



# AUTOMOBILISTA



# ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 70

## AUTO-SZAWE

KRAKÓW,  
TELEFON 4275.

PLAC SZCZEPAŃSKI L. 8,

KRAKÓW  
TELEFON 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)**

# Zagadnienie uregulowania czasu pracy kierowców

Walka o 8-io godzinny dzień pracy jest, obok zagadnienia należytego wynagrodzenia za pracę, a więc obok kwestji płac — drugim, niezwyklej wagi, wprost sztandarowym, postulatem dla wszystkich pracowników, a więc i dla zatrudnionych w transporcie i komunikacji.

Największy wyzysk bowiem uprawiany jest właśnie na tych dwóch polach! Skoro pracodawca nie widzi już możliwości zmniejszenia płacy pracownikowi, to dąży przede wszystkim do przedłużenia godzin pracy, obniżając tem samem wartość zarobku pracownika za każdą godzinę pracy.

Mało zaś w jakim zawodzie kwestja ma tak ogromne znaczenie, jak w zawodzie szofera! Praca jego wszak wymaga wielostronnego napięcia nerwów i mięśni. Jeden moment nieuwagi, jeden ruch bezwiednie nieostrożny — może wywołać katastrofę z jej wszystkimi nieobliczalnymi konsekwencjami, a więc nie tylko dla kierowcy, lecz i dla osób, znajdujących się w prowadzonym przez niego wozie, lub też przebywających na drodze, a nawet w pobliżu. A jeżeli już śmierć lub kalectwo — nie są następstwem wypadku, to pociąga on zwykle znaczne straty materialne, zarówno dla szofera, jak i dla osób trzecich.

Mimo tak oczywistych danych, przemawiających za koniecznością uregulowania czasu pracy kierowców samochodowych — sprawa ta ciągle stoi jeszcze otworem. Nim przejdziemy jednak do scharakteryzowania obecnego stanu rzeczy, nie możemy pominąć milczeniem faktu, że walka o 8-io godzinny dzień pracy ma już całą historję za sobą, której należy słów kilka poświęcić, gdyż tylko w świetle tej historii akcja zorganizowanych szoferów o wprowadzenie ustawowych norm czasu pracy stanie przed nami we właściwym świetle.

\*\*\*

Hasło 8 godzinnego dnia pracy wysunięto zostało przez klasowe organizacje robotnicze w początkach ubiegłego stulecia. Na szerszą skalę jednak walka w tym kierunku rozwija się na terenie europejskim od daty Kongresu Międzynarodówki Socjalistycznej w Paryżu (1889 r.), który proklamował uroczyste zasadę 8 godz. dnia pracy jako podstawowy punkt programu. Następnie już to hasło zaczęło przenikać do innych organizacji robotniczych.

Hasło to potraktowane zostało wówczas, jako niezwykle rewolucyjne i „nieziszczalne"! Twarde jednak, nieustępliwe i wprost bohaterskie stanowisko klasowo uświadomionych grup pracowniczych — zaczęło przeorywać głębię oporu, niechęci, nienawiści i niezrozumienia tego hasła.

Powtarzane było ono niezmordowanie i nieugięcie na wszystkich kongresach, zjazdach i wiecach. „Żądamy 8-io godzinnego dnia pracy" widniało zaw sze na transparentach, niesionych podczas uroczystości i obchodów. Z tem hasłem na ustach umierali bohaterscy działacze klasowcy po lochach i więzieniach, lub ginęli od kul i bagnatów, służących reakcji siepaczy.

Wszystkie te ofiary i wysiłki nie poszły na marne. Sprawa 8-io godzinnego dnia pracy została wysunięta na czoło zagadnień, dotyczących klasy pracującej. I w momencie, kiedy kapitalizm europejski został osłabiony i zachwiany w swych pozycjach wojną światową — sprawa ta pod naciskiem międzynarodowo zorganizowanej klasy pracującej — została wprowadzona na arenę światowych pertraktacji pokojowych. Nacisk ten sprawił, że traktat wersalski zawiera już postanowienie przewidujące wprowadzenie 8 godz. dnia pracy. Traktat ten przewiduje również stworzenie Międzynarodowej Organizacji pracy, która na pierwszej Międzynarodowej konferencji jednogłośnie uchwała słynną Waszyngtońską Konwencję o czasie pracy.

Konwencja ta, aby stać się prawem dla poszczególnych państw, musiała być przez nie ratyfikowana (uznana i przyjęta).

Polska, która była w tym czasie państwem, mającym rząd robotniczy — jedna z pierwszych wydała, uchwaloną przez Sejm w r. 1919, ustawę o 8-io godz. dniu pracy, powitaną rzecz prosta, złowrogim sykiem sfer kapitalistycznych.

W Polsce zatem od przeszło 10-u lat prawnie obowiązuje 8-io godzinny dzień pracy, ze skróconym czasem pracy w sobotę, t. j. 46 godzinny tydzień pracy. Uzyskanie tej zasady było niewątpliwie dużą zdobyczą. W praktyce jednak, jak wiadomo, zasada ta jest na każdym kroku łamana lub też wogóle nie została wprowadzona w życie. Przede wszystkim dzięki temu, że z tym prawnym stanem rzeczy sfery posiadające w Polsce, a więc przedsiębiorcy i wogóle pracodawcy wszelkiego autoramentu — rozpoczęli w niedługim czasie po ukazaniu się ustawy — zajadłą walkę. Atak ten podjęty został przez wzmagającą się na siłach — po przejściach wojennych — reakcję nie tylko w Polsce, lecz i we wszystkich innych krajach, jak również na gruncie międzynarodowym, przy mniej lub więcej jawnym współdziałaniu rządów, reprezentujących klasy posiadające. W krajach takich, jak Polska, gdzie położenie gospodarcze jest ogólnie biorąc ciężkie i gdzie klasa pracująca nie potrafiła wyłonić dostatecznej siły organizacyjnej, atak na 8-io godzinny

dzień pracy był tem niebezpieczniejszy i gwałtowniejszy.

\*\*

Po tych uwagach ogólnych musimy zaznaczyć, że jeżeli idzie o kierowców samochodowych, to znaleźli się oni, jak i reszta pracowników, zatrudnionych w transporcie i komunikacji (z wyjątkiem kolejarzy) w tem szczególnem położeniu, że ustawa o 8-io godzinnym dniu pracy, aczkolwiek w zasadzie obowiązująca, nie została do nich zastosowana z powodu braku rozporządzenia wykonawczego, które zgodnie z art. 3 ustawy, miało szczegółowo oświecić i unormować sprawę stosowania 8-io godzinnego dnia pracy w transporcie i komunikacji, jako gałęzi przemysłu, pracującej w zupełnie odrębnych warunkach. Zarówno Związek Zaw. Automobilistów, jak i Zw. Zaw. Transp., od chwili swego powstania — zabiegały o wydanie owego uzupełniającego rozporządzenia, podkreślając konieczność załatwienia tej palącej kwestji. Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej, które jest powołane do wydania tego rozporządzenia, zwlekało jednak poprostu w nieskończoność.

Wreszcie w r. b. w m. marcu Ministerstwo wystąpiło z projektem, który nasz Związek otrzymał do zaopiniowania, *ale który budzić musi z naszej strony jaknajdalej idące zastrzeżenia!*

Projekt ten ma dwie kardynalne wady, które odbierają mu prawie całą jego wartość. A więc po pierwsze: zakres działania rozporządzenia ograniczony jest tylko do kierowców samochodów ciężarowych i autobusów, oraz konduktorów autobusów, natomiast *wyłączeni zostali kierowcy dorożek samochodowych*. Wyłączenie to jest tem dziwniejsze, że projekt obejmuje czas pracy obsługi wszystkich pojazdów konnych, a więc i dorożek konnych. Dlaczego więc mają być wyłączone z pod działania rozporządzenie olbrzymie rzesze kierowców, zatrudnionych na dorożkach oraz na samochodach prywatnych. Kwestję czasu pracy tych ostatnich reguluje częściowo projekt ustawy o służbie domowej, którym zajmujemy się jeszcze. Stwierdzić więc należy, że projekt Ministerstwa o czasie pracy chce załatwić tę sprawę tylko w odniesieniu do jed-

nego odłamu szoferów, co jest jego zasadniczą wadą i na co się nigdy zgodzić nie możemy.

Drugą taką kardynalną wadą jest to, że projekt dopuszcza ponad normalny 8-io godzinny dzień pracy *jeszcze stałą pracę dwugodzinną* z tytułu, jak się wyraża projekt, „niezbędnych robót“, poprzedzających wyjazd samochodu lub następujących po powrocie do miejsca postoju. Czas ten nie jest wliczany do zasadniczego czasu pracy. Oprócz tego czas pracy może być przedłużony pod pozorem różnych „przerw“ w pracy.

Nie potrzeba tłumaczyć żadnemu kierowcy, że owe roboty, poprzedzające wyjazd lub następujące po powrocie samochodu, są niemniej ważną i odpowiedzialną, a czasem i cięższą pracą w porównaniu z pracą w czasie jazdy. Niema więc najmniejszego powodu, aby pracę tę traktować, jako coś zgoła bezwartościowego, nie kwalifikującego się wogóle do oceny.

Niektóremi szczegółami projektu zajmujemy się jeszcze w następnym numerze, obecnie jednak musimy stwierdzić, że władze Związku zrobiły co do nich należało, występując wobec Ministerstwa, łącznie z Centralną Komisją klasowych związków, ze szczegółową krytyką postanowień projektu w myśl wyżej przytoczonych motywów.

Teraz jednak czas nadszedł, aby przemówili wszyscy zorganizowani szoferzy w całym kraju, aby Ministerstwo i władze mogły się przekonać, że szoferzy nie dadzą sobie narzucić rozporządzenia, godzącego w ich interesy i sprzecznego z ustawą o czasie pracy.

W tym celu Zarząd Główny Związku zwołuje we wszystkich miejscowościach, gdzie znajdują się oddziały Z. Z. A., masowe wiece zawodowych automobilistów, na których referenci szczegółowo omówią kwestję uregulowania czasu pracy.

Podobnie, jak w sprawie badań psychotechnicznych, powinni masowo szoferzy zademonstrować swą wolę, występując pod hasłem:

*uregulowania czasu pracy dla wszystkich bez wyjątku szoferów,*

*nieprzedłużania pod żadnym pozorem ustawowego czasu pracy: 8 godz. dziennie i 6 godz. w sobotę.*

## Oryginalny strajk szoferów na Śląsku

Niedawno przeżywał Górny Śląsk oryginalny strajk. Oto po ulicach miasta snuły się powoli samochody z nalepkami „15 klm.“ Był to protest szoferów przeciwko rozporządzeniu o ruchu kołowym na Śląsku z roku 1909. Szoferzy chcieli wykazać przez ścisłe przestrzeganie tego rozporządzenia jego nonsensowość. Przewiduje ono, między innymi, że w miastach szoferowi wolno jechać najwyżej 15 klm. na godzinę. Jest to wielkie głupstwo. Nigdzie ono nie obowiązuje. Rozporządzenia polskie przewidują maksymalną szybkość 40 klm. Tak zresztą jest w całej Europie. Tylko Górny Śląsk stanowi wyjątek.

Władze nasze na Śląsku nie reagowały na liczne in-

terwencje Związku Zawod. Automobilistów. Musiano się więc chwycić samoobrony, tem więcej, że obowiązujące przepisy o ruchu kołowym były powodem niezliczonych szykan szoferów. Zasadniczo ich nie przestrzegano, a władze policyjne patrzyły na jazdę szybszą przez palce. Nie daj Boże jednak, gdy policjantowi nie spodobał się któryś z szoferów. Odrazu była kara najmniej 5 zł. Wystarczy nadmienić, że do ostatniej chwili z tego tytułu Kasy Państwowe ściągnęły około 26.000 zł.

