, Liverpolu, Boltonie i Southport, szoferzy nie korzystają z płatnych urlo-

pów. O ile szoferzy sobie urlopy biorą, to w każdym razie bezpłatnie.

Holandja.

Rotterdam. Wynagrodzenie stałe 20 florenów tygodniowo, plus 10% od sumy wpływów, ponad 60 florenów tygodniowo.

Praca. Dzień roboczy, najwyżej 10 godzin na dobę.

Odpoczynek. Co druga niedziela wolna.

Urlopy. Po roku pracy 4 dni. Przy czasie krótszym niż rok, za każde trzy miesiące jeden dzień. Oprócz stałego lonu, otrzymują szoferzy za każdy dzień urlopu 2.50 fl. dziennie.

U w a g a. W razie choroby, otrzymuje szofer stałe wynagrodzenie w sumie 25 fl. tygodniowo, w przeciągu 13 tygodni.

Do wyżej wspomnianych plac, dochodzą napiwki, które szoferzy otrzymują.

Irlandja.

Dublin. Płaca. Płaca tygodniowa za 7 dni, 2.5 funt. szterl. Przy dochodzie brutto ponad 10 funt. szterl. otrzymuje szofer od nadwyżki jeszcze 5%.

Praca. Praca nie przekracza 5 godzin tygodniowo.

Urlopy. Po jednym roku pracy, płatny urlop 7-mio dniowy.

Ubrania. W ubrania do pracy, szoferzy są zapatrywani przez właścicieli.

połecjan obok stojący, krzyknął „stop” i obaj momentalnie bić się przestali, pobiegli do swych wozów, poezem z gracją zajechali na szpice mych trzewików, trącając się zlekka zderzakami. Konającym z pragnienia głosem rozpocząłem pertraktacje, gdy policjant, który z zainteresowaniem słuchał tego wszystkiego, wykrzyknął jakieś magiczne słowo, a oni obaj stanęli na baczność i „na tempa” wyjęli swe książeczki nieszczęśne. Po ich obejrzeniu, zostałem momentalnie okuty, wrzucony do wozu i nie wiem, co się dalej stało, gdyż... straciłem przytomność. A gdy otworzyłem oczy (wskutek zanurzenia mnie we wodzie) zobaczyłem, że jestem w komisarijacie.

I kto wie, jakby się to wszystko było skończyło, gdyby nie Bóg dobry, który rozsiał Polaków po całym świecie. Tu w tym zapadłym kącie dalekiej części świata, komisarzem policji był... Polak!

Po załatwieniu formalności w związku z mem uwolnieniem, kiedy już siedzieliśmy przy kolacji, na którą razem poszliśmy, wyjaśnił mi on wszystko, przez co zostałem wprawiony w niesłychane zdumienie i zachwyt, poznałem bowiem głębiej... rozwoju gospodarczego, połączonego z najwyższą cywilizacją i luksusem.

Wszystko to, co na pierwszy rzut oka wydało mi się takie głupie, lub źle zorganizowane, to był tylko doskonale wykonany i świetnie pomyślany, przez bardzo jeszcze młodego, a tak genialnego reformatora wprowadzony r e g u l a m i n.

„Szofer wcale nie był chory” — tłumaczył mi komisarz — „pobiegł on tylko do telefonu, by nam zgłosić wyjazd ze stanowiska. My musimy mieć dokładne informacje, by móc każdej chwili złapać ewentualnych przestępców. Od tego przecież jesteśmy” — dodał z dumą.

„Bitka — tak, tu specjalnie wynikała ona z tego powodu, że pobili się oni o telefon, każdy chciał bowiem prędzej, ale to też nakazuje r e g u l a m i n. Szofer mógł bowiem w międzyczasie zdrzemnąć się. Bezpośrednio po zbudzeniu nie jechałby całkiem pewnie. Trzeba więc umysł, oko i mięśnie usprawnić. Do tego najlepszą jest gimnastyka, lecz mógłby on to wykonać niedokładnie. Musi mu więc pomóc w tem drugi szofer, no a zawsze znajdzie się dwu, którzy mają ochotę się trochę popracować. A to podnosi sprawność i pewność jazdy conajmniej o 50%.

Zdumiony byłem tem, tak, że poprostu oniemiałem z zachwytu, lecz trzeba już było iść spać. Odpro-

U w a g a. Powyższe warunki pracy i płacy, otrzymują szoferzy na mocy zawartej umowy, pomiędzy Związkiem a właścicielami samochodów.

—o—

Norwegja.

Oslo i Trondjem. Płaca. Stała płaca dzienna w wysokości 2.— koron plus 22% od dochodu brutto.

Długość dnia roboczego 10 godzin na dobę.

Urlopy. Urlopy 7-mio dniowe płatne, po 10 koron dziennie.

—o—

Austria.

Wiedeń. Płaca wynosi 27% od dochodu brutto. Najniższy zarobek tygodniowy gwarantowany, 36 Szył. W razie pracy w garażu, szofer otrzymuje najniższą gwarantowaną dniówkę plus 100%. Jeżeli szofer nie może wykonywać swej pracy z winy przedsiębiorstwa, ma prawo do minimalnego wynagrodzenia.

Godziny nadliczbowe są płacone S. 1.20 za godz.

Praca wynosi 10 godzin, poczynając od wyjazdu szofera z garażu do jego powrotu, włącznie z 2-u godzinną przerwą obiadową. Jeżeli szofer z winy właściciela zmuszony jest dłuższy czas zatrzymać się w garażu, zalicza się te godziny do czasu pracy.

Odpozynek. Odpozynek jeden dzień w tygodniu.

Urlopy. Po roku pracy, jeden tydzień, po pięciu latach 2 tygodnie.

wadziłem więc komisarza, chciałem się bowiem jeszcze trochę przejść, lecz na widok dorożki samochodowej odechciało mi się chodzić. Wsiadłem więc, wpiłem wszystko do książeczki, przespałem się trochę, nim szofer wrócił od telefonu (musiał bowiem popędzić aż na dworzec, wszystkie bowiem lokale już były zamknięte o tej porze), poboksowałem się z nim 5 minut (nie miał bowiem z kim, stał na tem stanowisku sam) i pojechaliśmy do hotelu.

Tu dopiero czekała mnie jeszcze jedna niespodzianka, coś, co wydało mi się rajem, zjawą lub snem. Szofer porwał moją walizkę i zaniósł ją za mną na trzecie piętro — kiedy chciałem mu dać za to napiwek, strasznie się namarszczył i z powagą wymówił jedno, sakramentalne słowo: r e g u l a m i n.

Oto kwiat ustawodawstwa, które pojęte dobrze i wykonane, wzbudza u ludzi wzajemny szacunek i zmusza ich do niego. Oto szczyt tego, co mógł wymyśleć umysł ludzki!!!

I czyż możecie się teraz dziwić temu, że ze wzruszeniem zeszedłem za nim na dół — aby mu zakręcić motor i uścisnąć jego prawicę? Czulem, że spełniłem dobry uczynek.

A on — on wyszczerzył do mnie zęby w „miłym”

Rosja.

Moskwa. Płaca. Płaca miesięczna szoferów na taksówkach wynosi Rubli 131.25.

