

AUTOMOBILISTA

ZAWODOWY

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

Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysła 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.

SAMOCHODY



Podwozia od 1.5 do 10 ton nośności najwyższej klasy amerykańskiej. — Wozy ciężarowe dla przemysłu. — Autobusy 28-mio — 40-to osobowe.

Prosimy odwiedzić salon samochodowy:

BRACIA STEFAN I PIOTR BERGMAN

Kraków, Szpitalna 38.

INŻYNIEROWIE

Telefon Nr. 46-17.

Jedyny wóz tej klasy reprezentowany w Polsce.



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! ☞



Kupujcie!

Kupujcie!

Kalendarz Kierowcy Samochodowego na rok 1929.

Kalendarz obejmuje 200 stron druku i zawiera wszystkie tabelki i wiadomości potrzebne każdemu automobilście.

Piękna i trwała oprawa.

Cena 3 złote.

Do nabycia w Redakcji „Automobilisty Zawodowego”, Kraków, ulica Czysia L. 5.

Części składowe do „Chevrolet” stale na składzie

GENERALE-PNEU

KATOWICE, UL. JANA 6.

TELEFON Nr. 1-90.

SPÓŁKA HANDLOWO-PRZEMYSŁOWA

»E S H A P E«

LWÓW, UL. AKADEMICKA 15. — TELEFON 4-69.

Autoryzowane przedstawicielstwo

„FORD-MOTOR COMP.“

Poleca samochody osob., ciężar. oraz części składowe. Karoserje landoletowe 7-mio osob. na podwoziach nowego systemu »Ford«.

Autoryzowane warsztaty reparacyjne.

Zakład ślusarsko-maszynowy

„OBRÓBKA”

Kraków, ul. Mazowiecka L. 25.

Wyrabia koła zębate skośne, talerzowe i stożkowe jakoteż wszelkie części do samochodów, przetacza cylindry, przeprowadza gruntowne remonty

SAMOCODÓW

— po cenach umiarkowanych. —



Aero-
i automobilowe

CHŁODNICE

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

C. PATRYN, Kraków, Pawia 10.

Posiada własną niklownię. Wykonuje wszelkie roboty w zakres galwanotechniki wchodzące.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobiliistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie

Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Kraków – Katowice – Lwów – Łódź – Poznań – Warszawa – Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19), Konto P.K.O. Nr. 408.945

AUTO-SZAWA

KRAKÓW, PLAC SZCZEPAŃSKI L. 8.

TELEFON NR. 4275.

TELEFON NR. 4275.

Największy wybór akcesorji samochodowych.

CZĘŚCI DO CHEVROLETA

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

OPONY:

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

CHEVROLETA, FORDA części zamienne

OPONY i DĘTKI Fisk, Pirelli, Go-

odyear, Michelin. SWIECE

Champion, Bosch.

AKCESORJA

samocho-

dowe.

"SAMOCHÓD"

DOSTARCZA

Tel. 2955.

KRAKÓW, ULICA SZEWSKA L. 4

DOSTARCZA
Tel. 2955.

SUROWĄ
GUMĘ do wul-

kanizowania. SY-

GNAŁY samochodowe

elektryczne i ręczne.

Łożyska kulkowe D. W. F.

TASME HAMULCOWA

Ostrzeżenie dla „Szofera Polskiego“ w Warszawie.

Redaktora i Wydawcę „Szofera Polskiego“ p. Jadwigę Krolikowską ostrzegamy po raz ostatni, że w wypadku ponowienia działalności mającej na celu wprowadzanie w błąd czytelników oraz firm w sprawach dotyczących Związku Zawodowego Automobilistów Rzpltej P. oraz naszego miesięcznika, jako na-

czelnego organu tegoż Związku, będziemy zmuszeni zrobić użytek z oryginalnych dowodów, posiadanych przez nas i skierujemy sprawę do Sądu.

Równocześnie polecamy pilne przestudjowanie naszego numeru.

Zarząd Główny

Święto Pracy!

W dniu dzisiejszym święci swe wielkie i wspaniałe święto p r a c a. Jest to święto, którego nie wahamy się nazwać wielkiem i wspaniałem, bowiem każdy człowiek, którym nie kierują przy wypowiedzeniu jakiegoś jego zdania jednostronne, a w tym wypadku nawet uboczne względy, przyznać musi, że nie tak na uczczenie świętem nie zasługuje, jak właśnie p r a c a. Dlaczegoż więc tak często słyszy się obelżywe wprost zdania o tem wielkiem święcie? Oto dlatego, że ludźmi, którzy w ten wyrażają się sposób, kieruje interes prywatny, interes osobisty, którym jest ciągnięcie jaknajwiększego zysku z jaknajcięższej a jaknajgorzej opłacanej pracy.

Kieruje nimi obawa przed tem, by masy pracujące nie pojęły wielkości znaczenia ich pracy, by nie zrozumiały, że bez tej pracy nie byłoby niczego na świecie. A ponieważ nie da się pomyśleć, by to wszystko co ludzkość zdobyła w ciągu tylu wieków, mogłoby jej być odjęte nagle, rozumią oni fakt, że zyski, jakie ciągną oni z pracy mas, przejdą powoli i muszą przejść w znakomitej części na tych, którzy swą ciężką pracą zyski te tworzą.

Oto — w krótkości — na czem polega wielkość naszego święta! Rzecz prosta, że wiele jest jeszcze innych wartości, jakie święto dzisiejsze robią wielkiem i wspaniałem, w pierwszym rzędzie to, że dzień dzisiejszy obchodzi uroczyście jedna wielka robotnicza rodzina całego świata powyżej jednak powiedziane za mało jest w dniu tym podnoszone, a jednak ma znaczenie zasadnicze.

Polega ono na zrozumieniu swej wartości, celem uzyskania odpowiedniego miejsca w społeczeństwie. Polega ono na wrażeniu, jakie pozostaje masom pracującym, że ich praca, to wielki, twórczy czynnik, mający pierwsze miejsce w budowie społeczeństw i ich zdobyczy.

Zaznaczamy, że te same powody, które święto nasze robią wielkiem, powinny równocześnie skłonić wszystkich, do obchodzenia tego dnia w sposób uroczysty, nastrojowy, godny jego wielkości, — jego gospodarczego znaczenia.

Doniosłe zadanie.

Jednym z najdonioślejszych zadań związków, jest nie tylko dążenie do wprowadzania i ulepszania ustaw społecznych, chroniących pracowników przed nieczem niekrepowanym wyzyskiem, oraz normujących warunki pracy, pod względem wynagrodzenia, zdrowotności itd. Należy również pilnie baczyć, by istniejące już ustawy socjalne, należyte były respektowane.

Ileż to bowiem przykładów daje nam codzienne życie, jak na każdym niemal kroku pracodawcy, korzystając z nieświadomości lub nieśmiałości pracobiorcy, obchodzą lub poprostu otwarcie łamią postanowienia odnośnych ustaw. Dzieje się to najczęściej tam, gdzie liczba pracowników jest mała (jeden lub paru). Niezbyt liczne są wypadki, kiedy uświadomiony a pokrzywdzony pracobiorca potrafi się domagać swych praw. Częściej domagają się naprawy wyrządzonej już krzywdy dopiero po ukończonym stosunku-służ-

bowym, zwracając się przeważnie za pośrednictwem Związku do Inspekcji pracy oraz Sądu. Wielka część pracobiorców nie zna wogóle uprawnień, jakie im nadaje ustawa społeczna. Oni nieświadomością swą przyczyniają się w znacznej mierze do tego, że pracodawcy ustawy te łamią, z wielką dla wszystkich pracowników krzywdą.

Jakkolwiek dalecy jesteśmy od twierdzenia, że ustawy istniejące są doskonałe i zdaje się wiele jeszcze upłynie czasu, zanim zorganizowane masy pracowników, wywalczą sobie idealne a należne im prawa społeczne, to jednak należy bronić obecnego stanu posiadania, aby nie dopuścić do tego, by postanowienia ustaw stawały się tylko martwą literą.

Związki Zawodowe, a więc i nasz Związek Zawodowy Automobilistów, winny przez swe oddziały uświadamiać masy za pomocą odpowiednich wykla-

dów i spopularyzować pomiędzy nimi wszystkie, dzisiaj obowiązujące, ustawy społeczne. Każdy pracownik zorganizowany, a także i niezorganizowany jeszcze, winien wiedzieć o istnieniu tych artykułów, które są poniekąd jego własnością.

A gdy będzie miał kto jakiegokolwiek wątpliwości, to należy zwrócić się do Sekretariatów Zawodowych, gdzie otrzyma odpowiedź na każde pytanie.

Pouczanie członków w powyższej materji jest do prawdy bardzo wdzięcznym zadaniem, którego ten bę-

dzie skutek, że z jednej strony będzie łatwiej zapobiec obchodzeniu i łamaniu ustaw społecznych, których stróżami winny się stać oddziały Związków zawodowych, z drugiej zaś ci, którzy jeszcze nie są zorganizowani, widząc jak wiele dał im dany Związek, przez odpowiednie pouczenie i przez tę niejako opiekę, wykonywaną nad naszymi prawami, przystąpią do Związku, powiększając liczebnie szeregi straży czuwającej nad własnością pracowników.

Związkowiec z Poznania

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Na wstępie tego działu, zwracamy uwagę czytelników naszych na fakt, który podkreśliliśmy w poprzednim numerze, w tym samym dziale.

Z. Z. A. Rz. P., wielka nasza organizacja, powiększa się stale i coraz skuteczniej rozbudowuje się, obejmując coraz nowsze tereny, na których dotąd organizacji nie było.

W numerze poprzednim donosiliśmy o powstaniu nowych Oddziałów w Łucku, w Białymstoku i wyężonej pracy w już istniejących Oddziałach. W ostatniej chwili otrzymaliśmy korespondencję dalszego, nowo zorganizowanego Oddziału w Równem Wol., której niestety nie mogliśmy już umieścić. Umieszczamy dziś nowe wiadomości o tej placówce, którą witamy z tą samą radością, z jaką powitaliśmy organizacje w Białymstoku i Łucku.

„Szofer Polski“, który w ostatnim numerze umieścił informacje o pobycie Prezesa Zarządu Oddziału Z. Z. A. Rz. P. w Piotrkowie, Kol. Janusza Kuczborskiego w taki sposób, by wywołać ten wrazenie, iż Prezes Kuczborski przyjechał do Warszawy specjalnie celem złożenia wizyty P. Królikowskiej i Jej „organizacji“, będzie zapewne zmartwiony tem, że Oddział Piotrkowski obszernie się dziś na łamach Swego pisma zawodowego wypowiada. Redakcja ze swej strony przypomina jeszcze, że w numerze 4-tym naszego miesięcznika, w protokole Zebrania Oddziału Warszawskiego widniało zdanie „iż Prezes Kuczborski zaszczycił Zebranie to Swą obecnością“. Cel zatem Jego przybycia do Warszawy jest jasny.

„Szofera Polskiego“ prosimy jeszcze raz o nie wprowadzanie nikogo w błąd.

Redakcja.

ODDZIAŁ WARSZAWSKI.

Dnia 8 kwietnia odbyła się Konferencja w Głównym Inspektoracie Pracy w Warszawie, w obecności przedstawicieli: Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej, Głównego Inspektora Pracy, Przedstawiciela Komisarjatu Rządu (Oddział Ruchu Ulicznego) p. Olechnowicza, przedstawicieli Związku Zawodowego Auto-

mobilstów tak Zarządu Głównego jak i Oddziału w Warszawie (ul. Długa L. 19.) oraz przedstawiciela Związku Dorożek Samochodowych — w sprawie uregulowania godzin pracy szoferów na taksówkach na terenie m. st. Warszawy.

Poruszane były aktualne sprawy i bolączki szoferów, jak: 1) nieprzestrzeganie ustawowego dnia pracy, 2) dwutygodniowego wypowiedzenia, 3) niestosowanie urlopów 4) nieubezpieczania szoferów od choroby i wiele innych.

Po dyskusji, przedstawiciele władz jak i Związku stanęli na stanowisku, ścisłego przestrzegania ustawy o 8-mio godzinnym dniu pracy.

Przedstawiciel Związku Włascieli Dorożek Samochodowych, godząc się zasadniczo na 8-mio godzinny dzień pracy stwierdził, jednak, że zastosowanie ustawy o długości pracy, nastęrcza wiele trudności.

Postanowiono odbyć następną konferencję najdalej za miesiąc, aby dać możność Związkowi Automobilistów oraz Zw. Własc. Dorożek Samoch. porozumienia się i opracowania warunków pracy i płacy.

Kole dzy Szoferzy! Związek Zaw. Automobilistów przystąpił do ostatecznego uregulowania czasu Waszej Pracy. **Zapisujcie się do Związku Zawodowego Automobilistów Rz. P. (ul. Długa L. 19),** aby swą przynależnością zadokumentować swą wolę, do ukrócenia łamania ustawy o długości dnia pracy. Silny Związek to Wasze zwycięstwo.

Zebranie informacyjne członków Związku odbędzie się dnia 23 kwietnia br. o godzinie 7-ej wieczorem (19-tej) w lokalu Związku przy ul. Długiej L. 19.

Zarząd.

Dnia 24 marca br. odbyło się posiedzenie władz Związku, Oddziału Warszawskiego, na którym przeprowadzono następujący podział pracy:

Zarząd:

Łuczak Jan, przewodniczący
Zawadzki Edward, viceprzewodniczący
Welcel Stanisław, sekretarz
Gałka Jan, skarbnik

Sękowski Stanisław, kierownik Społecz. Biura
Pośred. Pracy
Dmoch Bolesław, zast. kierownika Społecz. Biura
Pośred. Pracy
Skwarek Waław, gospodarz
Czachowski Władysław, upoważniony do załat-
wiania spraw z władzami
Guszelewicz Tadeusz, zast. czł. zarządu
Muszyński Gustaw, zast. czł. zarządu
Wiciński Jan, zast. czł. zarządu.

Komisja Rewizyjna:

Gogłoza Antoni, przewodniczący
Kobryń Stefan, czł. Kom. Rew.
Kokot Zygmunt, czł. Kom. Rew.
Peliksz Aleksander, czł. Kom. Rew.

Sąd Polubowny:

Samulski Jan, przewodniczący
Augsburg Gustaw, czł. Sądu Pol.
Kazimierski Wincenty, czł. Sądu Pol.

—o—

Kol. Szczepankowski Władysław miał w dniu 11 kwietnia br. bardzo poważne zajście. Gdy czekał z tak-
sówką przed hotelem „Savoy“ o godz. 4-tej rano, zo-
stał przez kilku „gości“ wychodzących z restauracji
silnie pobity tak, że musiał zostać opatrzonym. Inter-
wenjowały władze, które zajście to zlikwidowały.

Zajście powyższe opisano nam odpisem protoko-
łu, jaki sporządzony został z podaniem nazwisk. Wyż-
sze względy nie pozwalają nam na ogłaszanie tej spra-
wy, bowiem my (choć tylko kierowcy samocho-
dowi), jesteśmy równocześnie dobrymi obywatelami Rze-

czypospolitej Polskiej. Do dziś dnia jednak nie nani-
nie jest wiadomo, jaki jest epilog tej sprawy.

Ten sam wzgląd jednak, który kieruje nami przy
decyzji nie publikowania bliższych szczegółów, każe
nam jednak wyrazić prośbę, by Wysokie Władze Cen-
tralne sprawą tą bliżej się zajęły i winnych surowo
ukarały.

Przytem zauważamy, że stanowczo powinna
istnieć jakaś kontrola, niedopuszczająca do tego, by się
„goście“ w restauracji upijali.

ODDZIAŁ W RÓWNEM WOL.

Zarząd Oddziału i jego Sekretarjat mieszczą się
przy ul. Szpitalnej 1. 8 w Równem.

W dniu 17 marca 1929 r. odbyło się zebranie z na-
stępującym porządkiem dziennym: 1) Sprawy organi-
zacyjne, 2) Wybory Komisji Organizacyjnej, 3) Wolne
wnioski.

Przebieg Zebrania był następujący:

Do Prezydium wybrano: Stanisława Śrubryka,
Stanisława Skolimowskiego, Władysława Kornickiego
Sprawy organizacyjne referował kol. M. Gogoliński.
Po odczytaniu statutu Z. Z. A. Rz. P. i przyjęciu go do
wiadomości zatwierdzającej, postanowiono przystąpie-
nie do Centrali w Warszawie.

W sprawach organizacyjnych zabierali głos kole-
dzy Śrubryk, Skolimowski, Waldenberg, którzy złożyli
sprawozdanie z zebrania odbytego w Lucku, gdzie de-
legaci Sekretarjatu Okręgowego we Lwowie domagali
się, by Oddział w Równem przystąpił do Centrali za
pośrednictwem Sekretarjatu Okr. we Lwowie. Kol. Go-

Feljeton Łódzki.