W czasie strajku specjalne patrole szoferskie pilnowały, by szoferzy w mieście nie jeździli ponad 15 klm. Każdego śmiałka, który nie przestrzegał przepisów, pa-



trole zaraz notowały i podawały władzom sądowym. Będą odpowiadali za szybką jazdę. Widzimy więc, że tutaj szoferzy niejako wyręczali czynniki bezpieczeństwa publicznego.

Strajk udał się w zupełności. Władze śląskie na konferencji z przedstawicielami Związku Zawodowego Automobilistów, przyrzekły natychmiast opracować tym-

czasowe przepisy, regulujące sprawę ruchu aż do czasu, gdy zbierze się Sejm Śląski, który jest upoważniony do rozciągnięcia na Śląsk ustaw ogólnopolskich.

Poniżej umieszczamy dowcipną ilustrację, podaną przez pisma katowickie, która przedstawia „idealny” nowoczesny ruch uliczny w pojęciu miejscowych władz.

## Zawinił czy nie zawinił?

### Wymiar sprawiedliwości w sprawach szoferskich

Poniżej umieszczamy artykuł jednego z obrońców - specjalistów w sprawach automobilowych, występującego niejednokrotnie w sądach w obronie naszych członków, którego rozważania prawne uzupełniają niejako zawarte w ubiegłych numerach sprawozdanie z akcji Związku.

Wraz z rozwojem ruchu kołowego wypadki samochodowe stają się niemal zjawiskiem życia codziennego. Niejednokrotnie przeciętny czytelnik przejrzawszy rubrykę „wypadki” w prasie, z całą pogardą odnosi się do kierowcy, gdy z wielkim współczuciem wyraża się o poszkodowanym. W ten sposób wytwarza się opinia publiczna, piętnująca bezlitośnie kierowców, jako ludzi ignorujących sobie życie ludzkie.

Orzekać więc w sprawach szoferskich wobec tak uprzedzonej opinii — należy z całkowitym spokojem, wyłączając zgóry utarte poglądy, rozważając wszystkie pro i contra, jakie towarzyszyły konkretnemu faktowi — często bowiem popełniają błędy przechodnie, którzy nie trzymają się zasad przechodzenia przez jezdnię, czy też nie chcą się z nimi nawet zupełnie zaznajomić, jak również w grę wchodzić może wiele innych okoliczności od woli kierowcy niezależnych.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że sędziowie rozstrzygają sprawy t. zw. szoferskie w najlep-

szej wierze i bezstronnie — sprawy te jednak są sui generis (szczególnego rodzaju), w których **znajomość ustawy i dobra wiara nie wystarcza**. Wniosek ten da się łatwo uzasadnić ściśle w ramach prawnych, na gruncie obowiązujących w tej mierze przepisów prawa karnego.

Przy orzekaniu w sprawach tego typu, Sądy mają do czynienia z nieostrożnym spowodowaniem uszkodzenia ciała czy śmierci a więc z t. zw. winą nieumyślną czyli jak głosi odpowiedni ustęp art. 48 k. k., gdy „winowajca nie przewidział czynu, choć mógł lub powinien był przewidzieć”.

Prawo zna dwojaki charakter spełnienia przestępstwa: 1) przez **dokonanie** (per commissionem) np. szofer przejeżdża przechodnia i 2) przez **zaniechanie** (per omissionem) np. auto zarzuca na śliskiej jezdni lub zatrzymuje się gwałtownie i pasażer ponosi szwank skutkiem zaniedbania przez kierowcę ostrożnej jazdy.

Stwierdzić należy, że oskarżenie o ten drugi rodzaj przestępstwa w sprawach szoferskich ma częste zastosowanie. Ustalenie więc winy, czyli stosunku przyczynowości moralnej sprawcy do czynu, jak to już widać z podanego przykładu — jest tutaj bardzo trudne, nie można bowiem ściśle określić, czy szofer w konkretnym wypadku **przewidział** i czy **mógł przewidzieć** grożące niebezpieczeństwo

i zachował wszelkie środki ostrożności, jakich się od niego wymaga.

To też Sąd Najwyższy wobec sprzecznych wyroków Sądów niższych instancji w całym szeregu orzeczeń wyjaśnił, że art. 464 k. k. względnie art. 474 k. k. mówiące o nieostrożnym spowodowaniu śmierci czy uszkodzenia ciała mogą mieć o tyle zastosowanie o ile 1) działanie lub zaniechanie było zdolne do narażenia cielesnego bezpieczeństwa osób, 2) aby z działania lub zaniechania wynikło uszkodzenie ciała lub śmierci, 3) aby sprawca mógł przewidzieć niebezpieczeństwo, mogące wyniknąć z jego działania lub zaniechania 4) aby między jego działaniem lub zaniechaniem a nieszczęśliwym zdarzeniem zachodził przyczynowy związek.

Powyższe zasady ujęte są suchym prawniczym stylem, a jednak każdy szofer po uważnem wczytaniu się w ich treść stwierdzi łatwo że w praktyce zastosowanie ich nasuwa wiele trudności.

Ponieważ wypadek odbywa się błyskawicznie,

świadkowie nie są w stanie odtworzyć dokładnego przebiegu zajścia, mogą najwyżej je uprawdopodobnić. Rzeczą ta komplikuje się jeszcze, gdy szofer, opiekowawszy się poszkodowanym np. zawożąc go do szpitala, **zapomina odnotować sobie adresy świadków** i w ten sposób los sprawy uzależniony jest jedynie od zeznań poszkodowanego, który wszak wrogo usposobiony jest do oskarżonego.

Dla zapewnienia więc bezstronnego wymiaru sprawiedliwości, sędziowie powinni się b. często również kierować **słuszością**, która możliwa jest jedynie przy dokładnej **znajomości fachowej**. Sędziowie więc, orzekający w sprawach szoferskich powinni prócz znajomości przepisów prawnych, zapoznać się bliżej z działaniem maszyny, terenem, zasadami jazdy i chodzenia.

Potrzeba wyodrębnienia specjalnych sądów szoferskich jest obecnie tak pilna, jak ongiś stworzenie sądów pracy.

HENRYK BLEJWAS.

## Okólnik w sprawie kar

W ostatnim numerze przedstawiliśmy akcję Związku przeciwko nadmiernym karom administracyjnym.

W wyniku tych starań wydany został przez Min. Spraw Wewn. okólnik, który poniżej w całości drukujemy, żeby każdy kolega zapoznał się z nim i wyciągnął odpowiednie wnioski, co do zachowania się w wypadku nałożenia na niego doraźnej grzywny.

Ze swej strony musimy zauważyć, że jeżeli przekroczenie jest **oczywiste**, to niema sensu przeciwstawiać się zapłaceniu grzywny i ściągnąć na siebie wyższą karę. W każdym zaś razie, jeżeli np. kierowca nie ma pieniędzy przy sobie lub uważa, że grzywna, nałożona jest niesłusznie — powinien żądać ujawnienia tej okoliczności w protokole, **powstrzymując się jednak od wyrażenia swego oburzenia lub zdenerwowania** (choć bardzo często uzasadnionego), gdyż tem sobie nigdy nie pomoże, a zawsze zaszkodzi.

Najważniejsze zaś, pamiętajcie Koledzy, zawiadomić Związek o nieproporcjonalnie wysokich karach nakładanych w postępowaniu administracyjnym, a organa Związku przeprowadzą interwencję, powołując się na poniższy okólnik, wydany za Nr. AD. 2043,1 z datą 22.III b. r., a który brzmi jak następuje:

### DO PP. WOJEWODÓW i P. KOMISARZA RZĄDU W WARSZAWIE.

Doszło do wiadomości Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, że władze administracyjne stosują zbyt wysoki wymiar kar w wypadkach otrzymania doniesień, w których zaznaczono, iż obwiniony nie zgodził się na bezzwłoczne uiszczenie grzywny w drodze doraźnego nakazu karnego.

Ministerstwu znane są fakty, że za przekroczenia mniejszej wagi, za które przewidziana jest w odnośnych blockach

doraźnych nakazów karnych grzywna 1 — 2 zł., władze administracyjne w wspomnianych wypadkach wymierzają nakazem karnym grzywny 20 — 50 zł., aczkolwiek treść doniesienia *nie zawiera żadnych okoliczności obciążających*, któreby uzasadniały tak znaczną różnicę w wymiarze kary. Mają miejsce również kary, w razie odmowy uiszczenia grzywny doraźnej wskutek *nieposiadania przez obwinionego w chwili krytycznej odpowiedniej kwoty pieniężnej*.

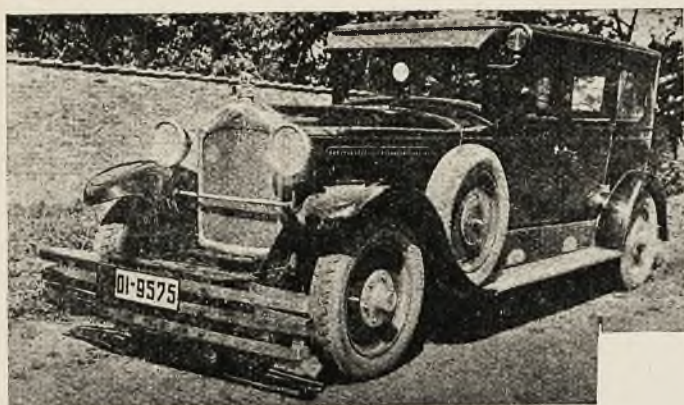
Postępowanie takie nie może być nadal tolerowane, gdyż z jednej strony obraża poczucie sprawiedliwości, z drugiej wywołuje w zupełnie drobnych sprawach masowe wnoszenie sprzeciwów i w dalszej konsekwencji powoduje obarczenie referatów karno - administracyjnych i sądów.

W związku z powyższem Ministerstwo Spr. Wewn. i Pan Komisarz Rządu zechcą zwrócić uwagę podwładnym władzom, że *odmowa zapłacenia grzywny nałożonej nakazem doraźnym nie jest sama przez się żadnym czynem karygodnym*, że może ona być uważana jedynie za *okoliczność obciążającą*, jeśli jak to zresztą bywa — odmowa następuje *ze złej woli, w celu odwołuczenia uiszczenia grzywny, względnie uchylenia się od odpowiedzialności, lub w formie niewłaściwej*. Okoliczność ta *uzasadnia* naogół wymierzenie w dalszem postępowaniu *wyższej grzywny*, musi jednak być zawsze zachowana pewna proporcja między karą, a przestępstwem. Aby umożliwić władzy ocenę czy i w jakim stopniu odmowa zapłacenia grzywny doraźnej stanowi okoliczność uzasadniająca podwyższenie grzywny w mniejszym lub większym stopniu, organ sporządzający doniesienie *winien zawsze podać, z jakich powodów wzgl. w jakich okolicznościach nastąpiła odmowa*.

Nadto należy przy wymierzaniu kar kierować się zasadami polityki karno - administracyjnej, a nie względami fiskalnymi.

Wkońcu zaznaczam, że przywiązuje szczególną wagę do wymierzania kar administracyjnych tak w wypadkach wyżej wymienionych jak i innych we właściwej wysokości, przyczem obecnie konieczne jest branie pod uwagę *ciężkich warunków materialnych*, w jakich się znajduje ludność wskutek przeżywanego kryzysu gospodarczego. *Dyr. Departamentu.*

## Przeciwno nieszczęśliwym wypadkom



Rys. 1.



Rys. 2.

Kierowca, który natrafi w czasie jazdy na niespodziewaną przeszkodę, nie zawsze zdąży zastosować środki zapobiegawcze, a więc ostrzec sygnałem, skrócić, zatrzymać samochód i t. p. Nim kierowca zda sobie sprawę z niebezpieczeństwa, grożącego w poszczególnym wypadku człowiekowi, czy nawet

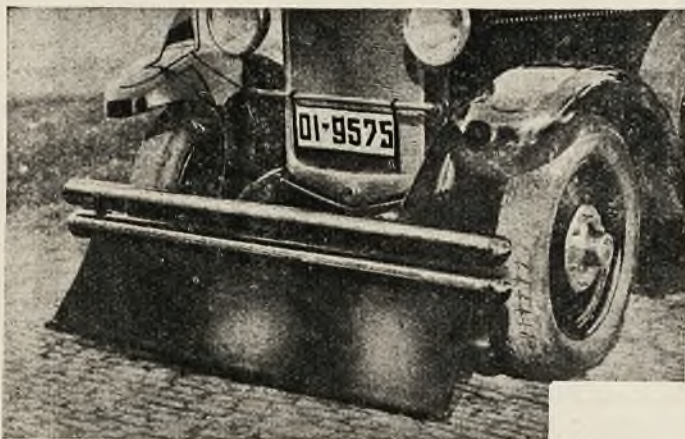
zwierzęciu, które nagle znalazło się przed samochodem — następuje katastrofa!