Praca. Praca trwa najwyżej 16 godzin na dobę a 184— 192 godzin miesięcznie. Po 16 godzinowym dniu roboczym, następny dzień jest wolny.

Odpozynek. 42-u godzinny odpozynek w tygodniu.

Urlopy. 2-u tygodniowe urlopy.

U w a g a. Na ostatniem posiedzeniu Związku Transportowców w Moskwie, postanowiono domagać się wprowadzenia na taksówkach 8-o godzinnego dnia pracy, tak jak pracują inni szoferzy.

—o—

Szwecja.

Stockholm. Płaca wynosi 235 koron miesięcznie, plus 10% od dochodu brutto z sumy ponad 20.— koron dziennie.

Praca. Obowiązuje 8-o godzinny dzień roboczy.

Odpozynek. Jeden dzień w tygodniu

Urlopy. Po przepracowaniu 6-u miesięcy, jeden tydzień urlopu.

—o—

Szwajcaria.

Płaca. Stała płaca dzienna w wysokości franków 6.50 plus 10% od obrotu brutto. Najmniejsza gwarantowana płaca dzienna 10 franków dziennie.

Przy garażowej pracy, lub jeżeli nie pracuje nie z winy swojej, 10 fran. dziennie.

uśmiechu, płacąc równocześnie na ręce policjanta tamtejszego karę, za pozostawienie wozu bez opieki na ulicy. Kara wynosiła trzykrotną cenę kursu.

Całą noc śnił mi się regulamin!!!

* * *

Strasznie dziwne sny miałem tej nocy. Lecz dziś, kiedy piszę do Was te słowa, czuję, jak dusza moja od tego nabrzmiwa, a smutek ją coraz bardziej otula. Kiedyż wy tam w Krakowie doczekacie się tak pięknych chwil i do takiego stopnia cywilizacji dojdziecie, która zniweczy wszystko dotychczasowe i śmiało naruszy tę dziwnie niegospodarczo pomyślaną, konstytucyjną swobodę obywatela-szofera.

....., dnia roku ...

* * *

Od Redakcji: Korespondent nasz niema racji, twierdząc, że tak już całkiem u nas źle. Rzecz prosta, że nie może on o tem wiedzieć, będąc już od roku w podróży. My jednak pospieszamy pocieszyć naszych czytelników, że i miasto nasze opracowuje podobny regulamin, o którym jednak nie wiele jeszcze możemy napisać, jest bowiem zbyt obszerny, na zapoznanie się w tak krótkim czasie, o czem na innem piszemy miejscu.

X. X.

Dzień roboczy 12 godzin na dobę włącznie z czasem potrzebnym na spożycie posiłku obiadowego. Ten czas może tylko w wyjątkowych wypadkach być przekroczonym.

Odpoczynek. Dwa dni w miesiącu najmniej po 12 godzin, jeden raz 24 godzin i jeden raz 36 godzin. Za ostatnie dwa odpoczynki szofer płaci po 6 franków odszkodowania.

Urlopy, i ćwiczenia w wojsku. Po roku pracy

4 dni urlopu. Po 2 latach 6 dni, po 4 latach 10 dni, po 5 i więcej latach 14 dni.

Za każdy dzień urlopu otrzymuje szofer 6 franków dziennie.

Jeżeli szofer idzie na ćwiczenia wojskowe i przepracował w danej firmie pół roku, ma prawo do odszkodowania 2-u tygodniowego zarobku.

U w a g a. Szoferzy składają kaucję w wysokości 600 franków.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU.

Utworzenie Rady Związków Zawodowych na miasto st. Warszawę.

Dnia 11 grudnia b. r. odbyła się konferencja Zarządów Związków m. st. Warszawy, która w myśl poprzedniej konferencji powołała do życia Wydział Rady Związków Zawodowych, do którego wszedł z ramienia zorganizowanych automobilistów, także tow. Edward Zawadzki, przewodniczący Zarządu Głównego naszego Związku.

Sprawa języka esperanckiego.

Ten kto wyjeżdżał z ramienia naszego Związku na kongresy Międzynarodowe zdaje sobie sprawę z trudności językowych, jakie tam powstają, ile czasu np. zajmuje przetłumaczenie każdego referatu, ażeby go udostępnić ogółowi, no i przemawianie w języku polskim, którego nikt nie rozumie i przetłumaczenie tego na inny język (dotychczas nie praktykowane).

Międzynarodowy Związek Transportowców w Amsterdamie, przy wydawaniu biuletynu, ma nielada kłopot, gdyż wydaje go już w 5-ciu językach: niemieckim, angielskim, francuskim, norweskim i szwedzkim, a pomimo to, nie jest on dla wszystkich zrozumiałym, gdyż biuletyny i korespondencja dla Polski, Czechosłowacji, Rumunii i t. d. dostarczane są w języku niemieckim, czyli że sekretarze tych związków, obok języków ojczystych, muszą jeszcze władać językiem niemieckim.

To też Międz. Związek Transp. (I. T. F.) od dawna dąży do usunięcia tych trudności, przez wprowadzenie do swych sekcji języka esperanckiego.

Zarząd Główny naszego Związku, najbardziej jest zainteresowany z wprowadzeniem tego języka do naszych organizacji, gdyż ułatwi to nam nawiązanie ściślejszego kontaktu z zagranicą i pomoże w większym stopniu ująć sprawy organizacyjne dzięki materiałom zawartym w biuletynach, które dla wszystkich członków Zarządu staną się zrozumiałe, gdyż wszystkie w I. T. F. będzie wydawane w jez. esp. To też najbliższe posiedzenie plenum Zarządu Głównego, będzie musiało mocą swej uchwały polecić wszystkim Oddziałom, a przynajmniej ich Zarządom uczenia się języka esperanckiego.

Na terenie Warszawy, sprawa ta sama przez się została rozwiązana, gdyż Komisja Międzyzwiązkowa Kulturalno-Artystyczna, oprócz pielegnowania i popularyzacji rodzimej kultury, biorąc powyższe trudności pod uwagę a także i to, że język Esperanto jest conajmniej 10-krotnie łatwiejszy od każdego innego z języków obcych, że można go się gruntownie wyuczyć w ciągu 2—4-eh miesięcy, przeto K. M. K. A., po porozumieniu się z Towarzystwami Esperanckimi Warszawy, uruchamia od dnia 15 stycznia 1929 r. Kursy języka Esperanto:

1. Kurs 2-miesięczny dla posiadających wykształcenie w zakresie conajmniej 5 klas szkół średnich — i —
2. Kurs 4-miesięczny dla posiadających niższe wykształcenie szkolne.

Na kursy te K. M. K. A. zaprosiła najlepsze siły wykładowe z Warszawy i służy też wszystkim związkom i grupom, które u siebie kruszy języka Esperanto zorganizować zechcą, fachowym doбором sił nauczycielskich.

Równocześnie powstaje przy K. M. K. A. oddzielna Sekcja Esperancka, którą prócz propagandy języka Esperanto — ma za zadanie ułatwiać poszczególnym Organizacjom i jednostkom nawiązywanie stosunków z zagranicą przez: wycieczki, korespondencję i wymianę materiałów informacyjnych ze wszystkich dziedzin życia kulturalnego, artystycznego, naukowego, społecznego, itp.

