



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

**Wysokowartościowe
Oleje i Smary Samochodowe**

dla każdego typu maszyn osobowych, ciężarowych i traktorów
(Zastosowanie według tablicy polegającej)

PRZECIWDZIAŁAJĄCA STUKANIU

LOT

GALTOL

BENZYNA BŁĘKITNA

Zapewniająca nienaganne
DZIAŁANIE MOTORU

Doskonała konserwacja!
Szczyt wydajności!

Zadajcie prospektów!

GALICYJSKIE T-wo NAFTOWE

„GALICJA“ S. A.

Stacje olejowe i benzynowe wszędzie

ADRESY ODDZIAŁÓW

Zw. Zawodowego Automobilistów

ZARZĄD GŁÓWNY Z. Z. A.

WARSZAWA

ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój 37

- Bielsko** — okr. sekr. Z. Z. A., Republikańska 4.
Cieszyn — Rudolf Zajac, ul. Przykopa 34.
Częstochowa — Z. Z. A., Krośniewska 62.
Drohobycz — St. Sandheim, ul. Żyrna 37.
Gniezno — Z. Z. A. Gawroński, Koszarska 3
Grodno — Z. Z. A., Brygidzka 14.
Kalisz — Z. Z. A., Jędraszek, ul. Polna 11.
Katowice — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Kościuszki 49.
Koło — Z. Z. A., Warszawskie Przedmieście 5.
Kołomyja — Z. Z. A., Karol Szuba, Piłsudskiego 2.
Konin — Br. Lewandowski, ul. Wolna 6.
Kraków — Z. Z. A., Plac Matejki 4,
Królewska Huta — Jan Ćmak, Straż Pożarna, ul. Bytomska
Lwów — Z. Z. A., ul. Zielona 7.
Łomża — Z. Z. A., ul. Krótka 1.
Łódź — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Suwalska 7.
Łuck — Z. Z. A., Tłuchowski, Rada Związ.
Mikołów — Widera Józef, ul. Bytomska 14.
Nowogródek — Z. Z. A., Rynek 13.
Ostrów Pomorski — Z. Z. A., Staszycza 2.
Piotrków Trybunalski — Z. Z. A., ul. Legionowa 4.
Poznań — okr. sekr. Z. Z. A., Pl. Dąbrowskiego 42.
Rybnik — Stalmuch Józef, ul. Młyńska 2.
Sosnowiec — Pietrzak Leon, ul. Kołłątaja 17.
Tarnowskie Góry — Szurma Wiktor, ul. Przemysłowa 4.
Tomaszów Mazowiecki — Z. Z. A., ul. Św. Antoniego 1.
Tychy — Matera Paweł, Browary Książęce.
Warszawa — Z. Z. A., ul. Długa 19.
Wilno — Z. Z. Szoferów Ziemi Wileńskiej, ul. Jagiellońska 3.
Wieluń — Z. Z. A., F. Czyż, ul. Niedzielska 6.
Żywiec — Worek Leonard, ul. Batorego 262.

AUTOMOBILISTA

ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

Jeszcze raz wzywamy do solidarności!

A więc, stało się, niestety, tak jak przewidywaliśmy!

Ustawa o tak zw. Funduszu Drogowym, zamiast stać się dźwignią dla młodego naszego przemysłu automobilowego, zaciążyła nad nim w sposób wprost fatalny. Zaczyna się nawrót do epoki dyliżansu. Daleko jeszcze do budowy nowych dróg, a już drogi dotychczasowe pustoszeją...

Pierwszemi zaś ofiarami tego karkołomnego przedsięwzięcia—stali się naturalnie szoferzy!

Zewsząd nadchodzą wieści o wypowiedaniu posad pracownikom automobilowym przez przedsiębiorców. Chociażby w niektórych wypadkach było to demonstracją właścicieli wozów, to i demonstracje takie mogą się okazać groźne w skutkach dla niejednego szofera. A wielka ilość ich stracić musi pracę naprawdę, gdyż na liniach mniej rentownych—ruch automobilowy nie wytrzyma wysokich opłat i będzie musiał być zlikwidowany.

Na jakie „dowcipne” kalkulacje zdobywają się władze, tego np. dowodem jest, że podatek od biletów pasażerskich, który jest niezmiernie wysoki, bo wynoszący $\frac{1}{3}$ część ceny biletu—ściągany ma być na podstawie przeciętnych obliczeń, przy których jako „zasadę” przyjmuje się, że autobus kursuje 360 (!!) dni w roku!

A więc nie bierze się pod uwagę, że autobus może stać miesiąc w remoncie, że po drogach zawianych śniegiem często komunikacja zostaje przerwana, że same władze niejednokrotnie zamykają na pewien okres czasu odcinki szosy dla komunikacji...

Nie dziwnego, że w takich warunkach w samym województwie warszawskim złożono w Urzędzie Wojewódzkim jak i w Komisarjacie Rządu około 1000 numerów samochodów i dowodów rejestracyjnych na samochody!

Likwidowane są nie tylko samodzielne przedsiębiorstwa samochodowe lecz i poszczególne zakłady przemysłowe likwidują u siebie trakcję motorową, którą się dotąd posługiwały. Np. jeden z browarów w Warszawie ma zamiar postawić w oczekiwaniu na „lepsze czasy”—9 samochodów ciężarowych, powracając do siły pociągowej koni.

Sytuację można zatem śmiało nazwać tragiczną!

Ale czy to znaczy, abyśmy mieli ręce opuszczać bezradnie! Niel musimy się bronić i to bronić wszelkimi siłami!

Jak już podkreślaliśmy w ostatnim numerze, kierowcom ustawa o Funduszu Drogowym zagraża podwójnie: bezpośrednio, bowiem pozbawiać ich będzie warsztatów pracy i pośrednio, bowiem właściciele, którzy się utrzymują—będą „odbijać” sobie na szoferach ciężary na nich nałożone.

W tych warunkach w obronie szoferów stanąć może tylko silna ich organizacja!

Zarząd Główny naszego Związku żywo zajmuje się sprawą Funduszu Drogowego. Wynikiem ostatnich obrad Zarządu Głównego Z. Z. A. jest rezolucja, którą umieszczamy na innym miejscu—w niniejszym numerze. Rezolucja ta zupełnie słusznie wypowiada się—nie przeciwko samej zasadzie stworzenia Funduszu drogowego, lecz przeciwko błędnym zasadom, na których ustawa została oparta.

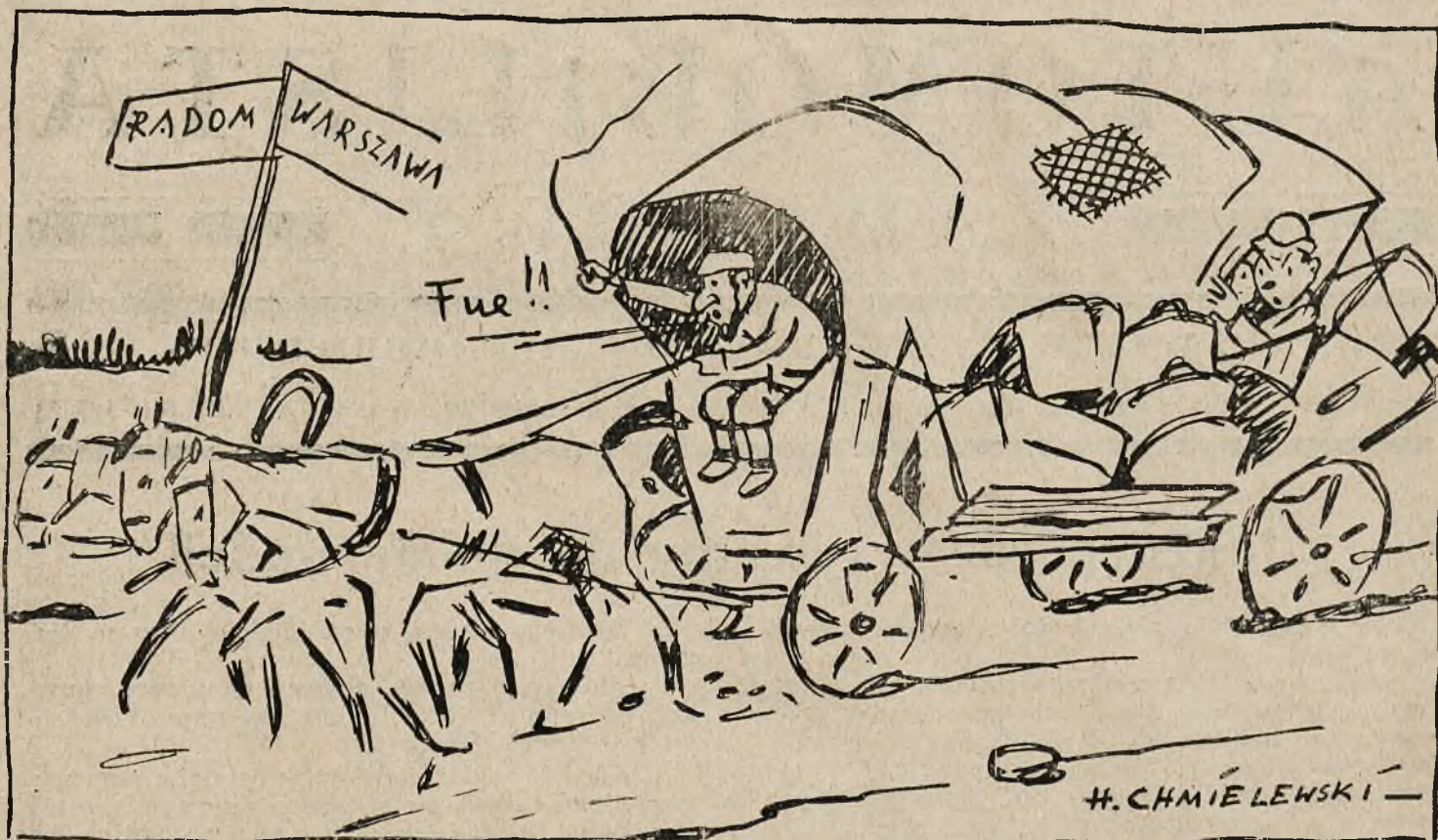
Wślad za rezolucją nastąpiły wystąpienia Zarządu Głównego do miarodajnych władz, mające na celu przeciwdziałanie katastrofalnym dla szoferów skutkom Funduszu Drogowego.