W każdym razie jednak w psychologii każdego kierowcy leży, iż w takich razach naciska **przewszystkiem nogą na hamulec**, a dopiero potem ucieka się do innych sposobów. Ten nieświadomy odruch każdego kierowcy, wyzyskał ostatnio niemiecki konstruktor w swoim ciekawym wynalazku.

A mianowicie, zbudował zderzak, który za naciśnięciem pedału hamulcowego, opada do poziomu jezdni i popycha przed sobą daną przeszkodę, nie pozwalając jej dostać się pod koła. Z chwilą zaś odpuszczenia hamulca zderzak powraca do swego poprzedniego położenia, t. j. podnosi się, nie szpecąc wyglądu zewnętrznego samochodu.

Na rycinach pokazujemy dwa typy takich zderzaków. Jeden jest w kształcie trzech sztang i przy naciśnięciu hamulca opuszcza jeszcze dwie (rys. 1 i 2), drugi zaś jest w kształcie dwóch rur, które przy naciśnięciu opuszczają żaluzję, popychając przed sobą daną przeszkodę i chroniąc ją od niechybnej śmierci pod kołami pojazdu (rys. 3).

Należy przypuszczać, że ten praktyczny wynalazek znajdzie niedługo ogólne zastosowanie.



Rys. 3.

## Kłamstwo ma krótkie nogi

Każdy bezstronny czytelnik naszego pisma musiał zauważyć, że w stosunku do innych organizacji szoferkich staraliśmy się zawsze unikać napastliwej i zbędnej polemiki. Pisząc o tych organizacjach — odpowiadaliśmy jedynie na ataki, skierowane pod naszym adresem oraz na próby wywołania zamętu w naszej organizacji.

Uważaliśmy zawsze, za niepotrzebne i szkodliwe dla ogółu szoferów uprawianie „reklamiarstwa” i szczytowania się swymi sukcesami w ten sposób, aby bez żadnej racji innych obdzierać z czci i wiary.

Wychodzimy zawsze z założenia, że między nami a innymi związkami są głębokie różnice zasadnicze i jeżeli chcemy skupić wszystkich szoferów dookoła swych sztandarów, to tylko w ten sposób, aby ci szoferzy, którzy do-

tąd nie idą z nami ręką w rękę, uznali przede wszystkim naszą linię ideową.

Niestety jednak, na tego rodzaju stanowisko nie mogą się zdobyć inne organizacje, które są pustką i bezideowość chcą zastąpić wrzaskliwą reklamą i buńczuczniemi przechwałkami. Trudno! Zaczepieni — musimy odpowiadać, gdyż nie możemy pozwolić, aby wśród nawet niewielkiej ilości szoferów — gruntowały się różne błędne mniemania.

Ten „huraganowy” atak dotyczy jeszcze wciąż aktualnej kwestji — badań psychotechnicznych.

Otóż — pierwszy wystąpił w Nr. 6 b. r. „Szofera polskiego” Związek szoferów z ul. Elektorальной, zarzucając

naszemu Związkowi, że „jakkolwiek ?) zwołał wiec (!), nie wystąpił w porę (!) do władz!!”.

W krótkim czasie potem — pod szumnym tytułem: „Zdrada szoferów” itd., wystąpił z zarówno bezczelną, jak i kłamliwą napaścią „Przedświt” z dnia 6.IV b. r., usiłując wmówić w swych czytelników, których uważa widocznie za niezwykle tępych i ograniczonych, że jakoby to nasz „Ciekawistyczny” Związek, na spółkę z „komunistycznym” z ul. Elektoralnej — interwenjował w Ministerstwie o wprowadzenie (!) badań psychotechnicznych i że jakoby za zgodą (!) tych Związków badania te zostały wprowadzone! Cała ta bujda wymyślona jest naturalnie po to, aby przy tej okazji zrobić „bohatera” ze „Związku” szoferów z ul. Wiejskiej, który, jak to wysławia „Przedświt”, aż dnia... 28 marca złożył memoriał, 31-go zwołał „ogólne” zebranie, 6-go kwietnia umieścił artykuł itd. itd., a więc on jeden, jedyny — uratował szoferów, zdemaskował „zdradę ciekawistyczno - komunistyczną” itd.

Cała ta napaść jest tak błazńska i bezdennie demagogiczna, że właściwie nie zasługuje nawet na odprawę. Ale warto ją potraktować wprost jako krzywe zwierciadło, w którym jaskrawo uwidocznił się cały bezmiar kłamliwości i bezmyślności tych ataków na nasz Związek.

Bo oto, przedewszystkiem, — odpowiednią „lekcję” otrzymuje w ten sposób Związek z ul. Elektoralnej, który może po napaści na niego „Przedświtu”, zrozumiał, „jak to na wojence ładnie!” i jak fałszywie i niepoważnie brzmią tego rodzaju „rewelacje”, które zresztą sam „Szofer Polski” z dn. 15.IV r. b. określa słusznym mianem „bredni”, „demagogji” itd.

A teraz dalej! Związek z ul. Elektoralnej zarzuca nam, żeśmy dopiero w miesiąc po wiecu zgłosili się do władz, żeśmy zaniedbali, jednym słowem, całą sprawę! A równocześnie „Przedświt” — „demaskuje” nas, jako tych, którzy to właśnie — interwenjowali, domagali się, chodzili i „żądali”, żeby badania psychotechniczne były prowadzone (!!!). Oni, nie kto inny, jak „cekawisci” — wydeptali schody w Ministerstwie.

Zestawienie tych dwóch napaści — zupełnie wyraźnie ujawnia ich niedorzeczność i oświetla „szlachetne” metody naszych przeciwników.

## Czy automobile, stojące na publicznych placach muszą mieć zapalone światła?

Ciekawe są w tej sprawie motywy wyroku sądu Apelacyjnego w Jenie (Niemcy), ogłoszone w zeszłym miesiącu.

Wyrokiem Sądu Okręgowego w Gera (Niemcy) został skazany szofer kol. M. W. na karę pieniężną za pozostawienie swego wozu na publicznym placu — bez zapalonych świateł. Nie pomogły tłumaczenia, że auto stało pod latarnią i tablice rejestracyjne były dostatecznie oświetlone.

A jednak, gdy sprawa przeszła do wyższej instancji, sąd apelacyjny wyrok skazujący obalił, motywując w ten sposób:

„Oskarżony nie może być skazany za przekroczenie przepisów policyjnych o ruchu automobilowym. Nie miał on obowiązku oświetlania swego wozu, gdyż i tak stał on w miejscu oświetlonym przez latarnię uliczną, a więc kontur wozu i znaki rejestracyjne (numery) mogły być dostatecznie łatwo zauważone. W tym stanie rzeczy jest bezcelowem żądać, aby wóz oświetlony był własnym

Jeżeli chodzi o „Przedświt”, to aż nazbyt jaskrawo posłużył się on znaną metodą „łapaj złodzieja”. W tym czasie bowiem, kiedy ogół organizacyj szoferkich, żywo i energicznie zajmował się akcją przeciwko badaniom psychotechnicznym starych szoferów — „Przedświt” uparcie lekcewał i bagatelizował tę sprawę. Zrozumiawszy swój błąd po niewczasie, zapewne pod naciskiem szoferów — uznał, że nigdy nie jest zapóźno... wprawdzie nie na załatwienie sprawy, która już została załatwiona, ale na to, żeby cudze zasługi sobie przypisać i ordynarnymi napaściami na innych odwrócić uwagę od własnego niedołęstwa i zaniedbania. Tak zawsze czyni złodziej, uciekając i krzycząc: łapaj złodzieja!

Tęgo rodzaju „dowcipne” manewry nikogo w błąd jednak nie wprowadzą. O to nie mamy najmniejszych obaw. Ogół szoferów zdaje sobie doskonale sprawę z tego, jakie stanowisko w sprawie badań psychotechnicznych zajął od samego początku nasz Związek i obserwował jego wyteżoną akcję, mającą na celu odwrócenie tego niebezpieczeństwa, grożącego szoferom. Wiadomą jest rzeczą powszechnie, że nikt inny, jak tylko nasz Związek poruszył w tej sprawie opinię publiczną, oraz pobudził do czujności ogół szoferów. Żadne brednie „Przedświtu” tego faktu zaciemnić nie potrafią, jak również politowanie mogą wzbudzić wywody „Szofera Polskiego”, przypisującego sobie niezwykle „sukces” — pod postacią... złożenia memoriału o miesiąc wcześniej przed nami. Oczywiście, że nie będziemy „Szoferowi Poskiemu” zdawać sprawozdania, ale i w jakim czasie odbyliśmy w tej sprawie konferencyj u władz, żeby niezręcznych detektywów tego pisma nie narażać na nowe trudy! Jasnym jest tylko dla nas, że Związek z ul. Elektoralnej nie mógł się zdobyć na nic innego, jak złożenie memoriału, skoro na dwukrotnie przez niego zwoływane zebrania stawilo się aż... po kilkunastu, dokładnie, uczestników. w tem 6 naszych członków.

Na zakończenie powiemy krótko: na błędzie i demagogji daleko się nie zajędzie, a „Szofer Polski” tylko wtedy będzie miał moralne prawo wytykać te wstrętne przywary „Przedświtowi”, jeżeli zrezygnuje z naśladownictwa tych samych metod.

R.

światłem. Nie jest przekroczeniem specjalnych przepisów w sprawie oświetlenia automobili, jeżeli ten cel jest osiągnięty w inny sposób, a mianowicie przez oświetlenie uliczne. Zastrzeżę się jednak, że latarnie uliczne winne oświetlać wóz i numery przynajmniej w tym stopniu, co własna latarnia.

Liczne zarzuty przeciwko temu stanowisku nie są przekonywujące. Najmniej zaś to, że światło samochodu musi się stać palić, a tymczasem może się zdarzyć, iż światła miejskie pogasną! A przecież i światło wozu również może zgasnąć! Niebezpieczeństwo ciąży nad kierowcą zarówno w pierwszym jak i w drugim wypadku i jego rzeczą jest dbać, aby wóz był dostatecznie oświetlony. Może się zaś odbywać to czy to przy pomocy latarni miejskiej, czy dzięki własnemu światłu”.

Ministerjum spraw wewnętrznych rozesłało motyw tego wyroku do podwładnych sobie czynników.

Sprawa ta — u nas dotąd również wadliwie postawiona, jak to było dotąd w Niemczech, powinna znaleźć rozwiązanie w myśl zasad przytoczonych w wyroku. Niema bowiem żadnego powodu oświetlać samochód podczas postoju na miejscach należycie oświetlonych.

# Z ŻYCIA ZWIĄZKU

## Oddział Warszawa

### DO SZOFERÓW AUTOBUSÓW ZAMIEJSCOWYCH.

Wobec zbliżającego się sezonu na autobusach, zarząd Związku postanowił przystąpić do zorganizowania szoferów na liniach autobusowych, chcąc przeprowadzić zawarcie umowy zbiorowej o warunkach pracy i płacy. W tym celu została wydana odezwa wzywająca na zebranie kierowców autobusów.

Pierwotny termin zebrania uległ jednak z różnych względów, niezależnych od Zarządu, zmianie. Mianowicie zebranie odbędzie się dnia 12 maja (poniedziałek) nie 5-go, jak to było projektowane. Zebranie odbędzie się o 12-ej w poł., w lokalu Związku ul. Długa 19.