Adres: Warszawa, ul. Chmielna Nr. 49, telefon Nr. 73-42. Sekcja Esperancka Komisji Międzyzwiązkowej Kulturalno-Artystycznej.

Zawodowy Związek Autom. Rz. P. zwracał się kilkakrotnie do Ministr. R. i O. P., jakoteż do odnośnych władz szkolnych z prośbą o wprowadzenie w szkołach „nauki chodzenia po ulicy”, a to na wzór państw zachodnich. — U nas ma to zastosowanie niestety tylko w bardzo odosobnionych wypadkach. — Wobec tego apelujemy ponownie do odnośnych władz z prośbą o wprowadzenie w szkołach niższych stałej „nauki chodzenia po ulicy” — tem więcej, że może być ona wprowadzoną w formie „zabawy”. —

POZNAŃSKO WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ

ODDZIAŁ W KRAKOWIE, RYNEK GŁÓWNY Nr. 9 (PASAŻ BIELAKA) TEL. Nr. 3343.

przyjmuje wszelkie ubezpieczenia samochodowe na najkorzystniejszych warunkach. Na życzenie deleguje bezpłatnie urzędnika, celem zawarcia umów ubezpieczeniowych. Natychmiastowa wypłata odszkodowań.

Nauka ta jest, jak z jednej strony zapobiec może wielu nieszczęśliwym wypadkom, tak, z drugiej przyczyni się niewątpliwie do wychowania przyszłej generacji w kierunku lepszego życia się z nowoczesnym wzmocnionym ruchem ulicznym. — Statystyka wykazała dowodnie, że znaczną część wypadków samochodowych przypisać należy właśnie winie nieumiejętnego chodzenia.

Oddział krakowski

Zagrożenie bytu właścicieli dorożek samochodowych i kierowców w Krakowie.

Magistrat miasta Krakowa opracował nowy regulamin jazdy dla dorożek samochodowych i wezwał Stowarzyszenie na konferencję celem wydania opinii w dniu 28 grudnia 1928 r. o godzinie 11.15 przed południem.

Ponieważ od zawiadomienia Zarządu Stowarzyszenia, do dnia konferencji było zaledwie 6 dni, w czem 3 dni świąt (niedziela i Boże Narodzenie), a nadto Wigilja, a zatem pozostawało zaledwie niemal 2 dni czasu, z drugiej zaś strony regulamin ten, obejmujący 39 stron już po pobieżnym przeglądnięciu go, dowodził, że wszelkie prawa właściciela dorożki samochodowej, jako obywatela, zostały zupełnie zniweczone, jak niemniej egzystencja szoferów, dalej regulamin ten godzi w prawa zagwarantowane obywatelowi Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej, wreszcie Zarząd Stow. wychodząc z założenia słusznego, że Stowarzyszeniu, jako reprezentacji właścicieli dorożek samochodowych, należało dać odpowiedni czas na dokładne zaznajomienie się z regulaminem, który decyduje o egzystencji ludzi pracy, wniósł na konferencji w Magistracie oświadczenie, że prosi o zwłokę 2-tygodniową, celem umożliwienia Zarządowi wydania rzeczowej opinji.

Magistrat nie zgodził się na powyższe, wobec czego delegacja Stowarzyszenia nie chcąc narazić członków na krzywdę przez załatwienie sprawy pobieżnie, opuściła biura.

Tak to traktuje się dzisiaj sprawy doniosłego znaczenia wbrew wszelkim zasadom słuszności i sprawiedliwości.

O dalszych zarządzeniach Zarządu Stow. w powyższej sprawie zostaną członkowie zawiadomieni na zgromadzeniu w najbliższych dniach.

Sprawa Spółdzielni przy Oddziale krakowskim.

Zawiadamiamy zawodowych automobilistów, że sprawa opracowania ostatecznego statutu Spółdzielni, znajduje się w toku wykończenia, tak, że w najbliższym czasie zwołane zostanie zebranie celem uchwalenia statutu i ukonstytuowania Spółdzielni.

Wzywa się członków, by w zebraniu tem, o którym zostaną osobno zawiadomieni, wzięli gremjalnie udział.

Zmarli.

Z szeregu naszych członków śmierć wydarła znów dwie ofiary. Dzięki ofiarności członków, mogliśmy przyjść rodzinom zmarłych kolegów z pomocą, z czego zdajemy obecnie sprawozdanie niniejsze, a mianowicie:

Na pogrzeb śp. kol. Jana Skalniaka, ofiarowali:

- | | |
|--|----------|
| 1) Związek Zawodowy Automobilistów | zł. 50.— |
| 2) zebrane przez kol. Gunię | „ 64.— |
| 3) koledzy Garażu P. Rippera | „ 26.05 |
| 4) koledzy Miejsk. Parku Samochodow. | „ 40.— |
| 5) koledzy z Dworca Autobusowego | „ 109.50 |
| Razem zł. 289.55 | |

Na pogrzeb śp. kolegi Stanisława Wadowskiego, złożyli:

- | | |
|--|----------|
| 1) Związek Zawodowy Automobilistów | zł. 50.— |
| 2) koledzy Miejsk. Parku Samochodow. | „ 36.50 |
| 3) koledzy dorożek i garaży | „ 298.— |
| Razem zł. 384.50 | |

Powyższe kwoty wypłacone zostały na ręce pozostałych wdów po śp. kolegach, poniżej zaś umieszczamy list, przeznaczony dla ofiarodawców:

Za udzieloną mi przez P. T. Zarząd Związku oraz PP. Kolegów śp. męża mego Jana Skalniaka pomoc w pogrzebie, składam tą drogą serdeczne „Bóg zapłać“
Helena Skalniak.

Oddział katowicki.

Nasza nowa placówka!

Dzięki inicyjatywie kilku kolegów, została na wzór innych Oddziałów otworzoną przy naszym Oddziale Katowickim Spółdzielnia, obejmująca na razie sprzedaż materiałów pędnych (benzyna, oliwa). — Znaczna ilość członków tutejszego Oddziału przystąpiła do Spółdzielni. — Zaznaczamy, że członkiem Spółdzielni może być każdy członek Zaw. Związku

Automobil, jakoteż każdy członek Związku Właścicieli Dorożek samochodowych Województwa Śląskiego. — Udział wynosi 50 złotych. W myśl statutu, 20% czystego zysku przypada na cele samopomocy dla naszych kolegów. Uważamy zatem, że tak osobisty interes, jakoteż moralny obowiązek skłoni każdego z naszych kolegów do popierania naszej Spółdzielni. Pierwsza nasza studnia benzynowa znajduje się przy ul. Starowiejskiej 3.

O nowe przepisy dla G. Śląska.