Ruch samochodowy w Polsce rozwija się w całej
pełni. Z każdym dniem powiększa się liczba samocho-
dów, a tem samem pracowników tej gałęzi tj. szofer-
ów. Warunki pracy i płacy kierowców pogarszają się
mimo to, toteż większa część szoferów garnie się do or-
ganizacji, która — przedstawiając siłę — daje im obro-
nę i walczy, poparta przez zwartą masę szoferów, o lep-
sze warunki egzystencji. Z drugiej strony wyłania się
jednak „wróg“, któremu zależy na tem, by warunki
nasze były jaknajgorsze i jaknajcięższe. Bowiern ja-
kość naszych warunków pracy stoi w odwrotnym sto-
sunku do ich „zysku“. Nie jest w tej działalności bez-
pośrednio zaangażowany przemysł automobilowy, lecz
są w tej działalności nasi pracodawcy, zwłaszcza ci,
którzy z tego ciągnąć mają zyski. Na takim podłożu
wyrasta potem szereg jednostek, które nie mając za-
wodu swego, lub też mając zamało zeń dochodów, pró-
bują „umiejscowić“ się w takich miejscach, gdzie wi-
dzą, że uda się upiec jakąś pieczeń dla siebie. Zaczyna

się podminowywanie jedności Związku Zawodowego,
zaczyna się jakieś „organizowanie nowych stowarzy-
szeń“ gdzie naturalnie mają jednostki te stanąć na cze-
le, o władnąc majątkiem danego stowarzyszenia i dalej
historja często w dziejach ludzkości się powtarzająca.
Taką robotę widzimy w kilku punktach na terenie m.
Warszawy, gdzie obiecuje się złote góry i niesłychane
zdobycze. Przyczem szumne hasła sypią się jak grad.

Taka sama mniej więcej historja powtarza się na
terenie m. Łodzi. Były członek Z. Z. A. Rz. P. p. Wie-
czorkiewicz stara się zorganizować drugi Związek, dą-
żąc do rozbicia jedności istniejącej pomiędzy szofera-
mi naszego miasta.

Wspomniemy krótko o działalności tego pana. Za
czasów jego rządów w naszym Związku działy się rze-
czy okropne. Członkowie Zarządu wypożyczali sobie
samowolnie pieniądze związkowe, których do dnia dzi-
siejszego nie zwrócili, pomimo, że Z. Z. A. posiada na
nich wyroki sądowe. Związek z wyroków tych nie sko-
rzystał, jednak wykluczył ich ze swego łona. I wtedy
zaczęła się organizacja nowego Związku. Sypnęły się

goliński proponował, by wszyscy obecni zarejestrowali się i wpłacili wpisowe i składki. W dyskusji zabierali głos kol. Łucarz, Śrubryk, Skolimowski i Kulikowski, oraz inni. Uchwalono wpłacenie przez każdego kwoty 2.— zł. Propozycje większości o wyborze Zarządu przyjęto i sposobem ogólnego głosowania wybrano Zarząd, składający się:

- 1) Przewodniczący Stanisław Skolimowski,
- 2) Zastępca Przew. Józef Gilewski,
- 3) Sekretarz Paweł Domański,
- 4) Zast. sekr. Władysław Boczkowski,
- 5) Skarbnik Jerzy Matwiejczuk-Kurta,

Komisja Rewizyjna:

- 6) Bronisław Baczewski,
- 7) Antoni Łucarz,
- 8) Władysław Kornicki,

Sąd Koleżeński:

- 9) Karol Bredek,
- 10) Piotr Grabłowski,
- 11) Łucarz Stanisław.

Następnie postanowiono przyłączenie się do Z. Z. A. Rz. w Warszawie.

ODDZIAŁ KRAKOWSKI.

Spółdzielnia.

W sobotę, dnia 20 kwietnia 1929 r. odbyło się Walne Zgromadzenie członków Spółdzielni „Autobus”, na którym dokonano wyboru członków Dyrekcji i tem samem Spółdzielnia została ukonstytuowana.

Do Dyrekcji zostali wybrani: 1) Widel Ernest, wiceprezes Oddziału; 2) Altman Jan.

Do Rady Nadzorczej wybrani zostali: 1) Rzepa Stanisław, 2) Bujas Adam, 3) Głodowski Feliks, 4) Niewolak Konstanty, 5) Dziadur Florjan, 6) Rudawski Emil.

Za zasadę przy wyborach powyższych przyjęto reprezentowanie wszystkich organizacyj zawodowych t. j. Z. Z. A. Oddział w Krakowie, właściciele dorożek samochodowych i właściciele autobusów.

Zawiadamia się członków, że udziały przyjmuje się codziennie w godzinach urzędowych, a w najbliższych dniach wdroży Zarząd Spółdzielni starania w kierunku zaprowadzenia normalnych czynności z rozwojem Spółdzielni związanych.

Kary policyjne.

Wobec nagromadzenia się materiału dotyczącego kar policyjnych i wogóle traktowania członków przez organa policyjne, Zarząd Związku wystąpi w najbliższym czasie do kompetentnych Władz z odpowiednim przedstawieniem rzeczy. Wzywa się członków, by każde zażalenie dotyczące krzywdzącego wymiaru kary, lub zachowania się organów policyjnych, zgłaszali w Sekretarjacie.

Sprawy szoferów pocztowych w Krakowie.

Od dłuższego czasu skarżyli się szoferzy pocztowi na krzywdzące zachowanie się kierownika garażu pocztowego i naczelnika, przez obraźliwe odnoszenie się do nich, pomijanie milczeniem wszelkich uwag o usterekach samochodów, skutkiem czego przyszło do dwóch katastrof, a tabor samochodów pocztowych jedynie skutkiem nienależytego konserwowania wozów ulega coraz gorszemu stanowi rzeczy, co przypisuje się

szumne odezwy, mające na celu werbowanie członków dla tej „drugiej organizacji”, w których obiecuje się natychmiastowe zrealizowanie postulatów szoferskich, tak, jakby to było tylko od p. Wiczorkiewicza zależne. Przytem sypnęły się wielkie ilości zarzutów czynionych naszemu Związkowi, z których najcieęższym jest „partyjniectwo”. Nie będziemy tu z bredniami tymi polemizowali, musimy jednak stwierdzić, celem ostrzeżenia tych, którzyby mogli się zawahać po przeczytaniu takiej szumnej odezwy i jej obietnic, że pół roku już „działa” owa „druga organizacja” i nie zdołała zrealizować ani jednego naszego postulatu. „Naszego” rozumie się nie tylko postulatu Związku, lecz ogółu kierowców.

Całym zyskiem z tej działalności to wrażenie, jakie odnoszą niewtajemniczeni w sprawę, a więc i pracodawcy, którzy sądząc, że nastąpiła zupełna dezorganizacja pomiędzy szoferami, nie liczą się z kierowcą, i wykorzystują go jak tylko mogą.

Apetyt p. Wiczorkiewicza na zawładnięcie majątkiem Związku pozostał jednak nienasycony. Zwią-

zek nasz wzmacnia się z powrotem tymi, którzy dali się przedtem wziąć na kawał, a obecnie poznali się na „farbowanych lisach” i dezertują szybko.

Tak Koledzy! Zawód nasz wymaga i potrzebuje silnej organizacji. Ruch samochodowy jest dopiero w zaczątkach, walcymy więc dziś z trudnościami, jedynie tylko zawodowa organizacja, w której szeregach nie braknie żadnego z nas obroni nas przed niebezpieczeństwami zawodu, a więc wyzyskiem lub niesprawiedliwą oceną.

To, że pewne indywidua starają się podcinać nogi naszej organizacji, to dowód tylko tego, że jesteśmy silni i liczyć się z nami trzeba, w przeciwnym razie nie opłacałoby się naruszać nas. To też zdrowy rozsądek szofera ocenia te zakusy należycie i na szumne odezwy ma gotową odpowiedź: jako cząstka rodziny proletarjackiej mamy obowiązek budować jedną, silną i trwałą organizację, tem samem poprzeć ją i w jej dążeniach do lepszego bytu i gospodarczego wyzwolenia

K. S. Łódź.

jedynie winie szoferów, którym grozi się nawet aż przeniesieniem.

Ponieważ stosunki jakie w sprawach personalnych szoferów zapanowały, przekroczyły już miarę cierpliwości i weszły w stadium szyskan poszczególnych jednostek, przeto Oddział Krakowski, stając na statutowym stanowisku obrony praw swych członków, wniósł do P. Prezesa Dyrekcji Poczty i Telegrafów w Krakowie obszerny memoriał, w którym szczegółowo opisał panujące tamże stosunki.

W memoriale tym zwrócił się Zarząd z prośbą do Prezesa o wglądnięcie w te opłakane stosunki, zbadanie stanu rzeczy, spowodowanie, by z uwagami szoferów, dotyczącymi usterek wozów się liczone i nie badano ich dorywczo, wreszcie, by zaniechano przesładowania ludzi pracy, którzy działając w interesie dobra publicznego i Skarbu Państwa, narażani są za to na niczem nieuzasadnione szyskany.

Sądzimy, że po tym memoriale stosunki ulegną poprawie, a o wyniku załatwienia naszego memoriału kolegów zawiadomimy.

Sprawa dworca autobusowego w Krakowie.

Właściciele autobusów w Krakowie wnieśli szereg petycji do Pana Wojewody w Krakowie, Dyrekcji Robót Publicznych, dotyczących zagwarantowania ich praw jako przedsiębiorców, przedkładając ściśle określone w różnych kierunkach idące projekty.

W najbliższych dniach Zarząd Stowarzyszenia Właśc. Autobusów ponawia swe postulaty, przedkładając je Władzom celem ostatecznego położenia kresu dotychczasowym stosunkom.

Zawodowym automobilistom w powiatach *zwracamy baczna uwagę*, by obserwowali rozwijający się wszędzie ruch autobusowy i starali się obejmować go w swe Związki zawodowe, organizując linje, normując czas odjazdu, a *w szczególności, by zakładali dworce autobusowe z własnej inicjatywy, nie czekając, aż ich uprzedzą inni do tego nie powołani.*

Sekretariat Okręgowy w Krakowie.

Zawiadania się członków, że przy Oddziale Krakowskim utworzony został dla Poddziałów Sekretariat Okręgowy.

Apelujemy do członków z prowincji, by jaknajrychlej organizowali się w Poddziałach, które tworzą się obecnie w Tarnowie, Chrzanowie, Zakopanem i Nowym Sączu.

O ile członkowie nasi i w innych miastach pragną utworzyć Poddział, winni się zgrupować, zawiadomić nas o chęci zorganizowania się, a my wysłamy natychmiast delegata w celach informacyjno-organizacyjnych.

Oddział Krakowski wzywa wszystkich członków by zmiany adresów podawali natychmiast do wiadomości Sekretariatu, oraz Redakcji.

Równocześnie przypomina się członkom, że w razie zalegania z wkładkami, tracą prawo do obrony prawnej po upływie 3 miesięcy.

Założenie Oddziału w Tarnowie.

Dnia 21 kwietnia 1929 r. o godzinie 10-tej przedpołudniem odbyło się w Tarnowie Walne Zgromadzenie kierowców samochodowych przy udziale 44 członków i 3 delegatów z Krakowa, a to Wiceprezesa kol. Ernesta Widła, Sekretarza Feliksa Głodowskiego i Redaktora miesięcznika naszego kol. Adama Bujasa.

Zgromadzenie zagał kol. Roman Minor, jako Przewodniczący Zgromadzenia Sekretarzował kol. Głodowski.

Przewodniczący kol. Minor przedstawił zebranyim obecne warunki w jakich pracować muszą kierowcy samochodowi i podnosząc, że już nadszedł najwyższy czas wyleżonej pracy organizacyjnej, zaapelował do zebranych, by przystąpili do Sekretariatu Okręgowego w Krakowie, poczem oddał głos kol. Wiceprezesowi z Krakowa Ernestowi Widłowi.

Kol. Widł w bardzo obszernem, bo niemal godzinem przemówieniu przedstawił zebranyim nader szczegółowo historję powstania Centrali Związków Zawodowych Automobilistów w Warszawie, historję powstania i działalności Oddziału Krakowskiego, oraz szczegółowo wszelkie korzyści jakie Związek daje swym członkom, a mianowicie: obrona interesów zawodowych przez interwencję u Władz administracyjnych, obrony członków w sprawach automobilowych przez Syndyka Związku, pomoc w uzyskiwaniu zmian praw jazdy, pomoc na wypadek śmierci, pisanie podań w sprawach osobistych, memoriałów do Władz i urzędów w sprawach stosunków służbowych itp.

Zebrani z wielkim zainteresowaniem wysłuchali przemówienia kol. Widła.

Następnie przemówił kol. Adam Bujas, przedstawiając zebranyim znaczenie miesięcznika „Automobilista Zawodowy”. Kol. Bujas podniósł, że skoro pismo to powstało jedynie wysiłkiem kierowców samochodowych i jest dzisiaj wyrazem żądań i bolączek wszystkich kierowców, to jest to dowodem, że kierowcy samochodowi coraz bardziej rozumieją ideę organizacyjną, poczucie solidarności ustawicznie się wzmacnia, z czego należy się spodziewać najlepszych widoków na przyszłość.

Po tych przemówieniach kol. Głodowski postawił wniosek, by zebrani wypowiedzieli się w formie wniosku za utworzeniem Oddziału w Tarnowie i przystąpieniem do Sekretariatu Okręgowego w Krakowie.

W końcu przystąpiono do wyboru Zarządu: Wybory dały wynik następujący:

POZNAŃSKO WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ

ODDZIAŁ W KRAKOWIE. UL. ŚW. TOMASZA L. 22. Budynek Kasy Oszczędności Miasta Krakowa. — Tel. Nr. 3343

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

Prezes, Kukułka Józef; wiceprezes, Paciorek Piotr; Sekretarz i Skarbnik, Roman Minor.

Członkowie Zarządu: Weisło Kasper, Przeklasa Józef, Kukułka Stanisław, Wójtowicz Marcełi.

Komisja rewizyjna: Maziarski Adolf, Lętka Władysław, Wilga Mateusz. — Zastępcy: Obara Piotr, Obrączka Józef.

Po wyborach przeprowadzono ożywioną dyskusję w rozmaitych sprawach zawodowych, poczem urządzono wspólną fotografię na pamiątkę zawiązania Oddziału i Zgromadzenie zakończono.

Tymczasowy adres Związku: Roman Minor — Tarnów, Młyny Szancera.

—o—

Rzeczoznawcy z ramienia Zawodowego Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej, Oddział w Krakowie.

Zarząd wniósł do Sądu apelacyjnego w Krakowie uzasadnione przedstawienie, dotyczące konieczności przedłożenia Sądowi listy zawodowych automobilistów, którzyby jako ludzie posiadający kilkunastoletnią praktykę i doświadczenie zawodowe mogli występować w Sądach, jako zaprzysiężeni znawcy w sprawach automobilowych.

Zarząd wyszedł bowiem z założenia, że zawodowy automobilista z doświadczeniem dłuższym zawodowym, może w tych sprawach oddać dla wyświeślenia nieraz zawiłych spraw wypadkowych, dobre usługi.

—o—

Na fundusz sprowadzenia zwłok ś. p. Jana Szeina złożyli:

Kol. Stan. Rzepa, zebrane w miejskim Parku Samochodowym . . . zł. 76.—

OKRĘG GÓRNOŚLĄSKI.

SEKRETARJAT OKRĘGOWY KATOWICE.

W dniu 24 marca br. odbyła się w Hotelu „Central” w Katowicach przy ul. Dworcowej Doroczna Okręgowa Konferencja Delegatów Z. Z. A. Rz. P. na którą przybyli w liczbie 30-tu delegaci wszystkich Oddziałów, do Okr. Sekr. przynależnych. Konferencję otworzył przewodniczący Adamezyk, który po odczycie protokołu przez kol. Pyka, przystąpił do porząd-

ku dziennego, witając zebranych w słowach serdecznych.

Główne punkty porządku dziennego były następujące:

Pismo zawodowe, Kasa zapomogowa pośmiertna oraz związane z tem podwyższenie wkładek.

Po długiej dyskusji uchwalono podwyższyć składki o 1.— zł. miesięcznie, w czem mieści się należytość za prenumeratę pisma oraz zapomogi pośmiertne we wysokości do 1000 zł. Odnośnie zapomóg piszemy poniżej bliższe szczegóły. Wszystkie pieniądze znajdujące się w poszczególnych Kasach Oddziałów, a przeznaczone na ten cel tj. zapomogi pośm. mają być przekazane wspólnej Kasie w Katowicach, którymi dysponować będzie Zarząd Okręgu. Postanowienie to obowiązuje wszystkie Oddziały Śląskie. Uchwały powzięto jednogłośnie.

