



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

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

AUTO-SZAWAWE

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)**

Błędna teoria — oczekiwania na jeden Związek

Jeżeli członek naszej organizacji zapyta jednego z tych kierowców, którzy nie należą do żadnego związku, dlaczego nie wstępuje do Zw. Zawod. Automobilistów — bardzo często w odpowiedzi słyszy następujący argument:

— Szoferzy powinni mieć jeden Związek! A jak długo są trzy, czy ile tam, związków — to nie wstąpię do żadnego!

Niektórzy używają tego argumentu prosto jak wykrętu. Ale są i tacy, którzy traktują go na serio. I dlatego musimy oświetlić tę sprawę, aby na przyszłość nasi tak zw. „dzicy” koledzy nie posługiwali się faktem istnienia kilku związków, jako usprawiedliwieniem, i nie uchylali się, pod tym pozorem od ciężącego na nich moralnego obowiązku przystąpienia do organizacji.

Wchodzi tu bowiem prosto brak poczucia solidarności, już nietylko zawodowej, ale i solidarności klasowej. A solidarność klasowa nas obowiązuje, bowiem wszyscy wszak ciężko zarabiamy na chleb powszedni, nikt z nas nie ma zapewnionego jutra i to nas właśnie łączy i różni od klas tak zw. posiadających, choć może i który z nas posiada jakiegoś grała na wypląt.

Otóż był czas, że istniał jeden tylko Związek. Było to w samych początkach, kiedy szoferów w Polsce była mała garstka, może 500 — 600. Byli to ludzie zatrudnieni nie w zakładach obliczonych na zysk, lecz przeważnie u ludzi bogatych, którzy mogli tę niewielką ilość szoferów stosunkowo dobrze uposażyć. To też szoferom nie zależało wówczas na organizacji zawodowej i choć był jeden Związek, to może dziesiąta część ich do tego Związku należała. Nie ubiegała się również o nich żadna partja polityczna, ani im też na poparciu ze strony żadnej partji nie zależało.

Dziś szoferzy stanowią już bardzo potężną grupę w życiu gospodarczym i społecznym, bo samochód stał się niezbędnym i rozpowszechnionym środkiem transportu i komunikacji. Szeregi szoferów z chwilą zapoczątkowania rozwoju komunikacji i transportu samochodowego w naszym kraju — zaczęły gwałtownie wzrastać i dziś już, jak wiadomo, mamy nawet nadprodukcję szoferów, co z konieczności wywołać musiało zubożenie szerokiego ich ogółu. Jest to normalne zjawisko w ustroju kapitalistycznym, w którym, jak wiadomo, oprócz sfer uprzywilejowanych — zarobki ludzi pracy zawsze wachają się koło tej granicy, którą określa się zwykle mianem: „za dużo, żeby umrzeć, za mało, żeby żyć”.

Kierowani naturalnym instynktem i poczuciem

swej świadomości — szoferzy zaczęli się garnąć do swej pierwszej organizacji zawodowej klasowej, która postawiła przed sobą zadanie z całą klasą pracującą walczyć o wyzwolenie szoferów z pęt dotychczasowej niewoli i ucisku. Rzecz prosta, że ta walka nie może dać zwycięstwa za jednym zamachem, lecz stopniowo przynosi swoje owoce.

To ciężkie położenie materialne szoferów, a równoległe z tem wzrastająca ich liczba — sprawiły, że mimo istnienia Związku klasowego — zaczęli się koło nich uwijać różni „opiekunowie”, a więc zarówno ze strony partji politycznych, jak np. ostatnio osławione B. B. S., na terenie Poznańskiego i Pomorza—Ch. D., jak i ze strony osób prywatnych w rodzaju p.p. Millearów, Jaworskich i t. d.

Wszyscy ci opiekunowie zabrali się do zbawiania szoferów, licząc na to, że w każdym zawodzie znajdzie się pewna grupa malkotentów, ludzi stawiających nadewszystko swe osobiste ambicje, nieświadomionych społecznie, lub też prosto rozgoryczonych niedostatkiem, którzy dadzą się nabrać na różne plewy polityczne lub obiecanki.

Celem ostatecznym tych nieproszonych opiekunów jest, rzecz prosta, nie interes szoferów, lecz ich własny, a więc przede wszystkim interes tych ugrupowań politycznych, które z samej racji istnienia, nigdy nie miały nic wspólnego z szoferami i są wrogami świata pracy, ale które dlatego właśnie mają w swych programach zadanie rozbicia solidarności pracowników i zakładanie wszędzie swych własnych kramików. Zwykle tam nawet nie o liczbę chodzi, a prosto o szyld. Żeby można było powiedzieć, że szoferzy są „u nas” zorganizowani!

Jest to niewątpliwie bardzo smutne, że spora ilość szoferów nie umiała przejrzeć istotnych celów i pobudek tych, którzy zaczęli obok ich klasowego Związku, zakładać inne organizacje — i poszli na lep różnych frazesów i obietnic. Ale na to w tej chwili od razu poradzić nie można. Przeciwnie, należy się spodziewać, że w miarę wzrostu liczebności szoferów i rozwoju ruchu samochodowego, znajdzie się jeszcze więcej takich opiekunów, którzy pod różnymi hasłami politycznymi i apolitycznymi — będą czynili próby tworzenia nowych związków. Próby te mogą im się nawet udawać, tak jak to się udało ich poprzednikom z przyczyn wyżej opisanych. Bo przecież do utworzenia związku niewiele potrzeba! Kandydat na „prezesa” zawsze się znajdzie i zawsze znajdzie się pięciu czy dziesięciu ludzi, którzy uwierzą bądź oszczerstwom, rzucanym na klasowy Związek, bądź cudom opowiadany przez mniej lub więcej

zręcznego agitatora. Ot i „związek“ gotów! Inna rzecz, jaką on wartość reprezentuje, ale szyld wisi!

Zródło zła leży w tem, że w znacznej swej części pracownicy poszczególnych zawodów nie umieją się jeszcze wgłębić w istotne przyczyny ich ciężkiego położenia ekonomicznego i nie potrafią wybrać właściwej drogi dla swej akcji zbiorowej. Nie ulega dla nas wątpliwości, że chwila, kiedy zniknie ów brak świadomości — kiedyś nastąpi i że nauczeni bądź smutnem doświadczeniem, bądź w inny sposób przekonani, wszyscy zbałamuceni porzucą różne organizacje, podszycujące się pod troskę o ich dobro — i przystąpią wszyscy gromadnie do własnego klasowego Związku w każdym zawodzie. Chwila ta będzie chwilą tryumfu i zwycięstwa klasy pracującej.

Jeżeli przewidujemy jednak narazie dalszy proces rozbijania szoferów, to nie dlatego, aby byli oni więcej ograniczeni lub mniej wyrobieni od innych, lecz dlatego, że zjawisko mnożenia się różnych związków dało się zaobserwować we wszystkich innych zawodach, mających dłuższą od nas przeszłość organizacyjną, czy to weźmiemy kolejarzy, włóknarzy, górników czy innych. W tych gałęziach pracy jest czasem po 7, 8 i więcej związków. Jak daleko by jednak zajechali ci pracownicy, w jakim stopniu ucisku i poniżenia znajdowaliby się dziś, gdyby w przeważającej większości czekali na jeden Związek.

Nie! Szoferzy, którzy dotąd chodzą „luzem“,

muszą porzucić błędną teorię — tego oczekiwania na jeden Związek. Zanim nadejdzie radosna chwila, tak wysokiego podniesienia się świadomości wszystkich bez wyjątku szoferów, że istotnie znajdą się oni w jednym Związku, już dziś każdy nienależący do żadnej organizacji, powinien rozejrzeć się wokół istniejących Związków i oszacować w swem sumieniu wartość każdego z nich i wartość oraz szczerotę głoszonych przez nie haseł. Musi zastanowić się nad tem, który Związek broni istotnie interesów szerokiego ogółu szoferów.

A jeżeli tylko każdy niezorganizowany szofer zastanowi się nad tą kwestją poważnie i sumiennie — to niewątpliwie dojdzie do takiego wniosku, do jakiego doszły już przodujące grupy pracowników we wszystkich zawodach, że **mimo istnienia różnych związków i związczków — trzeba należeć do swej klasowej organizacji zawodowej i w codziennej walce i pracy wykuwać świadomość klasową innych kolegów.** Stąd też wszyscy szoferzy powinni jaknajrychlej, nie oglądając się na żadne względy, znaleźć się w Związku Zawodowym Automobilistów, wstępując do miejscowych Oddziałów Z. Z. A. tam gdzie one są, a zakładać nowe, aby stopniowo powiększać szeregi Związku i tak jak było od lat — pod wypróbowanymi starymi sztandarami iść krok za krokiem po nowe zdobycze, aż do ostatecznego zwycięstwa.

R-s.

Solidarność międzynarodowa pracowników Na marginesie obrad Kongresu Górników

Zdawałoby się, że niema bodaj nic bardziej sprzecznego, jak zawód automobilisty a praca górnika! Żywiołem pierwszego jest ruch, przestrzeń, pęd! Automobilista żyje wśród nieustannie zmieniających się wrażeń, obcuje bezpośrednio z ciągle zmiennymi warunkami atmosferycznymi, zawsze się śpieszy, ciągle przenosi się z miejsca na miejsce. A górnik! Ukryty głęboko pod ziemią, nie wie co to słońce, deszcz czy burza! Oko jego nie natrafia na nic nowego. W mrocznych kurytarzach, całemi godzinami wdychając pył węglowy, porusza się wolno krok za krokiem, wydzierając twardym oskardem ziemi jej bogactwa.

A jednak! Mimo pozornie tak daleko idących przeciwieństw — odbyte niedawno, bo w połowie maja r. b. obrady Międzynarodówki górniczej w Krakowie, wykazały jasno, że interesy i postulaty wszystkich pracowników, bez względu na gałąź przemysłu, handlu czy rolnictwa, w której są zatrudnieni — są jednakowe lub niesłychanie do siebie zbliżone. I że stoją oni wszyscy przed koniecznością rozstrzygnięcia tych samych problemów. Z tego punktu widzenia warto obradom międzynarodówki górniczej choć kilka słów poświęcić.

Nad czem że się zastanawiał Kongres? A więc — nad sprawą **ujednostajnienia czasu pracy, racjonalizacji pracy, należytego podniesienia zarobków**, zapobiegania **nieszczęśliwym wypadkom**, międzynarodowego **porozumienia** się w sprawie produkcji, ograniczenia zbrojeń i t. d.

Czyż te wszystkie zagadnienia są nam obce? Przeciwnie! Są to również nasze najżywotniejsze sprawy, choć może w odmiennych nieco barwach i okolicznościach przed nami wyrastają!

Kwestja uregulowania czasu pracy — jest dla nas również niezwykle palącą. Górnicy wyprzedzili nas pod tym względem, bowiem gdy dla nas 8-godzinny dzień pracy jest jeszcze marzeniem — górnicy wypisali na swych sztandarach hasło 7-godzinnego dnia pracy, i w imię tego hasła już rozpoczęli walkę. Słuszność tego żądania jest bezsporna! Przed problematem skrócenia czasu pracy poniżej 8 godzin staną również kiedyś i automobilści, których praca, odbywająca się w zupełnie innych warunkach, niż górników, przedwcześnie jednak również niszczy zdrowie, szczególnie system nerwowy.