Władze organizacyjne Związku robią zatem co do nich należy i jeżeli zajdzie tego potrzeba powołają wszystkich szoferów do czynnej obrony ich praw.

Ale jeżeli chodzi o zbiorową akcję kierowców przeciwko grożącym im niebezpieczeństwom, to znów wysuwa się na czoło najbliższych zagadnień—konieczność, którą już wielokrotnie podnosiliśmy—zjednoczenia ruchu zawodowego automobilistów zawodowych w jedną organizację.

Kiedy jak kiedy, ale dziś już chyba rzeczywistość gospodarcza zbyt silnie wali obuchem szoferów, aby mieli oni się dłużej namyślać nad podjęciem wspólnej solidarnej akcji przeciwko zamachom, zagrażającym ich bytowi.

Bo trzeba przyznać śmiało i po męsku, że o ile przedsiębiorcy oddawną zdobyli się na zgodny i jednolity front, o tyle pracownicy automobilowi pozostają ciągle rozbici na szereg organi-



Najbliższe perspektywy „rozwoju” komunikacji w Polsce.

zacji, co powoduje, że głos ich nie jest należycie brany pod uwagę i nie mogą się ostać wobec fali ataków przeciwko nim wymierzonych.

Obecny kryzys gospodarczy odbił się niesłychanie silnie na zarobkach szoferów, które spadły conajmniej o 50% w ciągu lat ostatnich. Obniżenie o 15% płac pracownikom państwowym i samorządowym, też się odbije ujemnie na zarobkach szoferów.

Jak jest z czasem pracy, o tem wszyscy wiemy! Jak niebezpieczne są projekty przemysłowców o rewizji ustawodawstwa społecznego, a w pierwszym rzędzie ustawy o 8-godzinny dzień pracy! Pamiętajmy — ostatni projekt rozporządzenia Ministerstwa Pracy!

Wygórowane kary administracyjne, zabieranie praw jazdy i t. p. szykany są na porządku dziennym. Smutnego zaś obrazu całości dopełnia widmo bezrobocia, wywołanego niechybnie w konsekwencji stosowania Ustawy o Funduszu Drogowym.

Wszystkim tym plagom przeciwstawić się w całej pełni i ze zwycięskim rezultatem jest w stanie tylko jednolita organizacja szoferska, posiadająca zaufanie i poparcie całego ogółu.

Brak takiej organizacji sprawia, że ani władze ani właściciele — nie liczą się należycie z szoferami. Narzucanie — bądź krzywdzących przepisów, bądź narzucanie szoferom coraz niższych płac, zarówno na wózach prywatnych jak i do użytku publicznego — jest w ten sposób niesłychanie ułatwione.

Dlatego też zjednoczenie się organizacji szoferskich — jest obecnie najwyższym nakazem chwili.

Naturalnie, że mamy w tym wypadku na myśli te organizacje, które wogóle mają coś do powiedzenia w ruchu zawodowym szoferów. Chodzi bowiem o połączenie się organizacji a nie o połączenie się... panów „prezesów”, którzy w imię pomyślonych ambicji, czy z zemsty za wyrzucenie ich poza nawias uczciwych szoferów, czy wreszcie w imię różnych politycznych krętaństw i knoń — wicherzą wśród szoferów.

Nad takimi operetkowymi pseudo-związkami, które składają się zawsze z zarządu i grupki kilkunastu warchołów, jak np. „związek” osławionego Zawadzkiego, czy podobny przy ul. Wiejskiej, czy jakaś nowa znów efemeryda Moraczewskiego — przechodzimy zgóry do porządku dziennego. Bowiemy wiemy, jakie cele przyświecają tym panom i wiemy, że właśnie osłabienie siły organizacyjnej szoferów jest ich celem i dlatego z nimi się nie dogadamy.

Natomiast dążąc do połączenia się organizacji, które oparte są na mniej lub więcej licznych grupach członków i chcąc dać jeszcze jeden dowód naszej dobrej woli w tym kierunku, zwróciliśmy się znów pisemnie do Związku Szoferów i Mechaników przy ul. Elektoralnej, proponując połączenie się obudwu związków.

Z przyjemnością możemy donieść, że pierwsza konferencja, odbyta w tej sprawie w dn. 17 b. m. przez Zarządy obu Związków wykazała, że

i z jednej i drugiej strony istnieje zrozumienie potrzeby połączenia się. Szczegółowe opracowanie warunków tego połączenia powierzone zostało egzekutywom Związków. Mamy nadzieję, że zainteresowani Koledzy znajdą w sobie dość dobrej woli, aby z powierzonego im zadania wywiązać się skutecznie.

Jeszcze raz powtarzamy, że zjednoczenie organizacji szoferskich w jedną, silną całość jest **obecnie najwyższą koniecznością i ciężką odpowiedzialnością wziętą na swe sumienie wobec szoferów ten — ktoby się tej akcji przeciwstawił.**

Czekamy!

Nierozsądne metody!

Niema chyba na tyle ciemnego człowieka w Polsce, któryby nie zdawał sobie sprawy, że organizacje zawodowe ludzi pracy są niezmiernie potrzebne i odgrywają dużą rolę w życiu społecznym.

Zamiast jakichś wybuchów niezadowolenia ze strony poszczególnych jednostek, ukrytej nienawiści, odruchów rozpaczki, konspiracyjnej zmowy i t. p. zjawisk, które często mogłyby wprowadzać zamęt w życiu zbiorowym, wszelkie dążenia pracowników znajdują swe ujście w organizacji zawodowej. W ten sposób społeczeństwo wie, czego od niej żąda dana grupa ludzi, wszelkie zatargi mają określone swe podłoże, unika się anarchii, tragicznych konfliktów i niepotrzebnej zatury energii.

Zdają sobie z tego sprawę nawet te rządy, które są w poszczególnych państwach wykładnikiem wyłącznie kapitalistycznych interesów. Poczują się one do konieczności zapoznawania się z poglądami organizacji pracowniczych, uzgadniania z nimi przepisów, które będą obowiązywać w danej gałęzi przemysłu.

Sfery rządzące czynią to, nie kierując się w najmniejszym stopniu „miłością” do pracowników, lecz w prostym zrozumieniu faktu, że każde rozporządzenie czy ustawa, które zostało choć w głównych zarysach uzgodnione z zainteresowanymi — ma znacznie większe szanse wydania praktycznych wyników, niż przepisy narzucone siłą, bez zaznajomienia się z poglądami tych, których będą dotyczyły, a więc zwykle nie odpowiadające wymogom życia.

U nas w Polsce też tak było niegdyś. Przypominamy sobie, że nawet rządy wyłaniane przez prawicowe sfery obszarniczo-fabrykanckie — poczuwały się do obowiązku przesyłania do zaopiniowania związkom, interesujących je projektów rozporządzeń. Mielśmy możność wówczas nadsyłania swych rzeczowych uwag, które choć „oficjalnie” nie zawsze były brane pod uwagę, ale, jak mieliśmy możność obserwować po wydaniu danych przepisów — były zwykle w ich treści uwzględniane.

Od pewnego jednak czasu — coś się u nas zmieniło! A najlepszym przykładem jest omawia-

na przez nas obszernie na innym miejscu ustawa o Funduszu Drogowym, co do której nie miały możliwości wypowiedzieć się nietylko związki pracownicze, ale i związki właścicieli wozów, tak niesłuchanie silnie interesujących się ustawą, gdyż decyduje ona poprostu o ich losie.