Przy wyborze nowego Zarządu wybrano ponownie kol. Adamezyka, poczem uchwalono, że do Zarządu Okręgu wejdzie z każdego Oddziału jeden członek, których nazwiska mają być Okręgowi zakomunikowane w przeciągu jednego miesiąca. Posiedzenia Zarządu mają się odbywać przynajmniej raz na półrocze. Ponadto Oddziały miejsc. mają prawo wydelegować po jednym rewizorze, którzy będą również najmniej raz w półroczu kontrolować stan kasy i działalność Zarządu. Kasę Okręgu powierzono kasjerowi Oddziału Katowickiego. Miesięczną rewizję kasy ma przeprowadzać Komisja Rewizyjna Oddziału Katowice. Postanowiono następnie, że do Okr. Sądu Koleżeńkiego deleguje każdy Oddz. po jednym członku.

Następnie omówiono jeszcze cały szereg spraw i wniosków oraz interpelacji o charakterze zasadniczym, do których w sprawozdaniu następnem wrócimy, poczem zakończono obrady o godz. 16-tej. Wszyscy delegaci udali się na wspólny obiad.

Odbyte obrady stwierdziły wielką jednogłośnieść i zrozumienie wartości współpracy, przyczem powzięte uchwały wysoce przyczyniły się, by współpraca ta bardziej się zacieśniła i ujednostajniła.

Na konferencji okręgowej postanowiono zmienić nazwę i statut Kasy Zapomogowej. Nazwa brzmi obecnie: Kasa Zapomogowa Związku Zaw. Aut. Rz. Polskiej, Okr. Śląski. Nowoobowiązujący statut zawiera nast. postanowienia:

1) Prawo do świadczenia ze strony Kasy Zapomogowej mają: w wypadku śmierci żony każdy członek

Z. Z. A. wzgl. w wypadku jego śmierci każdy członek rodziny, który pozostawał na jego utrzymaniu. Warunkiem jest jednakowoż, by członek conajmniej 6 miesięczne składki opłacał do Kasy Zapomog. Sekr. Okr. Z. Z. A. Okręg Śląski, następnie był 6 miesięcy członkiem Z. Z. A. a nie zalegał więcej niż 3 miesiące z opłatą wkładek członkowskich jak i opłat dodatkowych.

2) Świadczenia są dobrowolne, zatem nie mogą być zaskarżone. Instancją rozstrzygającą ostatecznie jest Zarząd Okręgu Śląskiego Z. Z. A. Rz. P.

3) W wypadku śmierci członka, otrzymują członkowie rodziny zmarłego (zgodnie z ust. 1-szym) jeżeli członek Związku poniżej wyszczególnione wkładki uiścił i przez cały czas był członkiem Z. Z. A. Okręg Śl., następujące świadczenia:

przy 6 do 60 wkładek miesięcznych zł. 500.

ponad 60 wkładek miesięcznych zł. 1000.

W wypadku śmierci żony, otrzymują członkowie 50% powyższego świadczenia.

4) Oprócz wypadków przewidzianych w ust. 3 może Zarząd Okręgu, jeżeli stan Kasy na to zezwala, a zachodzi szczególnie ciężki wypadek, wypłacić zapomogę według uznania.

5) Miesięczna wkładka do Kasy Zapomogowej wynosi 0.50 zł., które pobiera się wraz z wkładką członkowską co miesiąc, przyczem wkładka członkowska o te 50 groszy podwyższoną zostaje.

Przynależenie do Kasy Zapomogowej jest obowiązkiem każdego członka. Oprócz owej opłaty miesięcznej, wpłaca każdy członek w wypadku śmierci członka 1.— zł. jako wkładkę dodatkową. Ta wkładka dodatkowa będzie podjęta przez mających otrzymać zapomogę członków rodziny. Wpłata tychże ma być kwitowaną specjalnie.

6) Zainkasowane wkładki winny być odpraważone co miesiąc do Kasy Zapomogowej i nie mogą być żadną miarą zużyte na inne cele, jak tylko na cel Kasy.

7) Wszystkie wypadki śmierci, które dotyczą Kasy Zapomogowej, mają być podawane do publicznej wiadomości za pośredn. „Automobilisty Zawodowego“.

ODDZIAŁ PIOTRKOWSKI.

Dnia 28 lipca 1928 r. na pierwszym organizacyjnym zebraniu przy udziale do 42-ch szoferów, został utworzony tymczasowy Oddział Związku Zawodowego Automobilistów w Piotrkowie, który zajął się organizowaniem szoferów i skupianiem tychże w Związku. W miesiącu październiku ubr. powstała myśl w ówczesnym tymczasowym Zarządzie zorganizowania szoferów zamieszkałych w pobliskich miastach: Tomaszowie Maz. i Radomsku, po paru tygodniach zostały zorganizowane pododdziały we wspomnianych miejscowościach.

Przyjęcie Oddziału przez Zarząd Główny nastąpi-

ło w końcu listopada ubr. Po zalegalizowaniu Oddziału, ówczesny tymczasowy Zarząd zwołał ogólne zgromadzenie 23 listopada ubr. na które przybyło przeszło 40 członków. Na zgromadzeniu tem wybrano Zarząd Oddziału, którego skład jest następujący:

- 1) Kol. Kuczborski Janusz, przewodniczący.
- 2) Kol. Hulny Stanisław, viceprzewodniczący.
- 3) Kol. Mikołajczyk Mieczysław, skarbnik.
- 4) Kol. Sucharda Józef, członek Zarządu.
- 5) Kol. Kleneki Remigjusz, członek Zarządu.
- 6) Kol. Rjabow Piotr, członek Zarządu.
- 7) Kol. Wieczorek Władysław, członek Zarządu.

Komisja Rewizyjna:

- 1) Kol. Gajda Feliks, przewodniczący.
- 2) Kol. Rojkwowski Michał, członek.
- 3) Kol. Bodek Waław, członek.

Sąd koleżeński:

Koledzy: Rek Władysław, Lachowicz Władysław, Szykowski Zygmunt.

Wybrany Zarząd Oddziału w dalszym ciągu pracuje nad powiększeniem liczebnym członków Związku, czego jest dowodem, obecnie zarejestrowanych 120 członków.

W miesiącu lutym br. Zarząd urządził bal pod nazwą „Autobał“ w Sali 2-go Gimnazjum w Piotrkowie. W tym celu powołano Komitet, który nie szczędząc trudów bajecznie udekorował salę. Na efektownem tle, imitującym kilim z ziemi Piotrkowskiej rozpięty został trójkąt złożony z opon, w czem znajdowały się symbole samochodowe, oświetlone kolorowymi lampkami. Bal udał się, pozostawiając wśród gości przychylną opinię i miłe wrażenie na przyszłość.

Nadmienić trzeba, że prasa miejscowa bardzo przychylnie rozpisywała się o działalności Zarządu Związku.

—o—

Siedziba Oddziału Z. Z. A. Rz. P. w Piotrkowie mieści się przy ul. Legjonów L. 4. Kancelarja Związku jest czynna we wtorki i w piątki od godz. 18 do 21-ej, w których urzęduje płatny sekretarz, załatwiający wszystkie sprawy dotyczące organizacji.

—o—

Zarząd Oddziału dając w swej pracy organizacyjnej do zabezpieczenia członkom potrzebnych świadczeń ze strony Ich Związku, a więc: pomocy prawnej, zapomogi pośmiertnej, utworzenia spółdzielni etc., zwołał w tym celu ogólne zgromadzenie, na którym przedstawił Regulamin pomocy prawnej. Regulamin ten został jednogłośnie przyjęty. Członkowie opodatkowali się na ten cel po 1.— zł. miesięcznie, ponad wkładkę członkowską. Co do dalszych świadczeń wymienionych wyżej, zebranie przeszło nad nimi do porządku, odkładając te sprawy na przyszłość.

Zgromadzenie to powołało również do życia Ko-

Meble solidne, komplety i pojedyncze od najskromniejszych do najwykwintniejszych poleca

S. FRISCH KRAKOW
Szpitalna 19.
Własna pracownia tapicerska.

misję Kulturalno-Oświatową, w której skład weszli: Kol. Kępiński, Bodek, Sucharda, Kleneki, Gajda Feliks i Szynkowski.

—o—

Co członek winien zrobić dla uzyskania obrony prawnej?

Jeżeli zajdzie wypadek wywołujący lub mogący wywołać w przyszłości konieczność pomocy prawnej, członek zainteresowany powinien zwrócić się do Oddziału Z. Z. A. Rz. P. i to do dni 10-ciu od dnia zajścia sprawy, aby tam sporządzić dokładny opis wypadku.

—o—

Zarząd Oddziału Z. Z. A. Rz. P. w Piotrkowie, na podstawie uchwały ostatnio odbytego ogólnego zgromadzenia w dniu 6 kwietnia b. r. wzywa wszystkich swych członków do wpłacenia zaległych wkładek członkowskich oraz do wpłacenia opodatkowania się po 1.— zł. miesięcznie, na rzecz pomocy prawnej przy naszym Oddziale.

Członkowie pododdziałów Tomaszów i Radomsko zechcą wpłacać wkładki członkowskie na ręce wybranych w tym celu pełnomocników miejscowych.

Przypominamy, że § 4-ty regulaminu obrony prawnej brzmi:

„Członek traci prawo do pomocy prawnej w razie wystąpienia ze Związku oraz w razie nieopłacania wkładek przez dwa miesiące“.

ODDZIAŁ POZNAŃSKI.

PROTOKOŁ.

z plenarnego Zebrania Oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów, które odbyło się dnia 16 marca 1929 r.

Dokończenie.

Przemawiali jeszcze kol. Łachajczyk i Rurek, po czym przystąpiono do głosowania, w rezultacie którego uchwalono 45 głosami przeciw 11 udzielić „Automobilście Zawodowemu“ pożyczki.

Kol. Mańczak kwestjonował wynik głosowania, twierdząc, że nie było absolutnej większości.

Na to oświadczył kol. prezes, że na zwyczajnych Zebraniach decyduje zwyczajna większość.

Kol. Stachowiak zaznaczył, że pieniądze, które mamy uchwalić, są pewnego rodzaju zaliczką. Nadmieniał, że o ile brak było absolutnej większości przy powzięciu uchwały w sprawie pożyczki, to w takim razie upadają wszystkie poprzednie uchwały.

Zarządzono ponownie głosowanie, wówczas oświadczyło się 36 za udzieleniem pożyczki, czyli większość.

Przystąpiono do ustalenia wysokości pożyczki.

Kol. Fr. Kaczmarek proponował 300.— zł.

Dłuższą chwilę poświęcono omawianiu spraw fachowych podczas których koledzy wzajemnie komunikowali swe doświadczenia co do działania poszczególnych części mechanicznych i technicznych.

Kol. Sobański zwrócił uwagę na to, że policja nie kieruje ruchem wozów z zaprzęgiem konnym, na ulicach ustawiane są te wozy w różnych kierunkach.

Kol. Lewandowski prosił, by związek zwrócił się do policji, by o wszelkich zarządzeniach zawiadamiała Związek.

Kol. Lulkiwicz postawił wniosek, by sprawiono oryginalne czapki, ze względu na posiadanie sztandaru, za wzór posłużyć może dawniejsza czapka „Trytonu“. Wnosi dalej, by odfotografowano sztandar wraz z poczetem, Zarządem i komisją. W końcu wnioskował by komisja regulaminowa rozpatrzyła sprawę udzielania zasiłków i pożyczek.

Co do fotografii, oznajmił kol. prezes, że fotografia odbędzie się, gdy będzie lepsza pogoda.

O godz 24.05 Zebranie zakończono.

—o—

W dniu 3 marca br. odbyła się uroczystość poświęcenia sztandaru Oddziału. O godz. 9.30 zebrał się w sali p. Jarockiego następujący delegaci:

- 1) Zarządu Głównego Z. Z. A. Rz. P.
- 2) Okręgu Katowickiego Z. Z. A. Rz. P.
- 3) Związku Szoferów w Bydgoszczy wraz z sztandarem.
- 4) Klubów Szoferów w Toruniu, Starogardzie i Grudziądzu z 3-ma sztandarami.
- 5) Związku Automobilistów w Lesznie.
- 6) Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych.
- 7) Cechu Lakierniczego.
- 8) Związku Wermistrzów Polskich w Poznaniu
- 9) Polskiego Związku Kolejowców ze sztandarem.
- 10) Towarzystwa Powstańców i Wojaków Poznań-Jeżyce ze sztandarem.

Pochód w liczbie 500 przeszło osób, z orkiestrą na czele maszerował ulicami miasta do kościoła Pana Jezusa, w którym o g. 10 odprawione zostało solenne nabożeństwo. Podniosłe kazanie wygłosił ks. redaktor

Cieszyński, który dokonał aktu poświęcenia sztandaru, w obecności rodziców chrzestnych, a to: p. Stanisława Brzeskiego i p. Janiny Weberowej, p. Józefa Zagórskiego i p. Heleny Siejkowskiej, p. Antoniego Kwiatkowskiego i p. Marji Górskiej, oraz p. Zdzisława Marynowskiego i p. Franciszki Tatarskiej.

Po nabożeństwie udano się pochodem z powrotem do sali p. Jarockiego, przyczem zaznaczyć należy i podkreślić z uznaniem, że kilkudziesięciu kolegów samorzutnie przyłączyło się do pochodu ze samochodami, uświetniając tem pochód i nadając mu znamię szczególne.

Na sali odbyło się uroczyste posiedzenie. Zagałł je prezes kol. Gebel, który po dłuższem przemówieniu odczytał akt erekcyjny.

Z kolei nastąpiły przemowy, w których mównice składając życzenia w podniosłych słowach podkreślali znaczenie tej chwili. I tak przemawiali: Imieniem Zarządu Głównego Z. Z. A. Rz. P. kol. Prezes E. Zawadzki, w imieniu Związku Właśc. Dorożek Sam. pp. Taszarek i Kamyszek, imieniem Towarzystwa Powstańców i Wojaków p. Swinarski, w imieniu Cechu Lakierniczego p. Baranek, w imieniu Związku Wermistrzów Polskich p. Cieślak, w imieniu Polskiego Związku Kolejowców p. Mleczak, w imieniu Zarządu Głównego Klubów Szoferów na Pomorzu p. radea Balon, w imieniu Filji Grudziądzkiej Klubu Szoferów p. Waszak, im. Filji Toruńskiej K. Sz. p. Kozłowski, im. Związku Automobilistów w Lesznie kol. Kliszewski, im. Związku Szoferów w Bydgoszczy p. Domański, następnie kol. A. Szepka, kol. Kurek, kol. Lulkiewicz i kol. Adamezyk.

W trakcie uroczystości wbijano gwoździe pamiątkowe, i tak 1-szy gwoździe wbił kol. Werner, 2-gi w zast. p. St. Brzeskiego p. Tomaszewski, 3-ci p. Helena Siejkowska, następne p. Wł. Stasiak, p. Bojanowski, p. Marynowski, p. Zagórski, p. Kwiatkowski, p. Domański, p. Kliszewski z Leszną, kol. z Wrześni i inni.

Po wspólnym bankiecie odbyło się posiedzenie delegatów bratnich organizacyj, obradujące nad znalezieniem platformy dla połączenia się.

Obrady, które stały na bardzo wysokim poziomie przyniosły w zysku oświadczenie kolegów, którzy do Związku jeszcze nie należą, gotowości przystąpienia do tegoż.

W posiedzeniu brali udział delegaci Stowarzyszeń szof. na Pomorzu.

Od Redakcji! Oddziałowi Z. Z. A. Rz. P. z okazji pięknego święta złożyliśmy serdeczne życzenia, które ponawiamy, przyczem dodajemy dla Bratnich Organizacji, o których powyższy protokół wspomina, słowa uznania, za zrozumienie potrzeby współpracy i wspólnoty organizacyjnej, a równocześnie i wartości Z. Z. A. Rz. P. jako Naczelnej Organizacji kierowców.

Protokół z plenarnego Zebrania z dn. 20 kwietnia b. r.

Zebranie zagałł o godzinie 20.45 kol. Prezes Gebel. Porządek dzienny następujący: 1) Zagałlenie. 2) Odczytanie ostatniego protokołu. 3) Komunikaty Zarządu. 4) Sprawa obchodu święta 3-go maja, podczas którego ma się odbyć wspólna fotografia ze sztandarem. 5) Ustalenie, czy skarbnik musi mieć osobne polecenie do wypłaty kwot uchwalonych większością głosów na Zebraniu. 6) Organizacja. 7) Rozpatrzenie nagłego wniosku kol. Sypniewskiego w sprawie uchwały podwyższającej wkładkę. 8) Wolne głosy. 9) Wnioski, oraz 10) Zamknięcie Zebrania.