A na czem polega kapitalistyczna racjonalizacja pracy? Na tem, żeby wycisnąć siódmy pot z pracownika, nie dając mu równocześnie za to wynagrodzenia, któreby zapewniało spokojną egzystencję. **O należyty poziom płac** muszą również walczyć szoferzy i wszyscy zatrudnieni w automobilizmie, bowiem kwestja ta z dnia na dzień gorzej się przedstawia.

Jeżeli chodzi o nieszczęśliwe wypadki, to znów z różnych wprawdzie przyczyn — ale pokrewieństwo obydwu zawodów, jest wprost uderzające. Niema dnia, żebyśmy nie czytali w pismach, że w jakiejś kopalni nastąpił wybuch gazów, szyb się zawalił, woda zalała kury-

tarze i skutkiem tego jest tyłu a tyłu górników rannych lub zabitych. I tak samo codziennie czytamy w pismach o licznych katastrofach automobilowych, których ofiarą pada w pierwszym rzędzie **zawsze kierowca**. A jakie są przyczyny najczęstsze tych wypadków, wiemy! Więc i przed automobilistami zawodowymi stoi otworem sprawa osiągnięcia takich warunków wykonywania swego zawodu, w którychby możliwość nieszczęśliwych wypadków była zmniejszona do minimum. A równoległe z tem musi rozwijać się akcja w celu uzyskania należytego **zabezpieczenia rodzin** na wypadek śmierci lub kalectwa, które dotknie ich żywiciela.

Wreszcie teraz, kwestja unormowania w drodze międzynarodowego porozumienia się—warunków produkcji. Kwestja ta jest niezwykle paląca dla górników. Wiadomo, że szereg potężnych państw europejskich prowadzi zaciętą walkę konkurencyjną o rynki zbytu dla węgla. System kapitalistycznej konkurencji doprowadził tę sprawę do absurdu. Wiadomo, że węgiel np. w Polsce u nas jest drogi, podczas gdy zagranicą ten węgiel polski sprzedaje się znacznie taniej. Polskie koleje przewożą go nawpół darmo lub dokładają do przewozu. My zaś wewnątrz kraju płacimy drożej za to, żeby ten węgiel mógł być tanio sprzedany zagranicą, bo inaczej nie wytrzyma walki konkurencyjnej. Podobnie czynią i inne państwa.

Ale ten stan rzeczy najgorzej naturalnie odbija się na górnikach, którzy w wyniku konkurencji kapitalistów — trapieni są niskimi płacami i bezrobociem. Jedynym wyjściem jest uregulowanie wydobycia węgla w drodze porozumienia się na gruncie międzynarodowym. Ale kapitalizm na takie rozwiązanie zdobyć się nie potrafi, zatem muszą się tem zająć pracownicy!

Automobilizm jest zawodem stosunkowo młodym, który nie zdaje sobie sprawy z wielu grożących mu niebezpieczeństw. A jednak niewątpliwie te niebezpieczeństwa, zupełnie już dziś aktualne dla górników, grożą w przyszłości i automobilistom zawodowym, a może i w bardzo niedalekiej przyszłości!

Konkurencja pomiędzy różnymi środkami przewozowymi a więc przedewszystkiem między kolejami a ruchem automobilowym — wzrasta z dnia na dzień. Pisać będziemy o tem szczegółowo w innym artykule w najbliższym numerze. Ale myli się ten, kto nawet niezachwianie wierząc w ostateczne zwycięstwo automobilizmu, przypuszcza, że unormowanie tej konkurencji środków transportowych obejdzie się bez wstrząsów. I tutaj przedsiębiorcy pójdą wypróbowaną drogą i już na nią wkraczają aby w drodze obniżania płac pracowniczych i przedłużania czasu ich pracy, zapewnić sobie możność konkurowania z innymi przedsiębiorstwami tego samego, czy innego typu. I z pewnością pracownicy transportowi, a więc kolejarze, automobilści, żegludowcy, lotnicy i t. d. — nie będą mieli innego wyjścia, jak przy pomocy swych centralnych organów związkowych zająć się uregulowaniem tych spraw w drodze porozumienia się międzynarodowego, jak to czynią obecnie górnicy.

Moglibyśmy wiele jeszcze przytoczyć przykładów na dowód jak pełne żywotności i treści jest hasło: **solidarności klasowej**. Niezrozumienie tego hasła przez niektóre grupy pracownicze, lub ograniczanie go do ram tylko jednego kraju, powoduje niemożność rozwikłania szeregu spraw, które przy należytem skonsolidowaniu sił pracowniczych w drodze międzynarodowego porozumienia dałyby się bez trudu rozwiązać:

Cała prasa kapitalistyczna poświęciła kongresowi górników wielkie uwagi. Nic dziwnego! Kapitalizm zdaje sobie już dziś sprawę, że nie potrafi wybrnąć z wielu

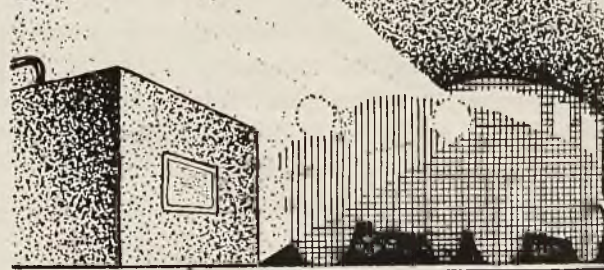
ciężkich sytuacji i dlatego z natężeniem przysłuchuje się głosowi obrad pracowników, którzy kroczą po jedynie słusznej drodze usunięcia tych wszystkich potworności, stworzonych przez ustrój kapitalistyczny.

Zjazd, o którym piszemy, był tem więcej uroczysty, że w bieżącym roku górnicy święcili 40 rocznicę powstania swej międzynarodówki.

Tych czterdziestu lat górnicy nie zmarnowali. Warunki pracy uległy w tym czasie radykalnym zmianom. Czas pracy, który wynosił od 10 — 14 godzin dziennie, kurczy się stopniowo, poczynając od Anglii — do 7 i pół, 7, ba nawet w niektórych kopalniach 6 godzin, licząc czas pracy pod ziemią. Górnicy zdobyli prawo zrzeszania się, uzyskali szereg ubezpieczeń. Górnik, który dawniej był czarnem, żyjącem pod ziemią — zwierzęciem; zrzucił już jarzmo niewoli węglowej i przystępuje do rozwikłania problemów światowej wagi.

Z faktów tych winniśmy czerpać głęboką naukę i otuchę.

akumulatory samochodowe



ERGS

WARSZAWA, UL. ELEKTORALNA 10.

WŁADYSŁAW GAWROŃSKI

ZAKŁAD KRAWIECKI

WARSZAWA, SIENNA 27, TELEF. 108-49

Wykonanie obstalunków pierwszorzędnych z własnych i powierzonych materiałów.

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

Co musi wytrzymać opona?

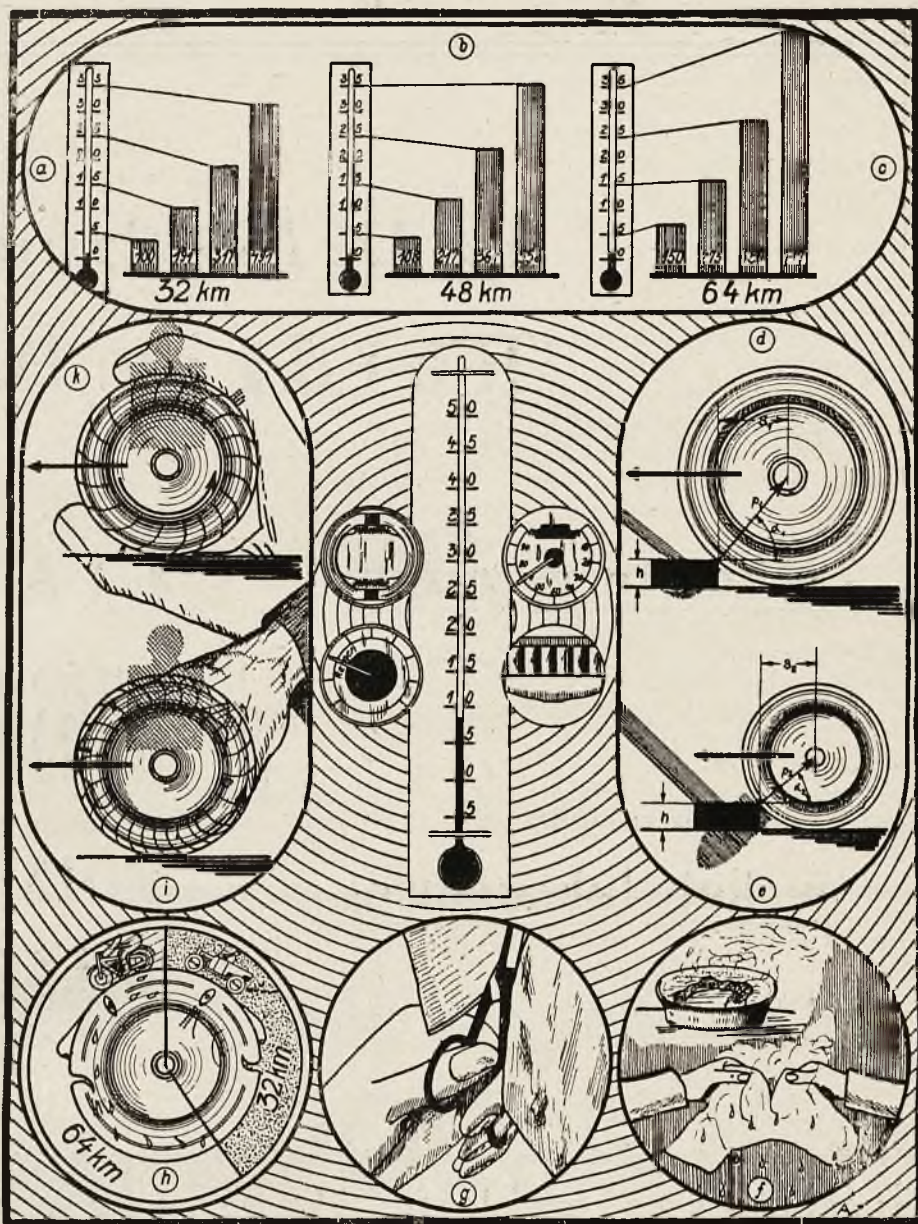
II.