Nie powinno zabraknąć na zebraniu ani jednego szofera ani konduktora z autobusów, gdyż sprawa regulacji płac zależna będzie od wyników zebrania.

### NIEMA EGZAMINÓW ZE ZNAJOMOŚCI MIASTA.

Sprawa zniesienia rozporządzenia zmuszającego szoferów do kilkakrotnych egzaminów ze znajomości miasta — została poruszona na konferencji u p. Komisarza Rządu w m. lutym, na której przedstawiciele naszej organizacji przekonali p. Komisarza o zbędności tych egzaminów. P. Komisarz przyrzekł zwołać konferencję zainteresowanych czynników w celu omówienia wszystkich bolączek szoferów, a w szczególności sprawy skasowania owych egzaminów. Nie mogą się doczekać wspomnianej konferencji, nasz przedstawiciel zwrócił się do zastępcy p. Komisarza, który przyrzekł niezależnie od mającej się odbyć konferencji, wstrzymać egzaminy, co istotnie zostało uskutecznione. Dziś szoferzy zatem przy prolongacie praw jazdy, nie potrzebują składać **zaświadczenia moralności** i nie potrzebują zdawać egzaminów ze znajomości miasta.

Na marginesie tej sprawy — nie sposób znów pominąć milczeniem bezsensownej napaści „Szofera Polskiego” z dnia 15.III b. r., który „stwierdził”, że interwencja Związku Zawod. Autom. „jest opóźniona o kilka miesięcy (!) i zbyt czarna” bowiem sprawa ta wyjaśniona została w „Szoferze Polskim” — „jeszcze w roku ubiegłym”. Jak z dalszej treści tej notatki wynika autor jej poplątał sprawę powtórnych egzaminów — przy zmianie adresu ze sprawą egzaminów i składania świadectw moralności — przy prolongacie praw jazdy. Świadczy to o tem, że ów redaktor nietylko rozumie się na sprawach szoferskich, ile ma wielkie aspiracje w kierunku czepiania się innych związków.

A najkomiczniejsze jest to, że w numerze z dnia 15.IV r. b. „Szofer Polski” pisze, że starania jego o zniesienie powtórnych egzaminów i t. d. — uwieńczył pomyslny skutek! Jakże to! Już w ubiegłym roku przecież „wyjaśniona” sprawa — pocóż się więc nią w kwietniu 1930 r. chwalić! Oj, biedni ci czytelnicy „Szofera Polskiego”.

**Uwaga.** Przy prolongatach sekretariat naszego Związku korzysta z ułatwień, ale będzie dokonywał prolongat, tylko tym członkom, którzy mają należycie opłacone składki.

### W MARCU PRZYBYŁO 120 POJAZDÓW MECH.

Wiosna powoduje zwykle zwiększenie się liczby samochodów w Warszawie. W ciągu marca oddział drogowy komisariatu rządu zarejestrował 120 nowych pojaz-

dów mechanicznych, z tego 35 prywatnych samochodów osobowych, 25 taksówek, 21 samochodów ciężarowych, 2 specjalne, 1 autobus i 35 motocykli.

W lutym zarejestrowano w Warszawie 51 samochodów.

Ogółem na 1 kwietnia było zarejestrowanych w Warszawie 8990 samochodów, z czego 3383 prywatnych samochodów, 3173 taksówek, 1372 ciężarowe, 111 specjalnych, 97 autobusów i 854 motocykli.

### UMUNDUROWANIE OBSŁUGI AUTOBUSÓW.

1 maja r. b. wchodzi w życie zarządzenie warszawskiego urzędu wojewódzkiego, dotyczące umundurowania obsługi autobusów. Wszyscy kierowcy i konduktorzy autobusów będą musieli nosić czapki specjalne i opaski naramienne; czapki koloru ciemno brązowego, kroju angielskiego z paskiem i daszkiem skórzanym, opaski dla konduktorów z napisem „konduktor”, dla kierowców z napisem „kierowca”.

Winni niestosowania się do tego zarządzenia będą pociągani do odpowiedzialności w drodze administracyjnej i karani grzywnami.

Należy zwrócić uwagę, że w tych województwach, gdzie szoferzy i konduktorzy są należycie zorganizowani — Związek ma decydujący wpływ na krój i rodzaj umundurowania, co ma naturalnie duże znaczenie dla zainteresowanych. Ale, koledzy z autobusów woj. warszawskiego, niestety, nie doceniają jeszcze konieczności zorganizowania się, w przeciwieństwie do właścicieli autobusów, którzy czynią na tem polu szybkie postępy.

### POSTÓJ DOROŻEK PRZY ULICY WRONIEJ.

Komisariat Rządu m. st. Warszawy zawiadomił nas o wyznaczeniu postoju dla 8 dorożek przed domem Nr. 49-51, przy ulicy Wroniej w wylocie na Chłodną, z tem, że dokładnie miejsce stacjonowania określi Komisariat VII P. P., który ma powierzone przestrzeganie porządku, spokoju i ilości dorożek na wyznaczonej stacji.

### OŚWIETLENIE WYSEPEK ULICZNYCH.

W początkach roku prasa doniosła, że w wydziale technicznym magistratu omawiano różne znane, choć zawsze jeszcze aktualne zagadnienia celowej regulacji ruchu, a więc potrzebę zwiększenia ilości „wysepek” tramwajowych, zmniejszenia ilości handlarzy ulicznych, propagandy wśród publiczności, która powinna się strzec i t. d.

Jedynym nowym pomysłem było oświetlenie owych wysepek, na których rozbijają się nocą samochody. Uznano za właściwe postawić tam świetlne słupy, przytankowe.

Tymczasem ten racjonalny pomysł ugrzązł gdzieś w magistrackich archiwach i szoferzy — specjalnie zamiejscowi, którzy nie znają tak dobrze miasta — rozbijają sobie wozy o owe wysepki.

### AUTOBUSY Z OSOBNEM WEJŚCIEM I WYJŚCIEM.

Zarząd autobusów miejskich zakupił ostatnio we Francji dwanaście nowych podwozi autobusowych. Karoserje sporządzone będą w kraju.

Nowe autobusy budowane będą inaczej, niż dotychczasowe. Różnica polegać ma przede wszystkim na urządzeniu osobnego wejścia i osobnego wyjścia. Prawdopo-



bnie wyjście umieszczone będzie w pobliżu przednich kół, projektuje się bowiem wprowadzenie takich samych zasad ruchu pasażerów, jak w tramwajach.

### LUSTRA METALOWE NA SKRZYŻOWANIACH RUCHLIWYCH JEZDNI.

Niedawno umieszczono — tytułem próby — na słupie narożnym u zbiegu ul. Jasnej i Kredytowej 2 lustra, zestawione w ten sposób, że z ul. Jasnej widać co się dzieje na Kredytowej i odwrotnie. Ta inowacja, b. ceną dla kierowców samochodów, okazała się praktyczną i obecnie podobne instalacje urządzone będą w innych punktach miasta.

Projektuje się urządzenie ich na skrzyżowaniach ruchliwych ulic, gdzie niema posterunków policyjnych. Takich punktów jest b. wiele, np. na każdym skrzyżowaniu z Marszałkowską. Lustra te zastąpić mogą w dużej mierze policjantów, regulujących ruch.

Obecnie oddział ruchu drogowego komisariatu rządu sporządza odpowiedni plan, według którego lustra miałyby być rozmieszczone.

Nie będą to jednak lustra szklane, jakie są na rogu Jasnej i Kredytowej. Takie lustra są niepraktyczne, łatwo je bowiem stłuc. A choć umieszczone są dość wysoko, przecież kamień złośliwego ulicznika lub pijaka je dosięgnie. Nowe lustra będą metalowe.

Stwierdzono, że również w nocnej porze lustra uliczne nie tracą na wartości. Odbijają się w nich doskonale latarnie i reflektory samochodów.

### PRÓBNE JAZDY PO ULICACH MIASTA.

Nawet na najruchliwszych ulicach spotkać można auto szkolne, kierowane bardzo niewprawną ręką.

Wielokrotnie policja zatrzymuje takie samochody, sporządzając protokoły za prowadzenie samochodu bez posiadania prawa jazdy.

W razie wypadku pisze się później w gazetach o „orgjach” samochodowych i t. d.

Ostatnio sprawa ta nareszcie została uregulowana w następujący sposób:

Każdy kandydat do jazd ćwiczebnych po mieście obowiązany jest zgłosić się o zaświadczenie, przyczem wraz z nim musi zgłosić się wykwalifikowany kierowca instruktor, który zobowiąże się do jeżdżenia wraz z adeptem i wzięcia na siebie pełnej odpowiedzialności za wypadki przez niego spowodowane.

Zaświadczenie wystawione będzie na pewien określony termin, po którego upływie kandydat będzie musiał poddać się egzaminowi.

Samochody służące do jazdy szkolnej muszą być zaopatrzone w specjalne znaki ostrzegawcze.

### KONDUKTORKI W TRAMWAJACH I AUTOBUSACH.

Do Rady miejskiej wpłynął wniosek o dopuszczenie kobiet do pracy w niektórych działach gospodarki miejskiej.

W danym wypadku chodzi o zatrudnianie kobiet w charakterze konduktorek tramwajowych i autobusowych oraz kontrolerek handlowo-przemysłowych.

### UWAGA NA JEZDNIACH ASFALTOWYCH.

Z powodu tego, że jezdnie o gładkiej powierzchni nie są obecnie zamiatane przez dozorców lecz przez Zakład oczyszczania miasta, w ciągu dnia pozostaje na jezdniach pewna warstwa błota, która jest b. niebezpieczna dla samochodów, albowiem powoduje t. zw. boczne poślizgnię-

cie i zarzucanie samochodów, co może być powodem niebezpiecznych wypadków, szczególnie przy konieczności raptownego hamowania.

Dlatego ostrzegamy kolegów aby zwracali na tę okoliczność uwagę i zmniejszali szybkość jazdy szczególnie na skrzyżowaniach.

### OGRANICZENIE RUCHU CIĘŻAROWEGO.

Miejski dział komunikacji przygotowuje obecnie wnioski dotyczące ograniczenia ruchu ciężarowego w stolicy.

Wnioski te, które będą przesłane komisarjatowi rządu do zatwierdzenia, dotyczą:

1) do ograniczenia na ulicach śródmieścia ruchu konnych wozów ciężarowych — do wczesnych godzin rannych i wieczorowych,

2) nakazu jazdy „stępa” dla tych wozów po ulicach asfaltowanych,

3) zakazu korzystania z mostu Kierbedzia przez wozy ciężarowe, zarówno konne, jak i mechaniczne, przyczem miałyby one do wyboru albo most Poniatowskiego, albo t. zw. mały most obok mostu kolejowego.

Ponadto ma być wydane zarządzenie, określające szerokość obręczy żelaznych u kół wozów ciężarowych. Wiele z nich posiada zbyt wąskie obręcze, wskutek czego zbyt szybko niszczy asfalty.

## Oddział Poznań

### WALNE ZGROMADZENIE.

Dnia 2 kwietnia 1930 r. odbyło się plenarne zebranie Poznańskiego Oddziału Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. Po załatwieniu wstępnych formalności Zarząd zakomunikował, że w okresie od 1 lutego do 2 kwietnia b. r. wstąpiło do Związku 41 nowych członków, oraz, że w miesiącu marcu b. r. wydatkowano w związku z prowadzeniem spraw szoferskich sumę 1.792,24 zł.

Z kolei sprawozdanie z zebrania filji ostrowskiej, które odbyło się w dniu 8 marca b. r. zdali delegaci w osobach kol. Krzekotowskiego i sekr. Kaczmarka. Ze sprawozdania wynika, że filja ostrowska mimo usilnych starań odszczepieńców jednomyślnie oświadczyła się za starym związkiem, co zebrani przyjęli z żywym zadowoleniem do wiadomości, zwłaszcza z uwagi na dotychczasowe kłamliwe doniesienia w prasie.