Porządek dzienny i protokół przyjęto bez zmian. Kol. Skarbnik Łachajczyk złożył sprawozdanie z zabawy z dnia 6 ub. m. Dochód — zł. 218.—, rozchód — zł. 172.45. Pozostało zł. 45.55. Sprawozdanie zatwierdzono.

Sprawozdanie z rewizji ksiąg kasowych złożył kol. Obecny. Dochód ogólny wynosił zł. 5732.75, rozchód 4255.87 zł., pozostało zatem 1476.88 zł. Saldo z roku 1928 wynosiło zł. 7713.74, zatem stan kasy równa się zł. 9190.62. W funduszu pośmiertnym znajduje się 1455.41 zł. Kasę znaleziono w zupełnym porządku. Kol. Łachajczyk zaznaczył, że dodać należy, iż w I kwartale sekretarjat kosztował zł. 734.51, z czego poważną kwotę pochłonęły portorja. Wnosi, by celem oszczędności, członkowie swe podarria sami zanosili do Władz. Oponowali kol. Wyrembek, Małyjasik i Lulkiewicz, twierdząc, że członkom przysługuje prawo korzystania ze sekretarjatu, a wydatki na portorja są nieodzowne.

Prezes kol. Gebel zakomunikował, że uchwalono pokryć koszty obrony prawnej kol. Michała Narożnego przed Sądem Pow. w Bydgoszczy, wynoszące 37 zł. W myśl zasady, że członkowie mający sprawy przed Sądami na prowincji, mają pokryć połowę kosztów, uchwalono zapłacić tylko 50% powyższej sumy.

Przystąpiono do sprawy F-my „Autoruch“. Prezes komunikuje, że Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych zaprosił nas na zebranie protestacyjne przeciwko temu konsorejum dorożkarskiemu, które odbyło się 4-go kwietnia. Nasza delegacja również zaprotestowała przeciwko temu, gdyż przedsiębiorstwo to pozbawia członków naszych możliwości usamodzielniania się. Kol. Krzekotowski oświadczył w dyskusji, że Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych zaprosił nas, gdyż mu się pali pod nogami. Krytykował poniżające traktowanie szoferów przez niektórych właścicieli, z których niejeden był naszym kolegą i nadmienil, że większa część właścicieli, to oficerowie, kupecy, urzędnicy i rzemieślnicy, często placący poniżej laryfy. Proponuje, by nie pozwolono „Autoruchowi“ wprowadzać nowych dorożek, lecz pozostawiono te, które są. Niewątpliwie „Autoruch“ mając więcej zatrudnionych szoferów, zapłaci bez pertraktacji wię-

cej, bo już od maja oprócz procentów płacić będzie 45.— zł. tygodniowo. Ze strony właścicieli natomiast dobrych chęci nie widać.

Imni koledzy idą za głosem kol. Wyrembka, który jest zdania, by nie popierać „Autoruchu“, gdyż większy zdusi małego, lecz z drugiej strony uznaje potrzebę konkurencji. Prosi o zbadanie, czy są tam zatrudnieni szoferzy z „zielonemi“ dyplomami.

W dyskusji zabierali głos kol. Korek, Małyjasik, Lutkiewicz, sekr. Kaczmarek i inni. Wywodzono, że „Autoruch“ niewątpliwie płacić będzie lepiej po ustabilizowaniu się, że będzie tak samo pozbywał się szoferów po 10 latach, jak tramwaj, że pertraktacje zarobkowe z takim przedsiębiorstwem prędzej dojdą do skutku niż w innym wypadku, przyczem postawiono wniosek, by zaapelować do Zarządu Głównego o interwencję w Ministerstwie przeciwko ewentualnemu dopuszczeniu do zatrudnienia w „Autoruchu“ szoferów „zielonych“, o co się podobno „Autoruch“ stara. Sekretarz wyjaśnił, że rzeczywiście starania takie były, lecz Ministerstwo stanowczo odmówiło, trzymając się kategorycznie przepisów ustawy. Poruszono również sprawę zatrudniania „zielonych“ na prywatnych drożkach, poczem Prezes zwrócił się do zebranych z prośbą o wskazywanie nazwisk, a kol. Lutkiewicz wyjaśnił, że będzie to skuteczne, bowiem podano raz nazwisko „zielonego“ szofera, który został za interwencją Związku ukarany wysoką grzywną.

Prezes podał do wiadomości, że Zarząd zwrócił się do Województwa o przeprowadzenie kontroli, oraz do Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porz. Publ. o pociąganie do odpowiedzialności woźniców niesłuszających się do przepisów, jak też o podawanie Zarządowi zarządzeń i okólników o ruchu kołowym, do wiadomości.

Kol. Kubiaczyk uważa za wskazane, by woźniców pouczyły przedsiębiorstwa, temwięcej, iż wyszły nowe przepisy, przyczem proponuje wydanie ulotki z tymi przepisami, celem zapoznania publiczności. Wspomina o faktach terroru ze strony publiczności, oświadczając, że szoferzy muszą się starać o broń dla obrony. Kol. Lutkiewicz proponuje zwrócenie się do gazet, by zamieściły część tych przepisów, dalej najlepszym według niego środkiem zapoznania ludzi z prawidłami ruchu byłby film propagandowy.

Koledzy w dyskusji stwierdzają, że policja nie wskazuje obecnie kierunków, lecz tylko „stop“, przyczem wskazywanie to jest obecnie niedbale.

Prezes kol. Gebel zakomunikował następnie, że Zarząd odroczył załatwienie wniosku kol. Lutkiewicza w sprawie jednolitych czapek, że postanowiono utworzyć we Wrześni filję Związku, że Zarząd nie przychylił się do wniosku kol. Czyża, by zażądać kaucji od sekretarza, natomiast nałożył nań obowiązek natychmiastowego wpłacania skarbnikowi kwot zainkasowanych do 30.— zł., że temuż sekretarzowi uchwalono

przyznać podwyżkę 25 złotych, że uchwalono wypłacić inkasentowi Krugiółce gratyfikację we wysokości 25.— zł., oraz że Zarząd nie przychylił się do wniosku kol. Mańczaka, w sprawie pożyczania jemu 200.— złotych.

Po dyskusji zatwierdzono powyższe z wyjątkiem sprawy pożyczki, której nie rozpatrywano z powodu nieobecności wnioskodawcy.

W sprawie obchodu 3-majowego objaśniał sekretarz Kaczmarek. W myśl programu ustalonego na posiedzeniu w dniu 16 kwietnia b. r., odbędzie się w dniu 3-go Maja nabożeństwo dla stowarzyszeń pod katedrą o godz. 9 rano, poczem defilada, a po jej rozwiązaniu wspólna fotografja. Program ustalono w porozumieniu z T. S. L.

Po dyskusji uzgodniono, że wspólna fotografja odbędzie się po defiladzie pomiędzy 11.30 a 12-tą w południe przed Teatrem Wielkim. Zbiórka natomiast rano o 8.45 przy ul. Nadbrzeżnej.

Kol. Łachajczyk dowodził następnie, że osobne zlecenie wypłaty kwoty, pomimo, że była ona na Zebraniu uchwalona, jest konieczne dla niego, temwięcej, że może się trafić, iż on na Zgromadzeniu nie będzie obecny. Zlecenie zaś takie jest dla niego podkładką, na której daną wypłatę uskuteczni. Protokół sam nie wystarcza. Żądanie to zatwierdzono po zgodzie Prezesa.

Nagły wniosek kol. Sypniewskiego w sprawie unieważnienia uchwały podwyżki wkładki o 50 groszy i przekazania tej sprawy walnemu zebraniu lub też nadzwyczajnemu Zebraniu, jednomyślnie odrzucono po przemowie Prezesa.

Kol. Łachajczyk podniósł kwestję, jak należy postąpić z członkami, którzy już wkładki niepodwyższone w kwocie 2.— zł. za cały rok uiszcili, lub gdy członek wzbrania się wpłaty podwyższonej wkładki. Kol. Prezes Gebel oświadczył, że członkowie muszą trzymać się powziętych uchwał, co do tych zaś, którzy za cały rok z góry wpłacili, można ew. odnieść się do nich pisemnie, względnie kasa będzie musiała być uszkodzona.

Mówiono następnie o 8-godzinnym dniu pracy i umowie taryfowej, o której była już mowa przy uchwaleniu podwyżki sekretarza, bowiem stwierdzono wtedy, że droga do niej jest już urotworzoną, a z dniem jej uchwalenia uchwalono drugie 25.— zł. podwyżki sekretarzowi. Sekretarz podaje do wiadomości, iż na międzyministerjalnej konferencji ustalono, iż szoferzy podlegają ośmiogodzinnemu dnu pracy, przyczem zwraca uwagę, iż należy dopilnowywać wystawienia przez pracodawcę książeczki obrachunkowej w tych zakładach i przedsiębiorstwach, które zatrudniają ponad 4 pracowników fizycznych. Członkowie winni prowadzić dokładną, codzienną ewidencję wypracowanych godzin, a przy wypłacie winni domagać się wypłaty za ewentualne nadgodziny.

Uchwalono następnie poruczyć kol. Lulkiewiczowi porozumienie się z firmami co do dostawy czapek, przyczem na koszt Związku we firmie, która zaofertuje najdogodniejsze warunki, można zamówić jeden wzór.

Pozatem wniósł kol. Lulkiewicz o zrównanie naszej odznaki z warszawską, oraz by wyjaśniono sprawę używania klaksofonów, jak też by pismo związkowe otrzymywał każdy członek do domu.

Sekretarz Kaczmarek polecał członkom tabletki benzynowe, na których zaoszczędza się benzyny, a które nie powodują tworzenia się osadu, na propozycję zaś kol. Sobańskiego uchwalono, że następne posiedzenie ze względu na święta i P. W. K. odbędzie się w terminie 11 maja b. r. O godz. 23.50 zamknął kol. Prezes zebranie hasłem „Cześć wspólnej Pracy”!

ODDZIAŁ LWOWSKI.

W dniu 8 kwietnia b. r. o godzinie 8-mej wieczorem odbyło się Zebranie członków w sali Izby Handlowo-Przemysłowej z następującym porządkiem dziennym:

- 1) Zagajenie.
- 2) Odczytanie protokołu z ostatniego Zebrania i listów.
- 3) Sprawozdanie z dotychczasowej działalności Związku.
- 4) Sprawy organizacyjne.
- 5) Podwyższenie wkładek o 50 groszy na rzecz pisma „Automobilista Zawodowy”.
- 6) Wybór sekretarza okręgowego i uzupełnienie członków Zarządu.
- 7) Wnioski i interpelacje.

Zebranie zagał przewodniczący kol. Koczan, obecnych 92 członków, oprócz których zaszczylił przybyciem swem Zebraniem nowy Syndyk p. Dr. Aller Alfred i sekretarz okręgowy Centr. Kom. Wyk. R. Z. Z. Witając zebranych podziękował przewodniczący za łaskawe przybycie.

Sekretarz kol. Buczek odczytał protokół z ostatniego Zebrania i Zarządu pisma, co ogół zebranych przyjął do wiadomości.

W sprawozdaniu z działalności zabrał głos przewodniczący kol. Koczan przedstawiając zebranim w jak ciężkich warunkach Związek został wskrzeszony na nowo do życia. Zaznaczył przytem, że do obecnej chwili liczy Oddział 160 członków. Że Zarząd zmierza do tego, aby mieć w instytucjach, jak Sądach pracy, Kasie Chorych, Radzie Związków Zawodowych swoich przedstawicieli i rzeczoznawców. Zarząd poczynił starania u różnych firm i właścicieli samochodów, ażeby przy obsadzaniu posad odnoszono się do Zarządu Oddziału. Również podano do wiadomości, że Zarząd Oddziału utworzył nowy Pododdział w Łucku, mając na celu utworzyć w najbliższej przyszłości podobne

w innych miastach i województwach, przyłączając je do swego Okręgu. Chcąc dopomóc materialnie Oddziałowi, Zarząd poczynił starania o dzierżawę stacji benzynowych i t. d., z czego dochody stanowiąc mają fundusz żelazny.

W sprawach organizacyjnych zabrał głos sekretarz okręgowy kol. Kusznir, który w przeszło godzinem swem przemówieniu udowodnił przekonywująco zebranim konieczność zjednoczenia się, nadmienając, jakie korzyści materialne i moralne przez to uzyskuje się. Przedstawił również stosunki panujące zagranicą, o jakich u nas z powodu słabej organizacji myśleć nawet nie można. Jak wielkie wrażenie wywarły słowa znakomitego mowcy na zebranej rzeszy posłużył fakt, że trudno było przewodniczącemu uspokoić po skończonej mowie rozentuzjasmowanych słuchaczy.

W myśl uchwały egzekutywy Zarządu Głównego, oraz Zjazdu Krajowego 2 lutego 1929, wprowadzono podwyżkę o 50 groszy na rzecz pisma „Automobilista Zawodowy”, ażeby dać możliwość temuż należytemu rozwojowi i korzyści wynikających z tego dla ogółu kolegów.

Kol. przewodniczący przedstawił konieczność obsadzenia mandatu sekretarza okręgowego. W odpowiedzi na co ogół zebranych zaproponował na to stanowisko p. Kusznira. Jednakowoż p. Kusznir, obciążony obowiązkiem Sekretarza C. K. W. R. Z. Z. we Lwowie, ofiarowanego stanowiska przyjąć nie mógł. Przyrzekł jednak być delegatem Sekretariatu Okręgowego Z. Z. A. Rz. P. tutejszego Oddziału. Do uzupełnienia członków Zarządu wybrano kol. Zadorożnego Włodzimierza i Szmyda Tadeusza.

We wnioskach kol. Zadorożny Włodzimierz domaga się, by Zarząd wysłał delegację do Starostwa Grodzkiego w sprawie zmiany nieprzychylnego odnośzenia się odpowiednich Władz w stosunku do ogółu kierowców, co ogólnie zostało przyjętem. Niezależnie od wnioskodawcy kol. przewodniczący podaje do wiadomości zebranim termin mającej się odbyć w najbliższym czasie wspólnej akcji w Starostwie Grodzkiem przy współdziałaniu odnośnych Władz, celem złagodzenia napiętego stosunku pomiędzy odnośnemi Władzami, prasą, z jednej strony, a kierowcami i właścicielami samochodów z drugiej strony.

Zebranie zamknął przewodniczący o godzinie 24-tej w nocy.

Komitet Kółka artystycznego Amatorów składający się z członków tutejszego Oddziału, urządza w dniu 21 kwietnia 1929 r. przedstawienie, z którego dochód przewidziany przeznaczono na zainstalowanie własnego telefonu.

W niedzielę ubiegłą, 14 kwietnia 1929 r. w południe przy tłumnym udziale klasy pracującej odbył

się pogrzeb Ś. p. inż. Edmunda Libańskiego, znanego działacza na niwie oświatowej wśród najszerzych warstw robotniczych, to też Oddział tutejszy Automobilistów wziął czynny udział w odprowadzeniu zwłok na miejsce wiecznego spoczynku.

Cześć jego pamięci!

ODDZIAŁ ŁUCKI—WOŁYŃ.

W miesięczniku naszym do wiadomości z Oddziału Lwowskiego wkrały się pewne pomyłki, które tutaj pragniemy sprostować. Wiele zawdzięczamy Oddziałowi Lwowskiemu przy organizowaniu naszego Oddziału, lecz nie należy tego rozumieć tak, byśmy potrzeby organizacji nie rozumieli wcale. Prócz delegata z Równego i Kowla nikogo więcej nie było, prócz tego był delegat, ale z policji. Skład tymczasowego Zarządu składa się z 6 osób, bez kol. M. Tuchowskiego, a z miejsca zapisało się 15 a nie 20 osób.