Rys. h: Zużycie opony jest tem szybsze, im szybszą jest jazda. Należy pamiętać o tem, że każda jezdnia, jakąkolwiek by nie była, nawet kiedy wydaje się być w dobrym stanie — niszczy oponę, innemi słowy przy dużej szybkości, opony zużywają się przez samą tylko szybkość. Unaocznia to nasz rys. c. h. Przy szybkości równej 32 klm. na godz., jaką zachowuje ostrożny kierowca, umieszczony na naszej ryc. z prawej strony w mniejszej połowie koła, zużycie opony odpowiada tej części, która jest zaznaczona kropkami, (tak jakby przy stałe stosowanej szybkości 32 klm., reszta opony po lewej stronie nie zużywała się wcale). W przeciwieństwie do tego kierowcy — sąsiad jego z lewej strony jedzie z szybkością 64 klm. na godz. i zużywa oponę w większym stopniu, jak nam wskazuje lewa strona tego rysunku. Zastrzegamy, że w tych wypadkach nie wzięliśmy pod uwagę, wpływu ciepła na pneumatyk.

Rys. a, b, c: Wpływ ciepła i szybkości na zużycie się opony. Dzięki doświadczeniom przekonano się dostatecznie o wielkim wpływie ciepła na zużycie się pneumatyku. Pojazd porusza się z szybkością 32 klm. na godz. Oznaczamy zużycie opony przy tej szybkości i przy temperaturze 5° cyfrą 100 (możemy użyć zamiast tej dużej cyfry również i 1 lecz okaże się to później niewygodnym, bo musielibyśmy operować ułamkami). Tak więc zużycie materiału, jak to widzimy na rys. h, przy dwukrotnie większej szybkości a więc przy 64 klm. na godz. i tejże samej temperaturze 5°, jest półtora razy większe a mian. 150. Rysunek c potwierdza nam to jeszcze raz.

Wracamy do rys. a. Zużycie materiału wzrasta prawie dwukrotnie przy temperaturze 15°. Nie można nazwać tej temperatury wysoką. Przy tej samej szybkości 32 klm., zużycie materiału wzrasta, dokładnie nie do 200 a tylko do 191, zaś przy szybkości 64 klm. na godz. i 15° ciepła, nie na półtora razy tyle, lecz cokolwiek mniej a mianowicie 275 (zamiast spodziewanej cyfry 286). Lecz już przy temperaturze 25°, jaką np. mamy w piękny letni dzień zużycie opon wzrasta już przy szybkości 32 klm. na godz. do 317 (rys. a). Również i teraz poucza nas rys. c, że gdybyśmy powiedzieli, iż przy szybkości 64 klm. na godz. zużycie materiału wzrasta półtora raza, chybilibyśmy o 25 punktów tylko, gdyż faktycznie wynosi 450. Wracając znowu do rys. a, znajdujemy również wykres dla temperatury 35° Cels. a mian 491. Na rys. c jest odpowiednio do tego uwidocznione zużycie przy szybkości 64 klm. Jest ono znowu niezupełnie półtora raza większe, lecz równe 717 i tutaj widać wpływ zwiększonej szybkości na zużycie materiału.

Może moi uważni czytelnicy odpowiedzą, że temperaturę 25 a tembardziej 35° Cels. co odpowiada 20° i 28°



skali Reom. spotykamy rzadko nawet w piękne dnię upalnego lipca. Niestety zarzut ten byłby niestuszny, gdyż nie mówimy nigdy o temperaturze powietrza, lecz o temperaturze jaka wytwarza się wewnątrz koła (dętek). Napozór zdawałoby się, że temperatura koła nie może być większą od temperatury powietrza. Faktycznie jednak temperatura koła wskutek tarcia o powierzchnię jezdni i wskutek ciśnienia nietylko wzrasta lecz nawet czasem po dłuższej, szybkiej jeździe koła nagrzewają się do tego stopnia, że dotknąć ich nie można.

Po tem cośmy mówili, rys b., który pokazuje stopień zużycia materiału przy pośredniej szybkości 48 klm. na godz. i przy tych samych temperaturach, jest dla nas zupełnie zrozumiały.

Rys. k: Wpływ silnych motorów na życie opony. Aby koło tylne wozu stojącego (rys. k) mogło się obrócić a więc pchnąć wóz — musi się naprzód odepchnąć od jezdni. Wobec tego, że koło styka się z jezdnią, tylko powierzchnią opony, ta ostatnia otrzymuje ruch obrotowy od motoru, poprzez cały szereg mechanizmów, i ona wla-

Wszyscy Zwycięzcy

na IX Międzynar.
Raidzie A. P.

w kat. turystycznej

I **F I A T** p. Rahnenfeld

II
III **HUDSON** p. inż. Rychter
IV p. inż. Krzeczkowski
p. inż. Hahn

w kat. luksusowej

III **VOISIN** p. Maurycy hr. Potocki

IV **DELAGE** p. J. Żochowski

Największa szybkość przeciętna na wszystkich etapach

Wszyscy na oponach

DUNLOP

snie odpycha się od powierzchni jezdni. Ciężar wozu obciąża koło (jak to wskazuje rys. k) tak, że pomiędzy nim a jezdnią wytwarza się niezbędne tarcie, koło chwyta więc jezdnię tak, jakby „posiadało zęby”, chwyta niemi powierzchnię jezdni. Aby zilustrować nam to — na rys. k, ręka silnie zaciśnięta na kole stara się je wstrzymać. Wobec tego, że protektor jest zbudowany z elastycznej gumy, koło po otrzymaniu ruchu obrotowego z motoru (na rys. strzałka) pod wpływem tej siły wpiera się w pewnej mierze w masę protektora aż do chwili kiedy wóz się potoczy (strzałka półokrągła pokazuje kierunek obrotowy) Przytem „mięso” opony porusza się i układa, mniej więcej tak jak nam wskazują, półokrągłe kreski dokoła opony. Sądzę, że ten cały proces jest zrozumiały: skutkiem ruchu motoru — tarcza musi się cokolwiek obrócić później zostaje uruchomiony protektor i pcha wóz naprzód, bo guma jest miękka i poddaje się, kierunek wozu wskazuje strzałka. Nie trzeba mówić o tem, że w czasie jazdy, siła pchająca wóz naprzód — działa nie na całą powierzchnię koła, lecz na punkt, który się styka z jezdnią.

Dzisiejsze silne motory posiadają bardzo dużą zaletę. Mogą one dzięki swej mocy, nawet ciężko naładowany wóz, poruszyć z miejsca z najwyższą szybkością. Innymi słowy, siła motoru działa przez oponę na jezdnię, a z wielką szybkością (co jest właśnie zaletą) odpycha koło od jezdni, co jednak w b. wielkim stopniu skraca „życie” tej pierwszej t. zn. opony. Przy słabych motorach „życie” opony jest dłuższe. Gdzie jest wielkie światło tam jest również i cień. To właśnie jest prawem natury. Lecz mimo to, nikt chyba nie będzie tęsknił za słabymi motorami.

Jeżeli pragniemy oszczędzać opony i oszczędnie je-

chać, powinniśmy z wielkiej mocy motoru korzystać tylko w wyjątkowych wypadkach. Jeżeli zaś chcemy napawać się rozkoszą jaką nam sprawia ostra jazda współczesnego wozu — możemy sobie na to pozwolić, lecz nas to będzie kosztowało, gdyż guma się zużywa.

Nie mówiliśmy dotąd jeszcze o szkodliwości gwałtownego sprzęgania dla opon. Podobnego sprzęgania należy wystrzegać się, jako nader szkodliwego. Wybaczyc możemy coś podobnego ludziom zaczynającym dopiero jeździć, jako nie posiadającym dostatecznej wprawy. Jako ludzie możemy być wyrozumiali. Opona jednak nie jest tak przyjaźnie usposobiona do początkujących i na takie traktowanie odpowiada szybkim zużyciem się.

Rys. i: Wpływ hamulców. Po zapoznaniu się na rys. k, z wpływem jaki wywierają na oponę różne siły związane z ruchem samochodu, możemy w krótkich słowach zatrzymać się nad opisaniem wpływu hamulców. Tutaj (rys. i) ręka naciska na bęben hamulcowy i usiłuje silnie utrzymać koło. Kiedy koło, naciskane ciężarem wozu (ładunku), napierając na jezdnię, zostaje hamowane w biegu hamulcem, to guma protektora ociera się o jezdnię. W przeciwieństwie do ruchu naprzód (rys. k), kiedy guma poddaje się trochę zanim zostanie wprawiona w ruch i zacznie się odpychać od ziemi, tutaj również poddaje się lecz nie w tym samym kierunku lecz w odwrotnym co jest unaocznione kreskami, biegnącymi dookoła opony (rys. i). To poddawanie się gumy jest tem szkodliwsze dla niej im gwałtowniejsze jest hamowanie. Rys. ten poucza nas, iż nie należy być lekkomyślnym podczas jazdy i że należy używać hamulców umiejętnie a więc nie hamować gwałtownie.

inż. **Wolfgang Vogel.**
(tłum. z niem. J. Goldsztajn).



ZAKŁAD WULKANIZACYJNY „POLONJA“

właśc. **JAN STRZELECKI**

Warszawa, ul. Czerniakowska Nr. 221/223 przy
Książęcej
Telefon 31-66.

**WYKONYWA TANIO, SZYBKO I DOKŁADNIE
WSZELKIEGO RODZAJU NAPRAWY**

OPON I DĘTEK SAMOCHODOWYCH
na amerykańskich aparatach najnowszej konstrukcji

ZA ROBOTĘ GWARANTUJEMY.

**SPRZEDAŻ OPON I DĘTEK WSZELKIEGO
WYMIARU.**

W obliczu sprawiedliwości sądowej i administracyjnej

Mimo licznych interwencji Związku w Ministerstwie Sprawiedliwości — dziś jeszcze nie wiadomo nic konkretnego, kiedy ukaże się rozporządzenie, zezwalające rzeczoznawcom z pośród kierowców stawać w sądach przy sprawach automobilowych, jak również, kiedy w większych miastach zostaną wydzielone sądy automobilowe i zaczną urzędować w nich specjaliści sędziowie obeznani z pojazdami mechanicznymi. Szoferzy dość chyba przedstawili dowodów na to, że sprawa jest pilna, jak również urządzając wiece w całym kraju, dobitnie zaakcentowali, że stanowczo żądają tej reformy.

Władze ciągle zastanawiają się jeszcze. A tymczasem życie idzie naprzód i przynosi coraz nowe dowody na to, że nie można przejść do porządku dziennego nad tą nową formą lokomocji i że nie tylko sami szoferzy, ale i sądy również odczuwają konieczność zreformowania obecnych stosunków.

Niedawno w Sądzie Okręgowym toczyła się sprawa t. zw. „samochodowa“ a raczej „motocyklowa“, która dobitnie wykazała jak konieczną jest rzeczą znajomość tych wszystkich zagadnień, które są ściśle związane z trakcją mechaniczną nie tylko na ulicach miast, ale również i na szosach.

Na ławie oskarżonych zasiadł mieszkaniec Łodzi Artur Bartoszek, któremu akt oskarżenia zarzucał, iż w niedzielę 4 sierpnia 1929 r. pod Łowiczem prowadząc bez prawa jazdy motocykl, nie dając sygnałów na skrajach, najechał na idącą szosą Marjannę Bakalarz... Doznała ona złamania czaszki i zmarła po upływie kilkunastu minut. W tym to dniu właśnie odbywał się bieg kolarski dookoła Polski. W związku z tym klub sportowy „Union“ w Łodzi wydelegował 10 motocyklistów celem zajęcia wyznaczonych im posterunków na odcinku Łódź — Łowicz. W grupie 10 motocyklistów był właśnie oskarżony Bartoszek, pomimo, iż nie miał prawa jazdy.