Nie wszystkim może wiadomo, że na Górnym Śląsku obowiązują dotąd przepisy dla ruchu pojazdów mechanicznych z roku 1909. — Bódaż, czy to nie jedyny zakątek w Europie, w którym przez 20 lat przepisy te nie zostały zmienione. W każdym państwie a także w pozostałych dzielnicach Polski, co pewien czas, niekiedy niemal co roku, wydawane są nowe rozporządzenia, zmieniające dotychczasowe przepisy i dostosowujące je do postępu rozwoju automobilizmu. Na Górnym Śląsku dozwolona maksymalna szybkość w zabudowanych miejscowościach 15 km. na godzinę, podczas gdy w całej Polsce szybkość ta wynosi 40 km. — Nic zatem dziwnego, że w tym zakątku każdy przejeżdżający samochód jest przez posterunkowych zapisany za zbyt szybką jazdę — sypią się tutaj kary, jak z rogu obfitości.

Jak nas informują, przewidywanem jest wprowadzenie obowiązujących w Polsce przepisów dla ruchu pojazdów mechanicznych z dniem 29. IV. 1928, również na Górnym Śląsku. — W sprawie tej zwracaliśmy się w swoim czasie do Województwa a obecnie apelujemy ponownie do kompetentnych władz z prośbą o przyspieszenie wydania nowych przepisów również dla Górnego Śląska.

Pomoenicy na taksówkach.

Jak wiadomo, w Polsce istnieje zakaz brania pomoeników na taksówki. — Zakaz ten podyktowany względami moralności dla młodocianych pomoeników, na których tego rodzaju „terminowanie“ wywiera ujemne skutki, z drugiej strony względami ilości miejsc na taksówce. — Rozporządzenie to przestrzegane jest wszędzie z wyjątkiem Bielska, gdzie „zwyczajowo“ każda taksówka posiada dwóch pomoeników — jednego na dzień, drugiego na noc. Nierzadko zdarzają się wypadki, gdzie taki „pomoenik“ nie posiadając prawa prowadzenia samochodu, jeździ w „zastępstwie“ samodzielnie, zwiększając oczywiście niebezpieczeństwo ruchu. — W związku z tym stanem rzeczy Z. Z. A. Rz. P. Oddział w Katowicach postanowił na ostatnim swem posiedzeniu zwrócić się w tej sprawie do kompetentnych władz i ma niepłonną nadzieję, że istniejące przepisy zostaną przypomniane przekraczającym je oraz, że właściwe organa z całą surowością będą pilnowały należytego przestrzegania tych przepisów.

Oddział Katowice podaje do wiadomości.

Sekretarjat Zaw. Zw. Autom. Rz. Pol., Oddział w Katowicach, zwrócił się do Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Królewskiej Hucie z żądaniem przegrupowania kierowców samochodowych osobowych, którzy pobierają miesięczne wynagrodzenie do Oddziału ubezpieczeń dla pracowników umysłowych, a to z uwagi na korzystniejsze warunki tego ubezpieczenia. — Żądanie to zostało poparte okolicznością dużej odpowiedzialności, ciężkiej na kierowcy, jak również tem, że stanowisko kierowcy samochodowego należy do kategorii maszynistów kopalnianych, którym ubezpieczenie to zostało przyznane.

Związek Zawodowy Automobilistów, Oddział w Katowicach, urządza w dniu **9-go lutego 1929 r. zabawę zimową**, a to dla swych członków, którzy nie zalegają z większą, niż 3-miesięczną, składką członkowską, oraz dla zaproszonych gości. **Zabawa ta odbędzie się w Sali Restauracji w Parku Kościuszki w Katowicach.**

Wydawanie zaproszeń jest liczbowo ograniczone, na co już teraz, z uwagi na wielką stosunkowo ilość członków, zwracamy uwagę.

Komitet komunikuje co następuje:

Każdy członek otrzymuje dla siebie kartę wstępu.

Żony członków, lub członkowie rodzin muszą uzyskać uprzednio w Sekretarjacie Związku imienne zaproszenia. Karty nie są przenośne, przy kasie zaś nie będzie się wydawać żadnych zaproszeń.

Wszystkie karty muszą być uprzednio podjęte w Sekretarjacie, każdy więc członek winien weznie zaopatrzyć się w nie we własnym interesie, tem więcej, że właśnie w celu umożliwienia wcześniejszego zaopatrzenia się w karty wstępu i zaproszenia, niniejszy komunikat na miesiąc przed dniem zabawy ogłoszonym zostaje. Z całym naciskiem Komitet zwraca uwagę na fakt, że osoby, niezaopatrzone w imienne zaproszenia nie będą mogły uzyskać przy kasie biletów wstępu.

Spodziewamy się, że w interesie porządku i dokładnej kontroli, każdy członek zastosuje się do tych zarządzeń Komitetu.

Wstępy ustalono jak następuje:

1) 2.— zł. dla żon członków oraz dla tych kolegów, którzy swe składki członkowskie uiścili już za miesiąc luty 1929 r.

2) 3.— zł. dla żon gości i tych członków, którzy zalegają z kilku wkładkami, lecz nie więcej, niż 3 miesiące.

3) 5.— zł. dla zaproszonych gości (nie członków).

Miejsce rezerwowych niema. Niestowarzyszeni szoferzy nie mają wstępu.

Zakład ślusarsko-maszynowy

„OBRÓBKA”

Kraków, ul. Mazowiecka L. 25.

Wyrabia koła zębate skośne, ta-
rzwowe i stożkowe jakoteż wszelkie
części do samochodów, przetacza
cylindry, przeprowadza gruntowne
remonty**SAMOCODÓW**

= po cenach umiarkowanych. =

Posiedzenie Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych w Katowicach, odbędzie się we czwartek 10 stycznia 1929 r. o godz. 19-tej w Hotelu Central. Na porządku dziennym znajdują się bardzo ważne sprawy, koniecznym jest więc przybycie wszystkich właścicieli dorożek samochodowych.

Automobilisci! Kupujecie benzynę (0,75) w Spółdzielni Automobilistów, Katowice, ul. Starowiejska 3. — Przyjmujemy pełną gwarancję za pierwszorzędną jakość naszej benzyny.

Sądowy rzeczoznawca dla spraw samochodowych na okręg Katowice, poleca swoje usługi P. T. Właścicielom samochodów, towarzystwom ubezpieczeniowym itp. — Al. Adamezyk, Katowice, ul. Marjańska 3.

Oddział wileński.

Koledzy!

Dzień dzisiejszy łączy nas z wielotysięczną rzeszą automobilistów zawodowych całej Polski, skupionych w zawodowych związkach. Oprócz łączącej już nas spójni organizacyjnej, jaką jest dla nas Związek Zawodowy Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej, do którego weszliśmy jako Oddział, zyskaliśmy teraz nową spójnię moralną, którą jest nasze wspólne pismo zawodowe. Pismo to będzie zwierciadłem, ukazującym nam wszystkie złe czy dobre strony naszego życia, będzie głosić wszczęd i wzdłuż całej Ojczyzny nasze potrzeby i dążenia, porażki czy zwycięstwa, dążąc do realizacji naszego celu, tj. polepszenia bytu i rozjaśnienia przyszłości.

Koledzy! Popierajcie „Automobilistę Zawodowego”, Wasze własne pismo zawodowe, popierajcie Wasz Związek, tem samem bowiem popierać będziecie Was samych!

Nie wątpimy, że „Automobilista Zawodowy” będzie zaprenumerowany przez Wszystkich — bez wyjątku — pracowników samochodowych z Ziemi Wileńskiej!