Następnie podano do wiadomości, że proces w sprawie wydania sztandaru ma przebieg dla Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. korzystny (3 dni po zebraniu, bo w dniu 5 kwietnia b. r. zapadł wyrok, zasądający nam wydanie sztandaru z powrotem). Przy tej sposobności dano wyraz oburzeniu, że były kol. Łachajczyk kłamliwie wypierał się, mimo, że wszystkim niemal członkom wiadomym jest, że właśnie on sztandar do przechowania otrzymał. Postępowanie b. kol. Łachajczyka ma cechy kryminalne, wskutek czego zrobiono już doniesienie do prokuratury, która przeprowadza dochodzenie.

Następnie zebrani uchwalili jednogłośnie ulokować kwotę 5000 zł. na I hipotekę realności p. Stefana Górskiego, wzamian za co Związek otrzyma bardzo korzystne warunki.

Zebrani wyrazili wielkie uznanie Zarządowi Głównemu za usilne starania w kwestji sądów samochodowych, badań psychotechnicznych i nadmiernych kar administracyjnych.

W wolnych wnioskach przy omawianiu echa rozłamu znamiennem było oświadczenie jednego z kolegów,

który podał, że rozłam spowodowany był z tej przyczyny, że Związek zanadto naciskał pracodawców, tak bowiem ze strony rozłamowców miano mu powiedzieć.

Ponieważ ulubionym argumentem rozłamowców jest twierdzenie, że Związek nasz jest **komunistycznym**, ogłosiliśmy swego czasu ostrzeżenie, że oddamy pod sąd osobników, którzy tego rodzaju twierdzenia podnoszą. Nie była to czcza pogrózka, bowiem jak zakomunikowano na zebraniu, Zarząd skierował oskarżenie na jednego z głównych macherów rozłamowych z tego właśnie powodu do sądu, gdzie spotka go zasłużona kara. W podobny sposób postępować będziemy wobec każdego, kto ośmieli się kogokolwiek z nas nazwać komunistą. Zebrani przyjęli fakt ten do wiadomości z wielkim zadowoleniem, przyczem powzięli uchwałę, którą poniżej umieszczamy.

Po załatwieniu szeregu wewnętrznych spraw — zebranie o godz. 24 zamknięto.

### PRECZ Z OSZCZERCAMI.

Mocą uchwały zebrania plenarnego z dnia 2 kwietnia b. r. b. kolega Adam Mańczak uznany został, jako pozbawiony honoru z tego powodu, że udawszy się do miejsca pracy kol. Karpińskiego, nazwał go publicznie komunistą i przewrotowcem, a nadto udał się do pracodawcy kol. Karpińskiego i oświadczył mu, że jak długo zatrudniać będzie kol. Karpińskiego, warsztat żadnej pracy nie dostanie. Wobec tak haniebnego postępowania p. Mańczaka koledzy winni go traktować jako wyrzuczonego poza nawias społeczeństwa szoferskiego. To będzie najstosowniejsza kara dla tego, kto w podły sposób usiłował pozbawić swego kolegę możliwości zarobkowania.

### OGÓLNE ZEBRANIE PROTESTACYJNE.

Dnia 10 kwietnia 1930 r. odbyło się w Poznaniu ogólne zebranie szoferów. Przedmiotem obrad był projekt zaprowadzenia badań psychotechnicznych dla kierowców na autobusach i dorożkach samochodowych. Zebrani zajęli oczywiście stanowisko **protestujące** domagając się zupełnego zniesienia tego projektu, który przedewszystkiem krzywdziłby starych szoferów. Następnie zebrani wyrazili zadowolenie z powodu pomyślnych zabiegów Zarządu Głównego w kwestii nadmiernej wymierzania **kar administracyjnych**. Przystępując do sprawy **bezrobocia** w zawodzie szoferskim, zebrani podnieśli żądanie, aby Ministerstwo zawiesiło na przeciąg jednego roku wydawanie dyplomów, bowiem w ten tylko sposób zapobiec można nadmiernej produkcji nowych szoferów. W końcu zebrani zaakceptowali żądania komisji taryfowej, domagającej się między innymi unormowania warunków pracy na podstawie obowiązujących ustaw które w zawodzie szoferskim są zupełnie ignorowane.

Następnie udzielono głosu sekretarzowi generalnemu Stowarzyszenia Związków Zawodowych w Polsce, poślowi **Żuławskiemu**. Referent w sposób dobitny i jasny wyjaśnił, na czym polegają zadania ruchu zawodowego, podkreślając konieczność koncentrowania się w jednolitych związkach. W związkach nie należy robić różnicy z tytułu przekonań politycznych i wyznań poszczególnych członków. Warstwa pracująca ma się zorganizować tylko wedle zawodów. Związki nie powinny prowadzić polityki partyjnej; organizacje mają prowadzić swą własną politykę, ustaloną przez kongres. Mówca stwierdza, że automobilizm stał się potężnym przemysłem, a automobil jako powszechny środek komunikacyjny, zmusza szoferów do łączenia się z tymi zawodami, które zatrudnione są w transporcie i komunikacji. Że takie łączenie się jest

życiową koniecznością, dowodzi tego naprzykład fakt, iż przemysł i handel tworzą potężne kartele i trusty, dyktujące światu ceny. W takich kartelach czy trustach niema różnic narodowościowych lub wyznaniowych. Natomiast takie różnice robi się **celowo** wśród klasy pracującej, aby tym sposobem udaremnić tworzenie się potężnych organizacji tej klasy. Mówca stwierdził, że czy rychlej, czy później kapitał wielki zgniecie takich drobnych przedsiębiorców, jakimi są właściciele autobusów i dorożek samochodowych, którzy dzisiaj wprawdzie są samodzielnymi, lecz jutro będą pracobiorcami u wielkich kapitalistów. Mówca w dłuższym przemówieniu dał mnóstwo przykładów, dowodząc konieczności zorganizowania się w jeden wielki związek, bo w ten tylko sposób można należycie wywalczyć swe słuszne prawa.

Obszerna dyskusja, która po powyższym przemówieniu rozwinęła się, w zupełności szła po linii stanowiska pośla Żuławskiego. Liczni mówcy domagali się, aby koledzy nie wykonywali **żadnych innych robót**, tylko te, które wchodzą w zakres obowiązków szofera. Zdarza się już, że niejedni pracodawcy żądają od szoferów wykonywania różnych prac fizycznych, wzamian nic nie dając. Poruszono również kwestję **czasu pracy** na dorożkach samochodowych, przyczem żądano, aby ustawa o 8-godz. dniu pracy była przestrzegana, przez co liczne rzesze bezrobotnych będą mogły mieć zatrudnienie.

Omawiano jeszcze szereg kwestyj zawodowych, poczem zebranie o godz. 23 zamknięto. Zebrani odnieśli dużo korzystnych wrażeń, które w życiu zawodowym niewątpliwie się uwydatnią.

### TAJEMNICZE ZJAZDY.

„Chrześcijański“ Zw. Automobilistów zwołał na dzień 13 kwietnia b. r. Zjazd — nazwany szumnie Zjazdem „Związków i Klubów szoferów“. Celem Zjazdu — jak wynikało z komunikatów, ogłoszonych w prasie — było dokonanie połączenia tych zrzeszeń w jeden Związek. Napozór zdawałoby się każdemu, że cel Zjazdu był do prawdy wart uznania, lecz tylko napozór! W istocie bowiem chodziło inicjatorom o nic więcej, jak tylko o pomnożenie swych sił, by szerszym frontem **atakować świadomy ruch szoferów**.

I rzecz charakterystyczna, że na Zjeździe nie było żadnego związku czysto szoferskiego, a natomiast uczestniczyli w nim przedstawiciele klubów (!) szoferskich z Pomorza, których działalność, jak to przystoi klubom ograniczała się tylko do przyjacielskich pogawędek, dotyczących wszystkiego, ale nie spraw istotnie zawodowych. Kluby te, w których rej wodzą wyłącznie właściciele dorożek samoch. i autobusów lub notoryczni wysługiwacze, mają za swe wyłączne zadanie: dbanie o kasę pośmiertną, a ostatnio „nawet“ zaprowadzono po 8-letniej działalności obronę prawną! Wyrażamy przekonanie, że gdyby nie powyżej wzmiankowany Zjazd, nikt z szoferów innych dzielnic — nie dowiedziałby się, że w Polsce egzystują jakieś „kluby“ szoferskie. Nikogo nie zdziwi natomiast, że „chrześcijańscy działacze“ właśnie takich sobie kompanów wyszukali, aby się z nimi połączyć i potem szerokim gestem ogłosić światu, iż dokonano wiekopomnego aktu połączenia się samoistnych „związków“.

Znając perfidną grę chadeków, a zwłaszcza ich obłudę, kręactwa i fałsze, oddział poznański Z. Z. A. Rz. P. postanowił wysłać na Zjazd swoich delegatów, by po pierwsze nie dopuścić do szkalowania naszego Związku, co zwykle chadecy na każdym kroku i przy każdej sposobności czynią, a po drugie, by zbłądzonych i obłąamu-

conych — nawrócić na drogę, która idzie w słusznym kierunku, to znaczy w kierunku niezależnym od wpływów tych, w których interesie leży, aby ruch szoferów nie stał się silnym i świadomym.

Tymczasem co się okazało? Chadeccy w obawie, aby nie zdarto im z twarzy ich obłudnej maski, przy pomocy **pokątnych konszachtów**, doprowadzili do tego, że przedstawiciele naszych ze Zjazdu wykluczono, jakkolwiek wśród delegatów owych klubów znajdowali się tacy, którzy pierwotnie stali na stanowisku dopuszczenia naszych delegatów do uczestniczenia na Zjeździe.

Zjazd tem samem zadeklarował się jako Zjazd tajny, zakonspirowany zwołany i obradujący pod auspicjami czynników, którym poważny ruch szoferów jest kolcem w oku. Nie chciano dopuścić do wyjawienia prawdy, nie chciano dopuścić, aby istotna treść obrad była jawna i wiadoma wszystkim. Ogół miał tylko tyle dowiedzieć się o przebiegu i treści Zjazdu, ile łaskawie poda mu się w formie czczego sprawozdania i czcych komunikatów prasowych. Istotny przebieg Zjazdu nie miał wyjść poza mury lokalu, w którym obradowano.

Ta tajemność chadeckiego Zjazdu winna być dla szerokiego społeczeństwa szoferów wystarczającym dowodem, że kosztem interesów zawodowych szoferów, dokonuje się „łączenia” tych elementów, którym najmniej zależy na świadomym ruchu szoferów, a którzy cały swój byt opierają na służalczości. Dokonano rozłamu rzekomo dlatego, że poznańskie może kroczyć „samodzielnie” w szoferkim ruchu zawodowym, a gdy częściowo sztuczka ta faryzeuszom się udało, w mig postarali się o połączenie się z zrzeszeniami, idącymi na tym samym pasku, co chadeccy, a działającymi poza poznańskiem.

Niedaleki jest ten czas, że ostatni jeszcze obalamu-ceni koledzy przejrzą tę fałszywą grę, a przekonawszy się, że tylko świadomy ruch szoferów zawodowych, zjednoczony na całym terytorjum Rzeczypospolitej, może wywalczyć ich postulaty—przystąpią z powrotem do Z.Z.A., by wspólnym i solidarnym wysiłkiem walczyć o słuszne nasze prawa. Rozbijacze chadeccy atoli na zawsze napiętowani zostaną zbrodnią, jakiej dopuścili się względem interesów szoferów, w tak ważnej chwili dokonując rozłamu i osłabiając solidarność i jednolitość naszego ruchu zawodowego.

## Oddział Wilno

### UCHWAŁY WALNEGO ZGROMADZENIA.

W dniu 29.III r. b. odbyło się Walne Zgromadzenie członków Oddziału. Przytaczamy szereg główniejszych uchwał.