Przewód sądowy ustalił, iż ofiara wypadku Marjanna Bakalarz kobieta 50-letnia, szła po prawej stronie szosy, na jej krańcu, tuż obok murawy... Oskarżony zaś jechał w szeregu motocykli również po prawej stronie i aczkolwiek nie dawał sygnałów, to jednak było to zbyt czyste, gdyż warkot silników dostatecznie głośno uprzedzał idących szosą o zbliżających się pojazdach.

Obronca oskarżonego adw. Gelerser dowodził, że wypadek nastąpił wskutek tego, iż motocykl jadąc po wyboistej drodze został nagle zarzucony na pasmo piasku idące wzdłuż szosy, tak że kierowca straciwszy panowanie nad maszyną nie mógł zahamować jej i uniknąć zderzenia. W związku z tą tezą byli badani dwaj biegli, którzy złożyli nader ciekawe wyjaśnienia. M.in. stwierdzili oni, że zasadniczo samochody i motocykle mogą kursować po szosach z dowolną szybkością. Jedynie na zakrętach i na mostkach należy jechać ze zmniejszoną szybkością.

Cały szereg świadków ustalił, że odcinek, na którym miał miejsce wypadek „nie należał do najlepszych“.

W końcowych wywodach obrona prosiła Sąd o uniewinnienie oskarżonego, gdyż chociaż jechał on bez prawa jazdy, to jednak umiał przecież kierować motocyklem w dowód czego obrona złożyła zaświadczenie klubu sportowego „Union“ w Łodzi stwierdzające iż Bartoszek przed wypadkiem był dobrym i wyszkolonym motocyklistą.

Sąd okręgowy oskarżonego Bartoszka po krótkiej naradzie uniewinnił.

Wyrok ten w kołach automobilistów i motocyklistów wywołał duże zainteresowanie i był żywo komentowany.

**

A teraz przejdźmy do zasad sprawiedliwości, że tak się wyrazimy „administracyjnej“ i zajrzyjmy jak ta kwestja wygląda w państwach, przodujących w automobilizmie. Kary administracyjne są tam znacznie więcej sprawiedliwie wymierzane niż u nas. W Austrii np. wyszło niedawno nowe rozporządzenie dotyczące automobilistów. Nie będziemy tutaj przytaczać szczegółów rozporządzenia. Lecz zastanowimy się nad treścią najważniejszą postanowienia, które mówi co następuje: Jeżeli kierowca samochodowy pod wpływem niedbalstwa lub przez swoje postęпки uznany zostanie za nieodpowiedniego czasowo do prowadzenia wozów — władza policyjna w miejscu jego zamieszkania winna go piśmiennie przestrzec. Wrazie gdyby to pozostało bez skutku, władze

Łatwiejsze kierowanie



Nowoczesnym samochodem łatwiej jest kierować, niż samochodem z przed 5 lat.

Kierowanie samochodem jest jeszcze bardziej ułatwione jeżeli się jeździ na oponach Royal nowego typu, które są przystosowane z naukową dokładnością do potrzeb nowoczesnego samochodu.

Dzięki zastosowaniu nowego typu protektora nowe opony Royal posiadają mocniejszy chwyt drogi, co ułatwia znacznie kierowanie.

Jedźcie na oponach Royal Cord nowego typu, a poznacie różnicę.

Nowego typu opony ROYAL CORD zapewniają 10 wielkich korzyści:

- 1) Większy kilometr
- 2) mocniejszy chwyt drogi
- 3) większą odporność na przecięcie
- 4) łatwiejsze kierowanie
- 5) spokojniejszy chód maszyny
- 6) mocniejszy chwyt drogi
- 7) bezpieczniejsze hamowanie
- 8) łatwiejszy start
- 9) łatwiejszy wyjazd z zakrętów
- 10) wydłużenie jazdy

Nowego typu opona

ROYAL

NOWOCZESNA OPONA DO NOWOCZESNEGO SAMOCHODU

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę „Opona“ sp. z o. o. Warszawa, Mazowiecka 11, tel. 135-84. Sprzedaż wyłącznie hurtowa.

mogą pozbawić kierowcę prawa jazdy. Przed wydaniem jednak takiej decyzji, musi być dana możliwość wypowiedzenia się tak zw. radcom automobilowym. Członkowie tej rady rekrutują się w równej mierze z przedstawicieli Związków właścicieli samochodów i szoferów.

Rozporządzenie to świadczy o żywym zainteresowaniu się społeczeństwa ruchem automobilowym.

Widać z tego, że społeczeństwo to nie widzi w kie-

rowcy zbrodniarza tak jak to jest u nas, gdzie poczynając od przechodnia a kończąc na władzach, wszyscy szofera traktują z uprzedzeniem i bezapelacyjnie.

Austrjackie społeczeństwo widzi w szoferze człowieka ciężkiej pracy, wykonyującego swój trudny zawód w niełatwych warunkach, a więc na ulicy wśród wielkiego ruchu, gdzie jest potrzebna przytomność umysłu i dużo zimnej krwi.

Na tle niewłaściwego stosunku władz do szoferów

Zabójstwo szofera przez przodownika policji

W ostatnich dniach czerwca b. r. Warszawa była widownią smutnego obrzędu. Szoferzy odprowadzali na miejsce wiecznego spoczynku swego kolegę ś. p. **Ptaszyńskiego**, zamordowanego przez pijanego przodownika pol. państw.

Na czele konduktu jechała taksówka, na której układane były wieńce. Szarfy podtrzymywali idący z boku koledzy i przyjaciele zmarłego. Za konduktem dwoma rzędami jechało około dwustu samochodów.

Nad mogiłą przemawiał przedstawiciel Związku wskazując, że ś. p. kolega padł niestety z ręki „obroncy” porządku publicznego; choć zmarły tragicznie nie był członkiem Związku, lecz tylko jego sympatykiem, Związek widząc w fakcie zabójstwa bardzo **niebezpieczny objaw dla całego ogółu szoferów** — będzie się domagał od władz surowej kary dla zabójcy.

**

Przebieg zajścia, w którym zginął kol. Ptaszyński był następujący: Podczas bytności jego w kawiarni wszedł do niej pijany przodownik Adam Łukawski w cywilnym ubraniu. W czasie przeprowadzania przez niego rozmowy telefonicznej — kolega Ptaszyński zrobił jakąś uwagę w kierunku telefonującego. Wtedy ów przestał telefonować, podszedł do kolegi Ptaszyńskiego i uderzył go w twarz. Syn właściciela kawiarni rzucił się między nich, chcąc przerwać zajście, lecz otrzymał też uderzenie w twarz od przodownika. Podczas wynikłego zamieszania przodownik wyciągnął rewolwer i strzelił do kolegi Ptaszyńskiego, który się zwałił na ziemię. Już do leżącego — przodownik dał jeszcze dwa strzały, co jest najlepszym dowodem, że nie powodowała nim konieczność obrony, lecz chęć zabójstwa.

Władze początkowo nie zawiesiły w czynnościach przodownika, co dało mu możliwość następnego dnia przyjść na ten sam teren i aresztować ludzi, którzy głośno nazwali go zabójcą. Dopiero po pogrzebie kol. Ptaszyńskiego — przodownik Łukawski został... zawieszony w czynnościach.

**

Poza bolesną stratą jaką poniosła rodzina zabitego, koledzy i przyjaciele Ptaszyńskiego — śmierć Jego rozgorczyła i wzburzyła głęboko wszystkich szoferów war-

szawskich, bowiem słusznie zupełnie dopatrują się oni w tym wypadku — nie jakiegoś oderwanego zajścia, lecz charakterystycznego przejawu, jednego tylko ognia — w łańcuchu, zupełnie niewłaściwie układającego się, stosunku władz bezpieczeństwa publicznego do szoferów.

Jednym z warunków wykonywania zawodu szofer-skiego jest **ciągle stykanie się** z przedstawicielami tych władz. Równocześnie władze te mają **specjalną przewagę** nad szoferami, posiadając prawo doraźnego karania ich, strofowania, jak również możliwość utrudniania im życia pod każdym względem w drodze uniemożliwienia wykonywania swego zawodu.

Już samo to wystarczy, aby w duszach szoferów nagromadziło się dużo goryczy pod adresem władz administracyjnych. Bo przecież wszyscy wiemy, że ta przewaga policji i jej uprawnienia są aż nadzbyt często **wykorzystywane i nadużywane** na niekorzyść szoferów. W tych warunkach jasnym jest, że władze bezpieczeństwa i porządku publicznego, których zadaniem przecież chyba nie jest stwarzanie jakiegoś wrogiego sobie obozu szoferów, powinny szczególną uwagę zwrócić na to, by w wypadkach kiedy **nie ma powodu**, aby szofera traktować **gorzej, niż innego obywatela**, odczuł on **bezstronność i brak uprzedzenia** do niego ze strony policji.

Tymczasem dzieje się wręcz **odwrotnie**. Na każdym kroku szofer zawinił, czy nie zawinił — bywa prześladowany przez policję. Posiadamy na to wiele dowodów. Kilka charakterystycznych faktów, które mamy pod ręką, opublikujemy w następnych numerach Aut. Zaw. Narazie zaznaczamy, że śmierć kolegi Ptaszyńskiego — jest niewątpliwie jednym z przejawów tego antagonizmu, który z winy władz wytwarza się między nimi, a szoferami. Antagonizm ten może mieć jaknajbardziej **ujemne skutki**, jeżeli władze nie zawrócą z tej źle obranej drogi.

Najlepszym zaś dowodem w tej chwili, że władze są na złej drodze — jest fakt, że kiedy szofera aresztuje się dla stosunkowo nieraz błahego powodu, przodownik, który zabił szofera — buja sobie na wolności i ma możliwość paraliżowania śledztwa.

Domagamy się niezwłocznego osadzenia w areszcie i surowego ukarania zabójcy!

CZĘŚCI ZAMIENNE

Do samochodów francuskich

Dostarcza najtaniej i najprędzej

FIRMA „VARPARIS“

WARSZAWA

Koszykowa 53. Telefon 293-07.

U W A G A: P. T. Członkowie Związku otrzymują specjalny rabat.



SIM S. A. MORGES SZWAJCARJA
TŁOKI, PIERŚCIENIE TŁOKOWE
I ZAWORY SAMOCHODOWE

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWA I GŁÓWNY SKŁAD
NA POLSKIE

AUTOTECHNIKA

KRAKÓW, UL. BRACKA L. 5
TELEFON Nr. 4343

DOSTAWA ZE SKŁADU
CENY KONKURENCYJNE
ZASTĘPCY POSZUKIWANI



J. SCHMID-ROOST S. A.
OERLIKON-ZURYCH
ŁOZYSKA KULKOWE I ROLKOWE

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Oddział Warszawa

UNIFORM KIEROWCÓW—CZY PORONIONY POMYSŁ.