Myślałby może kto, że wśród pracowniczych — może nasza organizacja specjalnie została pominięta? Nic podobnego! Nawet te związki, które przez obóz rządzący w Polsce stworzone zostały po to, aby próbować podkopać naszą organizację — też w sprawie wspomnianej ustawy nie miały możliwości pisać nawet słówka!

Wskazuje to, że mamy do czynienia z pewnym określonym kierunkiem — ignorowania i zwalczania organizacji pracowniczych. Komu i na co to potrzebne — nie wiemy! I wątpimy, czy wyjdzie to na dobre!

W każdym razie jest to objaw bardzo, naszym zdaniem, niepożądany! Tem smutniejszy, że przykład idący zgóry zaczyna się udzielać i poszczególnym organom administracyjnym. Mamy tego przykład na Warszawskim Oddziale Drogowym. Budzi to o tyle zdziwienie, że ludzie pozostali tam ci sami, tylko w nich.. też coś się zmieniło!

Naprzykład p. Naczelnik Oddziału zawsze chętnie podkreślał dawniej, że jest demokratą i woli mieć do czynienia z organizacjami, niż z poszczególnymi szoferami. Ba! Przecież brał nawet udział w jednej z instytucji stworzonych przez szoferów!

Teraz jakoś wszystko się zmieniło! Dawne poglądy poszły w kąć — nie wiemy pod jakim wpływem? Pan Naczelnik nie znosi widoku delegacji pracowniczej. Minęły te czasy, kiedy wyznaczanie postoi dorożek, układanie wysepek i t. p. odbywało się w porozumieniu z organizacjami. Co gorsze wprowadzony został bez uprzedniego poinformowania organizację — jakiś nowy sposób zabierania praw jazdy do czasu... dodatkowego (!) dochodzenia, które trwa po kilka tygodni!

Najczęściej zaś zatrzymuje się prawo jazdy do czasu rozprawy sądowej! W zależności od rodzaju sprawy, od świadków i t. d. sprawa niejednokrotnie wlecze się do dwóch lat i nieszczęsny szofer musi w obecnych strasznych warunkach przymierać głodem, nim się doczeka rozstrzygnięcia.

Przy możliwości życzliwej współpracy organizacji zawodowej z władzami administracyjnymi możnaby wiele w tych stosunkach opłakanych naprawić — z korzyścią **dla obu stron**. Ale, niestety, jak stwierdziliśmy wyżej, przedstawiciele Związku nie są obecnie mile u p. Naczelnika widziani.

Nie znaczy to, naturalnie, abyśmy mieli zrezygnować z walki o swe prawa. Znajdziemy stosowne drogi, aby się bronić, a nie pominiemy przytem prasy, będącej do naszej dyspozycji. Nie dążymy do zaostrzenia stosunków, ale jeżeli nas się do tego zmusi, to mamy wrażenie, że nietylko my będziemy stroną poszkodowaną.

Roli organizacji zawodowych w życiu społecznym nie da się przekreślić. A jeżeli tego zajdzie potrzeba — szoferzy potrafią udowodnić, że z ich organizacją liczyć się trzeba

Akcja belgijskich szoferów.

Sekcja szoferów belgijskiego Związku Transportowców na swojej ostatniej konferencji krajowej wystawiła szereg żądań, które podajemy niżej.

Przedmiotem obrad były następujące sprawy:

a) przygotowanie przez ministra komunikacji projektu w sprawie ruchu omnibusów i samochodów turystycznych, b) poprawa stosunków panujących w ruchu kołowym, c) przygotowania do konferencji ruchu kołowego, która się odbyła 31 marca w komisji przy Lidze Narodów w Genewie.

Szoferzy belgijscy wyrazili swoje niezadowolenie z powodu projektu ministra komunikacji, który nie przynosi należytej poprawy dla ruchu autobusowego lub wozów turystycznych. Autobusy i wozy turystyczne są obsługiwane przez szoferów, którzy muszą wykonywać swoją pracę często po 12 — 18 godzin dziennie. Wskazuje to dobitnie, jak się „dba“ o bezpieczeństwo publiczne. W rezultacie uchwalono domagać się u odpowiednich władz zaspokojenia następujących postulatów:

1. Kierowca jak również szofer wozu turystycznego i autobusu nie mogą mieć mniej, niż 21 lat;
2. Siedzenie kierowcy autobusu lub wozu turystycznego musi być zupełnie izolowane od pasażerów;
3. Przy udzielaniu koncesji musi być postawiony warunek, aby w stosunku do szofera stale zatrudnionego była surowo przestrzegana ustawa o czasie pracy;
4. Przy pracy, a szczególnie na autobusach i wozach turystycznych — nie powinien szofer siedzieć za kierownicą dłużej niż 5 godzin bez przerwy. To znaczy, że po upływie tego czasu musi być stosowana przerwa najmniej 1½-godzinna. Publiczność musi się do tego przyzwyczaić, że nerwy szofera nie mogą być zbyt napięte—co dla samej publiczności jest wielkim niebezpieczeństwem;
5. Każdy właściciel pojazdu mechanicznego musi być zmuszony do ubezpieczenia nie tylko wozu i swego personelu, lecz również i pasażerów;
6. Nikomu nie wolno prowadzić autobusu lub wozu turystycznego, bez ważnego prawa jazdy. Prawo jazdy musi być wystawione przez specjalną komisję;
7. Wszystkie pojazdy mechaniczne będące w ruchu—muszą podlegać stałej państwowej kontroli.

Niniejsze żądania wskazują, że sytuacja szoferów w Belgii pozostawia wiele do życzenia.

Dalej postanowiła konferencja zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji z żądaniem, aby na konferencję do Genewy w skład delegacji belgijskiej weszli przedstawiciele Związku. (Zarząd Główny

naszego Związku zwrócił się w tej samej sprawie do rządu polskiego, lecz otrzymał odpowiedź odmowną).

Nasza międzynarodówka szoferów była reprezentowana na konferencji i poczyniła wszelkie starania, aby żądania, które szoferzy zawodowi wchodzący w skład delegacji rządowych przedstawili, były uwzględnione.

Ciężary na budowę dróg— należy rozłożyć sprawiedliwie!

Na ostatniem posiedzeniu plenarnem Zarządu Głównego Z. Z. A. żywo dyskutowana była sprawa Funduszu Drogowego. W wyniku obrad powzięta została uchwała, która brzmi jak następuje:

Zebrani członkowie Zarz. Głównego Z. Z. A. z zadowoleniem przyjmują wiadomość o utworzeniu funduszu drogowego. Zdają sobie sprawę, że dobre drogi są podstawą dla rozwoju komunikacji automobilowej, jak również sprzyjają będą rozwojowi produkcji samochodów w kraju. Dobre drogi świadczą o kulturze i cywilizacji danego narodu. Lecz rozumiejąc to wszystko, zebrani **muszą jednak zaprotestować przeciwko ustawie drogowej w formie, w jakiej została przyjęta** i ma obowiązywać od kwietnia 1931 r.

Zebrani są przekonani, że nałożenie tak dużego podatku na wozy zarobkowe, auto-dorożki, autobusy — przy dzisiejszym kryzysie, panującym w całym kraju spowoduje ruinę drobnych posiadaczy samochodów, jak również i przedsiębiorstw samochodowych. Może to mieć nieobliczalne skutki, gdyż wywoła zastój w przemyśle samochodowym, zwiększy bezrobocie wśród szoferów, obsługi autobusowej, lakierników, kowali, siodlarzy i t. d. Pod ciężarem tego podatku dotychczasowi właściciele autobusów postawią wozy. Przeto, jeżeli nie ulegnie on zmianie, musimy domagać się, aby Państwo (kolej, poczta)—uruchomiło te linje, które zostaną zwinięte.

Warunkiem stworzenia funduszu drogowego, który mógłby istotnie decydować o poruszeniu z miejsca rozbudowy dróg w Polsce, bez zburzenia dotychczasowego życia automobilowego, jest—aby ciężary budowania dróg rozłożyć **na wszystkie zainteresowane grupy gospodarcze**. W szczególności część ciężarów budowy dróg winno ponieść wielkie rolnictwo, które w niniejszej ustawie w niczem nie pomaga do rozbudowy dróg, z których będzie korzystać. Następnie przy wymienionym podatku powinny być obciążone **wozy luksusowe** do użytku prywatnego, a wzamian — za to zwolnione winny być wozy komunikacyjne, auto-dorożki i autobusy, będące w posiadaniu jednostek i stanowiące dla nich **warsztat pracy**.