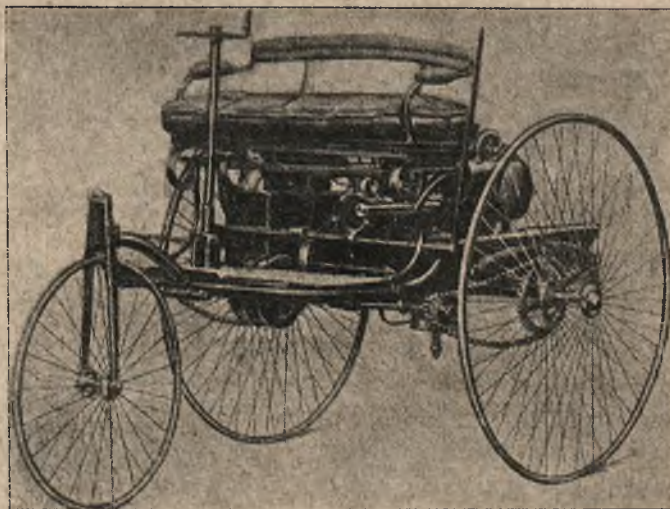
Praca w Oddziale Łuckim wre, pomimo natrafianych trudności ze strony wrogich nam elementów, co raz jest większe zrozumienie konieczności istnienia Związku, tem samem i nowe wpisywanie się na listę członków, których jest już 27. Koledzy z Kowla w liczbie 7 przyłączyli się do Oddziału naszego — agitację prowadzą iście z amerykańskim rozmachem. Narazie

stan dróg i zastój nie pozwala nawet na złożenie wpisu, lecz mamy nadzieję, że stan tej martwoży prędko minie. Daje się odczuwać brak stałego locum, gdzieby każdy z kolegów w dowolnym a nawet wyznaczonych godzinach mógł kilka chwil spędzić w swojej atmosferze, choć mamy nadzieję, że stan ten długo nie potrwa. Narazie musimy korzystać z gościnności różnych osób, które udzielają nam locum na odbywanie zebrań Zarządu, korespondencję zaś skierowujemy na imię sekretarza kol. J. Łacisz — Łuck, Kurja Biskupia. Statut na teren pracy Oddziału Łuckiego już zatwierdzony, legitymacje wydajemy, prowadzenie agend możliwe i rokuje wielki rozrost. Były już dwa zebrań Zarządu, na których poruszano przeważnie sprawy organizacyjne. Zwrócono się do kolegów w Dubnie i Krzemieńcu, aby gremjalnie zapisywali się na członków Oddziału Łuckiego Z. Z. A. Rz. P., lecz odpowiedzi dotychczas nie mamy. Zwróciliśmy się do Zarządu Głównego z prośbą o należenie bezpośrednio do Centrali, z tem przeświadczeniem, żeby nie utrudniać pracy Oddziałowi Lwowskiemu na swoim terytorjum. Te kilka słów podając do wiadomości ogółu, piszemy z nadzieją, że będą one bodźcem dla kolegów nie należących jeszcze do Związku i mamy nadzieję, że w bardzo krótkim czasie spotkamy się razem, co stwierdzą nasze nazwiska wpisane w ogólnej książce Związkowej.

† Inż. Karol Benz.



Senecke



Senecke

W tych dniach zmarł w Niemczech sławny inżynier Karol Benz. Zmarły zyskał sobie ogromny rozgłos i wielką sławę jako konstruktor pierwszych wozów

automobilowych. Urodzony 25 listopada 1844 roku w Karlsruhe otrzymał swój pierwszy patent dnia 29 stycznia 1886 r. Pierwszy jego wóz znajduje się obok równie starych wozów konstrukcji Daimlera w Muzeum w Monachium. — Śmierć zaskoczyła wielkiego konstruktora przy kierownicy jednego z najpierwszych jego wozów, który powyżej reprodukowujemy.

Cześć Jego pamięci!

Przepisy drogowe.

Ponieważ Roneja w Poznaniu zamierza wydać nowe przepisy o ruchu, zwrócił się Oddział Z. Z. A. Rz. P. do władz tamtejszych z następującymi propozycjami i żądaniem:

1) Dopuszczenie większej ilości dorożek w tych miejscach, gdzie jest odpowiednie ich zapotrzebowanie, a zmniejszenie, względnie skasowanie postoi tam, gdzie jak wykazało dotychczasowe doświadczenie, publiczność ich nie żąda.

2) Ograniczenie ruchu pojazdów konnych na głównych arterjach miasta od godziny 11-tej do 23-ciej. bowiem są one wielką przeszkodą dla tak silnego ruchu.

3) Zakazu przejazdu przez najwęższe ulice, wzgl. dopuszczenie jazdy jednokierunkowej.

4) Zakazu dłuższego zatrzymywania się pojazdów przy głównych ulicach miasta.

5) Powiększenia ilości punktów, w których ruch uliczny jest regulowany przez organa władz.

6) Zaopatrzenie posterunkowych, regulujących ruch uliczny w światła, które oznaczałyby: czerwone „stój“, zielone „jazda“.

7) Lepsze oświetlenie miejsc, w których pełnią funkcje posterunkowi regulujący ruch uliczny.

8) Przy przejeździe skrzyżowania, nie potrzebuje kierowca dawać specjalnych sygnałów, o ile zamierza jechać prosto. Sygnały winien dawać tylko ten kierowca, który zamierza skręcić w prawo lub w lewo. Często zdarza się, że sygnały obu kierowców zlewają się tak, iż obaj sądzą, że słyszą własny sygnał.

9) Obowiązek zaopatrzenia każdego wozu w strzałkę kierunkową.

10) Dozwolenie podjeżdżania w godzinach od 21-szej do 6-tej rano, pod teatry, kina, sale koncertowe

i t. p. i to nawet tam, gdzie niema specjalnych postoi dla dorożek.

11) Dozwolenie używania reflektorów w pewnych, nieoświetlonych częściach miasta.

12) Przechodzenie publiczności przez jezdnię ma odbywać się krokiem przyspieszonym i tylko na skrzyżowaniach ulic.

13) Publiczność winna wsiadać do tramwaju z tyłu, wysiadać zaś z przodu wozów tramwajowych, co ma wielkie znaczenie dla uporządkowania ruchu ulicznego. Również pilnować i nakazać należy, by publiczność podchodziła z chodników do tramwajów dopiero wówczas, gdy tramwaj już stoi.

14) Organa policyjne winny nadzorować nie tylko automobile, ale wszystkie pojazdy i wchikudy po ulicach miasta się poruszające, przyczem powinna być przeprowadzona surowa kontrola praw jazdy, a osoby nieuprawnione do kierowania pojazdem winny być surowo karane i natychmiast zesadzone z wozów, jeżeli bezprawnie nimi kierują. (O tej sprawie piszemy również i na innym miejscu. Red.).

Powyższe 14 punktów pokrywają się w zupełności z żądaniem ogółu kierowców. Należy spodziewać się, że nie tylko władze w Poznaniu, ale i we wszystkich miastach Rzeczypospolitej wezmą życzenia Z. Z. A. Rz. P. pod uwagę, w przeciwnym bowiem wypadku nie tylko kierowcy samochodowi cierpieć na tem będą, ale ujemne skutki odczuwać musi tak publiczność, jak i organa władz, powołane do czuwania nad porządkiem ruchu ulicznego. Nie można nie przyznawać tego, że największe doświadczenie w tym kierunku mogą mieć i mają tylko doświadczeni kierowcy samochodowi, a skoro oni takie stawiają żądania, to bezwzględnie jest w nich racja, oparta na doświadczeniu tak li cznej organizacji.

Parę słów o Z. Z. A. do „Zrzeszenia”.

Co to jest Z. Z. A. Rz. P. wiedzą wszyscy dobrze. Wiedzą to tak jego członkowie, jak jego przyjaciele, jak również i „wrogowie”. Słowo wrogowie napisaliśmy dlatego w cudzysłowie, że Z. Z. A. Rz. P. takich w dosłownym znaczeniu nie ma. To nie oznacza jednak, by nie miał on nieprzyjaciół. Są, a pierwszym z nich, to Pani Jadwiga Królikowska, budująca dziś „namiętnie” jakieś „Zrzeszenie Szoferów Polskich”. O cóż to chodzi i dlaczego to rozgraniczenie pomiędzy „wrogami” a „nieprzyjaciółmi”?

Zaznaczyć musimy, że „organizacja” P. Królikowskiej zupełnie nie byłaby dla nas tematem, gdyby nie metody tej organizacji, które zaczynają kolidować już z prawem. Z tego powodu nie zajmowaliśmy się do dnia dzisiejszego ową „organizacją”, czy „zrzesze-

niem”, dziś zaś dlatego sprawę tę potuszamy, by tych kilkudziesięciu, a mówiąc ściśle 45-ciu podpisanych wraz z „wieloma innymi” rzekomo niepodpisanych ostrzec, że idą na lep frazesów i słówek, nie mogąc zaszkodzić Z. Z. A. Rz. P. Jeżeli komu będą mogli zaszkodzić, to tylko sobie, ale to już ich prywatna sprawa.

Na wstępie tych rozważań zapytać należy, dlaczego P. Królikowska jest „tylko” nieprzyjacielem i skąd właściwie ten „obłądny pościg za organizacją”?

Na pierwsze pytanie znajdziemy odpowiedź w jednym z pierwszych tegorocznych numerów „Szofera Polskiego”, gdzie się Redakcja tegoż „Ogólnie automobilowego pisma” zaklina, że przecież była przyjacielem Z. Z. A. Rz. P. i nawet pewne ją za to spotkały

kary. Jednakowoż takie ogólno-automobilowe pismo, zamało odpowiadało celom Z. Z. A. Rz. P. — poprostu było za ogólne, tem samem za mało było czytane. Z jednej więc strony potężna organizacja Z. Z. Rz. P. rozpoczyna wydawanie swego organu i to w dwu językach wydawanego, t. j. po polsku dla Rzeczypospolitej Polskiej w Krakowie, oraz po niemiecku, dla Śląska i zagranicy (I. T. F., do którego Z. Z. A. Rz. P. należy) z drugiej zaś P. Królikowska, obrażona (o ile to w ten sposób nazwać można) zmuszoną była ratować finans „Szofera Polskiego“. Stwarza więc „Zrzeszenie“, wydaje „Apele, Odezwy, Hasła i Pobudki“ i rozpoczyna druk dzieła „Z Życia Związków“. Człowiek nieozjentowany, musi odnieść wrażenie, jakoby istniało setki Związków Kierowców w Polsce. Dla podtrzymania tego wrażenia pisze się stale o owem fikcyjnem „Zrzeszeniu“ i o Z. Z. A. Rz. P.

Następnie rozpoczyna się „praca organizacyjną“. (Vide Nr. 7-my „Szofera Polskiego“). A więc: bezpłatne biuro prawnej porady, ulgowa pomoc lekarska dla szoferów i ich rodzin. W jednym szregu etc. — Wszystko „Redakcyjne“ nie „Zrzeszeniowe“!!!

Wszędzie tam pisze się rzeczy dziwne. Pisze się tam o wyrazie twarzy szoferów, gdzie wyczytują autorzy tych artykułów „wstrząsy, skupienia, począłki chorób, łrośkę o był“, lub też pisze się o wypadkach spowodowanych przez „nietrzeźwych szoferów“. A nad tem wszystkim góruje olbrzymia „litość“ dla kierowców zorganizowanych.

Powtarzamy, że nie mielibyśmy powodu do zajmowania się tą zabawą P. Królikowskiej. Wiadomo, że piękne Panie lubią bawić się „pracą społeczną“. Owszem, czasem to nawet i pożyteczne!

Tu musimy jednak zabrać głos, aby stanowczo poprosić P. Królikowską o prowadzenie tej zabawy tylko pod pokrywką owego „Zrzeszenia“ (za wydrukowanie zatwierdzonego statutu tegoż, będziemy bardzo wdzięczni, a dla zachęty my dziś druk naszego rozpoczynamy) równocześnie jednak zastrzegamy się przed zabawą, dla której pokrywką miałby być Z. Z. A. Rz. P., jak to miało miejsce ostatnio w pewnym mieście na północy Europy.

OKRYCIA DLA AUTOMOBILISTÓW
KURTKI I PŁASZCZE SKURZANE
DAMSKIE I MĘSKIE
 KOMBINACJE SZOFERSKIE, PŁASZCZE ROBOCZE

A. BROSS — Kraków

ULICA FLORJAŃSKA NR. 44
 NAROŻNIK OBOK BRAMY FLORJAŃSKIEJ

Zawodowy Związek Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej — w skład którego wchodzi szoferzy tak Polacy, jak Niemcy, Rusini, Białorusini, Litwini i inni, a którego liczba idzie w tysiące, a nie dziesiątki kierowców, jest organizacją za poważną i za wielką, by mogła pozwolić sobie na służenie takim celom.

Dodać jeszcze musimy kilka słów o ostatnim „apelu“ pod tyt. „W jednym szeregu“. Poza szumnemi hasłami i przysłowiami, znajdujemy tam piękny ustęp, który pozwalamy sobie przytoczyć, a mianowicie:

„Wszak jesteśmy jakby wielką rodziną, a przeto nie możemy być obojętni jedni względem drugich, bo tylko drogą zgody dojdziemy do zrealizowania swoich postulatów. Winniśmy unikać rozkiełzanego partyjnictwa i przekonywać innych Kolegów, że *powodem rozbijania związków pracowniczych były i są w dalszym ciągu tylko względy natury osobistej* — kariery jednostek partyjnych, uprawiających niegodną politykę“.

Brawo! To pisał ktoś bardzo mądry. Dziwimy się tylko, że „Szofer Polski“ mógł słowa takie umieścić.

Wszystkich zaś Kolegów, którzy na łamach tegoż „Szofera Polskiego“ podpisy Swe umieścili, prosimy bardzo o podanie nam adresów, abyśmy mogli wysłać Im bezpłatnie nasze wydawnictwo, tak długo, jak długo zamieszczać tam będziemy statut Z. Z. A. Rz. P. Widzimy bowiem, że nie jest on Wam dobrze znany, skoro mogliście postąpić tak, jak informuje „Szofer Polski“. Zastrzegamy się, że nie bardzo jesteśmy pewni, czy to co jest tam napisane, jest Waszem zdaniem czy też zdaniem P. Królikowskiej, która i Was dla Swej „zabawy“ użyła.

Konkurencja „Zielonych” szoferów.

Mocą nowej ustawy Samochodowej, podzielono kierowców na dwie kategorie. Kategoria I-sza to nowo-upieczeni szoferzy; prawa jazdy zielone. Kategoria II-ga to szoferzy starsi, posiadający conajmniej rok praktyki; prawa jazdy czerwone. Kategoria pierwsza, nie posiadająca prawa prowadzenia samochodów zarobkowych, nie mogąc otrzymać posad na wozach prywatnych, siłą rzeczy czepia się, gdzie się tylko uda, siadają oni więc i na taksówki, przyczem nie mogąc otrzymać i takiej posady w sposób normalny, starają

się zdobyć je obniżając swe żądania. Taki „zielony“ szofer siada na wóz za pół poborów, jakie przysługują kierowcy z prawem czerwonym. Rzecz prosta, że taki stan rzeczy jest właścicielom taksówek na rękę. Póź ma on płacić 80.— zł, gdy może zapłacić zaledwie 40.— zł. tygodniowo.

Taki stan rzeczy wytworzył się na terenie m. Łodzi doprowadzając do tego, że przeważna część bezrobotnych, to starzy, doświadczeni szoferzy.

Naturalnie, że doświadczeni szofer nie obejmie

posady za takie wynagrodzenie. Wywołuje to ferment i nienawiść, złość jednych do drugich, stwarzając znakomite pole do działania dla wszelkich rozbijaczy organizacji.

Z. Z. A. Oddział w Łodzi interwenjował kilkakrotnie w tej sprawie u władz, celem ścisłego przeprowadzenia kontroli szoferów na taksówkach i rzucania szoferów „zielonych”. Kilka razy nawet członkowie Z. Z. A. osobiście wraz z policją kontrolowali prawa jazdy, przyczem policja usuwała „zielonych” szoferów z pojazdów publicznych, spisując protokoły. Jednakże niskie kary, jakie nakładały Władze za to przekroczenie ustawy, przyczem właściciele dorożek nie byli zupełnie pociągani do odpowiedzialności, sprawiły, że taki szofer ukarany dzisiaj, jutro znów na tym samym wozie jeździł.

Przypomnieć więc należy, że ustawa wyraźnie przewiduje kary za oddanie pojazdu w ręce niepowołane.

Związki Zawodowe długo starały się o nową ustawę samochodową i chociaż ukazała się ona nie taka, jakiej życzyliśmy sobie, to jednak skoro już jest, czujemy się w prawie domagać, by ona przestrzegana była ściśle, tak przez szoferów jak i przez władze, więcej, uważamy się za uprawnionych częściowo do stania na jej straży. Nie będzie to zupełnie w niezgodności z tem, że możemy dążyć równocześnie i będziemy czynić starania o zmiany tych przepisów, które naszym zdaniem nie odpowiadają rzeczywistym potrzebom, dopóki jednak przepisy obowiązują takie a nie inne, jesteśmy zdania, że winne być ściśle stosowane i w sposób nie budzący żadnych zastrzeżeń. Tak samo więc, jak występuje Z. Z. A. przeciw zbyt skrupulatnemu lychże przepisów stosowaniu, jak to ma miejsce w niektórych innych miastach, lub odnośnie do innych tej ustawy artykułów, tak samo domagamy się stanowczo, by nie

było żadnych odmiennych tej ustawy interpretacji, któreby znów ze szkodą naszych członków zbyt łagodnie stosowane były.