Doszło do wiadomości Związku, że władze noszą się z zamiarem umundurowania szoferów w **białe kitle** z niebieskimi kołnierzami i niebieskimi mankietami.

Tendencje twórcy projektu nowego umundurowania łatwo uchwycić. Przebijają tu parę motywów. Przedewszystkiem chęć upodobnienia szofera do... służby domowej, powiedzmy delikatnie. Następnie „twórca” chciał dać zapewne możliwość policji ściągania kar za brudne ubrania bo przecież każde dotknięcie się do samochodu pozostawi plamy na uniformie. Trzeba przyznać, że pomysł doskonały! Byłyby żniwa. Każda plama — to mandat 1 złotowy.

Projektodawca w myśli napewno żałował, że nie może zostać współnikiem tego mandatowego interesu, bo dochody zapewnione i to niezłe. To też zdając sobie sprawę z nowego niebezpieczeństwa, jakie grozi szoferom — Zarząd zwrócił się do Wydziału Przemysłowego przy Magistracie i do Wydziału Drogowego przy Komisarjacie Rządu. Obie instytucje wypierają się, nikt nie ma odwagi przyznać się do splotzonego projektu. Projekt został sierotą! Lecz wszyscy jednak twierdzą, że projekt „jest rozważany”. A więc istnieje i mikt nie wie czy pewnego dnia nie stanie się prawem. I dlatego szoferzy muszą ze swoją organizacją zawodową na czele śledzić bieg prac Komisji artystycznej, żeby czasem nie upiękusiła miasta wystawieniem szoferów na pośmiewisko wobec pracowników Warszawy, jak i całego świata.

JAKI BĘDZIE KOLOR TAKSÓWEK?

Wydział artystyczny zakomunikował nam, że kolor zielonkawy na jaki pomalowano parę taksówek nie utrzyma się.

Jeżeli chodzi o zdanie przeważające wśród kierowców taksówek, to uważają oni, że o ile chodzi o ożywienie miasta i jego piękno, to może najlepiej by zezwolić, aby taksówki były w kolorze dowolnym, tak jak to jest w innych miastach. Bo kolor jasny będzie niewygodny, gdyż każda plama smaru będzie widoczna, a kto ustrzeże się, żeby nie było plam tłuszczowych?

Rada uchwaliła ostatecznie wprowadzić w Warszawie jeden typ dorożek samochodowych o kolorze: **karoserji piaskowej**, daszku czarnym, pasie między daszkiem i karoserją czerwonym, czerwonych zderzakach i numerami dorożek, oraz ceny czarnych.

Inne kolory rada artystyczna odrzuciła.

Obecnie inspektorat artystyczny magistratu przesłał oddziałowi drogowemu komisariatu rządu zatwierdzony przez siebie projekt rady artystycznej, z prośbą o jego stopniowe wprowadzenie i przestrzeżenie na przyszłość.

PRAWA JAZDY.

Komisariat rządu m. stol. Warszawy wydał w ciągu maja 425 nowych praw jazdy (z tego 15 kobietom), w tej liczbie 361 na samochody z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 1 na wszystkie samochody nie wyłączając wozów użyteczności publicznej, 22 na samochody i motocykle prywatne, 41 na same motocykle.

Do 1 czerwca komisariat rządu wydał ogółem w r. b. 2.475 praw jazdy, a wogóle 24.278 praw.

CIEŻKA SYTUACJA GOSPODARCZA ODBIJA SIĘ NA KIEROWCACH.

Do wydziału przemysłowego w r. z. zgłaszało się co miesiąc przeciętnie po 60 nowych taksówek. W r. b. ruch rejestracyjny **znacznie zmalał**, liczba rejestrujących się taksówek spadła do **5 — 6 miesięcznie**. Nie wszystkie rejestrujące się taksówki są nowe, większość stanowią stare, przechodzące z rąk **jednego właściciela do drugiego**. Sytuacja gospodarcza odbiła się ujemnie na ruchu taksówkowym w Warszawie. Obroty taksówek spadły o 40 proc., wśród bezrobotnych notowani są coraz częściej **bezrobotni kierowcy**. Kierowcy warszawscy wyjeżdżają na prowincję gdzie otrzymują pracę przy autobusach i samochodach ciężarowych.

KOLEDZY! NIE NADUŻYWAJCIE SYGNAŁÓW.

Sprawa spokoju w mieście jest obecnie tematem rozważań komisariatu rządu. Mają być wydane przepisy o spokoju. Używanie rażących **klaksonów** w mieście będzie wzbronione. Jedynie samochody straży ogniowej, Pogotowia ratunkowego i policji, będą miały prawo używać syren, klaksonów i t. p. sygnałów. Dyplomatyczne i rządowe samochody mogą używać **sygnałówek wielotonowych**. Taksówki muszą mieć **jednotonowe trąbki**. „Zapuszczanie” motoru i otwieranie tłumików **w nocy** będzie

Ważne dla automobilistów!

Oddział Krakowski Z. Z. A. w Krakowie wydał
w opracowaniu Kol. **Biasiona**

„Kilometraż automobilowy”

obejmujący obliczenia odległości kilometrowych dróg samochodowych w całej Rzeczypospolitej Polskiej oraz najważniejszych szlaków przebiegających przez terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej.

Osobny dział stanowi spis wielkich szlaków międzynarodowych w Europie.

Cena pojedynczego egzemplarza dla członków Z. Z. A. zł. 3, dla nie członków zł. 4.

Zamówienia kierować należy do Kol. Józefa Biasiona Kraków, Podzamcze L. 3. Wysyłkę uskutecznią się wyłącznie za pobraniem pocztowym.

wzbronione. Patrole policyjne odbierać mają prawo jazdy hałasującym szoferom.

Należy zaznaczyć, że komisariat rządu zanadto lubi szafować „odbieraniem prawa jazdy”. Zdajemy sobie sprawę, że i u nas jak jest to również zagranicą — sygnały nie powinny być nadużywane. Ale jest chyba dość sposobów pociągania winnych do odpowiedzialności — bez odbierania prawa jazdy.

ZBYT SZYBKA JAZDA AUTOBUSÓW MIEJSKICH.

Pisaliśmy już o tem i z wielu stron zwracano uwagę Dyrekcji Tramwajów, pod której opieką znajdują się autobusy miejskie, na zbyt wielką szybkość autobusów szczególnie na najgorszym szlaku, szlaku linii „C”, łączącej Muranów z dworcem Gł.

Narzekali pasażerowie, wyrzucani z wozów na zakrętach, narzekali kierowcy na określony przez Dyrekcję czas trwania jazdy, narzekają wreszcie kierowcy innych pojazdów i policjanci, regulujący na ulicach ruch kołowy.

Narzekania te — dotychczas skutku nie odniosły. Dyrekcja tramwajów trwa nadal w swym bezmyślnym uporze i nie myśli nawet zmniejszyć szybkości kursujących na ulicach wąskich o bardzo ożywionym ruchu kołowym i pieszym autobusów.

Upór ten wydaje odpowiednie owoce: w ciągu pięciu miesięcy na trasie linii „C” autobusy miejskie zabiły pięć osób, nie licząc już wielu ofiar, mniej lub więcej ciężko rannych.

Z liczby pięciu ofiar — trzy osoby zostały zabite na Nalewkach, jedna na ul. Bagno i jedna na pl. Muranowskim.

Kogo winić i kto będzie ponosił odpowiedzialność za śmierć tych ludzi?

Czy można winić kierowcę, który ma przepisany czas jazdy i któremu za spóźnienia grożą kary, czy też odpowiedzialność za nieszczęśliwe wypadki spada na Dyrekcję Tramwajów, której nikt dotychczas nie wy tłumaczył, że wyznaczony przez nią czas jazdy na trasie linii „C” — jest nonsensem w skutkach swych tragicznym.

Może wreszcie tak wielka liczba ofiar autobusów miejskich — zwróci na tę sprawę uwagę władz państwowych, które muszą pouczyć kogo należy, że przed wydaniem przepisów trzeba najpierw zastanowić się nad tem, czy możliwe będzie ich zastosowanie w praktyce.

A należy dodać, że na liniach autobusowych „A” którą uruchomiono przed 2 laty i „A-bis”, otwartą w rok później, nie było jeszcze śmiertelnego wypadku.

SAMOCHODY W WARSZAWIE.

Oddział drogowy komisariatu rządu zarejestrował w Warszawie w maju 72 prywatne samochody osobowe, 13 dorożek samochodowych, autobus, 21 samochodów ciężarowych, 11 specjalnych i 60 motocykli, razem 178 pojazdów.

Ogółem na 1 czerwca r. b., po odliczeniu przerejestrowanych na prowincję pojazdów, zarejestrowanych samochodów w Warszawie były 9.243, z czego 3.450 prywatnych osobowych, 3.194 dorożek, 101 autobusów, 1.421 samochodów ciężarowych, 122 specjalne i 955 motocykli.

RUCH KOŁOWY NA PLACACH.

Dział drogowy komisariatu rządu prowadzi badania ruchu kołowego na placach miejskich.

W zależności od tych badań ustalone będą osie każdego placu miejskiego, aby w zależności od tych osi dokonać regulacji placów.

Do najtrudniejszych pod względem komunikacyjnym należy **Plac Trzech Krzyży**. Plan tego placu nie odpowiada wymaganiom wzmożonego ruchu. Plac ma być w roku przyszłym przerobiony.

Następnie ma być przerobiony **Plac Bankowy**. Projektuje się zaokrąglenie skweru, rozszerzenie chodników i wprowadzenie ruchu okrężnego.

NOWE LINJE AUTOBUSOWE.

W maju warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 66 samochodów (w kwietniu 76, w marcu 42), z tego 26 osobowych, 19 motocykli, 9 ciężarowych i półciężarowych, 7 autobusów, 3 dorożki i 2 samochody specjalne. Wydano 131 nowych praw jazdy, z tego 3 kobietom i 21 potwierdzeń zgłoszeń o uruchomienie przedsiębiorstw autobusowych. Dokonano ponownego przeglądu technicznego. Z liczby potwierdzeń zgłoszeń o uruchomieniu przedsiębiorstw autobusowych, wymienić należy trzy linje: Warszawa — Brześć n/B., Warszawa — Opole Lubelskie i Warszawa — Grójec — Boglewice.

TAMOWANIE RUCHU NA ULICACH.

W związku z rozpoczętym sezonem budowlanym, oraz okresem remontowania domów — przedsiębiorcy budowlani nie krępują się zbyt przepisanymi, regulującymi te kwestje — zamiast budować oparkowanie zamykają sobie poprostu liniami lub barjerami część chodnika przed domem, zmuszając przechodniów do przechodzenia na jezdnię, co tamuje ruch kołowy i jest przyczyną nieszczęśliwych wypadków.

I tak przechodnie nie uważają na jezdni, a cóż dopiero — jeżeli zagradza im się chodnik. A szofer później odpowiada za nieszczęśliwy wypadek.

Taka samowola winna być przez właściwe czynniki natychmiast ukrócona.