Prenumeratę przyjmuje Sekretarjat Związku, ulica Jagiellońska 3, m. 25, w godzinach od 18-tej do 20-tej codziennie, z wyjątkiem świąt.

Zarząd Związku Pracowników Samoch. Ziemi Wileńskiej.

Krotki zarys dziejów Związku.

Pierwszy Związek pracowników samochodowych we Wilnie powstał w r. 1925. Początkowo liczny, rozwijał się znakomicie, lecz szybko rozwój ten zatrzymał się, poczem skutkiem przeprowadzenia nieudalnego (anarchistycznie, wbrew woli Zarządu zorganizowanego) strajku, który podkopał zaufanie szerokich mas szoferskich, chylił się zaczął Związek ku upadkowi. Nieodpowiedni dobór jednostek kierowniczych, zła ich gospodarka, doprowadziły do upadku Związku. Rozpoczął się okres kompletnej anarchii organizacyjnej.

Znalazło się jednak w tych krytycznych dla Związku momentach kilka jednostek, które podjęły się ciężkiego zadania odbudowy ruin dawnego Związku. Po ciężkiej pracy i zwalzeniu wielu trudności, powstał nowy Związek, w którym początkowo niewielka tylko garstka się skupiła, lecz już w roku 1927 w jesieni, liczne, bo 120 osób liczące Walne Zgromadzenie stwierdza swemi uchwałami, a w szczególności wyborem nowego Zarządu, że Związek zdołał odzyskać zaufanie szerokich rzesz szoferów Ziemi Wileńskiej. Do Zarządu weszli ludzie oddani sprawie i cieszący się bezwzględnym zaufaniem całej braci. Dziełem Jego jest obrona prawna szoferów, której byli pozbawieni, szereg udatnych interwencji w sferach miarodajnych, zwrot cofniętych praw jazdy, uchylene szeregu mandatów karnych, urobienie przychylniej opinii władz i publiczności, praca oświatowa i towarzyska, w końcu — co najważniejsze — wytworzenie poczucia koleżeńskości, zaufania do organizacji oraz zrozumienia konieczności jej istnienia. Dowodem tego, to ponowny jednogłośnie wybrany tego samego Zarządu, przeprowadzony na wiosnę 1928 r., oraz ilość 200 z górą członków, jaką liczy Związek.

Następuje szereg ulepszeń organizacyjnych, i tak: zostaje stworzony fundusz prawny, przeznaczony na kaucje sądowe, honorarja adwokackie i t. p. Fundusz ten powstaje z jednoczłonkowych miesięcznych dodatków do wkładki członkowskiej i przeznaczony jest ściśle na powyższe cele.

Następnie zwiększoną zostaje liczba postojów i maszyn na nich, oraz wywalcza Związek **zniesienie obowiązujących dotąd w Wilnie, a tak upokarzających oknie miedzianych na daszkach szoferskich.** W końcu, za cenę dwudniowego, świetnie przeprowadzonego strajku, uzyskuje Zarząd umowę zbiorową ze Związkiem właścicieli autobusów, ustalając minimum za 8

godzin pracy 275 złotych miesięcznie (w miesiącach letnich 300.— zł.). Co prawda, po strajku tym odpadła od Związku Sekcja Konduktorów autobusowych, albowiem poczuli się oni obrażeni odmową szoferów, kontynuowania strajku, celem uzyskania przyjęcia postulatów konduktorów, postulaty te jednak nie były dyktowane faktycznym stanem rzeczy i równowaga sił i były przez to z góry skazane na przegraną. Należy tu jednak dla ścisłości dodać, że sekcja ta powstała dopiero w momencie strajku, konduktorzy bowiem (w liczbie ok. 10% członków) przystąpili do Związku tylko w nadziei uzyskania przez to pomyślnego dla nich wyniku. Jest to jeszcze jeden z przykładów uwydatniających potrzebę tworzenia własnych organizacji przez dane kategorie pracowników.

Obecnie Związek szczyści się tem, że liczba jego członków wynosi okazałą cyfrę 300, wielu z nich jed-

nak popełnia w stosunku do Związku wielki grzech, nie płacąc punktualnie swych składek, oraz zalegając z nimi nieraz długie miesiące. Dopiero „gdy trwoga, to do Boga”, jak mówi przysłowie. Związek już jednak jest dziś dość silny, by nie odczuwać tego zbyt, oraz by móc doprowadzić do wpojenia we wszystkich swych członków pojęcia konieczności organizacji z jednej strony, oraz zrozumienia obowiązków członków z drugiej strony. Dlatego zaniedbujący swe obowiązki sami sobie szkodzą, gdyż tracą prawo do uzyskania obrony prawnej czy innej pomocy ze strony Związku, bowiem do niej mają prawo według statutu tylko ci członkowie, którzy w ostatnich 3-ach miesiącach bez przerwy składki wpłacali.

W końcu dodać należy, że w lecie 1928 r. Walne Zebranie tut. Oddziału uchwaliło przyłączenie się do Centrali Bratnich Związków Rzeczyposp. Polskiej.

KOMUNIKATY.

Rajd samochodów sanitarnych „Ursus“, Warszawa—Zakopane—Warszawa. Ostatnio odbył się rajd samochodów sanitarnych w obecności Komisji Min. Spraw Wojsk. w osobach Gen. Dr. Rupperta, pulk. Madejskiego oraz oficerów Departamentu Sanitarnego. Z ramienia „Ursusa“ w rajdzie brał udział p. Hirszel. — W dniu 16 grudnia o godz. 6.30 rano samochód „Ursus“ z przyczepką, oraz dwa samochody C. W. S. ruszyły z Warszawy, tegoż dnia wieczorem rajd dotarł do Krakowa. Po przenicowaniu wyruszone do Zakopanego, gdzie odbyła się najpoważniejsza próba. „Ursus“ sforsował Gubałówkę o wzniesieniu 18%, pokrytą śniegiem, docierając do Sanatorium Wojskowego. — Z Zakopanego wyruszone we wtorek o godz. 8 rano, a o godz. 24 tegoż dnia dojechano do Warszawy. „Ursus“ odbył cały rajd bez najmniejszego defektu, a całą drogę odbył „Ursus“ z przeciętną szybkością 35 km. na godzinę, dostępną na naszych drogach dla samochodów osobowych.

Silne mrozy i ciężkie warunki terenowe najwioczniej sprawiły, że firmy zagraniczne nie wzięły udziału w rajdzie.

Komunikat dla kierowców wyjeżdżających za granicę

Zawiadamiamy kierowców wyjeżdżających za granicę, że na kongresie w Paryżu zapadła uchwała w sprawie międzynarodowej pomocy szoferom. Pomoc ta polega na tem, że szoferzy wszystkich krajów, korzystają za granicami swego państwa z praw i ulg miejscowych szoferów o ile się do tego Związku miejscowego zgłoszą i opłacą wszelkie wkładki w danym kraju i miesiące.

Ażebym Związek na obcym terenie mógł się zorganizować, czy zgłaszający się szofer należy do swego macierzystego Związku, który wchodzi w skład Międzynarodowego Związku Transportowców (I. T. F.), —

Sekretarjat Związku w Amsterdamie wydaje od nowego roku nalepki, które będą każdemu członkowi do legitymacji wklejane. Nalepki te upoważniają do korzystania z tej międzynarodowej pomocy.