Niezależnie od stałego podatku od wozów konnych, obciążenia rolnictwa, jak i wozów luksusowych — na rozbudowę dróg wpłynąć powinien podatek od ceł samochodów i części zamienionych zagranicznych oraz gum i akcesorji samochodowych. Poza to Państwo powinno przekazać

na fundusz drogowy dotychczasowy 15-groszowy podatek od litra benzyny oraz od innych materiałów jak smary i t. p. W myśl tego projektu — przekazania wpływów od materiałów pędnych i smarów — płaciliby wszyscy podatek na budowę dróg sprawiedliwie, gdyż każdy w takim stosunku, w jakim je zużywa.

Wyżej wskazane źródła stworzenia funduszu drogowego wydają się nam najstuszniejsze, gdyż zapomocą ich Państwo nie zburzyłoby dotychczasowego ruchu samochodowego, a miałyby możliwość rok rocznie rozbudowywać drogi w kraju.

Nie zawsze udaje się zwalić winę na szofera.

Jednym z głównych przejawów działalności Oddziałów naszego Związku — jest okazywanie członkom pomocy prawnej.

Dzięki temu członkowie odnoszą podwójną korzyść. Mają możliwość pomyślnego wywikłania się z bardzo nieraz trudnych sytuacji i ocalić się przed dotkliwą karą, a nawet pozbawieniem prawa jazdy. A po drugie, dzięki należytej obronie członka podczas rozprawy w sądzie, czy w urzędzie — może być wywleczone na światło dzienne wiele okoliczności, przemawiających jaskrawo za koniecznością lepszego niż dotychczas traktowania szoferów przez władze i społeczeństwo.

Jedna z takich ciekawych rozpraw odbyła się przed Komisją Pojednawczą i Arbitrażową w Oddziale Katowickim naszego Związku. Niewątpliwie zainteresuje ona naszych czytelników.

Tło sprawy jest następujące:

Dnia 27 października kol. G. wyjechał autobusem o zmroku ze Świętochłowic. Padał deszcz ze śniegiem i z tego powodu było prawie zupełnie ciemno.

Opodal kopalni Kleofas jechał bardzo powoli samochód ciężarowy, kol. G. musiał go zatem wyminąć, aby dotrzymać rozkładu jazdy.

Przy wymijaniu kol. G. rozglądał się, czy niema przeszkód lecz z powodu ciemności i słabego światła, nie mógł nic zobaczyć. Wymijając, nie zauważył jadącej furmanki, której furman szedł **koło wozu bez światła**. Dopiero na odległości 3 mtr. od wozu kol. G. zauważył go, lecz było już zapóźno i mimo natychmiastowego zahamowania i skręcenia nastąpiło zderzenie. W konsekwencji został pokaleczony woźnica, nieznacznie uszkodzona karo-serja i urwana lampa.

Dnia krytycznego kol. G. kierował autobusem marki „Federal” (śląskie linje autobusowe), który był zaopatrzony **w bardzo słabe światło** i ręczny wycieracz szyb. O słabym świetle kol. G. raportował u p. Kierownika, który na to nie reagował, tylko kazał „mieć cierpliwość”. Właśnie skutkiem tej cierpliwości wydarzył się wyżej opisany wypadek, za co kol. G. został **natychmiast z pracy zwolniony**. Kol. Krett, jako przewodniczący, interwenjował u p. prezydenta Skudlarza, jednak bez skutku.

Sprawa ta została za pośrednictwem naszego Związku skierowana do Komisji Pojednawczej i Arbitrażowej i dnia 9 stycznia b. r. była przed-

miotem rozpatrywania. Przebieg rozprawy był następujący:

Kol. Melek uzasadniał niesłuszność zwolnienia, wskazując, że kierownictwo śląskich Linji Autobusowych nie reaguje na uwagi ani ze strony szoferów, ani ze strony Rady Załogowej. Rada Załogowa interwenjowała bowiem w tej sprawie u p. Kierownika Deji, na co ten oświadczył, że „ja Wam reflektorów z rękawa nie wytrząsnę”. W dniu wypadku, kiedy kol. G. przeczuwał, że z takim światłem wypadek jest więcej niż możliwy, również zaszedł fakt zlekceważenia ostrzeżeń.

Kol. Melek uzasadnił, że winę za wypadek ponosi kierownictwo a nie zwolniony i raczej trzeba by kierownictwo postawić w stan oskarżenia za lekceważenie swoich obowiązków, za brak poczucia odpowiedzialności i brak zrozumienia, że autobusy—to nie wozy ciężarowe do transportu bydła z Targowicy do Mysłowic, lecz jest to środek komunikacyjny, który służy do przewozu ludzi do pracy i ludzie ci mają prawo domagać się pełnego bezpieczeństwa, a nie zalecanej przez p. Kierownika „cierpliwości”. A później—za swoje winy zwalnia się człowieka niewinnego z pracy.

Komisja po przesłuchaniu obu stron stanęła na stanowisku, że **zwolnienie jest niesłuszne** i Śląskie Linje Autobusowe winny kol. G. **przyjąć z powrotem do pracy, albo zapłacić Mu 500 zł. odszkodowania**.

Unieruchomienie komunikacji autobusowej.

Odbyło się w Warszawie posiedzenie związku przedstawicieli przedsiębiorstw autobusowych, na którym omawiano sprawę ustawy o państwowym funduszu drogowym.

W zebraniu wzięło udział 40 delegatów z całej Polski.

W wyniku całodziennych obrad wybrano komisję, która przygotowuje projekt nowelizacji ustawy o państwowym funduszu drogowym, mający, jak zapewnniają przedsiębiorcy autobusowi, uwzględnić zarówno ich interesy, jak i interesy skarbu państwa.

Przedsiębiorcy zdecydowali unieruchomić z dniem 1 czerwca b. r. komunikację autobusową na terenie całej Polski, o ile nie nastąpi żadna zmiana sytuacji, w związku z wprowadzeniem w życie ustawy o państwowym funduszu drogowym.

Pozatem ze wszystkich miejscowości w całej Polsce — dochodzą wieści, że poszczególni przedsiębiorcy zdecydowani są w najbliższym czasie zlikwidować swe przedsiębiorstwa.

KOLEDZY!

Piszcie do

„Automobilisty Zawodowego“.

Jeneralne przedstawicielstwo i stacje obsługi
DELCO REMY — A. C. — NORTH EAST
 S. E. V. — JOSEPH LUCAS — Z. A. T.

„MAGNET“
 Z. POPŁAWSKI
 WARSZAWA—HOŻA 33
 TEL. BIURA 419-31
 WARSZTATU 619-31.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Warszawa.

WEZWANIE.

Walne Zebranie Członków Oddziału Warszawskiego odbędzie się **w dniu 10 maja o godz. 10¹/₂** w lokalu własnym ul. Czerwonego Krzyża 20.

Wszyscy Członkowie, którzy chcą dobra swej organizacji powinni wziąć udział. Na tem zebraniu **zostaną obrane Władze Związku**,

Porządek obrad.

- 1) Sprawozdanie Komisji Organizacyjnej
- 2) Sytuacja ekonomiczna a ustawa o podatku drogowym.
- 3) Zatwierdzenie statutu Kasy Pogrzebowej
- 4) Wybory Zarządu Komisji Rewizyjnej.
- 5) Wolne wnioski.

ORGANIZUJE SIE ORKIESTRA.

Przy Oddziale Warszawskim Związku organizuje się orkiestra. Koledzy, którzy chcieliby brać udział w orkiestrze lub wogóle interesują się tą sprawą — proszeni są o przybycie dnia 10 maja do Związku na walne zebranie. W toku zebrania kwestja ta będzie omówiona.

SZOFRERY STRAŻY OGNIOWEJ W WALCE O PŁACE.

Na ostatnio odbytem zgromadzeniu szoferów miejskiej straży ogniowej — szczególnie gorąco była dyskutowana kwestja płac.

Szoferzy, przede wszystkim protestowali przeciwko podporządkowaniu ich pod stopnie płacy pracowników państwowych. Równocześnie z oburzeniem przyjęli wiadomość o **zbyt niskim zaszerogowaniu** ich.

Szoferom przyznano **8 kateg. płacy**, podczas kiedy np. strażacy wylotowi, czy topornicy, którzy nie mają wszak żadnego fachowego przygotowania mają przyznaną 7 kategorię.

Kiedy się przyjmuje szofera do pracy — komenda straży ogniowej żąda od niego **świadectw i wykazania się należytyim stopniem fachowości**. Ale kiedy chodzi o wynagrodzenie, to szoferzy znajdują się na... szarym końcu.

Zebrani zdecydowali, że należy wysłać w imieniu wszystkich szoferów zatrudnionych w magistracie — **delegację do Prezydenta** miasta, któraby zwróciła się z postulatem zaszerogowania wszystkich szoferów jako fachowców — **co najmniej do 6-jej kateg. płacy**.