LICZNIKI PRZY DOROŻKACH KONNYCH.

Dział drogowy komisariatu rządu zastanawia się nad sprawą wprowadzenia liczników do dorożek konnych. Teraz z całą stanowczością stwierdzić można, że dorożki konne nie znikną tak prędko w Warszawie. W Paryżu i w Berlinie konny ruch dorożkarski przy równoległe roz-

winiętych ruchu samochodowym zanikał w ciągu 20 lat. Dział drogowy ma do czynienia ze skargami pasażerów na dorożkarzy, którzy żądają opłat ponad taksę, awanturują się, gdy im tych opłat nie dają i traktują obowiązującą taksę, jako przeżytek. Komisariat rządu wystąpi w sprawie wprowadzenia obowiązkowych liczników przy dorożkach konnych. Jednocześnie byłaby ustanowiona taksza, zapewne inna niż w dorożkach samochodowych.

Sprawa ta nie jest obojętną dla szoferów, bowiem z chwilą wprowadzenia liczników, dorożki będą stanowić większą niż dotychczas konkurencję dla taksówek.

NOCLEGI W TAKSÓWKACH.

Podobno taksówki warszawskie szoferzy niekiedy odnajmują na nocleg.

Dział drogowy komisariatu rządu postanowił zwalczać tego rodzaju konkurencję hoteli. Nocne kontrole sprawdzać będą, czy w taksówkach niema nocujących. Szoferzy winni odnajmowania taksówek na nocleg, pociągani będą do odpowiedzialności karno - administracyjnej.

Do czego ten brak mieszkań doprowadza!

POLICJANT W BLASZANCE.

Przy zbiegu Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich wydział techniczny Magistratu ustawił przed paroma dniami nową i bardzo piękną, ale metalową budkę dla policjanta.

Policjant, gdy go wsadzono do tej klatki — poprostu zemdłał. Wówczas Magistrat postanowił coś w tej sprawie zmienić. Proponują, by budki wyłożyć korkiem, chroniącym od zimna i gorąca.

Proponowano nawet, odnajęcie dolnego piętra oryginalnego budynku na kiosk z gazetami; nie wiadomo tylko, kto zechce dobrowolnie w owym żelaznym garnku się gotować.

KOMPROMITUJĄCE DOJAZDY DWORCOWE — BEZ ZMIANY.

Z robotami brukarskimi magistrat w tym roku nie będzie się miastu naprzykrzał.

Cały budżet brukarski niewiele przekracza milion złotych i jest najniższy od czasów wprowadzenia złotej waluty.

Roboty w większym stylu ograniczają się do wyasfaltowania Alei Ujazdowskiej i placu Teatralnego. Aleja Ujazdowska wykończona będzie w ciągu bieżącego miesiąca, plac Teatralny w lipcu i sierpniu.

Wybrukowanie polnych uliczek podmiejskich, ułożenie gładkiej nawierzchni na arterjach wylotowych i przed dworcami kolejowymi — wszystkie te roboty choć pilne i konieczne — odłożone są do „lepszych” czasów.

Oddział Poznań

ZEBRANIE PLENARNE CZŁONKÓW ODDZIAŁU.

Ostatnie plenarne zebranie członków odbyło się dnia 4 ub. m. 1930 r.

Po zagajeniu, odczytaniu i zatwierdzeniu protokołu z poprzedniego zebrania, Zarząd zakomunikował, że od-

dział systematycznie **rozwija się** pod względem liczebności członków. Wprawdzie ilość nowo wstępujących członków nie jest taka, jak w okresie przedrozłamowym, gdyż przyczynią się do tego dezorientacja nienależących do związku kolegów, wskutek powstania nowego Związku. Jednak zajmowanie zupełnie negatywnego stanowiska nowego Związku w stosunku do zasadniczych a żywotnych naszych spraw zawodowych powoduje żywsze zainteresowanie się naszym Związkiem, a w konsekwencji liczniejszy przyływ nowych członków.

Z sprawozdania sekretariatu wynika, że w okresie od 8.V do 4 czerwca 1930 Oddział **wygrał w Sądach 8 spraw** o wartości 520 zł., a rozpraw w tym czasie odbyło się 25.

Następnie rozpatrywano szczegółowo ministerjalny projekt o czasie pracy dla kierowców samochodowych.

W bardzo ożywionej dyskusji liczni mówcy zajęli krytyczne stanowisko co do niektórych punktów projektu, chociaż zasadniczo wyrazili uznanie, że nareszcie władze rządowe uległy naciskowi naszego Związku, przystępując do unormowania tak palącej kwestji, jaką jest **czas pracy** dla kierowców zawodowych. Uskarżano się na wyzysk, stosowany przez właścicieli autobusów i auto - dorożek, bowiem celem spłacenia rat wekslowych zmuszają oni szoferów do **jaknajdłuższej pracy**, tak, że w licznych wypadkach, szofer niemal zostaje zmuszony urządzić sobie w **wozie sypialnię i umywalnię**, gdyż nie daje mu się możliwości sypiania w domu i umycia się.

Zebrani w końcu zatwierdzili poprawki proponowane do wsp. projektu z tem, że projekt ten będzie ponownie poddany rozpatrzeniu przez ogólne zebranie szoferów.

W wolnych głosach poruszono sprawę **nadmiernego produkowania nowych szoferów**. W przemówieniach wykazali koledzy, na podstawie szeregu dowodów, że **szkoły** posługują się **krzykliwą reklamą**, wabiąc kandydatów różnymi udogodnieniami i obietnicami, których jednak nie spełniają. Natomiast władze zamiast dokładnie egzaminować kandydatów, udzielają wadliwie i niewystarczająco wyszkolonym praw jazdy. Zebrani w końcu stanęli na stanowisku, że należy zaprotestować u władz przeciwko **niesumiennosci niektórych szkół** i że należy przez pogłębienie i przedłużenie okresu nauki zatamować nadprodukcję szoferów. Również postanowiono zwrócić się z ostrzeżeniem do kandydatów do stanu szoferskiego, aby ze względu na **wielki nadmiar szoferów**, nie obierali sobie zawodu, w którym narazie niema widoków na uzyskanie posady.

Następnie zwrócono uwagę, że chadecki związek **zmieniając swą firmę** paraz trzeci, wybrał sobie nazwę: Zrzeszenie Związków (!?) Zaw. Automobilistów Ziem Zachodnich Rzeczypospolitej Polskiej, co mniej orjentujących się członków, **wprowadza w błąd**. Wobec tego postanowiono nazwę tę zakwestjonować, powierzając załatwienie tej sprawy Zarządowi Głównemu.

W końcu uchwalono przystąpić do pobierania składek do **funduszu pośmiertnego** w wysokości 1 zł. z powodu zgonu kol. s. p. Rudnickiego.

O godz. 24.30 zebranie zakończono.

NAJWIĘKSZY GARAŻ STOLICY. BOKS — 50 ZŁ. MIESIĘCZNIE

ul. ŁUŻYCKA 8, telef. 347-99.

Urządzenie nowoczesne z kanałami, (10 punktów do mycia samochodów), elektrycznością, telefonem, bufetem—poczekalnią.

Tow. Przem. „GARBENZOL“ Sp. z o. o.

SKŁADKI NA FUNDUSZ POŚMIERTNY.

Mocą uchwały plenarnego zebrania z dnia 4 czerwca 1930 r. przystępujemy do zbierania składek w wysokości 1 zł. na fundusz pośmiertny.

Prosimy wobec tego Szan. Kolegów, aby w najkrótszym czasie wpłacili wymienioną składkę do Oddziału.

SPROSTOWANIE.

W poprzednich numerach „Aut. Zaw.” w sprawozdaniach naszych z zebrań podano, że sekretarjat przeprowadził szereg spraw, wydatkując takie a takie kwoty. Otóż musimy donieść, że sekretarjat wymienionych sum nie wydatkował, lecz drogą sądową te sumy członkom wyprocesował.

Oddział Katowice

IMPONUJĄCY WIEC PROTESTACYJNY.

Wiec Protestacyjny zwołany przez Związek Zawodowy Automob. odbył się dnia 30 maja b. r. w sali „Tivoli”.

Wiec zagał tow. **Adamczyk**, jako przewodniczący okręgu, udzielając głosu do referatu tow. **Augsburgowi**, który w godzinnym przemówieniu zanalizował ostatni Projekt Rozporządzenia Min. Pracy. Referat dopełnił tow. **Adamczyk** w języku niemieckim.

W dyskusji przemawiali tow. tow. **Kübel**, **Chmiel**, **Gräfradt**, **Reźny**, **Melek** i wielu innych. Wszyscy potępiali jaknajenergiczniej projekt o czasie pracy, twierdząc, że dla szoferów wystarczy w zupełności, że są zmuszeni z konieczności swojego zawodu narażać się na niebezpieczeństwa i to w większości wypadków nie ze swojej winy. Pracodawcy już dawno zmuszają szoferów do jeżdżenia dniami i nocą, powodując przemęczenie, następstwem czego są te niezliczone katastrofy i ofiary z życia wielu ludzi, bo szofer przemęczony nie jest w stanie panować nad kierownicą.

Co do zaliczenia szoferów, jeżdżących na prywatnych wozach, pod ustawę traktującą o służbie domowej, to też nie potrzeba było dopiero projektów, gdyż i teraz pracodawcy żądają aby szofer wykonywał nietylko roboty reperacyjne przy samochodach, co wymaga nieraz bardzo skomplikowanych i specjalnych narzędzi, które może mieć tylko warsztat wyłącznie dla tych celów urządzony, ale w dodatku pracodawcy żądają wykonywania prac przy centralnych ogrzewaniach, przy świetle elektrycznym i innych robotach nie wchodzących w zakres prac dotyczących szofera. Można sobie wyobrazić co się będzie działo, jeżeli zostanie uchwalona ustawa, która wyraźnie zaliczy szoferów do „służby domowej”.

Na zebraniu zgromadzeni szoferzy protestowali przeciwko projektowi tej ustawy z wielkim oburzeniem, domagając się jednolitej ustawy dla wszystkich szoferów włącznie z dorożkami samochodowymi.

Obecny projekt ustawy daje wolną rękę do przedłużania czasu pracy dowolni pracodawcom, nieraz nie liczącym się z najelementarniejszymi przepisami o czasie pracy i bezpieczeństwa.

Dlatego też zebrani jednogłośnie uchwalili protestującą rezolucję, poczem kolega **Drozdek** zamknął imponujące zebranie okrzykiem na cześć zwycięstwa szoferów.

ZGROMADZENIE CZŁONKÓW SPÓŁDZIELNI.

Walne Zgromadzenie członków Spółdzielni Automobilistów odbyło się w Katowicach w lokalu „Tivoli”, ul. Jordana 12, dnia 2 czerwca 1930 r., o godz. 20.30 wieczorem.

Przewodnictwo objął kol. Alojzy **Adamczyk**, sekretarzował kolega Józef **Adamczyk**. Protokół z poprzedniego

Zgromadzenia, odczytany przez kol. Józefa **Adamczyka**—przyjęto bez zastrzeżeń.