Oprócz tych nalepek zostały wydane przez I. T. F. międzynarodowe znaczki szoferskie, które wraz z nalepkami są do nabycia w kancelarji tut. Zarządu.

Apel do wszystkich kierowców samochodowych.

Redakcja, przystępując do nowego wydawnictwa, ma nadzieję, że wydawnictwo nasze rozwine się w bardzo poważny organ zawodowy i fachowy, z którego opinją będą się liczyć kompetentne czynniki.

Cel ten jednak może być uskuteczniiony w tym wypadku, jeśli pismo to będzie mieć zapewnione dochody, które umożliwią nam coraz szersze redagowanie miesięcznika.

Jednym z dochodów miesięcznika to inseraty i ogłoszenia firm samochodowych itp.

Jeśli firmy dają ogłoszenia i w ten sposób przyczyniają się do zasilenia funduszków naszego organu, to słuszną jest rzeczą, by kierowcy firmy te intensywnie popierali.

Dlatego zwracamy się do wszystkich kierowców samochodowych z usilnym apelem, by popierali tylko te firmy, które dają w naszym miesięczniku ogłoszenia, inseraty itp. artykuły.

PODZIĘKOWANIE.

JW Panu Dr. Zygmuntowi Leinkramowi, lekarzowi Krakowskiej Kasy Chorych za prawdziwie ojcowską opiekę, i pomoc lekarską w czasie mej ciężkiej choroby (3-krotna grypa) składam z głębi serca najserdeczniejsze podziękowanie.

Z. Biasion.

SKRZYNIKA POCZTOWA.

Napływające do Redakcji naszej liczne zapytania, tak natury technicznej, jakoteż prawnej z prośbą o poradę, zniewoliły nas do otwarcia specjalnego działu „Skrzynki pocztowej“, w której będziemy umieszczali stale zapytania i odpowiedzi w porządku, w jakim będą do Redakcji napływały. — Wśród dotychczasowych listów z zapytaniami trafiają się zupełnie anonimowe. W tym wypadku niewiadomo, komu odpowiedzieć — prosimy zatem na każdym liście umieścić szyfrę n. p. K. M. z Zakopanego, „Kierowca“ z Wieliczki lub „Delco“ z Poznania i t. p.

1) **L. S. z Mysienic:** Donosi pan, że silnik jego od pewnego czasu nie rozwija normalnej mocy — wszelkie dotychczasowe manipulacje i próby, nie doprowadziły do pomyślnego rezultatu — prosi państwa o wskazówki, jak się do tego zabrać. Silnik pański, wedle zapodania — jest prawie nowy i ma za sobą około 4000 km., wobec czego zdaniem pańskim przyczyny nie można dopatrywać się w zużyciu silnika. Ma pan rację, najczęściej drobne niedomagania, niedoregulowania są powodem nienormalnego funkcjonowania silnika, a co zatem idzie i straty mocy silnika. W tym wypadku zamiast drogą logiczną, według pewnej metody odnaleźć owo niedomaganie, automobilista częstokroć „kopie“ w silniku całym i jego pomocniczych urządzeniach i bardzo często, nie mając za sobą dostatecznej rutyny, powoduje nowe niedomagania, których dotąd nie było. Oczywiście, że wtedy „wieszka się psy“ na marce samochodu. — Szkoda, że pan nie podał marki silnika i dotychczasowe „manipulacje“, które nie dały panu pozytywnego rezultatu. Znajomość tych rzeczy ułatwiłaby nam orjentację a tak zmuszeni jesteśmy ograniczyć się do ogólnych wskazówek. Otóż przyczyna spadku mocy silnika może mieć swoje miejsce: 1) w niedokładności zapłonu, 2) w złej karburacji i wreszcie 3) w niedomaganiach silnika i tak: Wykluczając niemal możliwość złego ustawienia zapalenia (przy nowym silniku) radzimy dobrze skontrolować świece i sprawdzić czy ich elektrody nie są zbyt oddalone od siebie (normalne oddalenie 0.4 mm.), lepiejby było dla próby zamienić te świece innemi dobrać — jeśli to nie pomoże, sprawdzić, czy mieszanka nie jest za bogata lub za biedna — czy karburator podczas pracy zbyt się nie podgrzewa lub może nie jest zbyt zimny, czy ewentualnie dopływ dodatkowego powietrza nie wymaga regulacji, czy przewody benzynowe są zupełnie czyste i w końcu, czy przy użyciu innej benzyny (w lepszym gatunku) nie uzyskamy prawidłowej mocy silnika. O ile ani zapłon, ani karburacja nie ponoszą winy owego spadku mocy, polecamy sprawdzić szczelność zaworów, odstępów pomiędzy trzonami zaworowymi i popychaczami (przeciętnie 0.4 mm. — przy ssących mogą być

tańsze), przekonać się, czy sprężyny zaworowe dobrze spełniają swoje zadanie — mogą być „osłabione“ — sprawdzić, czy rura wydechowa i tłumik nie są zanieczyszczone lub pocięte. Jeśli to wszystko odpada, to przyczyny dopatrywać się jeszcze można w połamanych, przesuniętych lub wyrobionych pierścieniach tłokowych, w niedostatecznym smarowaniu lub użyciu oliwy złego gatunku i w końcu w wadliwie złożonym silniku, co w tym wypadku zdaje się być wykluczonem.

Dalsze odpowiedzi z powodu braku miejsca odkładamy do następnego numeru.

Łańcuch prasowy.

Szanowna Redakcjo!

Z powodu trudnych warunków finansowych, w jakich prawdopodobnie znajduje się Zarząd „Zawodowego Automobilisty“, które to pismo ma wyjść 1-go stycznia 1929 r., uważam, że pożądanem jest, o stworzenie we wspomnianem piśmie łańcucha prasowego, któryby zasilił kasę Zarządu pisma.

Składając na Wasze ręce 10.— zł. (dziesięć złotych) wzywam członków Zarządu Głównego, a mianowicie: Zawadzkiego Edwarda, Dolińskiego Stanisława, Adameczyka Alojzego, Bebla Andrzeja i Guszlewicza Stefana, do złożenia takiej samej sumy przez Każdego z osobna.

Życząc powodzenia nowej placówce robotniczej, kreślę się

z pozdrowieniem koleżeńskiem

Sekretarz Zarządu Głównego:

G. Augsburg (m. p.)

Powyższy list umieściliśmy w całości, jest on bowiem dowodem zrozumienia idei, jaka nam w pracy naszej przyświeca, jest ponadto dowodem tego, że ciężka praca, jaka stoi przed nami i jakiej podjęliśmy się, będzie należycie ocenioną i uznaną.

Umieściliśmy go jednak dlatego także, że pragniemy na tem miejscu wyrazić podziękowanie za ten czyn piękny, który oby się stał bodźcem dla wszystkich, u których cel Związku Zawodowego oraz idea naszego wydawnictwa nie zyskały jeszcze należytego zrozumienia.