**Spółdzielnia właścicieli Autobusów** zwróciła się do naszego Związku z propozycją redukcji dni pracy maszyn, a w związku z tem — redukcji płacy miesięcznej. Zarząd Związku zaproponował z początku zredukować „szesnastki” i „zielonych”, na obniżenie zaś płacy lub dniówkową opłatę Zarząd się nie zgodził.

Walne Zgromadzenie jednogłośnie zaakceptowało stanowisko Zarządu i poleciło nadal pilnować przestrzegania umowy zbiorowej. Jednocześnie polecono zaproponować stowżenie komisji rozjemczej dla rozstrzygnięcia konfliktów i zatargów między spółdzielnią, a pracownikami, szczególnie na tle zwalniania pracowników, oraz protestować pod rygorem najostrejszych środków przeciw zawieszaniu w pracy szoferów lub konduktorów.

**Składka członkowska** została obniżona i zmieniona,

a mianowicie: obowiązkowe 4 zł. miesięcznie składają się z: 1 zł. na fundusz prawny, 3 zł. na Związek i fundusz kulturalno - oświatowy; piąty złoty — nieobowiązkowy— na fundusz samopomocy koleżeńskiej. Nowa składka obowiązuje od 1 kwietnia. **Konduktorzy** płacą 50%.

**Sekretariat Zarządu** czynny jest obecnie cały dzień: rano od 9-ej do 1-szej i po obiedzie od 5-ej do 8-ej. Oprócz tego, sekretarz występuje w referacie karnym, w urzędach i konferencjach, jako stały przedstawiciel.

**Klub - czytelnię** zamierza Zarząd otworzyć z dniem 1-go maja, kiedy to zwolni się odpowiedni lokal. Mamy nadzieję, iż będzie on uczęszczany licznie i zjednoczy wileńską brać samochodową.

**Sąd Koleżeński** został wybrany w składzie kolegów: **B. Ajewskiego, E. Krygiera, A. Ławrynowicza, A. Malkianisa i A. Sakowicza.**

**Komisja Rewizyjna** została wybrana w składzie kolegów: **B. Ajewski, A. Szymański i J. Sobolewski,** i ich zastępców: **A. Sakowicza, E. Krygiera i A. Plantusa.**

Życzymy jej owocnej pracy!

### KRONIKA BIEŻĄCA ODDZIAŁU.

**Znaczki związkowe** na czapki są już do nabycia w sekretarjacie Związku. Cena, zależnie od materiału: srebrne — po 6 zł. 50 gr., metal masywny—po 4 zł. 50 gr., i blaszane — po 2 złote.

**Memoriał do Wojewody** złożył Zarząd w sprawie „szesnastek” i „zielonych” praw jazdy, prosząc o interwencję w tej sprawie, gdyż jazda przez 16 godzin na jednej maszynie i tolerowanie przez policję „zielonych” na zarobkowych maszynach, skazuje starych fachowców, obarczonych rodzinami, na bezrobocie, gdyż obniża się sztucznie poziom zarobków, nie mówiąc już o względach bezpieczeństwa ruchu. P. Referent inż. Krukowski obiecał popierać te słuszne postulaty Związku.

## Oddział Gniezno

### PRZEBIEG OSTATNICH WALNYCH ZGROMADZEŃ.

Sprawozdania z tegorocznych walnych zgromadzeń członków oddziału w Gnieźnie — Redakcja otrzymała w nieco spóźnionym terminie — uważamy jednak za wskazane podać ich przebieg do ogólnej wiadomości.

A więc dnia 8.II odbyło się nadzwyczajne zebranie ze współdziałaniem wice-prezesa zarządu Oddziału poznańskiego, kol. **Krzekotowskiego**. Obecnych było około 30 kolegów.

Zagał kolega **Gawroński**, na przewodniczącego powołany został kol. **Staszewski**.

Przedewszystkiem przystąpiono do wyboru męża zaufania na r. 1930, którym jednogłośnie został wybrany kol. **Gawroński**.

Następnie kol. **Gawroński** zdał sprawozdanie ze swej działalności w filji Gniezno, jak również sprawozdanie z walnego zebrania Oddziału Poznańskiego.

Po wystuchaniu sprawozdania omówiono i załatwiono szereg spraw organizacyjnych, a więc: przyjęcie **nowych członków**, sprawę kosztów **administracyjnych**, sprawę **kosztów zabawy** (referował kolega **Laufer**).

Wreszcie delegat kol. **Krzekotowski** wygłosił referat na temat stosunku związku Automobilistów do Zw. Zaw. Transportowców, oraz przedstawił cele i działalność tego ostatniego. Zarazem zdał sprawozdanie z rozwoju oddziału poznańskiego.

Przy wolnych wnioskach zabierali głos kol. kol. **Krzekotowski, Gawroński i Laufer.**

Następne zebranie odbyło się dn. 15 marca r. b. Przybyło 50-ciu kolegów. Zebranie zaigł kol. **Gawroński**.

Nastąpił wybór sądu koleżeńkiego, w skład którego weszli kol. kol. **Laufer Leon**, **Pajkert Stanisław**, **Wojtkowiak Stanisław** i **Rzyski Franciszek**.

Następnie kol. kol.: **Gawroński** oraz **Krzekotowski** referowali sprawę badań psychotechnicznych. Jednocześnie uchwalona została rezolucja protestująca. Na zebraniu załatwiono szereg spraw miejscowych, a więc w związku z zabawą, przyjęciem nowych członków i utworzeniem **kasy lokalnej**. W wolnych wnioskach zabierali głos kol. kol. **Krzekotowski** i **Gawroński**, omawiając sprawy organizacyjne, oraz szkodliwą działalność chadeckiego Zw. Szoferów. Zamknięto zebranie hasłem: **Cześć wspólnej pracy**.

## Oddział Lwów

### **NAPAD NA SZOFERA I RABUNEK TAKSÓWKI.**

W żadnym chyba zawodzie pracownicy nie są tak narażeni na najróżnorodniejsze przygody i przykrości, co szoferzy taksówek. W końcu kwietnia np. prasa podała wiadomość o napadzie na szofera, mającym przebieg następujący:

Dwaj osobnicy wsiedli do taksówki kierowanej przez K. N. i kazali się wieźć do Lisienic za rogatką Łyczakowską.

Na ósmym kilometrze w lesie winnickim osobnicy ci pod groźbą rewolwerów zmusili N. do opuszczenia samochodu, następnie zaprowadzili go do lasu, gdzie w odległości około 100 kroków od szosy zrabowali mu 40 złotych i dokumenty.

Następnie przywiązali go sznurami do drzewa i zakneblowali usta.

Po unieruchomieniu ograbionego odjechali z powrotem w kierunku Lwowa.

Dopiero w godzinę później kobiety idące z targu odwiodły kol. N.

Widział on, jak rabusie zmienili numer rejestracyjny na inny, który mieli przy sobie zawinięty w papier.

Sprawa ta, poza rabunkiem, ma podobno podkład polityczny.

## Oddział Łomża

### **POD UWAGĘ — WŁAŚCIWYM WŁADZOM.**

Prosimy Władze Bezpieczeństwa o zwrócenie uwagi na samochód osobowy marki Ford z r. 1927 Nr. Bł. 4407, należący do Mejlacha Kawkiewicza, trochę zegarmistrza, trochę radioamatora, który uznał, że chleb dorożkarski jest „ciężki, ale pewny”.

Wymieniony „przedsiębiorca” uznaje za niepotrzebne rejestrowanie samochodu, przeznaczonego do użytku publ., jakoteż opłacania podatku. Gdy odwiedza Łomżę p. komisarz pol. Państw. Nowak, w te dni wymienionego grata nawet dwa traktory nie zdołałyby wyciągnąć z garażu, lecz po wyjeździe komisji, Kawkiewicz wynajmuje samochód wprost z garażu.

Należy nadmienić, że ani Kawkiewicz, ani chłopiec-autoamator, który z nim jeździ, nie posiadali nigdy prawa jazdy.

Uważamy za niezbędne podać to do publicznej wiadomości, gdyż nie chcemy, aby zawodowi automobiliści, ciężko pracujący na kawałek chleba, ponosili później konsekwencje różnych wyryków i nieuczciwej konkurencji — tego rodzaju „amatorów”.

## Oddział Łódź

### **REJESTRACJA WYPADKÓW.**

Z dniem 1 stycznia 1930 roku władze policyjne rozpoczęły na terenie naszego miasta prowadzenie rejestracji wypadków na tle ruchu kołowego.

W każdym poszczególnym wypadku, prócz zwykłego protokołu policyjnego, wypełniany zostaje odpowiedni formularz dla użytku wydziału statystycznego. Nadsyłane wydziałowi formularze rejestracyjne będą periodycznie opracowywane celem uzyskania liczb statystycznych pozwalających na wyciągnięcie określonych wniosków w dziedzinie zagadnień bezpieczeństwa ulicznego i ruchu kołowego.

Chodzi tylko o to, żeby ta statystyka nie była prowadzona jednostronnie i żeby dawała istotny obraz niedomagań ruchu ulicznego.



**WŁADYSŁAW GAWROŃSKI**

---

**ZAKŁAD KRAWIECKI**

WARSZAWA, SIENNA 27, TELEF. 108-48

Wykonanie obstalunków pierwszorzędne z własnych i powierzonych materiałów.

PP. członkom Związku Z. Z. A. wydaje na raty bez zaliczki.

*akumulatory samochodowe*



**EIRGS**

WARSZAWA, UL. ELEKTORALNA 10.

**Koledzy! Uczęszczajcie w Warszawie do ATENEUM! jedyne Teatru Robotniczego w Polsce**

# Kary administracyjne a Związek

## Uwagze kolegów wileńskich

Jak wiadomo, Oddział Wileński ma stałe przedstawicielstwo w referacie karnym Starostwa Grodzkiego — przy rozpatrywaniu spraw szoferskich i konduktorskich. Jest to poważne zwycięstwo moralne tutejszego oddziału, świadczące o rosnącym zaufaniu do naszej organizacji ze strony władz.

Jednakże niejednokrotnie słyszymy — (przeważnie na ulicach, a czasem i w knajpkach) — uwagi: „mamy przedstawiciela, a dostałem karę” — lub: „byłem w referacie karnym, a przedstawiciela nie było”. Stąd wnioski: „**cóż nam robi Związek? POCO ON NAM?**”

Zastanówmy się chwilkę nad tymi uwagami i oceńmy ich wartość. Nie będę mówić o tych, co nie są członkami związku, bo ci nie mają nic do gadania o nas, jak i my o nich. Lecz odpowiem na te zarzuty członkom Związku.

Każdy członek ma legitymację, w której jest wklejony Statut pomocy prawnej. Otóż punkt 6-ty wyraźnie głosi, że członek jest obowiązany o wypadku powiadomić niezwłocznie Zarząd, aby ten ostatni mógł **zawczasu** zaznajomić się ze sprawą i zebrać dostateczny materiał dla obrony prawnej. Oprócz tego, członek musi też powiadomić Zarząd, po otrzymaniu wezwania na rozprawę, o dniu rozpatrzenia jego sprawy, ponieważ prócz tak zwanych „dni szoferskich” w referacie karnym bywają pojedyncze sprawy szoferskie i w inne dni, i Zarząd nie może psim węchem zgadywać, kto na kiedy otrzyma wezwanie.

Po drugie, nawet i w „dniach szoferskich” lub wogóle „samochodowe” wysyłanie delegata jest związane ze stratą dniówki dla delegowanego. O ile w danym dniu nie ma spraw członków Związku, Zarząd nie wysyła do referatu delegata, gdyż byłoby niesprawiedliwym płacić delegatowi dniówkę z kasy związkowej na obronę nieczłonków, nic do tej kasy niewpłacających.

Więc dlatego, aby delegat był obecny na rozprawie, trzeba: 1) powiadomić Zarząd **zawczasu** o treści sprawy, 2) powiadomić go o dniu rozprawy.

Wtedy zachodzi możliwość dokładnego zaznajomienia się ze sprawą, zbadania świadków, poradzenia się z adwokatem. Słowem, tylko wtedy delegat związku może wystąpić solidarnie lub doradzić zaniechanie sprzeciwu, jeśli wina lub wykroczenie jest oczywiste i bezsporne.