Skutkiem tego, co powyżej powiedzieliśmy właściciele dorożek samochodowych, tracą bardzo wiele, gdyż płacąc wprawdzie chwilowo mniej tył. wynagrodzenia szofera, stokrotnie wyłożą to później w kosztach remontu wozu, zniszczonego przez „zielonego” szofera, któremu brak doświadczenia z jednej strony, a z drugiej brak chęci do starania się o wóz, małe bowiem wynagrodzenie i niepewność tej posady fatalnie na niego działają.

My zaś cierpimy nie tylko na tem, że zarobki nasze, miast utrzymywać się na poziomie lub podnosić się stosownie do zwyczajki kosztów utrzymania, maleją, ale cierpimy i na tem także, że większa część wypadków powodowaną zostaje przez niedoświadczonego jeszcze „zielonego” szofera, o czem opinia publiczna się dowiaduje, nie zdając sobie sprawy z tego, czy to szofer „zielony” czy też „czerwony”. My cierpimy podwójnie, bowiem cierpimy gospodarczo oraz moralnie.

Podpisany pracował swego czasu z takim właśnie szoferem, który w przeciągu 4 tygodni miał 2 poważne wypadki, z tych jeden śmiertelny. Szeroko i głośno było o tem, nikt jednak nie wspominał jaki to był szofer? Oddział Z. Z. A. w Łodzi stwierdza, że na terenie m. Łodzi jest bezwzględnie źle. Możemy śmiało powiedzieć, że gdziekolwiek nie jest też pod tym względem zupełnie dobrze, choć może nieco lepiej. Dlatego byłoby wskazaniem, by Oddziały wypowiedziały się w tej sprawie wprost do Zarządu Głównego Z. Z. A. Rz. P. w Warszawie, przesyłając Zarządowi odpowiedni materiał statystyczny i opisowy, a tenże opracuje memoriał, z którym zwróci się do Władz Centralnych.

K. S. Łódź.

Zimowy rajd samochodów ciężarowych do Zakopanego.

CZĘŚĆ II.

Pod tym tytułem opisałem pokrótce wrażenia z wycieczki zimowej samochodem ciężarowym z Krakowa do Zakopanego i z powrotem.

Wycieczkę tę zorganizował Miejski Park Samochodowy w Krakowie, w dniu 10 lutego 1929 dla swoich pracowników, aby im umożliwić oglądanie stoków narciarskich w rzeczywistości.

Specjalnie ciężkie warunki w jakich odbywaliśmy jazdę zniewoliły mnie do poczynienia pewnych obserwacji co do użycia samochodu w zimie na zaśnieżonej do maksimum nawierzchni drogowej, jako środka lokomocji przy niezwykle niskiej temperaturze, jakoteż co do zachowania się podróżujących samochodami w tych warunkach.

(Ze względu na temat niniejszego opisu, mógłby on być referatem zatytułowanym „Człowiek i samochód w niskich temperaturach”. Wprawdzie dla ludzi nauki niskie temperatury są pojęciami względny, dla nas jednakże, zwykłych śmiertelników-samochodziarzy, mróz 20-10 stopniowy może być śmiało nazwany temperaturą niską).

O masach śniegu, które tej zimy spadły nam z nieba, nie powinno się wiele pisać. Mieliliśmy dosyć tego specjału. Wystarczało go nawet dla narciarzy, a wiadomo, że dla tej kategorii sportowców, bytujących tylko w śniegach, nigdy śniegu nie jest zawiele.

Pisząc o śniegu muszę jednakże wspomnieć, jak to się dziwnie tej zimy składało, że śnieg zamiast padać dla narciarzy, którzy go pragną i mile widzą, padał dla samochodziarzy, którzy się chętnie bez niego obcho-

dzą. Zamiast padać na góry, lasy i pola, padał właśnie i akuratnie na drogi i to specjalnie na nasz zakopiański trakt. Wiatry włóczęgi, nie mając nic innego lepszego do roboty, bawily się całą zimę tem błogosławieństwem spadłem z nieba i zbierały śnieżek skrzętnie z pól i z ugorów i niosły go na szosy. To też nie dziwoła, że na naszej drodze, którą mieliśmy odbyć, już od Borku Fałęckiego rozpoczynały się zaspasy.

Szyfowe prace podejmowane przez organa drogowe Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie na całej drodze między Krakowem a Zakopanem, a w szczególności od Borku Fałęckiego do Głogoczowa, na Luboniu, Obidowej i na odcinku drogi między Nowym Targiem a Zakopanem, umożliwiały komunikację samochodową w przeciągu całej zimy między Krakowem a Zakopanem i wzbudziły w każdym osobniku, odbywającym podróż na tej przestrzeni, podziw dla organizacji walki przedsięwziętej ze śniegiem jak i dla technicznego wykonania zadania.

Z pełną satysfakcją patrzeliśmy na pracę pomysłowo urządzonych, składanych, w trzy pary koni zaprzężonych pługów śniegowych, oczyszczających ze śniegu nawierzchnię drogową na szerokości umożliwiającej wymijanie się dwóch pojazdów. Również z podziwem spoglądało się na cierpliwą a wytrwałą pracę robotników, którzy ręcznie, przy pomocy łopaty, w ważniejszych i bardziej zaśnieżonych punktach drogi borykali się ze śniegiem, wyrównując obustronnie przy drodze usypane wały śnieżne. Gdy przytem zauważy się z pełnem uznaniem, że partje robotników, pracujące przy usuwaniu śniegu i ich organa nadzorcze, odnosiły się do przejeżdżających lub potrzebujących pomocy na drodze z uprzejmością i usługowością, która miała specjalny serdeczny charakter, należy stwierdzić, że akcja walki ze śniegiem na drodze między Krakowem a Zakopanem odniosła pełny sukces i powinna być wzorem dla takich akcji w przyszłości na całym obszarze Rzeczypospolitej.

Drugim wrogiem automobilistów, który szczególnie nas silnie atakował, był mróz. Takich temperatur poniżej zera, jakie notowaliśmy tej zimy w szczególności od połowy stycznia do końca lutego, nie pamiętają nawet starzy ludzie.

W poprzednim artykule wspomniałem, że dnia 10 lutego b. r. w czasie między 8-mą a 9-tą rano w Chabówce mieliśmy mróz 46° C. No, przecież to temperatura łańcie syberyjska.

O ile walka ze śniegiem podjęta racjonalnie przez ludzi, mogła wydać i wydała dobre rezultaty i umożliwiła samochodom ruch na drodze zakopiańskiej, o tyle w polu szezorem na drodze tej walka z mrozem nie mogła mieć dla automobilistów żadnych szans powodzenia.

Najlepiej zabezpieczające szaty dla podróżnych a dla samochodu najrozmaitsze przemyślane osłony, nie dawały gwarancji, że odpowiedzą swemu przezna-

czeniu. Obserwacje moje, które poczynić zamierzałem, miały za cel, jak już to wspomniałem, przyglądnięcie się jak się zachowa samochód ze wszystkimi mechanizmami w śniegu i mrozie i jak zachowują się w tych warunkach podróżni o rozmaitej wytrzymałości na mróz. Łatwiej będzie się rozprawić z ludźmi i ich odpornością na zimno, dlatego też od nich zaczynam.

Człowiek w samochodzie występuje w dwóch rolach: jako kierowca samochodowy i jako pasażer. Jako kierowca wykonywa pewne ruchy mięśniowe, używając przytem pewnej siły na pewnych odcinkach drogi, wobec czego wykonywa pewną pracę. Do wykonywania pracy potrzeba jest ciepła, otóż kierowca samochodowy powinien być zaopatrzonej w ciepło, aby mu wystarczyło na promieniowanie ciała w czasie jazdy i na wykonywanie pracy. Aby nie tracić ciepła promienistego w czasie mrozu, kierowca samochodowy powinien być odpowiednio przyodziany. Lekkie, średnio przewiewne szaty wełniane, względnie futro, osłonięte dobrze kolana, golenie i stopy, na rękach miękkie, wygodne rękawice t. zw. z jednym palcem, na głowie miękka, nieuciskająca czapka, o ile możliwości z daszkiem i kłapami na uszy, byłyby mniej więcej przyodziewą odpowiednią dla kierowcy, bo lekką, miękką a stanowiącą dobrą izolację.

Czynnikiem na wytworzenie ciepła w organizmie ludzkim, izolowanym odzieżą, byłoby pożywienie. Przepisy higienistów nakazują, aby jeść mało a dobrze. Mało, to znaczy, aby nie obciążać żołądka, dobrze, aby pożywienie było intensywne, czyli, aby spalając się w organizmie, dawało taką ilość ciepła w kaloriach, która by wystarczyła na straty wszelkie w organizmie konieczne i na produkcję. W zimie chętnie spożywamy chleb, cukier, mięso i tłuszcze, a także owoce, pijemy najchętniej dla rozgrzania, dobrze słodzoną gorącą herbatę, zaprawioną... cytryną. Dlatego też z tych składników ułożone menu, pozwoli kierowcy odpowiednio się przygotować do wysiłku fizycznego, jaki go w czasie jazdy samochodem czeka. Nie byłoby to jeszcze wszystko, bowiem człowiek syty i ciepło przyodziany do pełnienia pewnych funkcji wymagających sprawności fizycznej i umysłowej, powinien być jeszcze wypoczęty. Wypoczynek ten czerpie się przede wszystkim ze snu. Kierowca samochodowy zawsze powinien być wyspany. I tembardziej w zimie, gdy strata ciepła powoduje szybciej znużenie niż inną porą roku. Nie wolno jest siadać za kierownicą kierowcom po nocy nieprzespanej, tembardziej w czasie mrozów. Nie wolno jest siadać za kierownicą głodnemu, który niema napalone na „wnątrzu”. Niech Bóg broni palicy w organizmie materjałem, co prędko grzeje. Myślę o alkoholu. Nierozsądny grzeje organizm napojami wysokowodnymi, mądry rozgrzewa go pożywieniem.

Po tej definicji kto chce dowiedzieć się jak działa alkohol na organizm, niech szuka wywodów w odpowiedniej literaturze.

Pasażer w samochodzie w zimie, skazany na brak ruchu, odsunięty od silnika, który grzeje i od szyby, która zasłania, narażony jest również na wielkie straty ciepła. Nie pracując, wytwarza mniej ciepła, dlatego też promieniując własnym ciepłem w tym samym stopniu co i kierowca samochodowy, potrzebuje lepszej izolacji ciała. Materiały wełniane, futra i skóra bardzo dobrze izolują. W razie silnych wiatrów dobrze mieć przyodziewę zgoła nieprzepuszczającą, która jako wierzchnia, ochroni człowieka przed zbytnią utratą ciepła. Przepisy co do odżywiania się i wypoczynku, które zaleca się kierowcom samochodowym, powinny być stosowane i dla pasażerów, z tą jednakże wskazówką, że pasażerowi wolno jest drzemać w samochodzie, wobec czego może odpocząć w czasie jazdy.

W ciężkich warunkach jazdy w zimie, o ile nie odhywa się podróży, do której zmusił tragiczny wypadek, śmierć bliskich czy inne nieszczęście, powinno się jechać wesoło, mroz wtedy nie dokucza a wszystkie inne przykrości łatwiej się znosi.

Nowe sygnały drogowe.

Stosowany obecnie system sygnalizacji przewiduje ustawianie znaków, które byłyby widziane nie tylko w dzień, lecz i w nocy. Pociąga to za sobą przedewszystkiem duże wydatki na utrzymanie specjalnej służby drogowej, która by gasiła i zapalała lampki ostrzegawcze, następnie zaś wydatki na utrzymanie w porządku samego sprzętu (lampki, szkło, akumulatory, nafta i t. p.). Jednak najbardziej nawet troskliwa opieka nie zapewni wzorowego funkcjonowania tych sygnałów, a więc tem samem nie obroni przed nieszczęśliwym wypadkiem.

Zagranicą zaczęto stosować w ostatnich czasach nowy, samoświecący typ znaków ostrzegawczych, które z powodzeniem zastępują stosowane dotychczas sygnały.

Znak ten składa się ze szklanej płyty z narysowanym znakiem, umocowanej na słupku. Odwrotna strona płyty pokryta wynalezionym ostatnio samoświecącym się środkiem, posiadającym właściwość silnego odbijania padających na niego promieni. W dzień znak ten jest dobrze widoczny wskutek odbicia promieni słonecznych, wieczorem zaś i w nocy znak zaczyna świecić przy zbliżaniu się do niego samochodu z zapalonem światłem.

W danym wypadku działanie sygnału zaczyna się w odległości 1000—1300 mtr., czyli na przestrzeni całkowicie zabezpieczającej jego działanie ostrzegawcze. Znak ten umieszcza się z takim obliczeniem, ażeby światło latarń padało na powierzchnię szklanej płyty. Samoświecący środek pozwala na nadawanie literom lub znakom na sygnałach dowolnych odcieni i ko-



Zakład lakierniczy

Władysława Nabelca
Kraków, Garncarska 7.

Wykonuje wszelkie roboty lakiernicze i odnawia karoserje

W czasie dziesięciogodzinnej jazdy do Zakopanego i z powrotem, zastosowawszy moje zasady wyekwirowania się na drogę, żywienia się w czasie jazdy i zachowania się podczas niej, przewiozłem 40 osób rozmaitego wieku w zdrowiu i bez zmęczenia jazdą, w kondycji i formie bez zarzutu. Dla uczestników wybieżki, posiadających różną odporność na zimno, była ta jazda próbą wytrzymałości i próbę tę odbyli z rezultatem więcej niż dodatnim.

Dotychczas mówiliśmy o wytrzymałości ludzkiej na mroz. Obecnie nie od rzeczy będzie pomówić o wytrzymałości materiałów technicznych w różnych temperaturach i o tem pomówimy w następnym artykule.

C. d. n.

„Zet-De“

lorów, stosownie do miejscowych, topograficznych i innych warunków.

Znaki tego rodzaju mają dużo zalet nawet przed znakami elektrycznymi, a mianowicie: 1) taniłość urządzenia nie wymagająca żadnych przewodników, 2) nie wymagają codziennego zapalania i gaszenia, oraz zmiany lampek, żarówek i t. p., 3) automatyczne działanie znaku z nastaniem zmierzchu, niezależnie od woli człowieka, 4) lepsza konserwacja i mniejsza wrażliwość na deszcz, śnieg, wiatr i t. p. umożliwiającą długotrwałość jego działania.

Zastosowanie nowej sygnalizacji okazało się tak wygodne dla szoferów, że n. p. w niektórych miastach Niemiec usunięto sygnalizację elektryczną i zastąpiono ją samoświecącymi znakami ostrzegawczymi.

—o—

Prosty sposób badania jakości mieszanki wybuchowej.

Częstą jest konieczność rozpoznania i przekonania się, czy dana mieszanka jest właściwą, t. j. czy posiada odpowiednią ilość benzyny i powietrza. W praktyce uskutecznia się to zazwyczaj na oko, określając kolor płomienia wydostającego się z kurka sprzężania otworzonego podczas pracy silnika. Wymaga to jednak dużej wprawy. Ten sam sposób staje się bardzo łatwym o ile posługiwać się będziemy specjalnym przyrządem, zalecanym przez zagraniczne pisma techniczne.

Przyrząd ten można wykonać ze zwykłego kurka sprzężania, do którego z obu stron włożone są 2 rurki. Średnica rurki wynosi 5—6 mm. Koniec jej posiada nacięcia do wkręcania w cylinder w miejsce kurka sprzężania. Druga rurka posiada średnicę i długość 12 mm.

Wewnątrz tej rurki umieszcza się cały szereg małych rurek, opartych o metalową siatkę. Z cylindra, do którego wkładamy prąd, wyłączamy zapalenie i otwieramy kurek. Wychodzącą z rurek mieszanę podpala się od zewnątrz.

Prawidłowy skład mieszanki posiada charakterystyczny płomień o kolorze błado-zielonym w dole i błękitnym u góry. Żółtawy odcień płomieni wskazuje na nadmiar benzyny w mieszance. Ubogą mieszanę charakteryzuje hałaśliwe jej wyjście i wybuchy w karterze.

Przyrząd ten, jak widzimy, nie jest skoplikowany i da się łatwo wykonać w garażu. Posiadając praktykę w określaniu koloru mieszanki za pomocą tego

Restauracja „SILESIA”

(Właściciele WARCHAŁ i FICEK)

Katowice, ul. Wojewódzka 3. — Tel. 1301.

Miejsce spotkania automobilistów. Tamże seperatki dla zebrań. — Ponieważ ceny są umiarkowane a właściciele dbają o jakość trunków i dobór potraw, lokal ten możemy wszystkim polecić.

przyrządu można następnie przejść do określenia jej bezpośrednio po wyjściu z kurka sprzężania, kiedy kolor jest zbyt słaby i trudno widzialny dla oka.