W celu wybrania tej delegacji, odbędzie się w bieżącym miesiącu zgromadzenie wszystkich szoferów miejskich, w lokalu Związku Zawod. Automobilistów przy ul. Czerwonego Krzyża 20. O bliższym terminie zebrania nastąpią za wiadomienia.

Równocześnie na odbytem zebraniu postanowiono założyć sekcję szoferów przy Warszawskim Oddziale pracowników miejskich. Członkowie tej sekcji należełoby do Związku Zawodowego Automobilistów, a równocześnie jako specjalna grupa pozostawaliby w łączności organizacyjnej ze Związkiem pracowników miejskich, co ułatwi im walkę o niektóre specjalnie postulaty.

SPRAWDZANIE POSTOJÓW I ADRESÓW.

Władze administracyjne przystąpiły już do sprawdzenia zadeklarowanych miejsc postojów wszystkich pojazdów mechanicznych w obrębie wielkiej Warszawy. Ci, z póżród właścicieli samochodów, którzy nie zawiadomili o **zmianach postoju lub garażowania**, wzywani są do niezwłocznego podania adresów, gdyż w przeciwnym razie grozi to odpowiedzialnością karną. Sprawdzanie postojów trwa nadal.

KTO MA WÓZ NA „CMENTARZU SAMOCHODOWYM”.

Oddział Drogowy Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy podał do wiadomości, że wszyscy ci właściciele pojazdów mechanicznych, którzy bądź **sprzedali swe samochody lub je zdemontowali**, a nie zwrócili dotąd znaków rejestracyjnych, wciągani są na listy wykazów osobowych do wymiaru opłat z tytułu Ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym.

Niezwłoczne zatem zawiadomienie o sprzedaży lub zdemontowaniu wozu zgłoszone być powinno w Oddziale Drogowym Kom. Rządu we własnym interesie właściciela wozu. Przytem każdy byłby właściciel wozu lub właściciel byłego wozu powinien odesłać znak rejestracyjny i zawiadomić Oddział Drogowy o miejscu, w którym wóz garażuje lub, w którym leżą rozebrane części.

PRZEGLĄD DOROŻEK.

Rozpoczął się doroczny przegląd dorożek samochodowych. Przegląd odbywać się będzie **codziennie** oprócz niedziel i świąt, w godz. od 8 m. 30 do g. 12 przy ul. Nadbrzeżnej w kierunku od ul. Lipowej do ul. Karowej (podjazd wybrzeżem Kościuszkowskim, Lipową do Nadbrzeżnej).

Od 20 do 25 kwietnia przedstawia się dorożki opatrzone numerami z r. 1930 od 1 do 200. Dotyczy to w stosunku do dorożek samochodowych — numerów bocznych.

Dobra i pewna jazda samochodowa

tylko na resorach roboty **SOSINA JÓZEFA**

WARSZAWA, SOLEC № 77.

Warsztaty wykonują wszelkie kowalskie roboty samochodowe.

Związek poleca swym członkom.

Wszystkie pojazdy, przedstawione do przeglądu (lustracji) powinny odpowiadać **przepisom obowiązującym**. Pojazdy nie odpowiadające tym przepisom, oraz nie posiadające właściwych dowodów zarejestrowania i kwitów z opłat za zużycie bruków na r. 1931, jak również pojazdy, których prowadzący nie będą posiadali przy sobie prawa jazdy na rok 1931 i kompletnego ubioru (letniego i zimowego), utrzymanego w należyтым porządku, nie będą przyjmowane przez komisję przeglądową.

Przeгляд trwać będzie do 31 lipca. Terminy te są ostateczne i nie ulegną zmianie.

Wozy, nie przedstawione w terminach, przewidzianych w rozplakatowanym na murach miasta planie, na komisję przeglądową, nie będą miały prawa kursowania po mieście.

KONTROLA RUCHU NA DROGACH.

Od 1.IV czynny jest na drogach publicznych województwa warszawskiego kontroler ruchu, który czuwać ma nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach. Objężdżając drogi na terenie województwa, kontroler zarządza na miejscu, co potrzeba, dla usunięcia przeszkód, które utrudniają swobodę ruchu na drogach publicznych, udziela doraźnej pomocy w razie nieszczęśliwych wypadków, upoważniony jest do nakładania kar w drodze doraźnych mandatów karnych za przekroczenie przepisów porządkowych, ma prawo tymczasowego **odbierania dowodów rejestracyjnych lub praw jazdy**. Kontroler zwraca uwagę nie tylko na pojazdy mechaniczne, ale również na ruch wozów konnych, rowerzystów i pieszych. Kontroler ma do dyspozycji samochód i odbywa lotne patrole po wszystkich drogach.

Kraków.

ZŁATWIANIE SPRAW PRZEZ MĘŻÓW ZAUFANIA.

Z uwagi na liczne życzenia kolegów, aby w miejscach zbórnych kierowców samochodowych ustanowić mężów zaufania, którzyby mogli załatwiać sprawy członków, nie mogących skutkiem zajęć służbowych zgłaszać się do biura Związku, Zarząd wyznaczył następujących mężów zaufania:

- 1) dla garażu „Stop“ ul. Berka Josełowicza — kol. Tadeusza Wachowicza,
- 2) dla garażu „Metha“ ul. Tadeusza Kościuszki 49 — kol. Władysława Kostrzewę.

Do zakresu działania mężów zaufania należy wpisywanie członków, inkasowanie składek, pośredniczenie między członkami a biurem Związku i Zarządem oraz informowanie członków we wszelkich sprawach zawodowych.

Zwracamy się do Kolegów kierowców samochodowych z apelem, **aby do mężów zaufania udawali się z całym zaufaniem**, albowiem dają oni pełną gwarancję wyczerpującego i rzeczowego załatwiania spraw członków.

PROLONGATA PRAW JAZDY.

Zarząd zwraca uwagę kierowców samochodowych, aby w swym własnym interesie skontrolowali na swych prawach jazdy terminy prolongaty i przed upływem terminu wniosli odpowiednio podania do Dyrekcji Robót Publicznych. Wnie-sienie podania po terminie może spowodować konieczność ponownego złożenia egzaminu, lub też wyższą opłatę.

Sprawy prolongaty praw jazdy załatwia biuro Związku.

ZMIANA BIURA SYNDYKA ZWIĄZKU.

Zawiadania się Kolegów, że Syndyk naszego Związku P. Dr. Józef Rothwein przeniósł swą kancelarię do lokalu przy **ul. Wiśnej L. 9, II p.** w Krakowie.

POPIERANIE FIRM AUTOMOBILOWYCH PRZEZ KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH.

Zarząd **apeluje usilnie** do kierowców samochodowych, aby popierali **jedynie te firmy automobilowe**, które umieszczają swe ogłoszenia w naszym miesięczniku.



**TŁOKI PIERSCIENIE I ZAWORY
SIMDURAL
DOSTARCZA
AUTOTECHNIKA
KRAKÓW
BRACKA 5. TEL. 4343.**

Firmy automobilowe, które ogłaszają się w naszym miesięczniku, zasługują bezwarunkowo na ich popieranie i żaden kierowca samochodowy **nie powinien** ze względów zasadniczych i z uwagi na solidarność organizacyjną popierać **ani firm, ani też wszelkiego rodzaju pracowni automobilowych**, które mimo to, że czerpią dochody albo wprost od kierowców samochodowych lub też z ich polecenia—nie uważają za stosowne ogłaszać się w naszym miesięczniku i tem samem popierać naszego miesięcznika.

Sprawa ta będzie niezależnie od powyższego komunikatu omawiana na Walnem Zgromadzeniu, które odbędzie się w najbliższym czasie, o czem zawiadomi się Kolegów-członków listownie.

GODZINY URZĘDOWE BIURA ZWIĄZKU.

Godziny urzędowe biura Związku trwają codziennie od godziny 6-ej popołudniu do godziny 9-ej wieczorem, zaś w niedziele i święta od godziny 11-ej do 1-ej popołudniu.

Biuro Związku załatwia wszelkiego rodzaju sprawy zawodowe.

REJESTRACJA BEZROBOTNYCH.

Zarząd wzywa wszystkich kierowców samochodowych bezrobotnych bez względu na to czy do Związku obecnie należą, czy też nie—aby zgłaszali się do Związku celem zarejestrowania ich jako bezrobotnych.

Rejestracja ma na celu nie tylko cele zawodowo-statystyczne, lecz ewentualne przyjęcie Kolegom z pomocą.

Wiślana 10.

Wiślana 10.

„SYMFONJA“

Gramofony, płyty krajowe i zagraniczne, instrumenta, przybory muzyczne i radjowe, naprawa słuchawek radjowych, ładowanie akumulatorów, aparaty radjowe na sieć i na baterje.

N. PAPLA

W KRAKOWIE, UL. WIŚLANA 10.

Ceny niskie!

Ceny niskie!

APEL OGÓLNO-ORGANIZACYJNY.