Otwieramy więc łańcuch prasowy i cieszymy się, że do powyższego możemy już dodać „dalsze ogniwo tegoż łańcucha“, bowiem:

Kolega Mirek Józef z Krakowa złożył również kwotę 10.— zł. i wzywa kolegę Pasierbka Józefa do złożenia dowolnej kwoty na ten cel, nadto kol. Dudzik Józef, Sosnowiec, składa zł. 3.40.

Tylko Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. broni zawodowego kierowcę samochodowego przed władzami.

Największy garaż Polski powstał w Krakowie!

Dnia 15 grudnia br. odbyło się w **Krakowie** poświęcenie nowego garażu samochodowego pod firmą „**META**“, który jest obecnie największym tego rodzaju przedsiębiorstwem w Polsce. Otwarcie tego garażu jest dowodem wielkiej popularności i rozwoju automobilizmu na terenie Województwa krakowskiego, które obecnie do swych wyników sportowych, tak licznie uzyskiwanych przez członków Krak. Klubu Autom., dodaje także i markę ośrodka posiadającego najlepsze i najnowocześniejsze urządzenia samochodowe w Polsce. Nowy garaż mieści się w dogodnie dostępnym miejscu, przy **ul. Kościuszki L. 49**, obok przystanku tramwajowego, przy ulicy, która ostatnimi czasy doskonałym brukiem została połączona ze śródmieściem. Już samo to połączenie daje pewność, że wozy umyte i przygotowane do jazdy, przychodzą pod dom właściciela w stanie zupełnie świeżym.

Sam garaż, pomyślany jako budynek o dużej powierzchni, w którym hala zawierająca boksy, a właściwie trzy hale z trzema wejściami, zajmuje tył parceli, przód zaś został rozbudowany jako przestrzeń służąca do pomieszczenia wozów garażujących prowizorycznie, warsztatów, studni benzynowych i wogóle wszystkich miejsc, w których praca koło wozów się odbywa. W ten sposób został zachowany zasadniczy podział na część służącą tylko do przechowania wozów i część służącą tylko do roboty przy wozach, co ze względu na podział pracy ma doniosłe znaczenie.



Jedną z hal garażu ze skośnymi boksami.

Drugą kwestją uregulowaną zasadniczo, a której uregulowanie w każdym nowoczesnym garażu jest rzeczą konieczną, to kwestja ruchu. Trzy wejścia

do hali garażowej są w ten sposób ustawione, że przez jedno wejście wjeżdżają samochody już przygotowane do garażowania, dwa zaś inne służą tylko jako wyjazdy do opróżnienia garażu, czyto w normalnych warunkach przez łatwe wypuszczanie poszczególnych wozów czy też w wypadku nadzwyczajnym, gdy jak najszybsze opróżnienie całego garażu ze znajdujących się w nim samochodów jest konieczne. W tym drugim wypadku sama budowa boksów umożliwia szybkie działanie, albowiem zbudowane według systemu inż. Conradi'ego, będącego najnowszą zdobyczą techniki w tej dziedzinie, same, przez swe skośne ustawienie, nadają znajdującym się w nich samocho-



Główny wjazd do garażu od strony ul. Kościuszki.

dom kierunek skośny, tak, że przy zachowaniu kolejności opróżniania, w ciągu kilku minut każda z dwu hal może być opróżniona. Jest to szczególnie ważne ze względu na niebezpieczeństwo pożaru.

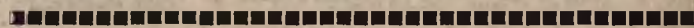
Z drugiej strony niebezpieczeństwo pożaru i eksplozji środków pędnych jest tak dobrze jak wykluczone, albowiem wszelka manipulacja z nimi odbywa się wyłącznie w jednym miejscu tj. przy studni benzynowej, umieszczonej na zewnątrz budynku. Sam budynek garażowy zbudowany jest w całości z żelbetu, tak, że nawet okna osadzone są wprost w ramach metalowych bez użycia jakiegokolwiek kitu, tak, że ewentualny ogień nie znajduje w samym budynku żadnego podłoża.

Pomijam tu szczegółowe opisy hali montażowej, studni benzynowej, magazynu oliwy, elektrycznej pompy do pneumatyków, smarownicy, odkurzacza urządzeń dla pracujących szoferów, którzy mają specjalną łazienkę i garderobę, gdzie zostawiają ubrania zamieniając je na robocze i tylko w tym stroju mają dojście do wozów. Garaż sam jest obliczony na 100

wozów, przyczem 60 wozów znajduje pomieszczenie w osobnych boksach, reszta zaś jużto w osobnym wspólnym boksie, o rozmiarach takich, że dopuszcza garażowanie nawet kilku autobusów największego typu, oraz w obszernych przejściach na hali. Osobne pokoje gościnne dla przejezdnych szoferów umożliwiają zamiejscowym wygodne pomieszczenie wozu razem z kierowcą, co ma wielkie znaczenie dla kogoś, kto chce mieć swój wóz w obcym mieście każdej chwili do dyspozycji lub mieć go napewno o wczesnej godzinie wyjazdu przed hotelem. Spóźnienia wynikające z chodzenia szofera z hotelu do garażu i z garażu do hotelu w ten sposób są wykluczone.

Znając potrosze stosunki w Polsce w zakresie garaży, możemy powiedzieć, że Kraków, jest wyjątkowo w tej dziedzinie dobrze wyposażonym miastem, gdyż posiadał już dotychczas dwa duże garaże. Niemniej jednak obecnie „META“ przynosi tyle celowych innowacji, tyle nowoczesnych urządzeń, będą-

cych wynikiem studjów nad urządzeniami zagranicznymi i zrozumienia potrzeb nowoczesnego automobilizmu, że otwarcie tego garażu ma znaczenie nietylko dla Krakowa, ale i wogóle dla polskiego automobilizmu i międzynarodowej turystyki automobilowej.



Jeżeli chcesz, aby prawa Twoje były chronione, zapisz się na listę członków Zawodowego Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej. — Centrala w Warszawie, ul. Ś-to Krzyska 35. Oddziały:



1000 złotych i więcej za 2 złote otrzymują Twoi najbliżsi w razie Twej śmierci, jeśli zapiszesz się na członka Kasy pośmiertnej, organizowanej przy Zawodowym Związku Automobilistów Rz. P. — Bliższe szczegóły w Sekretarjacie Oddziału Związku Zawod. Autom. Rz. Pol.

Kupno i sprzedaż samochodów używanych.

Rozpoczęliśmy prowadzenie działu t. zw. kupna i sprzedaży samochodów używanych. Zamiarem naszym jest, aby dział ten przyczynił się do wszechstronnego objaśnienia P. T. Czytelników, zarówno przy chęci kupna, jak i sprzedaży używanego samochodu. W zagranicznych pismach ekonomicznych i automobilowych, dział ten jest bardzo wysoko rozwinięty, spełniając swe zadanie ku zupełnemu zadowoleniu zarówno sprzedającego, jak i kupującego. Dlatego wprowadzając nowy ten dział na lamach naszego pisma, liczymy na to, że zarówno sprzedający, jak i nabywcy, widząc znaczenie tego działu, nie cofną się z umieszczeniem w naszym piśmie ogłoszeń. Nie wątpimy, iż miesięcznik nasz, znajdujący z każdym miesiącem coraz większe uznanie i rozpowszechnienie, da możność zrealizowania wielu transakcji, które przez brak odpowiedniej reklamy, nie mogły być dotychczas uskutecznione. Prosimy wszystkich zatem Czytelników, firmy automobilowe i zainteresowanych, aby ogłoszeniami, dotyczącymi kupna i sprzedaży samochodów, zaszczycały tylko nasze piśmo, a tem samem przyczyniali się do rozwoju tego działu tak ważnego dla nabywców, jak i sprzedawców. Ekonomia dzisiejsza wymaga, aby samochód, który ma być sprzedany, sprzedany był w najkrótszym czasie, a nie czekał nieraz miesiącami na życie, przy lichem i wykorzystującym pośrednictwie. Dlatego zwracamy się raz jeszcze do wszystkich związków automobilowych i szoferskich, aby popierały i przyczyniały się do coraz większego rozpowszechniania naszego pisma.