O zasadach spółdzielczości referował kol. **Augsburg**, wykazując różnicę pomiędzy spółdzielnią a towarzystwem akcyjnym, jak również wskazując, że spółdzielnia daje wiele członkom. Kol. **Al. Adamczyk** wywody te rozszerzył i uzupełnił.

Sprawozdanie z działalności za rok 1929 przedstawił kol. **Adamczyk Alojzy**, wykazując, w jakim stopniu spółdzielnia się rozwijała i co Zarząd, jak również Rada Nadzorcza, dla tego rozwoju zdziałali. Kol. **Adamczyk Józef** odczytał **bilans** za rok ubiegły, z czego wynika, że czysty zysk Spółdzielni na 1.I.1930 wynosił złotych 7.216.96. Wywody te uzupełnił członek Rady Nadzorczej, kol. **Wilk**, stwierdzając, że działalność Zarządu jak i kierownictwa była bez zarzutu i stawiając wniosek o udzielenie ustępującemu Zarządowi **absolutorjum**, co obecni z uznaniem przyjęli i uchwalili.

Czystą **nadwyżkę** za rok 1929 zł. 7.216.96 postanowiono podzielić w następujący sposób:

20% na Kasę Zapomogowo - Pośmiertną przy Związku Zawodowym Automobilistów,

12% od udziałów.

Obecni, wychodząc z założenia, że w roku ubiegłym księga kontroli zakupów została zaprowadzona dopiero od dnia 1 września 1929 r., że wobec tego trudno ustalić kto za jaką sumę wybrał towarów, postanowili dywidendy za rok ubiegły nie pobierać, a przelać pozostałość na kapitał zasobowy Spółdzielni.

Sprawę **budżetu** referował i uzasadniał kol. **Adamczyk Alojzy**. Obecni uchwalili po dyskusji budżet na rok 1930 w kwocie zł. 18.303.20.

W tajnym głosowaniu do Zarządu wybrani zostali kol. kol.:

Stachuła Ludwik — szofer (ul. Starowiejska 3).

Augsburg Gustaw — mechanik autmobilowy (ul. Jordana 12).

Drozdek Ryszard — szofer (ul. Szkolna 6). Wszyscy trzej po 13 głosów.

Zastępca **Wróbel** Ludwik — szofer (Katowice III, ul. Krzyżowa 3) 12 głosów.

Do Rady Nadzorczej wybrano:

Adamczyk Alojzy—automobilista (ul. Kościuszki 49).

Górecki Józef — szofer (ul. Powstańców 50).

Wilk Józef — szofer (ul. Jagiellońska 2).

Menzyk Franciszek — szofer (ul. Rybnicka 4).

Kwasizur Stanisław — szofer (ul. Mickiewicza 10), otrzymali po 13 głosów.

Zastępcy: **Zieliński** Jan — szofer (ul. Julj. Ligonia 3) 12 głosów. **Zawada** Feliks — szofer (ul. Rybnicka 6) — 5 głosów. **Zgraja** Karol — szofer (Karowa 50) — 13 głosów.

Poszczególni członkowie na zakończenie wyrazili życzenie, ażeby nowe władze Spółdzielni z oddaniem zajęły się pracą nad dalszym rozwojem Spółdzielni.

Zgromadzenie zamknięto o godzinie 24-ej wieczorem.

Oddział Łódź

WŁADZE ZABRANIAJĄ SZOFEROM MÓWIC O SWOICH SPRAWACH.

W związku z wydanym przez Ministerstwo projektem rozporządzenia o czasie pracy szoferów, Zarząd Oddziału Łódzkiego Z. Z. A., postanowił zwołać wielki wiec protestacyjny, celem obrony praw szoferów przed nowym tym zamachem.

Wiec wyznaczony na dzień 1 czerwca r. b. w lokalu szkoły kierowców p. Grętkiewicza przy ul. Piotrkowskiej Nr. 111 musiał być jednak odwołany ze względu na to, że Starostwo Grodzkie **odmówiło wydania nam zezwolenia**, motywując swe stanowisko... niezachowaniem obowiązujących formalności. Oczywiście, że wszelkie interwencje u władz wojewódzkich okazały się bezskuteczne, gdyż zawiadomienie o zakazie otrzymano na kilkanaście godzin przed mającym się odbyć wiecem.

Mimo takiego fiaska wszczęto starania o zwołanie drugiego wiecu na dzień 15 czerwca. Wydana została ulotka, omawiająca konieczność zaprotestowania przeciwko krzywdzącemu projektowi Ministerstwa. Ulotka ta wyraźnie stwierdzała w ostatnich swych ustępach

„Niech więc nikogo nie zbraknie w tym zbiorowym proteście, gdyż zlekceważenie tak ważnej sprawy, może być fatalne w swych skutkach. To też stawcie się licznie, abysmy mogli Was zapoznać o wyrządzonej Wam krzywdzie w tym nowym rozporządzeniu i abyśmy w dniu tym podłożyli **silne podwaliny jednolitej organizacji** pracowników automobilowych.

Pamiętajcie, że jesteśmy częścią wielkiej rodziny proletariatu i dlatego obowiązkiem naszym jest budować silną i trwałą organizację, która prowadzi do poprawy bytu i wyzwolenia się w przyszłości z pęt niewoli kapitalistycznej”.

Koledzy Łódzcy stawili się licznie, ale cóż kiedy i tym razem czynnik wrogie szoferom — spowodowały rozwiązanie wiecu, paraliżując w ten sposób wysiłki Zarządu Oddziału, stojącego w obronie najsluszniejszych postulatów szoferów.

Naturalnie, że Zarząd Oddziału mimo wszystko nie daje za wygraną i wbrew wszelkim przeciwnościom akcję swą nadal będzie kontynuował.

NOŻEM W PLECY.

Smutne to jest gdy władze powołane do przestrzegania przepisów o porządku na zgromadzeniach publicznych — uniemożliwiają wogóle odbycie tych zgromadzeń. Trudno! Nad takim postępowaniem musimy narazie przejść do porządku dziennego. Lecz trudno jest przemilczeć, kiedy organizacja mianująca się „obrońcą” praw proletariatu, swojimi poczynaniami nie tylko wprowadza w błąd rzesze szoferskie za pomocą fałszywych wiadomości zamieszczonych w różnych ulotkach, lecz przytem tę zdradziecką akcję, jak pchnięcie nożem z tyłu, rozpoczyna, właśnie w momencie, kiedy szoferzy winni wykazać jaknajwiększą solidarność, aby nie dać się skrzywdzić wymierzonom przeciwko nim rozporządzeniem.

Późnym wieczorem właśnie w przeddzień wiecu, ukazały się na mieście wydane przez tak zw. „Centralny” Zw. Zaw. Szoferów w Polsce — specjalne ulotki, pełne oszczerczych kłamstw i bredni.

Jako nakładcy figuruje na nich nazwisko L. Wieczorkiewicza, osobnika o bardzo bujnej przeszłości, stojącego w kolizji z Kodeksem Karnym.

Osobnik ten z całą bezczelnością wmawia w szoferów w wydanej ulotce, że projekt rozporządzenia o czasie pracy, szoferom niczem nie grozi, że jest to wszystko wymysł z naszej strony jako „karjerowiczów”.

Używając tego ostatniego wyrażenia — Wieczorkiewicz najwidoczniej wziął przykład z samego siebie, gdyż rozpoczynając swoją „działalność” w Wilnie — tak się zagalopował myślą o karierze, iż zmuszony był do szybkiej ucieczki i nie oparł się, aż w Toruniu. Następnie zatrzymał się w Łodzi i wstąpił do naszego Związku, gdzie szybko poznano się na jego „talentach”. Wydalony

z naszego Związku za niewyliczenie się z gotówki, szukał żeru w frakcji rewolucyjnej P. P. S. Ponieważ i tam poznano się na jego operacjach udał się pod opiekę Bloku Bezpart. w nadziei stworzenia lepszego jutra ale naturalnie... tylko dla siebie.

Tak się przedstawia cała działalność tego „opiekuna” proletariatu. Zbędne są już dalsze komentarze co do jego osoby. Nie wątpimy, że karjera Wieczorkiewicza w B. B. niedługo się skończy, oby tylko nie w domu karnym, czego jednak można się spodziewać.

Co zaś do treści ulotki, to jak już wspomnieliśmy jest ona stekiem różnych bredni. Powtarza się przytem z rozporządzeniem o czasie pracy ta sama historia co z badaniami psychotechnicznymi. Kiedy nasz Związek prowadził wyteżoną akcję przeciwko zastosowaniu tego rozporządzenia do starych kierowców — B. B. S.-owski „Centralny” Związek drwił sobie z całej tej sprawy i wmawiał w szoferów, że to wszystko są „wymysły” naszego Związku.

Dopiero kiedy „Centralny” Związek zobaczył, że szoferzy zaczynają się poznawać na tej bezmyślnej kłamliwej, demagogicznej gadaninie i odwracają się z oburzeniem od zdradzieckiej, szkodliwej „działalności” B. B. S.-owskiego Związku — wówczas nagle „Przedświt” wykonał karkołomne saltomortale i dosłownie stając na głowie, zaczął dowodzić, że to właśnie „Centralny” Związek chodził do Ministerstwa, zajmował się całą sprawą i odwrócił grożące niebezpieczeństwo!

Całą tą poprostu humorystyczną aferą „Przedświtu” i „Centralnego” Związku opisaliśmy w Nr. 4-5 „Autom. Zawod.”. A teraz zaczyna się to samo!

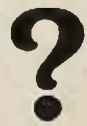
B. B. S.-owcy wmawiają, że szoferom nic nie grozi, bo jak piszą w ulotce „właśnie ten rząd a nie inny dla nas najwięcej o wszelkie ustawy i prawa”. A następnie jednak przekonacie się, koledzy, że o ile Zw. Zawod. Aut. przeprowadzi odpowiednią akcję i być może uda mu się zmienić na korzyść szoferów projekt rozporządzenia, to „Centralny” Związek z całą pewnością napisze, że to jego jedynie zasługa, że „on jeden” przewidział niebezpieczeństwo, gdyby nie on! i t. d. i t. d.

Cóż zresztą innego może powiedzieć związek, który innym zarzuca „partyjnictwo”, a sam zajmuje się wychwalaniem Rządu i różnych bezpartyjnych partji. Kto czytał w dwóch numerach ostatnich „Automobilisty Zawodowego” krytykę naszą projektu rozp. o czasie pracy, ten widział doskonale, że projekt ten rozpatrywaliśmy pod kątem widzenia czysto **rzeczowym** i fachowym a nie z tego punktu widzenia — jaki rząd go wydał! Tem właśnie różnimy się od tych wszelkich „bezpartyjnych”, co do których łącznie można zastosować przysłowie „na złodzieju czapka gore”. Wykrzykują oni na każdym kroku na „partyjników”, sami nieustannie, dając dowody, że kierują nimi pobudki nic wspólnego z zawodem szoferów nie mające.

Ulotka B. B. S.-owska naszpikowana jest wreszcie oszczerstwami przeciwko naszemu Związkowi, których bezsensowność i kłamliwość rzuca się sama w oczy! Aby jednak należycie napiętnować oszczercę — Zarząd Oddziału występuje w tej sprawie przeciwko Wieczorkiewiczowi na drogę sądową.