Zarząd ponawia swój apel do kierowców samochodowych **nie należących** jeszcze do naszego Związku, aby stanowczo w swym własnym zawodowym interesie w najbliższych dniach wpisali się do Związku.

NAGLE WYPADKI OBRONY PRAWNEJ.

Zawiadania się Kolegów-członków, którzy w pewnych nagłych wypadkach nie są w możności zgłosić się w kancelarii o polecenie pisemne, że o ile nie zalegają z wkładkami — mogą się z legitymacją zgłosić wprost u naszego Syndyka Dr. Józefa Rothweina.

Katowice.

POMYŚLNY ROZWÓJ SPÓŁDZIELNI AUTOMOBILISTÓW.

Ostatnie zgromadzenie walne odbyło się dnia 18 lutego 1931 r. w lokalu „Tivoli“ w obecności 20 członków z następującym porządkiem dziennym: 1. Odczytanie protokołu. 2. Sprawozdanie Zarządu, Rady Nadzorczej, Podział nadwyżki. 3. Uchwalenie budżetu na rok 1931. 4. Zmiana statutu. 5. Wybór władz Spółdzielni. 6. Wolne wnioski.

Przewodnictwo objął prezes Rady Nadzorczej kol. **Adamczyk** Alojzy, protokołowali kol. **Adameczyk** Józef i **Wilk** Józef. Protokół z ostatniego Walnego Zgromadzenia przeczytał kol. **Adameczyk** Józef; protokół przyjęto bez zastrzeżeń.

Sprawozdanie Zarządu zdał przewodniczący Zarządu kol. **Augsburg**, wskazał na trudności jakie napotkała Spółdzielnia w pracy, z jednej strony z powodu małego zainteresowania się samych członków, a z drugiej strony z powodu ogólnego kryzysu gospodarczego. Jeżeli pomimo to Spółdzielnia wykazuje pokaźne zyski, to dzięki przewodniczącemu Rady Nadzorczej kol. **Adameczykowi**, który swoimi stosunkami i poświęceniem, oraz pracą dla Spółdzielni — potrafił zapewnić jej tak duże obroty. Odczytano bilans, z którego wynikało, że czysty zysk wynosił na dzień 3.12. 1930 r. zł. 12.971,06.

Przewodniczący Rady Nadzorczej kol. **Adameczyk** Alojzy zdał **sprawozdanie** w imieniu Rady Nadzorczej. Rewizja ksiąg wykazała zupełną zgodność z bilansem. Pomimo to na ostatniem zebraniu R. N. uchwalono dać księgi do szczegółowego zbadania zaprzysiężonemu, a to z powodu nieprzybycia lustratora z Zw. Zaw. Sp. Sp. i ażeby nie mieć żadnych wątpliwości co do dobrego prowadzenia Spółdzielni. Po zbadaniu ksiąg protokolarnie stwierdzono, że księgowość prowadzona była wzorowo i bilans jest zgodny z księgami.

Następnie kol. **Adameczyk** Alojzy uzupełnił sprawozdanie kol. **Augsburga** wykazując dlaczego się zmniejszyły obroty. Podkreślił, że Zarząd wspólnie z Radą Nadzorczą — mieli wiele trudności do przezwyciężenia i dziękuje Zarządowi za wyteżoną i owocną pracę. Dalej **zachęca członków do jak najdalej idącego poparcia** Spółdzielni przez wciąganie członków i zachęcanie do odbioru towarów, wreszcie w imieniu Rady Nadzorczej postawił wniosek o udzielenie następującemu Zarządowi absolutorjum, który jednogłośnie uchwalono.

Podział nadwyżki referował kol. **Augsburg**. Po dyskusji uchwalono jak następuje: 20% zysku dla Kasy Zapomogowo-Pośmiertnej przy Związku Zawodowym Automobi-

listów Okręg Śląski, 12% od udziałów, 4% dywidendy dla członków Zarządu i Rady Nadzorczej po złotych 5. — od siedzenia za rok 1930.

Budżet na rok 1931 referował kol. **Adameczyk** Alojzy. Budżet po dyskusji uchwalono w wysokości zł. 29.650.

Zmiany statutu referuje kol. **Adameczyk** Alojzy. Po dyskusji uchwalono zmienić statut Spółdzielni a mianowicie par. 2, 3 i 30.

par. 2 skreślić „restauracje“ a dodać „Sklepów Spożywczych“ par. 3 skreślić „Województwo Śląskie“ a wstawić „Rzeczpospolita Polska.“

par. 50 skreślić „Kraków“, a wstawić „Warszawa“.

Powyższe zmiany uchwalono jednogłośnie.

W tajnym głosowaniu wybrano jednogłośnie ponownie dawny Zarząd, zastępcę i Radę Nadzorczą. Temsamem skład Zarządu i Rady Nadzorczej przedstawia się jak następuje: Zarząd: kol. kol. **Augsburg** Gustaw, **Stachuła** Ludwik, **Drozd** Ryszard, zastępca **Wróbel** Ludwik. Radę Nadzorczą: kol. kol. **Adameczyk** Alojzy, **Odracki** Józef, **Wilk** Józef, **Henzyk** Franciszek, **Kwasizur** Stanisław, zastępca: **Zieliński** Jan, **Zawada** Feliks, **Zgraja** Karol.

W wolnych wnioskach poruszono różne sprawy związane z Spółdzielnią.

Na tem Zgromadzenie zamknięto o godz. 23-ciej.

W SPRAWIE GRANICZNEGO RUCHU SAMOCHODOWEGO Z POLSKI DO NIEMIEC.

Poniżej umieszczamy do wiadomości tłumaczenie pisma Głównego Urzędu Celnego w Gliwicach z dnia 28 listopada 1930 r. nadesłanego przez Oberschlesischer Berg und Hüttenmännischer Verein. E. V. w Gliwicach w sprawie obowiązkowego zgłaszania szoferów samochodów w urzędach celnych granicznych do wiadomości.

Na życzenie p. prezydenta Krajowego Górnośląskiego Urzędu Finansowego w Neisse, pozwałam sobie prosić o powiadomienie członków W. Panów, że przy wjeździe samochodów nie tylko zagranicznych, lecz także krajowych do obszaru celnego, prowadzący samochody muszą zajeżdżać do urzędu celnego celem zgłoszenia się. Zatem nie wystarcza, jeżeli przystają przed budynkiem i dają sygnał trąbką, lecz powinni udać się osobiście do urzędu i w lokalu celnym dokonać zgłoszenia.

Ten obowiązek szofera zgłaszania się w lokalu celnym nie uwalnia naturalnie urzędników celnych od ich obowiązku rewidowania samochodu celem kontroli ewentualnie przewożonych towarów. W razie potrzeby kompetentni urzędnicy celni pouczą szoferów o ich obowiązkowym zgłaszaniu się.

Poznań.

POSŁUGIWANIE SIĘ SYGNAŁAMI.

W związku z doświadczeniami czynionymi przez władze administracyjne, co do ustalenia najważniejszych sposobów posługiwania się sygnałami przez kierowców samochodowych, otrzymaliśmy następujące pismo z dnia 28.1 b. r., które podajemy wszystkim Kolegom do wiadomości.

Do

Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P.
w Poznaniu.

W wyniku sobotnich obrad Urzędowej Komisji Ruchu Ulicznego, istniejącej jako organ doradczy przy Miejskim Urzędzie Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego, w celu zrobienia doświadczenia, wyrażam niniejszem zgodę na używanie **az do odwołania** przez kierowców pojazdów mechanicznych także w obrębie miasta Poznania elektrycznych sygnałów ostrzegawczych t. zw. klaksonów, zamiast dotychczas tylko używanej trąbki sygnałowej. Różnorodność tonu trąbki sygnałowej bowiem przy zbyt często niepotrzebnem używaniu jej, bynajmniej nie przyczyniła się do zmniejszenia hałasu ulicznego.

Zwracam przytem uwagę, że nadużywanie sygnałów ostrzegawczych, względnie używanie ich bez potrzeby, jest zabronione § 44 Rozp. Min. z dnia 27.1

1928 r. o ruchu poj. mechanicznych Dz. U. R. P. Nr. 41/28 poz. 396. Kiedy należy oddawać sygnały ostrzegawcze, postanawiają §§ 42, 43 i 44 tegoż rozporządzenia, które zawsze winny być w pamięci kierowców poj. mechanicznych.

O powyższem należałoby niezwłocznie poinformować członków Związku, przyczem nadmieniam, że organy policyjne otrzymały z mej strony odpowiednie instrukcje.

Za Prezydenta Miasta
podp. Drost

Wilno.

AKCJA STRAJKOWA.

W dniu 16 grudnia 1930 r. wygasła umowa zbiorowa zawarta między tutejszym Oddziałem Związku a Związkiem Właścicieli Autobusów w Wilnie zorganizowanych w tak zwanej „Spółdzielni“.