Dworce autobusowe.

Czynnikom Kompetentnym, czytelnikom i wszystkim zainteresowanym pod uwagę.

Coraz częściej słyszy się głosy, że ruch autobusowy winien być raz ujęty w ramy porządkowe, przez wyznaczenie stałych linii, stałych godzin oraz stałych miejsc odjazdu. Stworzenie dworca autobusowego nie jest kwestją zupełnie łatwą ani prostą. O tej sprawie chcemy dziś napisać kilka słów z tem zastrzeżeniem że do sprawy tej jeszcze wrócimy w pewnych jej szczegółach.

Pierwszy dworzec autobusowy stworzył — ku wielkiej swej chwale — Kraków. Pierwszy też Kraków sprawę tą pokpił. Dziś, kiedy coraz głośniejsz gdzieindziej o dworcach autobusowych zmuszeni jesteśmy pouczyć naszych czytelników o błędach w Krakowie przy załatwianiu tej sprawy, popełnionych, oraz o tem, do czego oddziały Z. Z. A. dążyć winny, celem zabezpieczenia się przed tak kardynalnymi błędami.

Donoszą nam, że poważnie sprawa ta jest rozpatrywaną w Warszawie, gdzie Magistrat tamt. chętnie opinii stowarzyszeń autobusowych słucha i dopuszcza ich do współpracy, donoszą nam dalej, że Katowice, Zakopane sprawy tej uregulowania domagają się i jesteśmy przekonani, że coraz częściej słyszeć będziemy wezwania do załatwienia tej sprawy, lub też wiadomości o decyzjach już powziętych.

W pierwszym rzędzie zastrzec się musimy przed oddawaniem takich placówek w ręce niepowołane, jak to ma miejsce w Krakowie. Związek nasz, oraz zainteresowane Związki „autobusiarzy“ winne być w pierwszym rzędzie uprawnione do dzierżawy takich miejsc oraz brane pod uwagę jako czynnik najlepiej sprawę tą znający, przy wyborze miejsca oraz projektowaniu jego urządzenia. W Krakowie niestety uczyniono zupełnie inaczej. Oddano (nieznamy bliżej podstawy prawnej, na jakiej oparto się przy tem załatwieniu, a wyjaśni to dopiero przewód sądowy, przed którym sprawa się toczy obecnie) Związkowi Turystycznemu,

któremu wydzierżawiony (podobno za jakąś śmiesznie niską opłatą) został plac św. Ducha, a raczej kącik w tym placu, z wielkim nakładem kosztów przez Magistrat wybrukowany i wyasztaltowany. Tuż obok Teatru, w miejscu, gdzie z jednej strony Kościół św. Krzyża, z drugiej pamiątkowy dom artystów szczególnie mu nadają znanie, ustawiono kilka słupków z tarczami czerwonymi, studnię oraz kasę z bufetem i tam kazano pomieścić się kilkudziesięciu autobusom.

Wszystko to nie harmonizuje zupełnie z całością otoczenia, przytem ciasnota miejsca tego jest taka, iż niemożliwym jest utrzymywać tam porządek. To też w lecie nietylko, że trudno jest pasażerowi uzyskać właściwy autobus, przyczem, gdy jeden wyjeżdża, dzie się innych autobusów musi się gdzieś przesunąć, publiczność nie wie, gdzie i z której strony który autobus „porykuje“ na znak, że się cofnie lub posunie naprzód a cała masa autobusów staje poza właściwym dworcem — aż do ulicy św. Krzyża, gdzie rzecz prosta nie ma objaśnień o kierunku ich odjazdu.

Dodać musimy, że wiele innych jeszcze względów przemawiało za nie umieszczeniem tu dworca. Pierwsze, to ciasnota miejsca, licznie odwiedzanego przez publiczność idącą lub wychodzącą z Teatru, drugie to znaczne ilości gazów spalinowych, szkodliwych tak dla ludzi jak dla kwiatników, ponadto niebezpieczeństwo jakie stwarza umieszczenie tu studni benzynowej również brane być winno pod uwagę.

Kraków, który posiada tak wspaniałe na ten cel nadający się plac jakim jest Rynek Kleparski, dał dowód wielkiego nieprzemyślenia sprawy umiejscawiając dworzec na placu św. Ducha. Oto krótki obraz „idealnego porządku“ jakim chwali się p. Beres sekretarz Twa.

W pierwszym więc rzędzie ostrzegamy przed popełnianiem błędów w doborze miejsca. Nie można się



kierować przy decyzji tem, że będzie bliźutko z biura firmy mającej monopol na dworzec, lecz trzeba brać pod uwagę przypuszczalną (a dającą się przewidzieć) siłę rozwoju, jakiemu ruch autobusowy w danym mieście ulegnie w przyszłości.

W drugim rzędzie ostrzec musimy przed dopuszczeniem do zysków osób niepowołanych. Zdziwi się ktoś, iż uważamy Two Turystyczne za „niepowołane”. Ależ tak — zupełnie niepowołane.

Uważamy za rzecz zupełnie błędną łączenie pojęć „turystyki” i „krajoznawstwa” z regularną „komunikacją” — w przeciwnym bowiem razie byłoby jeszcze konieczniejszym, by rząd wydzierżawił temu samemu Two Koleje Państwowe, który to środek komunikacji znacznie lepiej zaprowadzony i rozwinięty, niż komunikacja autobusowa, znajdując się w innych rękach zabiłby chyba całkiem „turystykę” oraz „krajoznawstwo”.

Pozostają zatem dwa tylko wyjścia. Albo upaństwowienie, albo inicjatywa prywatna. Ponieważ pierwsze nie dałoby się odpowiednio ustosunkować ze względów oczywistych, pozostaje inicjatywa prywatna, pod którą znowu nie wolno podciągnąć stanu stworzonego w Krakowie.

Stan ten doprowadza w wyniku do zupełnie odwrotnego efektu. Two Turystyczne, które jest mniej w tej sprawie winne jako takie, aniżeli jego sekretarz p. Beres, za którego jednak Two musi odpowiadać, zabija inicjatywę prywatną.

Ściągając niczem nie uzasadnione olbrzymie opłaty, we formie postojowych, procentów t. zw. siedzeniowego etc. etc. podraża z jednej strony ceny, które przestają się kalkulować, z drugiej zaś przez niesprawiedliwy „przydział” linii, stwarzając system protekcji uniemożliwia prywatną inicjatywę.

Różne.

Fuzja General Motors z Firmą Opel. Alfred P. Sloan jr. Prezes General Motors Corporation oświadczył oficjalnie dnia 18 bm. w Berlinie co następuje:

General Motors Corporation nabyło znaczną ilość akcji firmy „Adam Opel Co. w Rüsselheimie w Niemczech, za sumę około 30 milionów dolarów.

Firma Opel zajmuje dominujące stanowisko w niemieckim przemyśle samochodowym, gdyż pro-

dukuje 45% samochodów ogólnej produkcji samochodowej Niemiec. Fabryki samochodowe Opel posiadają zupełnie nowoczesne urządzenie i nie ustępują w niczem amerykańskim fabrykom General Motors.

Stwierdzić należy, że Przemysłowe Stowarzyszenie właścicieli autobusów w Krakowie, już w październiku ub. r. zwróciło uwagę opinii publicznej na grozę sytuacji. Nie przeszło to bez echa, ale sprawy nie zmieniło na lepsze.

Na obecnie toczącej się rozprawie okazało się, że p. Beres jest tak silny, iż nie wahał się w sądzie publicznie oświadczyć, że gdy swego czasu powstała kwestja nieporządku na dworcu autobusowym, to „p. Wojewoda musiał potem p. Prezydenta miasta przeprosić”.

Nie uchybimy chyba nikomu, gdy zapytamy się Pana Wojewodę, czy możliwym jest, by fakt taki miał miejsce, a Pana Prezydenta, czy byłby się zgodził na to, by Go dostojnik reprezentujący rząd z urzędu... „przepraszał”....

Do sprawy dworca w Krakowie wrócimy w obszernem sprawozdaniu ze sali sądowej w przyszłym numerze, przyczem podamy cyfrowo dochody, jakie Two Turystyczne uzyskało z tej „lukratywnej dzierżawki”, obecnie tylko ostrzegamy wszystkie nasze Oddziały, by nie dopuściły na podległym im terenie do takiego stanu, ujmując inicjatywę w swoje ręce w porozumieniu ze stowarzyszeniami właścicieli autobusów, przyczem należy baczyć, aby odpowiednie umowy zawarte z gminami były obustronnie sprawiedliwe.

A więc uwaga: a) przy wyborze miejsca, b) w organizacji danego dworca, oraz c) w kalkulacji.

Zauważyć musimy, że rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7/VI. 1927. Dz. U. R. P. 1. 53. p. 468. zalicza perjodyczny przewóz osób autobusami do rzędu przemysłów wolnych i w całej ustawie niema żadnej wzmianki, by ktokolwiek inny mógł być upelnomocniony do wydawania jakichś uprawnień w tej czy innej formie, jedynie tylko Władza Przemysłowa w trybie ustawą przepisany.

A. B.
W ostatniej chwili dowiadujemy się, iż Two Turystyczne uzyskało od gminy m. Krakowa drugi plac na Podgórzu, gdzie stanąć ma drugi dworzec. Wiadomość tą sprawdzimy, lecz jeśli to prawda, zmuszeni jesteśmy pogratulować Krakowowi — uporu i bezstronności.

O sprawie tej informuje również Oddział Krakowski w dziale „Z życia Związku”.
Redakcja.

dukuje 45% samochodów ogólnej produkcji samochodowej Niemiec. Fabryki samochodowe Opel posiadają zupełnie nowoczesne urządzenie i nie ustępują w niczem amerykańskim fabrykom General Motors.

Firma Opel będzie prowadzoną nadal przez obecną zarząd jako samodzielne przedsiębiorstwo. General Motors zapewniło firmie Opel pomoc fachową, finansową i kierowniczą.

Chociaż obrót przedsiębiorstw zamorskich Gene-

ral Motors wyniósł w roku 1928 około 300 milionów dolarów, to jednak istnieją jeszcze duże możliwości na rynku światowym, korzystnego ulokowania kapitałów. Połączenie się z firmą Opel stwarza dla General Motors możliwości szybszej ekspansji. Dodając do swych marek samochody o konstrukcji przystosowanej do specjalnych warunków europejskich, General Motors wzmacnia swe stanowisko tak w Ameryce, jak i zagranicą.

O powyższej fuzji pojawiało się wiele wzmianek w prasie i wiele chodziło pogłosek, oświadczenie powyższe wyjaśniło obecnie sprawę, o której informowano przedtem tylko na podstawie domysłów, często więc błędnie.

Czy tak należy rozumieć opiekę nad inwalidami?

Inwalida wojenny p. B. P., żona i ojciec czworga dzieci, pragnąc utrzymać swoją rodzinę, której nie mógł przecież zapewnić bytu z pensji inwalidzkiej, wynoszącej 120 zł. miesięcznie, zakupił przed 4 laty drożkę samochodową, którą sam szoferował. Przed kilkoma miesiącami miał jednak p. B. P. drobny wypadek, za co, nie czekając na wyrok sądowy, dyrekcja robót publ. odebrała mu licencję szoferską.

Ponieważ odebranie licencji uniemożliwiło egzystencję, p. B. P. jeździł swoim wozem bez licencji, za co dwukrotnie aresztowano mu wóz. Dyrekcja robót publ. odmówiła wydania pozwolenia na jazdę, twierdząc, że p. B. P., który — jak to nadmienić wypada — prowadził przez 4 lata warsztat mechaniczny i był przez jakiś czas instruktorem kursów samochodowych, co chyba jest dostateczną gwarancją fachowości, musi zdać ponownie egzamin szoferski.

Apelujemy do Dyrekcji robót publ., aby zechciała sprawę tę dokładniej zbadać, zająć się nią i umożliwić zarobek inwalidzie, który dziś stoi w obliczu nędzy. Pozatem wyrażamy zdziwienie z powodu „aresztowania“ wozu. Jak można pozbawiać człowieka „za karę“ warsztatu jego pracy? „I. K. C.“

Robotniczy Przegląd Gospodarczy wychodzący w Warszawie od 6 lat, zawiera zawsze wiele bardzo ciekawych wiadomości gospodarczych. Jest to organ Komisji Centralnej Związków Zawodowych w Polsce. Czytelnikom naszym, którzy interesują się szczegółami zagadnień gospodarczych polecamy powyższy miesięcznik jako znakomite źródło. Na treść składają się artykuły pisane przez znawców, a staranna i miła forma pociąga i zachęca. — Red. i Adm. w Warszawie, przy ul. Czerwonego Krzyża L. 20.

Niezrozumiała wiadomość. „Kurjer Warszawski“ donosi, że w dniu 9 kwietnia 29. zgłosił się do Oddziału Ruchu Kołowego szofer Stanisław M. (drożka Nr. 2) z żądaniem, by Oddział Drogowy obniżył mu taryfę z powrotem z 60 gr. na 50 gr. za klm. „M. był jednym z pierwszych, którzy podwyższali taryfę, obecnie jest pierwszym, który wraca do dawnej“. — W jednym z nast. numerów podaje to samo pismo, że Oddział

Ruchu Kołowego Mgtu w Warszawie oplombował 358 przerobionych na nową taryfę liczników a w międzyczasie zgłoszono 8 drożek z żądaniem ponownej zmiany na starą taryfę. — Bliższych informacji nie otrzymaliśmy jeszcze, wstrzymujemy się więc od komentarzy.

Szkoły szoferskie będą w najbliższym czasie poddane kontroli. Dotąd nie figurowały one w spisie szkół podlegających kontroli odnośnego departamentu. Obecnie opracowywane są nowe zarządzenia. Nasze pismo — jedno z pierwszych — sprawę tę poruszyło.

Statystyka samochodów w Polsce. 1 stycznia br. posiadała Polska 29423 samochodów, a to: osobowych: 15670, 6016 drożek, 2841 autobusów i 4896 samoch. ciężarowych. Przyrost zatem w roku ostatnim około 35%. Z braku miejsca nie możemy podać danych szczegółowych i porównawczych.

Szwajcarja zastanawia się nad memorjałem wniesionym przez klub automobilistów w sprawie nietrzeźwych szoferów. Żądają oni surowych kar za nieuprawnione prowadzenie wozu lub jazdę w stanie nietrzeźwym. Szoferzy, którzy 5 lat nienagannie się sprawowali, mają być przydzielani do służby nadzoru komunikacji z prawem aresztowania.

Konwencja dotycząca ruchu samochod. i drogowego została ratyfikowana. Wpłynęły tylko wnioski o poprawki w tłumaczeniu. Sprawozdawca sen. Koerner.

Pokaz Chevroletów. Na początku kwietnia odbył się w Dolinie Szwajcarskiej w Warszawie pokaz nowych 6-cio cylindrowych Chevroletów. Szczegółów jeszcze nie znamy. Spodziewamy się, że General Motors Co nadeszle nam szczegóły pokazu oraz wozów, byśmy mogli zapoznać z nimi naszych czytelników, — tak jak to ma miejsce z „biuletynem informacyjnym“ tego koncernu.

A propos General Motors Co. Drugi „cios“ przemysłowy, który „dotknął“ Niemcy (takie się ma wrażenie, czytając tamt. prasę) tj. fuzja Oppla z Gen. Motors Co o czem piszemy dzisiaj, wywołuje samoobronę. Donoszą, że celem przeciwstawiona się — przemysł automobilowy zastanawia się nad wejściem firm: Adler, Daimler-Benz, N. A. G. Protos a (jak donosi „Auto“) także: Hansa-Lloyd do trustu, spodziewając się w ten sposób uzdrowić stosunki w przemyśle tym panujące.

Pierwszym „ciosiem“ było przejście zakładów N. S. U. w ręce włoskie. (Fiat).

Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie urządza w dniach 4 i 5 maja br. inauguracyjny raid sezonu. Trasa około 480 klm. prowadzi ze Lwowa przez Mikołajów, Stryj, Skole (próba górską 31 km.) Stryj, Drohobycz, Borysław, Sambor, Przemyśl, Jaworów, Janów do Lwowa.

Kalendarz Kierowcy samochod. wydany przez Z. Z. A. Oddz. Kraków, cieszył się wielkiem powodze-

niem, dla swej bogatej, fachowej treści. Nakład na wy-czerpaniu.

Blotnice zabezpieczające przednoimiow, numera do-łożek na mlecznych szybkach na chłodnicy, jednoli-ty a najodpowiedniejszy kolor aut, szerokość pasa ko-lorowego na aucie itd. oto nad czem zastanawiają się obecnie Wydziały Mgtu w Warszawie. Nie mamy nie-przeciwno temu — ale „kto to będzie płacił?”