**Czy kolega już
wplacił składkę
do Oddziału**



Samochód na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki

Niezwykłą atrakcją M. W. K. T. jest urządzenie po raz pierwszy w Polsce wielkiej wystawy samochodowej. Dotychczas, chcąc przyjrzeć się podobnej wystawie, trzeba było zwiedzać tak zw. salony automobilowe w Paryżu, Wiedniu, Londynie, Berlinie i t. p. Obecnie dzięki Międzynarodowej Wystawie Komunikacyjnej taką wystawę samochodową, zakrojoną na wielką skalę, a przewyższającą salony automobilowe w Europie, oglądać będą mogli w Poznaniu wszyscy zainteresowani.

W Wystawie bierze udział niezwykła ilość wystawców ze wszystkich państw produkujących samochody. Demonstrowane będą najnowsze modele i najnowsze typy samochodów także z ich zastosowaniem do przeróżnych celów.

W obecnym tak ważnym momencie, jaki przeżywa nasz kraj, w dziedzinie modernizowania i usprawniania komunikacji, wystawa taka jest specjalnie na czasie, bowiem zdolna będzie porównawczo wykazać jaką produkcja najlepiej nadaje się w naszych warunkach i zapozna nas z najnowszymi wynalazkami tak w dziedzinie samego samochodu, jak też i jego używalności.

Liczyć się więc należy z tem, że wystawa samochodowa na M. W. K. T. cieszyć się będzie niezwykłym zainteresowaniem wśród ogółu ludności, a szczególnie osób mających bezpośrednio z samochodem do czynienia.

W Wystawie wezmą udział poza autobusami, następujące typy samochodów: 1) samochody ciężarowe do przewozu towarów, sanitarne, do czyszczenia i polewania ulic, pożarnicze (ważny dział dla zarządów miast i sejmików), handlowe i reklamowe, prowadzące do modernizacji ważnej funkcji wymiany towarowej, samochody osobowe, traktory, a pozatem mnogość typów cyklonek, motocyklów, rowerów i sprzętu samochodowego.

Dowodem zainteresowania się zagranicy akcją wystawową jest ilość zgłoszeń najpoważniejszych firm. Przegląd stoisk przedstawia się istotnie imponująco.

Według ostatnich informacji w wystawie samochodowej na M. W. K. T. wezmą udział następujące fabryki:

Austro - Daimler, Austro - Fiat, Steyer, Citroen, Ford, Praga, Minerwa, Fiat, Stoewer, DKW, BMW., Norton, Singer, Hyllmen, Boutley, Humber, Rolls - Royce, Graham - Paige, Commer, Büssing, Lancia, Chrysler, Tatra Voisin, Rochet - Schneider, Krupp, NAG., Berliet,

Adler, Henschel, Saurer, Zbrojówka, Vomag Brennabor, Krupp, M. A. N., Renault, Delage, Scemia, Latile, Morris, Skoda, Mercedes - Benz, Dyrsan Morgan - Rounabout.

Produkcję polską reprezentować będą Państwowe Zakłady Inżynierji, Podlaska Wytwórnia Samolotów i Stocznia Gdańska.

Całość, zajmująca prawie 12.000 m², ujęta w wielką Międzynarodową Wystawę Samochodową, zostanie otwórzona dnia 6 lipca br.

T I R E S



WARSZAWA

LESZNO Nr. 75

TEL. 79-68.

**zakład rekauczkowania
i wulkanizacji opon**

przyjmujemy do regeneracji

opony wszelkich wymiarów

Pełna gwarancja za każdą dokonaną reperację

WARSZTATY SAMOCHODOWE

Józef Graboś

Kraków, KAZIMIERZA WIELKIEGO 21
Telef. 3545.

Przeprowadza gruntowne remonty samochodów;

Jedyna w Polsce specjalna automatyczna szlifirka do szlifowania cylindrów z gwarancją za dokładność szlifowania.

ZAKŁAD BLACHARSKI

L. Weltman

WARSZAWA ŻELAZNA N. 82

sklep z frontu

Wyrabia chłodnice nowe do samochodów wszelkiego typu, naprawia szybko stare, wykonywa błotniki, maski jak również wszelkie roboty w zakresie blacharstwa

WYKONUJE

SZYBKO I TANIO

Demonstracja kierowców

W końcu marca, przed gmachem magistratu w Marsylii (Francja) demonstrowało 800 kierowców taksówek, między nimi również i właściciele, przeciwko podwyżce opłat za postój o przeszło 100 procent, przez gminę, jakoteż, przeciwko dopuszczeniu nowych 75 dorożek.

Demonstracja ta miała za zadanie zwrócenie uwagi społeczeństwa na ciężkie położenie kierowców, którzy muszą pracować po 14 — 15 godzin na dobę, aby zarobić około 50 fr.

Marsylijscy szoferzy otrzymują 40 procent wpływu, przyczem ponoszą kosztą benzyny i innych materiałów pędnych, jakoteż kosztą remontu motoru.

Wyniki zbiórki na pogrzeb

Grupa kolegów Zmarłego tragicznie ś. p. kol. Ptaszyńskiego podjęła się zbiórki ofiar pieniężnych na kosztą pogrzebu.

Była to konieczność, gdyż Zmarły nie był zapisany do Ka. sy Chorych, a rodzina nie posiadała funduszu na pochowanie.

Zbierający zwrócili się do Związku o skontrolowanie pieniędzy uzyskanych ze zbiórki jak i wydatków. Po dokonaniu tej kontroli — Redakcja stwierdza, co następuje:

Zbiórki podjęli się kol. kol.: **Fijałkowski Józef, Oidak Roman, Szweryn Edmund, Grochowski Stefan.**

Wpływ wyniósł:

Z listy Nr. 1 (zbierano na placu Broni od kier. dorożek)	117,30
Z listy Nr. 2 (zbierano na Grójeckiej)	62,50
Z listy Nr. 3 (zbierano na placu Broni)	348,—
Ogólna lista na wieniec	27,—
Lista Nr. 6 (zbierano ul. Solec Nr. 60)	21,—
Lista Nr. 7 (Firma „Skowek”)	20,—

Razem zł. 595,80

Wydatki wyniosły:

Wpisali się a nie wpłacili z 3-ciej i 4-ej listy	25,50
Kupno krzyża	32,—
Wieniec	50,—
Całość wydatków na pogrzeb	385,—
Drobne wydatki przy załatwianiu formalności	32,—
Pozostałość wręczona żonie zmarłego	71,30

Razem zł. 595,80

Wszystkie rachunki zostały sprawdzone przez Redakcję.

Równocześnie Redakcja poczytuje za swój obowiązek wyrazić podziękowanie wszystkim kolegom, przeprowadzającym zbiórki, jak również ponoszącym trudy w związku z urządzeniem pogrzebu. Gotowość i gorliwość, z jaką koledzy ci podjęli się tych smutnych koleżeńskich obowiązków — była jeszcze jednym dowodem więcej — solidarności szoferów, która w poważnych momentach zawsze wyraźnie się uwidacznia.

(—) Rongens.

Podziękowanie

Towarzyszom z Wilna, Stanisławowi Grycie, sekretarzowi Związku i Aleksandrowi Salmanowiczowi, składają serdeczne podziękowanie i uznanie za koleżeńską pomoc przy urządzeniu pogrzebu ś. p. Władysława Brochockiego.

RODZICE i BRAT.

Odpowiedzi Redakcji

Kol. Dawidowiczowi Mikołajowi z Poznania. Za nadanie nam wyroku sądowego — dziękujemy. Wykorzystamy w jednym z najbliższych numerów.

Kol. Wojewódzkiemu St. z Warszawy. Wypadek opisany przez Kolegę jest interesujący. Umieścimy korespondencję w jednym z następnych numerów.

KORZYSTA I Z OKAZJI!!!

Tylko jeszcze jeden miesiąc

obniżamy ceny

dla Czytelników A. Z.

zł. 5.50 zam. 25.

za płaski szwajcarski zegarek w lepszym gat. z wiecznym nietłukącym się szkłem



Wysyłamy pocztą za zaliczeniem elegancki zegarek nikłowy marki „Schweizerwatsch”. — Chód dzwiczny. Wyregulowany do minuty, z gwarancją za dobry chód na 8 lat — 4 sztuki 19.50, 6 szt. 32.50. W lepszym gatunku 5.95, 7.50, 9.00, 11.00 zł. Na rękę z paskiem 14, 17, 20, 25 zł. Z francuskiego nowego złota 15, 2 szt. 29.50, 3 szt. 44 zł.; ręczne z paskiem lepszego gatunku 20, 25. Znane marki „Cyma” 38. Gat. „Prima” 49. Mark. „A. Moser” 17 i 19. Budziki stołowe 10, 12 i 14 zł. Łańcuszki z nowego złota po 2, 3 i 6 zł. Brzytwy zagr. zł. 5.75, 7.75 i 9.75. Maszynki do strzyżenia włosów z zapas. grzebieniami zł. 8.95, 10.95 i 11.95. Za kosztą przesyłki i opakowanie płaci kupujący.

Fabryczny Skład Genewskich Zegarków

Józef Jakubowicz. Warszawa, Sienna 27.

Oddział 12.

Firma egzystuje od roku 1900. Nagrodzona wieloma złotymi medalami i krzyżami. Mnóstwo listów dziękczynnych. Z powodu braku miejsca zamieszczamy niektóre: Nr. 4310. Zegarek otrzymałem, za który bardzo dziękuję, chodzi co do minuty i bardzo miły dla oka. Ku mojemu miłemu zdziwieniu — chodzi lepiej od „Omegi”, który robi różnice naprzd albo w tył. Zegarek, otrzymany od Pana, nie robi żadnej różnicy. Proszę o łaskawe przysłanie mi w krótkim czasie jeszcze dwóch zegarków płaskich. Po otrzymaniu zrobię zamówienie na większą ilość dla całego biura. Z poważaniem *Jan Kałużyński, Lublin*. Nr. 3455. Sz. P. uprzejmie proszę o wysłanie jeszcze jednego zegarka z francuskiego nowego złota. Przy tej sposobności mamy zaszczyt podziękować za otrzymane 3 zegarki, z których jesteśmy zadowoleni. W najbliższych dniach wyślę zamówienie na kilka zegarków. *Stanisław Borowicz, prezes Tow. Rolnictwa w Kutnie.*

Dobry zegarek kupisz tylko w znanej we wszystkich dzielnicach kraju firm. *J. Jakubowicz, Warszawa 12.*

CHŁODNICE SAMOCHODOWE

WSZELKICH TYPÓW I MAREK

BUDOWA NOWYCH I REMONT STARYCH

Skrzydła, lejki, bańki transportowe

Wszelkie wyroby blacharskie.

TANIO! SZYBKO! SOLIDNIE!

„TRYTON”

Warsztaty Blacharsko-Mechaniczne Sp. z o.o.
Warszawa, Madalińskiego Nr. 3, tel. 348-52.