Wobec tego, że na terenie Wilna Umowa Zbiorowa pomiędzy wyżej wymienionymi organizacjami istniała od szeregu lat, Zarząd Wileńskiego Oddziału Związku poczynił odpowiednie kroki celem zmuszenia właścicieli do przedłużenia mocy obowiązującej umowy zbiorowej — na rok 1931. Jednak, mimo odbytych kilkakrotnych konferencji — bezpośrednio z właścicielami jak i przy udziale Inspektora Pracy nie konkretnego zrobić się nie dało, ponieważ właściciele stanęli na **nieprzejednanem stanowisku**, dowodząc że w związku z kryzysem gospodarczym frekwencja pasażerów zmalała wobec czego nie są w stanie podpisać umowy w poprzednim brzmieniu.

W dniu 28 lutego Zarząd Oddziału zwołał ogólne zgromadzenie i zdał sprawozdanie z wyników pertraktacji. Zgromadzenie w liczbie 300 osób jednogłośnie uchwalili, że nie zgadzają się ze stanowiskiem właścicieli, którzy cały ciężar obecnego kryzysu, **chcą przerzucić na szoferów** pogarszając warunki ich pracy. Postanowiono z dniem 1 marca ogłosić strajk.

Strajk trwał 3 dni. Został zażegnany 3 marca przez podpisanie Umowy Zbiorowej, co prawda daleko odbiegającej od poprzedniej.

Można byłoby niewątpliwie osiągnąć lepsze warunki umowy, gdyby nie **poważna ilość łamistrajków**, rekrutujących się przeważnie z właścicieli lub współwłaścicieli autobusów oraz wyrzutków, którzy tylko podczas strajku mogą otrzymać pracę.

Nie od rzeczy będzie wyszczególnić tych panów; może w przyszłości dla pamięci przyda się to! Są nimi: 1) Aszerow Bronisław, 2) Jankowski Władysław, 3) Hołub Stanisław, 4) Trakiński Samson, 5) Wasilewski Antoni, 6) Garszko Wiktor, 7) Potocki Włodzimierz, 8) Borkowski Stanisław, 9) Brande Jasul, 10) Walasek Jan, 11) Kotowski Czesław, 12) Hermanowicz, 13) Dzielwulski Heronim, 14) Zbinowicz, 15) Rubin-szteju Aron wszystko z grona tak zw. „pracowników“.

Przyjdzie czas, że pracownicy automobilowi, porachują się z tymi osobnikami.

*

*

*

Dla wiadomości wszystkich Kolegów podajemy poniżej tekst umowy zbiorowej:

UMOWA ZBIOROWA

zawarta dnia 11 marca pomiędzy Związkiem Zawodowym pracowników samochodowych ziemi Wileńskiej z jednej strony, a Zarządem Spółdzielni Autobusowej ze strony drugiej.

- 1) Umowa niniejsza obowiązuje z jednej strony wszystkich członków Związku Zawodowego pracowników samochodowych ziemi Wileńskiej, ze strony zaś drugiej wszystkich przedsiębiorców autobusowych w Wilnie, którzy w dniu 4 marca 1931 roku byli członkami Spółdzielni Właścicieli Autobusów w Wilnie, ewentualnie członkami Spółdzielni Autobusowej w Wilnie.

- 2) Umowa niniejsza obowiązuje strony od dnia 4 marca 1931 r. do dnia 1 maja 1931 roku.
- 3) Pensja szofera wynosić winna najmniej 240, zaś konduktora najmniej 150 zł. miesięcznie i **nie jest zależna od ilości dni przestoju** autobusu.
- 4) Szoferzy i konduktorzy odpłacają składki ubezpieczeniowe i podatek dochodowy w wysokości przypadającej na nich według przepisów prawa części.
- 5) W wigilię Wielkiejnocy praca trwa do godziny 18-ej.
- 6) Wszelkie umowy indywidualne mniej korzystne dla robotników, niż przewiduje niniejsza umowa są **nieważne**.
- 7) Wszelkie **zwolnienia** pracowników autobusowych bez wypowiedzenia muszą być dokonywane na zasadzie **porozumienia się z zarządem Związku** i w tym celu winna być powołana Komisja Arbitrażowa.
- 8) Pierwszy dzień Wielkiejnocy pracownicy są wolni od pracy bez potrącenia za ten dzień.
- 9) Wszystkie **kaucje** pobrane od pracowników winne być zdeponowane w bankach, zgodnie z przepisami prawa.
- 10) Poczynając od 4 marca r. b. każdy przedsiębiorca autobusowy winien zrobić **obrachunek należności** pracownika za czas ubiegły do dnia 4 marca. Suma należności winna być uwidoczniiona na pierwszej liście płacy. Duplikat tej listy, jak i duplikaty wszystkich następných list płacy powinny być doręczane pracownikom.
- 11) Wszyscy pracownicy autobusowi, którzy wstąpili do pracy między dniem 4 września a dniem 1 listopada 1930 r. mają otrzymać w okresie trwania niniejszej umowy **7-dniowy urlop płatny** wypoczynkowy. Urlopy nie wykorzystane odpacie nie podlegają.

Bielsko.

NOWY ZARZĄD NA CZELE ODDZIAŁU.

W niedzielę, dnia 7 lutego r. b. odbyło się w lokalu p. Feinera (Bichterele) w Bielsku doroczne zebranie Oddziału Bielsko-Biała. Przewodniczył kol. **Bannert**. Porządek dzienny obejmował: 1. odczytanie protokołu z ostatniego walnego zebrania, 2. sprawozdania przewodniczącego, skarbnika, komisji rewizyjnej, 3. wybór nowego zarządu, 4. referat o zadaniach Zw. Zaw., 5. wolne wnioski.

Przewodniczący udziela głosu kol. **Karczmarezykowi**; protokół po odczytaniu został przyjęty do wiadomości. Sprawozdanie kasowe zdaje kol. **Stekla**; gospodarka kasjera jako też całego zarządu była dobra, albowiem saldo kasy wykazuje kilkanaście tysięcy zł. na rok 1931. Komisja rewizyjna stwierdza, że księgi i pokwitowania były ściśle kontrolowane i znajdują się w największym porządku, wobec czego Komisja stawia wniosek o udzielenie ustępującemu zarządowi absolutorjum; wniosek został przez obecnych jednogłośnie przyjęty.

Wybór nowego zarządu. Przewodniczącego, zastępcę i skarbnika wybierano przez tajne głosowanie, resztę członków zarządu przez aklamację. Wybrani zostali kol. kol.: przewodniczący — **Dawid** Paweł, zast. — **Jemkner** Bartł., skarbnik — **Stekla** Jerzy, zast. — **Rzyman** J., sekretarz — **Karczmarezyk** Edm., zast. — **Thoman**. Do komisji rew. zostali wybrani kol. kol.: **Dyr**, **Frajczyk**, **Hess**, **Zdradził** i **Gawlas**. Jako ławnicy zasiadają kol. kol.: **Bannert**, **Ołma**, **Benedykt** i **Laciak**. Wszyscy wybór przyjęli, dziękując kolegom za zaufanie. Wybrani, przyjmując funkcje potwierdzili tem samem, że wiedzą jak ważną dla wszystkich kolegów jest sprawa organizacji zawodowej i dlatego też są widoki najlepszego rozwoju Oddziału Bielskiego.

Przewodniczący kol. Dawid udziela głosu sekretarzowi kol. **Rosnerowi**, który w krótkich ale treściwych słowach przedstawił zebranym obecny kryzys u nas w Polsce i zagranicą, oraz potrzebę — szczególnie w obecnym czasie, kiedy redukcje zarobków są na porządku dziennym, utrzymania a nawet wzmocnienia organizacji zawodowej. Wywody referenta zostały przyjęte przez zebranych z uznaniem.

Przy punkcie 5 zabierało głos wielu kolegów poruszając różne miejscowe niedomagania i t. p. które nowowybrany zarząd starał się będzie należyście załatwić.

Ponieważ więcej nikt głosu nie zabierał, przewodniczący kol. Dawid o godz. 11 w nocy zamknął zebranie.

JUŻ SĄ SKUTKI USTAWY O FUNDUSZU DROGOWYM!

Bielsko-Bielska Spółka Kolejowa i Elektryczna, która posiada kilkanaście linii autobusowych na szlakach podgórskich **wypowiedziała pracę wszystkim szoferom** z dniem 15 marca. W powyższym przedsiębiorstwie jest 24 zatrudnionych szoferów. Dyrekcja twierdzi, że z powodu ustawy o tak zwanych Państw. Funduszu Drogowym, która ma wejść w życie z dniem 1 kwietnia b. r., nakładając na przedsiębiorstwa tak wysokie i ciężkie podatki, nie jest w stanie utrzymać nadal personelu i zmuszoną jest zwinąć ruch autobusowy.