Do sprzedania

Benz 35 HP. Światło elektryczne, starter, gumy nowe 350 \$.

Daimler ADM. 6 osob., 6 cyl., bardzo mało używany, 1.400 \$.

Fiat 505, 4 bremzy, 1500 klm., prawie nowy 900 \$.

Steyer 12 typ. z nakładką 1200 \$.

Lunryn Klement S typ., światło, starter 400 \$.

Citroen mały na chodzie 400 \$.

Berliet otwarty 30 HP., starter, światło elektryczne, 500 \$.

Steyerek mały, starter, światło elektryczne, na chodzie 500 \$.

Berliet ciężarowy 2 tony po gruntownym przeglądzie, 6.000 zł.

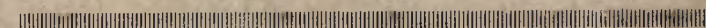
Steyer 5 typ., 0 osob., 850 \$.

Steyer 2 typ., 6 osob., 000 \$.

Tatra, limuzyna, 20.000 klm., w bardzo dobrym stanie, 1.100 \$.

Mathis, dwusiedzeniowy, starter, światło elektryczne na chodzie 240 \$.

Wiadomość: Kraków, Plac Matejki 4. W godzinach od 10—1 i od 6—10 wiecz.



Tysiące złotych kosztować Cię może obrona prawna w razie wypadku. — Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. udziela swym członkom bezpłatnej obrony prawnej. Dziesięć lat możesz szczęśliwie obrony tej nie potrzebować — lecz nie ryzykuj i nie wpisuj się na członka dopiero wówczas, kiedy tę obronę potrzebujesz.

Nowy model 1929 angielskich samochodów

MORRIS

to ostatni wyraz techniki i smaku.

Wykwintna, zaokrąglona linja karoserji
 prawdziwie angielska solidność materjałowa podwozia
 precyzyjny, cichobieżny motor
 niezwykła wytrzymałość na złe drogi

oto zalety samochodu MORRIS model 1929, które mimo tak
 licznej i silnej konkurencji dzisiejszej, stawiają go w rzędzie
 wozów wysokiej klasy,

Resorowanie modelu 1929 to wielki nowo zdobyty atut.

Poza znanymi nam dotąd typami samochodów MORRIS

MORRIS COWLEY

MORRIS OXFORD

MORRIS LIGHT VAN

staje do konkursu tanioci

MORRIS-MINOR

najtańszy samochód w Europie.

Niezwykła skala cen od najtańszego wozu „MINOR“ 850 dol. do wykwintnego wozu „SUPERSPORT“ 5500 dol., pozwala nawet najbardziej wprawionemu znawcy znaleźć odpowiedni dla siebie samochód.

A wreszcie znane na obu półkulach

MORRIS-COMMERCIAL

samochody ciężarowe 1, 1.5, 2, 2.5 tonowe, samochody 10-kołowe dla bardzo ciężkich dróg oraz

AUTOBUSY 20-to i 25-cio osobowe

rozwijające szybkość do 80 km na godzinę.

Dogodne warunki kupna.

Długoterminowa gwarancja.

PRZEDSTAWICIELSTWO:

MORRIS AUTOMOBILE Inż. M. NANOWSKI

KRAKOW, UL. CZYSTA 5, TELEFON NR. 4248.

„VESTA”

BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEN W POZNANIU założony w roku 1873

ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą: samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właścicieli, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci, właścicieli samochodów od wszystkich następstw z odpo-

wiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. Koncern „Vesta“ jest czysto polski jest jednym z najpoważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, w roku 1927 zebrał przeszło 13,700.000 zł. opłat ubezpieczeniowych. — Oddziały: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; Grudziądzu, Pl. 23 stycznia 10; Katowicach, 3-go maja 26; Krakowie, Straszewskiego 28; Lublinie, Krak. Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu, »VESTA« Bank, Ratajczaka 7; Warszawie, Ordynacka 15; Gdańsku, Stadtgraben 18.



Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczp. Polskiej.



Stanisław Szybowicz

Kraków, ul. Arjańska 1.
Telefon 3477.

Przedstawicielstwo i Sprzedaż samochodów
„Elcar”

oraz najstarsze warsztaty samochodowe, gdzie przeprowadzamy remonty, wszystkich typów samochodów szybko i po cenach przystępnych.

UWAGA: W razie wypadków samochodowych w każdej chwili doraźna pomoc. — Telefon 3477.

Warsztaty mechaniczne — Naprawy samochodów
Jan Rybotycki Kraków, Kościuszki 49.
(Sprzy garażu „Mela”) Telefon 3720.

Maszyny do pisania — Telefony — Radjo

dostarcza i instaluje „ROYAL” S. Setmajer i A. Mołodecki Kraków, Florjańska 49 I. p. Telefon 1577.

Rok założenia 1908.



Uszkodzony.

ZAKŁAD BLACHARSKO - MECHANICZNY
I SPAWALNIA METALI

B. APPEL

KRAKÓW, UL. ŚW. ŁAZARZA L. 21, TEL. 0098.
(obok Collegium Medicum).

Wyrabia chłodnice nowe do samochodów wszelkich typów, jakoteż modernizuje i naprawia stare. Wykonuje też błotniki, maski i rezerwoary na benzynę, jak również wszelkie roboty w zakresie blacharstwa wchodzące.

Rok założenia 1908.

Tak naprawiam każdy chłodnik
szybko i dokładnie



Naprawiony.

AUTO GARAGE STOP

Kraków, ul. Berka Joselewicza 28.

Telefon Nr. 4626.



Telefon Nr. 4626.

Garaż czynny w dzień i w nocy centralnie ogrzewany. — Na składzie: benzyna, oliwa i smary tak Gargoyle, jak Karpaty. — Opony Michelin wzmocnione wszystkich wymiarów. —

Przybory automobilowe.

Warsztat wulkanizacyjny.

⊗ Elektryczne pompowanie gum. ⊗

WULKANIZATOR

ST. SIEROSŁAWSKI

**NAJSTARSZA FIRMA
W KRAKOWIE!**

Kraków, ul. Arjańska 1. 1. — Telefon Nr. 3477.

wykonuje oblewanie powierzchni opon, czyli protektorowanie, naprawia nawet najczęściej uszkodzone opony i obrzeża takowych, oraz dętek i tem podobne naprawy. Wykonuje pod gwarancją, szybko, a dla zamiejscowych na poczekaniu.