Przy obecnym zaś stanie rzeczy delegat Zarządu częstokroć trafia w dwuznaczną sytuację, nie znając prawdy, i może się narażać na zarzut ze strony Starostwa, że broni „aby bronić”, nawet winnych lub niesumiennych członków, **a tem samem delegat może nadwyrężyć z takim trudem zdobyty autorytet Związku i zaufanie.**

Teraz co do zarzutu — że „był przedstawiciel, a kara została wymierzona”. I tu mamy dwa wypadki: jeżeli członek był winien, to żaden delegat nie pomoże! Delegat nie jest cudotwórcą i z czarnego — białego nie zrobi. Jeżeli zaś członek został ukarany niewinnie, to znów rola delegata — nie jest rolą sędziego, lecz niejako rzeczoznawcy. Jeżeli jego zdanie nie zostało uwzględnione, to na mocy materiału rzeczowego, może zdecydować, czy są szanse wygrania sprawy w sądzie w drodze odwołania. Przecież do referatu karnego wpływają sprawy na podstawie doniesienia policyjnego, i, o ile szofer lub konduktor nie ma wiarygodnych świadków, — obrona jego jest bardzo trudna, gdyż policjant jest uznany zawsze za osobę zasługującą na wielkie zaufanie.

Wobec tego delegat może często wywnioskować, że choć świadkowie nie byli wezwani lub przez obwinionego przyprowadzeni, lecz ich zaświadczenie przyczyni się w sądzie do uniewinnienia, a zatem warto składać odwołanie, **zreferuje to na Zarządzie i pomoc prawna będzie udzieloną.**

To właśnie jest główną rolą naszego delegata: **zbadać, czy sprawa nadaje się do apelacji, w razie ukarania, czy też nie**, bo w referacie karnym urzędnik najczęściej nie wglębia się w sedno sprawy, a wystarcza mu fakt wykroczenia, stwierdzony **jednostronnie** przez policję. Sąd zaś bada szczegółowo świadków, słucha wywodów adwokata i sądzi **bezstronnie.**

Jeszcze o jednym, głównym, **nie zapominajcie, koledzy: zawsze zapisywać adresy i nazwiska świadków, i żądać ich zapisywania do protokołu.**

Tylko wtedy, powiadomiwszy Związek, możecie spokojnie czekać na wezwanie.

I jeszcze jedno przypomnienie: kto woli płacić mandaty, niż wkładki członkowskie, nie ma nic do gadania o beczczynności Związku. Jak sobie pościelesz, tak się wypisiz!

Wacław Pawlikowski.

## Kto jest redaktorem „Automobilisty Zawodowego”

*Czy wiecie koledzy, kto jest redaktorem Automobilisty Zawodowego i kto jest odpowiedzialny za to, żeby pismo informowało kierowców o wszystkich interesujących ich sprawach?*

*Otóż powiemy Wam, że redaktorem jest KAŻDY Z WAS! Każdy członek Związku otrzymujący pismo! Jak to rozumieć? Rozumiemy to w ten sposób, że każdy z Was powinien od czasu do czasu coś napisać do redakcji! Każdy z was ma w swym życiu zawodowym jakieś zdarzenia, każdy odczuwa brak jakichś wiadomości, każdemu z was niewątpliwie, czytając pismo,*

*nasuwają się jakieś uwagi. Piszcie o tem wszystkim do redakcji! Piszcie jak umiecie. Redakcja nie wymaga żadnej specjalnej formy wysłowienia się. Byleby tylko artykuł czy list był napisany możliwie czytelnie, żeby go można było odczytać!*

*Redakcja nie tylko wyzyska nadesłany przez was materiał, ale i będzie miała wielką podniętę w prowadzeniu pisma, korzystając z Waszej współpracy.*

*Koledzy, bądźcie dobrymi redaktorami! To znaczy piszcie do redakcji „Automobilisty Zawodowego”!*

## Zwycięska akcja kierowców samochodowych w Zurichu

Akcja, podjęta dnia 4 stycznia, została zakończona zwycięstwem. Przyjęto tabelę płac w formie żądanej przez szoferów, z zagwarantowanym lohnem 10 do 11 fr. szwajc. dziennie, przy codziennym obrachunku.

Przy nocnej służbie — za wyjątkiem nocy z soboty na niedzielę — na zasadzie specjalnych norm, przy pomocy listy służbowej — połowa zmiany ma być liczona tylko do 2 godz. w nocy, co dla szoferów jest wielką ulgą. Przy wyjazdach poza miasto, wrazie jeżeli pasażer nie ponosi kosztów utrzymania szofera w drodze — obciąża się niemi pracodawcę. Przy wyjazdach poza miasto, w wypadku, jeżeli szofer nie wraca do miasta przed godz. 2-ą p. p., należy mu się 2.5 fr., jako należność za obiad, za wyjątkiem kiedy pasażer bierze te koszta na siebie.

Po jednym roku pracy obowiązuje — urlop 4-dniowy, po 2 latach — 6 dni, po 4 latach — 10 dni, a po 5 lub więcej latach — 14 dni, płatne po 8 fr. szw. dziennie. Połowa należności za urlop płatna jest z góry, druga zaś połowa zdołu, po ponownem podjęciu pracy. Poza innymi polepszeniami zasługuje na uwagę to, że szofer nie ponosi odpowiedzialności za straty i szkody, wyrządzone przez pasażera, w zamian czego winien być pomocnym pracodawcy przy poszukiwaniu na pasażerach swych strat. Jako pewność, iż szofer będzie oddawał pracodawcy rzeczywisty wpływ, pozostaje nadal kaucja 600 fr.

## Jedziemy do Poznania — na wystawę!

Od dnia 6 lipca do dn. 10 sierpnia b. r. otwartą będzie na terenach zeszłorocznej Pow. Wyst. Kr. — Międzynarodowa Wystawa Komunikacyjno - turystyczna.

Wystawa obejmie sześć działów 1) **automobilowy**, 2) kolejowy, 3) turystyki, 4) łączności (telefon, telegraf i radio), 5) żegluga śródlądowa i morska, 6) żegluga powietrzna.

Wystawa zapowiada się imponująco, bowiem wszystkie prawie większe państwa europejskie zgłosiły swój udział.

Będzie ona b. ciekawą dla automobilistów. Bowiem demonstrowane na niej będą ostatnie zdobycze techniki automobilowej, różne typy wozów, próby rozwiązania trudności związanych z uregulowaniem komunikacji i t. d.

Dobrze byłoby, żeby oddziały Z. Z. A. już teraz zainicjowały się nad zorganizowaniem wycieczek dla swych członków — na wystawę, która będzie bardzo interesującą i pouczającą.

Warto przy tej okazji nadmienić, że w związku z wystawą odbędzie się w Warszawie począwszy od dn. 29 czerwca, już z kolei 22-gi Kongres Międzynarodowy Związku Przedsiębiorców, poświęcony przedewszystkiem sprawie komunikacji automobilowej (specjalnie autobusowej) tramwajowej i kolejnictwu dojazdowemu.

Nie od rzeczy będzie może wspomnieć parę słów o tym Związku.

Związek Międzynarodowy Przedsiębiorstw Komunikacyjnych (Union Internationale de Tramways, de Chemins de Fer d'Interet Local et de Transport Publics Automobiles) z siedzibą w Brukseli istnieje od roku 1885-go i w chwili obecnej jednoczy ok. 1000 wielkich przedsiębiorstw pokrywających siecią transportową 64 kraje, po-

łożone w pięciu częściach świata i przedstawiających rynek o pojemności blisko 2 miliardów dolarów rocznie (60 proc. całej produkcji w tej dziedzinie).

Co dwa lata Związek urządza kongresy międzynarodowe, na których rozważane są, z punktu widzenia **technicznego i gospodarczego**, najbardziej aktualne zagadnienia z dziedziny komunikacji.

Po wojnie światowej odbyły się kongresy międzynarodowe: w Brukseli w r. 1922, w Paryżu w 1924 r., w Barcelonie w r. 1926 i Rzymie w r. 1928.

Kongres, który obecnie odbędzie się w Warszawie w dniach od 29 czerwca do 5 lipca 1930 roku, obejmuje czterodniowe obrady i zebrania w Warszawie, oraz wycieczki po Polsce.

Zamknięcie kongresu nastąpi w dniu 6 lipca w Poznaniu i będzie połączone z otwarciem Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki.

Jak z powyższego wynika — przedsiębiorcy są świetnie zorganizowani i niejednego z tych szoferów — chadków w Poznaniu, którzy występują tak przeciwko „międzynarodowości” naszego Związku — nie było na świecie, kiedy przedsiębiorcy już mieli międzynarodowy Związek. Nie bójcie się, Koledzy, już dobrze oni się zastanowią na Kongresie, jaki bicz ukreślić na szoferów, którzy nie wszyscy jeszcze rozumieją znaczenie klasowej organizacji.

## Barykady na szosie

Jeden z kolegów donosi nam o wypadku, który miał miejsce wprawdzie już w roku ubiegłym, ale który jest charakterystyczny dla „porządeczków”, panujących na naszych szosach.

Jadąc samochodem ciężarowym z **Widawy do Zduńskiej Woli**, (Województwo Łódzkie) a dojeżdżając do majątku Ligota, spostrzegł ów kolega wóz zaprzężony w konie, stojący **wpoprzek szosy**. Woźnica stał, trzymając lejce w rękę i patrząc się w stronę samochodu.

Na widok takiej barykady, kierowca zaczął dawać sygnały, co jednak nie odniosło żadnego skutku. Zmuszony był zatem zatrzymać samochód. Wówczas podszedł do niego dziedzic majątku Ligota wraz z **siedmiu chłopami uzbrojonymi w kije** i zażądał... pokazania prawa jazdy!!!

Kierowca zaczął domagać się wyjaśnień co ma znaczyć ta barykada na drodze publicznej i na jakiej podstawie pan dziedzic przypisuje sobie uprawnienia policji?! Widząc jednak niebezpieczeństwo dla siebie — zmuszony był pokazać prawo jazdy, z którego dziedzic ów porobił sobie różne notatki, poczem zaczął wymyślać kierowcy ostatnimi słowami.

Jak się później okazało — wszystko to było zemsta za rzekome przejechanie psa panu dziedzicowi. Po usunięciu wozu z szosy kierowca pojechał w stronę swego miasta i złożył meldunek o wypadku posterunkowi policji państwowej.

Ale szoferowi nie tak łatwo sprawiedliwości się doprosić! Pan dziedzic nie tylko nie został ukarany, ale jeszcze złożył kłamliwe doniesienie w policji, że kierowca ów jeździł b. szybko obok jego majątku. I w rezultacie kierowca został ukarany grzywną 15 zł., mimo, iż nigdy nie miał żadnych nieprzyjemności o nadmiernej szybkości, ani żadnej kary.

Widocznie nie policja, lecz pan dziedzic rządzi na szosie.

## Egzaminy psychotechniczne w świetle praktyki

Wobec zamiaru zaprowadzenia przez Minister. R. P. egzaminów psychotechnicznych uważam za wskazane wspomnieć o tego rodzaju egzaminach, które przeszedłem podczas wojny światowej w wojsku niemieckiem.

Służyłem wówczas przy kolumnie samochodowej, gdzie te egzamina zostały na początku roku 1918 wprowadzone. Egzaminom musieli się poddawać wszyscy kandydaci na wojskowych kierowców samochodowych — bez względu na to czy przedtem t. zn. „w cywilu” posiadali już zezwolenie na prowadzenie samochodów.

Od wyniku tych egzaminów zależało, czy dany żołnierz został dopuszczony do dalszego, t. j. teoretycznego i praktycznego egzaminu. Że jednak nie zawsze wykryto w ten sposób najlepszych kierowców, to niejednokrotnie mieliśmy możność stwierdzić. Bowiem niejeden kierowca, który zdał I kl. egzamin psychotechniczny tak samo potłukł samochód — jak każdy inny i okazywało się, że w rzeczywistości nie posiadał on odpowiedniej praktyki względnie uzdolnienia.