Z powodu braku miejsca musieliśmy działa „Fun-dusz prasowy“, „Skrzynka pocztowa“, oraz „Kupno i Sprzedaż“ odłożyć do następ. numeru *Redakcja*.

Wielki konkurs „Pobudki“.

Z dniem 1 maja b. r. redakcja tygodnika „Pobud-ka“ ogłasza wielki konkurs na zdobycie największej ilości prenumeratów „Pobudki“.

Szerzenie uświadczenia, propaganda prasy za-wodowej wśród najszerzszych mas jest obowiązkiem każdego dojrzałego społecznie robotnika.

Każdy winien wziąć udział w konkursie „Po-budki“.

1) Nazwiska wszystkich biorących udział w kon-kursie, którzy zdołają pozyskać choćby jednego nowe-go czytelnika dla „Pobudki“ będą umieszczone na zło-tej liście „Przyjaciół Pobudki“.

2) Trzej pierwsi zwycięzcy konkursu otrzymują *trzy cenne nagrody*, które stanowią:

Nagroda I. Kompletne, z 32 tomów składające się wydanie wszystkich dzieł największego z pisarzy pol-skich doby ostatniej *Stefana Żeromskiego*. Komplet ten, bogato oprawny w estetyczną okładę płócienną składa się z dwu seryj świetnych wydawnictw księgar-ni J. Mortkowicza w Warszawie p. t. „Żeromski dla całej Polski“. *Cena tego kompletu wynosi zł. 170.*

Nagroda II. Oprawny komplet 15 tomów powie-ści Stefana Żeromskiego tegoż wydawnictwa J. Mort-kowicza „Żeromski dla całej Polski“ wartości 85 zł.

Nagroda III. 32 zeszyty nieoprawne wszystkich powieści Stefana Żeromskiego tegoż samego wyda-wnictwa. Cena wszystkich zeszytów wynosi zł. 55.

3) Oprócz powyższych nagród każdy, kto zdo-będzie w sumie ponad 5 nowych prenumeratów „Po-budki“ i 15 prenumerat miesięcznych, otrzymuje pra-wo *wybrania sobie* — za każde 15 nowopozyskanych prenumerat miesięcznych — *za 5 zł. książek z „Księ-garni Robotniczej“ w Warszawie.*

4) Każdy, kto zdobędzie 5 nowych prenumerato-rów, otrzymuje przez kwartał prenumeratę „Pobudki“ bezpłatnie, ten kto 8 — przez pół roku, ten zaś kto 15 — będzie przez rok otrzymywał „Pobudkę“ gratis. zł. 1 gr. 50, kwartalnie zł. 4 gr. 50, rocznie 15 zł.

Tylko Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. broni interesów zawodow. kierowcy samochodowego.

6) Termin nadsyłania odpowiedzi na konkurs kończy się z dniem 1 czerwca 1929 r.

7) Bliższych informacji w sprawie konkursu u-dziela i na żądanie wysyła wszelkie blankiety konkur-sowe administracja „Pobudki“ Warszawa. Warecka l. 7, Konto P. K. O. Nr. 13620.

PODZIĘKOWANIE

Firmie „Auto-Szawe“ w Krakowie, plac Szcze-pański — składamy tą drogą podziękowanie za piękny zegar stojący, ofiarowany nam przez Firmę. — Dodać musimy, że Firma „Auto-Szawe“ jest jedną z tych firm, które stale odnoszą się sympatycznie do naszego Związku. — Członkom Związku i naszym Czytelnikom polecamy gorąco powyższą Firmę.

Redakcja.

Statut

Związku zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej.

§. 1. Nazwa Związku.

Związek nosi nazwę: Związek Zawodowy Automo-bilistów Rzeczypospolitej Polskiej.

§. 2. Siedziba Związku.

Siedzibą Związku jest Warszawa.

Działalność swoją rozciąga na cały obszar Rzeczy-pospolitej Polskiej.

§. 3. Cele Związku.

Celem Związku jest ochrona interesów zawodo-wych i ekonomicznych pracowników i robotników au-tomobilowych, popieranie wszelkich usiłowań prawem dozwolonych zdążających do poprawy ich bytu, sto-sunków ich pracy i płacy, budzenie wśród nich poczu-cia solidarności zawodowej i klasowej, dążenie do uzy-skania jaknajszerszego wpływu pracowników na sto-sunki produkcji w przemyśle automobilowym, wresz-cie udzielania członkom w potrzebie moralnej i mater-jalnej pomocy.

W wykonaniu tych celów Związek dąży do:

1). Uzyskania jaknajodpowiedniejszych i najhy-gienicznych warunków pracy i płacy, najkrótszego dnia roboczego, ustawodawstwa ochronnego i ubezpie-czeń społecznych, łącznie z ubezpieczeniem od bezro-bocia.

2). Podniesienia poczucia godności osobistej, soli-darności i świadomości klasowej, szerzenia oświaty w jaknajszerszym zakresie.

3). Wykonania kontroli nad warunkami pracy i płacy zgodnie z umowami zbiorowymi, o ile takowe zo-stały zawarte.

4). Popierania kooperatyw spożywczych i wy-twórczych, walka z lichwą i spekulacją żywnościową i mieszkaniową, opracowanie i przeprowadzenie pro-jektów w sprawie gospodarczego rozwoju kraju.

C. d. n.

Po zamknięciu numeru.**ODDZIAŁ WILENSKI.**

Na czarnej liście został umieszczony pod Nr. 1 były członek Związku, Władysław Bilukiewicz. Rok temu z funduszu prawnego Związek udzielił mu zapomogę w kwocie 60 zł. na kaucję, nie mówiąc już o tem, że chodzono w jego sprawie od Iwana do pogana i z powrotem parę tygodni, póki nie załatwili jego sprawy. Wtedy Bilukiewicz był gorliwym członkiem Związku. Otrzymałszy zapomogę, dał zobowiązanie, że pokryje ją za dwa miesiące. Ale przeszły 2, potem 4, potem 6 miesięcy — ani zwrotu ani członkowskich. Nie pomogły ani przypomnienia, ani wezwania. Miał posadę, jeździł po 16 godzin, zarabiał dobrze, rzadki dzień nie bywał w knajpie, a o związkowych pieniądzach zapomniął.

Za taką pamięć i wdzięczność został wykluczony ze Związku, sprawa podana do Sądu, a nazwisko upiększa czarną listę, na przestrożę innym.

Wstyd!

Wygląd kierowców na taksówkach pozostawia dużo do życzenia. Koledzy, zwracajcie uwagę tym z kolegów, którzy zaniedbują się do tego stopnia, że publiczność ze strachem obchodzi miejsca postoju. Nie każdego stać na dobry garnitur lub skórzaną kurtkę, lecz każdy może mieć czystą czapkę dla jazdy, a inną dla roboty i kawałek mydła do rąk i twarzy po robocie. Swoim wyglądem dajemy tylko żer dla feljetonistów brukowych gazet. Czy to przyjemnie? Należałoby też przestrzegać tych, którzy sami nie rozumieją, że różne wyrazy w obecności przechodniów tylko plamią nas i psują nam opinię, która i tak nie stoi za wysoko. Więcej uwagi na te, tak zwane „drobiazgi“! Pilnujcie się sami i przestrzegajcie innych, wszyscy, komu drogie jest dobre imię szofera polskiego.

Czapki szoferów na maszynach użyteczności publicznej, na skutek interwencji Związku, są teraz jednolite. Tak dla kierowców autobusów, jak i taksówek, obowiązują jednakowe ciemno-granatowe, kroju angielskiego, bez okucia. Ostateczny termin wprowadzenia — 1 maja, poczem będą stosowane kary administracyjne, wobec czego jeszcze raz przypominamy kolegom o konieczności zaopatrzenia się w czapki.

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.

Zebrań informacyjne automobilistów w Warszawie.

Dnia 23 kwietnia o godz. 7-ej odbyło się w lokalu Związku przy ul. Długiej L. 19 zebranie informacyjne automobilistów. Porządek następujący: 1) Sprawa uregulowania warunków pracy i płacy szoferów, 2) Nauka chodzenia, 3) 1-szy maja, 4) Wolne wnioski.

Punkt 1-szy refer. kol. Augsburg, zdaje sprawozdanie z konferencji z władzami. Wykazując trudności z jakimi walczy Związek odnośnie do wprowadzenia 8-miogodzinnego dnia pracy dla szoferów, — głównie ze strony Stow. włase. Dor. Sam., które uzależniła zgodę na to od przyjęcia przez Związek odpowiedzialności za szoferów, stwierdza, że należy koniecznie znaleźć drogę pośrednią, co nie jest niemożliwym.

Uchwalono:

1. Wybrać komisję w liczbie trzech, składającą się z szoferów taksówkowych, która by wspólnie z Zarządem Związku opracowała ostatecznie i ustaliła warunki pracy i płacy szoferów taksówkowych na terenie m. st. Warszawy.

2. Na konferencji z Właścicielami Dor. Sam., Komisja i Zarząd, idąc po linii ustępstw, powinni wysunąć i obronić takie postulaty, które nie stałyby w kolizji z ustawą o czasie pracy.

3. Ażeby sprawa ta przez Komisję i Zarząd, były załatwione do dnia 15 maja b. r.

Do Komisji, która ma wspólnie z Zarządem uzgodnić wysuwane przez nas postulaty, wybrano:

1 Moszkowicza Wojciecha, 2 Wajdę Władysława, 3 Wicimskiego Jana, 4 Kowalskiego Wiktora, 5 Samulskiego Jana.

Punkt 2-gi refer. kol. Trzeciak.

Stwierdza, że Związek oddawna się tego domagał, bo obok dodatnich skutków jakie z tego wynikną ma to dla Związku także charakter agitacyjny, gdyż my jako Związek weźmiemy w tym czynny udział. Przytem wysuwa cały szereg dezyderatów do władz treści następującej:

1. Ponieważ nauka chodzenia po ulicach jest ściśle związana z ruchem kołowym jak i z pieszym z którym publiczność wielkowiejska nie jest obeznana, domagamy się, ażeby przedewszystkiem policja otrzymała należyte wyszkolenie co do kierowania ruchem kołowym jak i pieszym, by świeciła przykładem dla publiczności.

2. Na krzyżowniach ulic, miejsca wyznaczone na przejścia, powinny być wyłożone białą kostką.

3. Zniesienie wystających na jezdni parkanów jak i starych domków, które przeszkadzają w ruchu i rozszerzeniu ulic.

4. Regulowanie jezdni powinno się odbywać w ten sposób, ażeby były jaknajszersze. W niektórych wypadkach jest naodwrot, jak np. na ul. Czerniakowskiej róg Szarej, gdzie chodnik równa się jezdni, a mógłby być o połowę szerszy.

5. Poszerzenie Alei Zielenieckiego, według wylotu z mostu Poniatowskiego.

6. Przesunięcie wysepki na Solcu obok Kasy Chorych, do alei 3-go Maja.

7. Zniesienie słupa od wiązań sieci tramwajowej elektrycznej, na rogu Okrag i Ludnej.

8. Ruch okrężny lub jednostrony powinien obowiązywać wszelkie pojazdy.

9. Na drogach publicznych w razie reperacji, powinny być ustawione znaki ostrzegawcze, na jeden kilometr przed reperacją. (znak ostrzegawczy do omówienia).

Wypowiadamy się przeciwko ponownemu egzaminowaniu tych szoferów, którzy ten egzamin (ze znajomości miasta) już składali, chociażby dlatego, że otrzymali prawo jazdy na lat trzy.

10. Domagamy się racjonalnego rozbudowania miasta i przystosowania do ruchu automobilowego. Jezdnie winny się zbiegać na jeden plac, ażeby mógł się odbywać ruch okrężny. Jako wzór wysuwamy plac Zbawiciela i Unji Lubelskiej.

11. W miejscach ruchliwych jak na krzyżowaniach ulic, przechodzenie piechutom jest bardzo utrudnione, wobec czego domagamy się wybudowania tuneli dla piechurów pod ziemią. To zmniejszy liczbę wypadków i ułatwi kierowanie ruchem.

12. Taksówkami i autobusami zabrania się wożenia materiałów cuchnących łatwopalnych, umarłych, chorych i pijanych.

p. 3. Referuje kol. Łuczak. Wskazuje na krzywdy jakie na każdym kroku spotykają szoferów. Brak ubezpieczeń społecznych, gdyż w życiu codziennym dla szoferów nie są stosowane. Nagonka prasy brukowej, która widzi w szoferach nie ludzi. Szykany policji, itd. itd. Jeżeli chcielibyśmy wszystko wyliczyć, zabrakłoby nam na to czasu. Powinniśmy przeciwko temu jaknajenergiczniej protestować. Nadchodzi 1 maja Robotnicy klasowcy manifestować będą, przeciwko gwałtom, wyzyskowi, o ludzkie traktowanie, o prawo do życia. I nas szoferów nie może zabraknąć w szeregach robotniczych w dniu 1 maja, abyśmy swoją solidarność z całą klasą robotniczą zmanifestowali i zarazem zaprotestowali przeciwko dziejącym się nam krzywdom.

Mówcy podziękowano oklaskami, uchwalając dzień 1 maja świętować i brać czynny udział w pochodzie ze Związkami Zawodowemi.

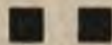
p. 4. W wolnych wnioskach Welcel referuje sprawę pisma zawodowego i nawołuje do zapisywania się na abonentów.

Na tem Zebranie zamknięto o godzinie 10 i pół wieczorem.

KAŻDY SZOFER

wie, że najidealniejszą taksówką, poszukiwaną przez pasażerów dla swojej wygody i doskonałego noszenia, jest wóz marki

**NIEZWYKLE DOGODNE
WARUNKI SPŁATY
CENY ZNACZNIE ZNIŻONE**

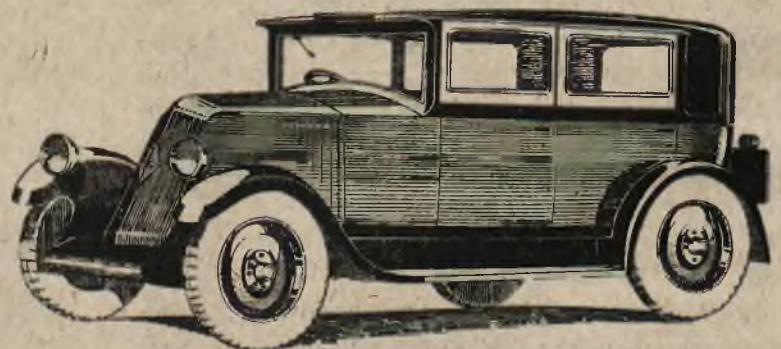


Wyłączne przedstawicielstwo:

„ESPER“

**WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 153
KRAKÓW, KARMELICKA 9
KATOWICE, RYNEK 2**

RENAULT



„HUDSON”

SUPER-SIX najwyższa klasa samochodów doby obecnej

BROCKWAY

niezrównane podwozia autobusowe od 2 do 8 tonowych.

N o w y **1929** **angielskich**
m o d e l **samochodów**

MORRIS

to ostatni wyraz techniki i smaku.

Wykwintna, zaokrąglona linja karoserji
prawdziwie angielska solidność materiałowa 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.

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

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

Rok założenia 1908.



Uszkodzony.

ZAKŁAD BLACHARSKO - MECHANICZNY
I SPAWALNIA METALI

B. APPEL

KRAKÓW, UL. ŚW. ŁAZARZA L. 11, TEL. 0098.
[obok Collegium Medicum].

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

Rok założenia 1908.

Tak naprawiam każdy chłodnik
szybko i dokładnie.



Naprawiony.

GUMY, SMARY, RESORY, AKCESORJA,
ŁOŻYSKA KULKOWE, SAMOCHODY NOWE
I UŻYWANE ORAZ WSZELKIE MASZYNY
I NARZĘDZIA POLECA:

„PILOT”

Lwów, ul. Batorego L. 4.

FRANCISZEK POTEMLA
KATOWICE II., PADEREWSKIEGO 5.

NAJSTARSZA I NAJWIĘKSZA GORNOŚLĄ-
SKA FABRYKA WAGONÓW I KAROSERYJ.

WŁASNE STELMACHARNIE, KUŹNIE, SIODLARNIE I LAKIERNIE.

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

C6

Najodpowiedniejsze
na drożki na dogodnych
warunkach ostatnie
modele samochodów

C4

CITROËN

Generalne przedstawicielstwo:

Warszawa, ul. Wierzbowa 1, 6

Lwów, Pasaż Mikołajski

Poznań, ul. Dąbrowskiego 7.

Łódź, ul. Piotrkowska 175

KRAKÓW

Wiślna 12, tel. 43-01

Katowice, ul. Piłsudskiego 10

Tarnów, ul. Mościckiego 4

Gdańsk, ul. Vorstadt Graben 49