Przypomina mi się charakterystyczny wypadek, gdy jeden starszy jegomość, stary kierowca, mający ponad 20 lat praktyki przy samochodach — przepadł przy egzaminie, chociaż **nie miał przez cały ten czas żadnego poważnego wypadku**. Natomiast zdał egzamin młody 18-letni chłopak, który nie miał najmniejszego pojęcia o samochodach i sprzedawał „w cywilu” papierosy temu starszemu jegomościowi, gdyż garaż jego znajdował się obok składu, gdzie chłopak zatrudniony. Tak wiele wagi przykładano jednak do tego egzaminu, że pomimo wszystko stary doświadczony kolega poszedł jako pomocnik do owego młodzieńca.

Na podstawie tych faktów można sobie wyobrazić następstwa poddania egzaminom psychotechnicznym wszystkich t. z. i posiadających prawo jazdy szoferów w Polsce”.

Adamczyk.

## I w Warszawie nie brak auto- amatorów!

Okazuje się, że nietylko w Poznaniu, lecz i w Warszawie jest powszechną plagą szoferów-amatorów. Jak stwierdziliśmy bowiem, kontrole policyjne wykazują codziennie w 4 — 10-ciu wypadkach, że taksówkami i autobusami kierują osoby albo nieposiadające wcale praw jazdy, albo też t. zw. zielone prawa, uprawniające do kierowania tylko samochodami prywatnymi. Winę za ten stan rzeczy ponoszą właściciele pojazdów, którzy nie zdają sobie sprawy z cięższej na nich z tego tytułu odpowiedzialności i 1) niedość dokładnie zabezpieczają swe samochody przed uruchomieniem ich przez osoby **niepowołane** (przez służbę pomocniczą lub osoby trzecie), przez co również narażają się na kradzież, względnie rozbicie samochodu, 2) albo też przyjmują na kierowców osoby nieposiadające **odpowiednich** (czerwonych) **praw jazdy**, gdyż tacy kierowcy przeważnie są **tańsi**. Dzieje się to szczególnie w nocy, gdy zainteresowani liczą na słabszą kontrolę. Tego rodzaju przekroczenia przepisów o ruchu zasadniczo są surowo karane. Karom ulega nietylko osoba, kierująca pojazdem mechanicznym, ale również jego właściciel, który jest odpowiedzialny za posiadanie przez kierowcę właściwego prawa jazdy oraz za to, aby jego samochód

nie był uruchamiany przez osobę do tego niepowołaną. Winni karani są grzywną do 1.000 zł.

Niestety jednak policja, która wobec zawodowych automobilistów lubi pokazywać „silną rękę” — nie przejawia w tej sprawie wielkiej gorliwości, czego najlepszym dowodem jest wypadek, o którym ostatnio donoszą nam z **Poznania**.

Na jednego z naszych członków, który stał ze swą dorożką samochodową na postoju, dn. 23 marca b. r. o godz. 8 rano napadł właściciel dorożki samochodowej niejaki Olejniczak w towarzystwie swego szofera, jeżdżącego bez dyplomu. Dobrana ta spółka zaczęła bić kolegę Drosika przy akompaniamencie wyzwisk, zarzucając mu, że powiadomił właściwe władze o owym szoferze amatorze Olejniczaka.

Przybyły posterunkowy nietylko nie wziął w obronę kolegę Drosika, lecz obszedł się z nim skandalicznie. Sprawą zachowania się policji wobec szoferów zajmujemy się w związku z podobnymi wypadkami — w następnym numerze.

Narazie zaznaczamy, że władze administracyjne m. Poznania powynny wyciągnąć konsekwencje z tego ujmowania się policjantów za szoferami-amatorami.

## Kiedy nie wolno pobierać wyższych opłat?

Otrzymałmy następujący list z Działu ruchu kołowego, który podajemy do wiadomości wszystkim naszym członkom.

Do Związku Kierowców Samochodowych

w/m. ul. Długa Nr. 19.

Na skutek pisma Komisarjatu Rządu, wypowiadającego się o licznie napływających skargach pasażerów z powodu pobierania wyższych, ponad normę, opłat za przejazdy dorożkami, zwłaszcza na peryferiach miasta (od centrum do granicy miasta), Wydział Przemysłowy Magistratu m. st. Warszawy przypomina Związkowi i prosi o podanie do wiadomości członkom Związku:

1) że pobieranie opłat za przejazdy dorożkami, według istniejących taryf, **obowiązuje w granicach Wielkiej Warszawy**.

2) że za obręb Warszawy, zgodnie z uchwałą Magistratu, należy uważać jej granice administracyjne, wytyczone na planie regulacyjnym miasta.

Naczelnik Wydziału (podpis).

\*\*

Ze swej strony dodajemy, że niezawsze szoferowi łatwo się zorientować, gdzie jest granica administracyjna miasta.

Ogólnie biorąc — obręb Warszawy mieści się w granicach Komisarjatów. W granicach tych są zwykle numery na domach, latarnie miejskie na ulicach i t. d.

## Ofiary swego zawodu

Na ulicy za Obernai znaleziono dn. 11.II. r. b. trupa sztrasburskiego szofera taksówki, następnego zaś dnia w pobliżu cmentarza pod Paryżem — paryskiego szofera Obaj zostali zamordowani wystrzałami rewolwerowym przez osobników, którzy kazali się wieść późną nocą. Naskutek częstych napadów na kierowców, czynione są nader usilne starania u władz francuskich, aby wydano tym pracownikom pozwolenia na broń. I. T. F.

Kwestja ta i u nas zaczyna być aktualną wobec częstych napadów na szoferów.

## Zakończenie akcji strajkowej w Berlinie

W numerze 12 „Aut. Zawod.” podaliśmy wiadomość o wielkim strajku szoferów w Berlinie, który ogarnął blisko 10.000 kierowców taksówek.

Konflikt ten znalazł swój epilog w sądzie rozjemczym. Wobec niesłychanie zaciętego oporu przedsiębiorców, kierownictwo strajku stanęło przed problemem: albo pójść na pewne ustępstwa i uzyskać jednak wprowadzenie stałego cennika płac, któryby stał się platformą dla dalszych wystąpień — lub też nie zgodzić się na poczynienie żadnych ustępstw, co spowodowałoby powrót uprzedniego stanu rzeczy, a więc zupełnego chaosu w dziedzinie płac i stosunków służbowych.

Kierownictwo strajku wybrało tę pierwszą ewentualność. Sąd rozjemczy, na podstawie zobowiązań, podpisanych przez strony, orzekł, że szoferom należy się na przyszłość  $\frac{1}{4}$  wpływów brutto oraz minimum w wysokości 4.50 marki za zmianę.

Uzyskano pozatem pewne polepszenie dotychczasowego stanu rzeczy w zakresie urlopów i w odniesieniu do sprawy wymówienia pracy.

## Klub szoferów na Pomorzu przyłącza się do akcji protestacyjnej!

Do Zarządu Związku Zawodowego Automobilistów w Warszawie, ul. Długa Nr. 19.

Dowiadując się z gazety „Ostatnie Wiadomości” Nr. 32 (122) z dnia 1.II. b. r. i z r. 34 (124) z dnia 3.II. b. r. o projekcie Wydziału Ruchu Kołowego badania psycho technicznego starych kierowców jak i o powziętem przez kolegów przeciw temu proteście — zaznaczamy niniejszem, iż Klub Szoferów na Pomorzu w zupełności przyłącza się do protestu, jak i do rezolucji powziętej na wiecu protestacyjnym w dniu 2 lutego b. r. przez kolegów ze Związku Zawodowego Automobilistów w Warszawie.

Z pozdrowieniem zawodowem

ZARZĄD GŁÓWNY.

Z przyjemnością drukujemy powyższe oświadczenie kolegów z Pomorza. Nie możemy jednak powstrzymać się od życzliwej uwagi, że najlepszą formą protestu przeciwko zamachom na szoferów — byłoby połączenie się Klubu Szoferów na Pomorzu — z naszym Związkiem.

## Nowy typ autobusów w Londynie

W Londynie, dzięki nowemu typowi autobusów o nadzwyczaj dużych platformach, spodziewają się uzyskać większą szybkość w przewożeniu pasażerów. Mianowicie londyńskie towarzystwo autobusów wprowadziło tytułen próby dwupiętrowe wozy, które jak wszystkie nowe autobusy, są w zupełności zamknięte. Platforma tych nowych wozów jest tak wąską, że sześć osób może jednocześnie wsiąść. (I. T. F.).

## Amerykańskie rekordy w budowie dróg

W Jones-Country (U. S. A.) wybudowano 11.7 km. drogi betonowej o szerokości 4.85 metra w ciągu 436 godzin pracy. W Galveston-Houston (Texas) droga o 17 km. długości, a szerokości 31 m. zostaje wybudowana w najcięższych warunkach terenowych w ciągu 75 dni roboczych.

Największy jednak rekord w tym kierunku osiągnięto w następującym wypadku: kiedy w r. ub. p. prezydent Stanów, Coolidge, wyraził chęć odwiedzenia swojej posiadłości letniej, Brule Wisconsin, okazało się, że z dojazdowej drogi 6-kilometrowej tylko 3 km. są narazie gotowe. 4-go czerwca 1928 r. o godz. 9-ej wiecz. postanowiono wybudować pozostałe 3 km. Już nazajutrz rano o godz. 3.30 zaczęto roboty. O godz. 3.30 popołudniu przystąpiono do betonowania, a o godz. 9-ej wiecz. droga była gotowa i w ciągu 24 godz. została oddana do użytku.

Rzecz prosta, że przy takiej organizacji budowy drogi amerykańskie są wszędzie pierwszorzędne. O takim luksusie nie może marzyć narazie nietylko Polska, ale i inne kraje europejskie. Odbija się to nietylko na automobilizmie, ale i na sposobie produkcji fabryk europejskich, które zmuszone są liczyć się bardzo ze stanem dróg i w związku z tem utrzymywać na wysokim poziomie jakość materiału i wytrzymałość konstrukcji.

## Trochę humoru TEŻ DOŚWIADCZONY...

Automobilista najechał jakiegoś pana, lecz na szczęście nie wyrządził mu krzywdy; zatrzymał natychmiast auto i pomógł mu podnieść się.

— Bardzo mi przykro, że pana przewróciłem — powiedział. — Ale na jezdni powinien pan lepiej uważać. Jestem bardzo doświadczonym szoferem, już przeszło dziesięć lat prowadzę auto.

— Ja też nie jestem początkującym, mój panie — brzmiała sucha odpowiedź — już 58 lat chodzę.

(„Cyruлик“).

## POSZKODOWANY.

Kierowca oskarżony jest o przejechanie pewnego młodzieńca, który żąda odszkodowania w sądzie. Sędzia do poszkodowanego: „Przejdź się pan po sali, abyśmy mogli zobaczyć, do jakiego stopnia ma pan uszkodzoną nogę”.

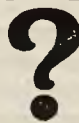
Oskarżyciel jęcząc — postępuje kilka kroków, mocno kulejąc.

Adwokat oskarżonego: „Chciałbym również widzieć, jak pan przed wypadkiem chodził, aby stwierdzić jaka jest różnica”.

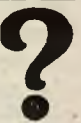
Oskarżyciel niewiele myśląc, postępuje lekko i pewnie parę kroków naprzód poprzez salę.

Również prędko naturalnie — przegrał sprawę.

B. B. C.



**Czy Kolega już  
wplacił składkę  
do Oddziału**



## TEATR-KINO

Wydział Kult - Oświatowy Oddziału Zw. Zaw. Automobilistów R. P. podaje do ogólnej wiadomości Członkom, że dostarcza

**ULGOWE BILETY DO TEATRÓW, KIN, ZACHĘTY I NA ODCZYTY:**

zgłaszać się do Sekretariatu Związku ul. Długa 19; tel. 162-19 w godz. 9—2 rano; 6—8 wiecz.