Tak to wygląda w praktyce nieprzemyślane i szkodliwe zarówno dla całego kraju jak i dla ruchu automobilowego—ustawa o Funduszu Drogowym, z którą Sejm i Senat załatwił się beceremonjalnie, uchwalając ją w imię „rekordowym” tempie i nie dając dojść do głosu zainteresowanym, którzy mieliby dużo do powiedzenia w tej sprawie.

Cieszyn.

ŻYCZYMY OWOCNEJ PRACY!!!

W niedzielę, dnia 25 stycznia r. b. odbyło się w Cieszynie walne zebranie tamtejszego oddziału z następującym porządkiem dziennym: 1. odczytanie protokołu z ostatniego walnego zebrania. 2. sprawozdanie kasowe i komisji rewizyjnej. 3. wybór nowego zarządu. 4. referat o Zw. Zaw. 5. wolne wnioski.

Przew. kol. **Marek** udziela głosu sekretarzowi kol. **Zajacowi**, który odczytał protokół, przyjęty następnie przez zebranych do wiadomości.

Sprawozdanie kasowe zdał ko. **Haberta**. Saldo na rok 1931 wynosi kilkaset zł. Komisja rewizyjna stwierdza, że wszystkie kwity i księgi znajdują się w porządku i stawia wniosek o przyjęcie sprawozdania kasowego do wiadomości i udzielenia staremu zarządowi absolutorjumu. Wniosek został jednogłośnie przez zebranych przyjęty.

Wybór zarządu. Przewodniczący nadmienia, że do przeprowadzenia wyboru nowego zarządu należy wybrać innego przewodniczącego. Zebrani wybrali kol. **Słowika**, który celem porozumienia się nad kandydaturą, przerwał zgromadzenie na 15 minut. Po przerwie przystąpiono do głosowania. Wynik wyborów był następujący: kol. ko. przewodniczący — **Marek** Paweł, zastępca — **Słowik** Karol, skarbnik — **Kubień** Alojzy, zastępca — **Sikora** Karol, sekretarz — **Walek** Jan,

zastępca **Raszka** Jan. Komisja rewizyjna: **Szuman** Jan, **Stefan** Jan, **Pieczonka** Jan. Sąd koleżeński: **Płonka** Kazimierz, **Kasperek** Józef, **Wojaczek** Franciszek. Do Zarządu Okręg.: **Słowik** Karol, **Walek** Jan, **Sikora** Karol.

Przy punkcie 4 udzielił przewodniczący głosu sekretarzowi kol. **Rosnerowi**, który wyraził podziękowanie ustępującemu zarządowi za jego owocną i mozolną pracę jak również za przyzyczenie się do umocnienia i utrwalenia organizacji zawodowej. Nowemu zaś zarządowi życzy owocnej pracy i radzi iść tą samą drogą, którą szedł stary zarząd. W końcu wzywa kolegów do jedności i solidarności, albowiem tylko wówczas organizacja może się należycie rozszerzać i budować, jeżeli członków cechuje jedność i solidarność.

W p. 5 poruszano różne sprawy miejscowe, które przekazano nowemu zarządowi do załatwienia.

O godz. 13.30 przewodniczący zamknął zebranie, dziękując kolegom za wytrwanie i tak liczne przybycie.

Żywiec.

RÓWNIEŻ WYBRANO NOWY ZARZĄD

W niedzielę, dn. 22 marca b. r. odbyło się w Żywcu w loklu Rady Zw. Zaw. walne zebranie oddziału. Do Zarządu wybrano: kol. kol. przewodniczący **Suchanek** Wojciech, zastępca przew. **Blecha** Robert, skarbnik **Kania** Michał, zastępca **Urbaś** Tomasz, sekretarz **Obtułowicz** Roman II. Do Komisji rewizyjnej wybrano: kol. kol. **Grnyo** Jerzy, **Pawlus** Michał i **Jodłowicz** Józef. W sprawach zawodowych przemawiał sekretarz kol. **Rosner**.

Nowowybrani koledzy przyrzekli, że dołożą wszelkich starań, aby oddział został należycie odbudowany.

Równe.

POMYŚLNA AKCJA ZORGANIZOWANYCH SZOFERÓW.

Szoferzy Równego i okolic, tak jak w wielu innych miejscowościach, odczuwali konieczność zawarcia umowy zbiorowej, któraby regulowała warunki ich pracy i wynagrodzenia.

Listy z Wilna.

Znowu jestem w „klubie”. — Czyżby teściowa zmarła? — Feralna wieża. — Gruba ryba „uczy” szofera. — Szofer „wsiał” razem z 80 groszami — Wiekopomny wynalazek p. Grzyba. — Niech żyje szkapa dorożkarska!

Pewnego razu udałem się na gazetki do naszego „klubu”, o którym już kilkakrotnie wspominałem w swych korespondencjach. Było tu już kilku szoferów, rozmawiających o tem i owem. Mój stary znajomy, ów mocno podtatusiasty siwowłosy przyjaciel, znalazł na ten raz inną ofiarę, jakiegoś młodego blondyna, któremu z przejęciem opowiadał jak to społeczeństwo wydało automobilistom „świętą” wojnę i jakimi metodami ją prowadzi. Ja zagłębiłem się w przeglądaniu prasy. Wtem drzwi się otworzyły i wszedł mój dobry znajomy, kolega z ławy szkolnej, a w czasie wojny kolega broni, gdyż będąc kapitanem służył w jednym z mł. pułku. Gdyśmy się witali, zauważyłem że jest mocno podenerwowany, a twarz jego zdradzała silne rozdrażnienie.

— Cóż Wam jest kolego? — zagadnąłem, — odesłano do protestu Wasze weksle, dom komornik z pod młotka spuścił, czy może kupiliście nową maszynę?!

— Dajcie spokój — odburknął — Wam wciąż tylko żarty w głowie — ja zaś od nich jestem daleki! Widzicie mam takie psie szczęście, że jak tylko nawiedzi mnie dobry humor, to zaraz znajdzie się jakieś indywiduum, które go popsuje.

— A-a-a,— zawołałem, — więc miałaś dobry humor? Widać teściowa Ci umarła a gdyś się już na dobre zaczął

cieszyć, przyszedł lekarz i oświadczył, że jest tylko w letargu. Naturalnie humor musiał prysnąć natychmiast! Ale do prawdy wyglądasz jak ów posterunkowy, co zjadł metr kielbasy zatrutej strychniną, com go do pogotowia odwoził.

— No gadajże, co ci jest? co się stało?

— Nic wielkiego, jeno że się zdenerwowałem mocno.

— No, no, wiem że jesteś nerwowy, widocznie pasażer powiedział ci przykre słowo a ty go za kołnierz i won z maszyny, no i nieprzyjemność!

— Otóż właśnie, że tego nie uczyniłem, powstrzymałem się, chociaż z wielkim trudem i to właśnie tak na mnie podziałało!

— No, to opowiedz że — proszę, — bo umrę z ciekawości!

— Jak ci już tak bardzo na tem zależy, to słuchaj. —

Usiadł na krzesło, odehrząknął, co miało znaczyć że się przygotowuje do dłuższej oracji i tak zaczął:

— Stoję sobie na ul. Królewskiej, zgłasza się do mnie dwóch pasażerów i każą się wieźć na ul. S-to-Jańską, a stamtąd przez Uniwersytecką, na Jagiellońską.

— Po krótkim postoju na S-to-Jańskiej, pojechaliśmy ul. Uniwersytecką, Biskupią i prawą stroną placu Katedralnego. Skręcając w ul. Mickiewicza objechałem wieżę katedralną, w ten sam sposób, jak się to objeżdża policjanta. Nadmienię muszę, że czynię to stale i uważam że tak być powinno, ponieważ objechanie wieży z innej strony, nasuwa niebezpieczeństwo, niechybnego zderzenia się z jednym z gęsto kursujących w tem miejscu autobusów, podążających od strony ul. Zamkowej:

— Mój sposób objeżdżania wieży, nigdy dotąd przez moich pasażerów nie był kwestjonowany, chociażby dlatego,

Zorganizowani szoferzy wystawili swe żądania odnośnie umowy zbiorowej — **w momencie rejestracji autobusów.**

Ponieważ konferencje, przeprowadzone przy współudziale p. inspektora pracy — nie dały rezultatu, ogół szoferów rówieńskich zdecydował się **poprzec swe słuszne postulaty strejkami.**

To też kiedy trzeba było podawać wozy na rejestrację, szoferzy odmówili pracy, oświadczając, że przystąpią do niej, gdy tylko właściciele podpiszą umowę zbiorową, proponowaną przez Związek.

Po dwudniowych namysłach—pierwszy właściciel podpisał umowę, za nim poszli inni—i tak umowa stała się faktem dokonanym.

Wynik akcji zorganizowanych szoferów uważać należy zatem za pomyślny. Niewątpliwie zawarta umowa zbiorowa zawiera jeszcze pewne braki. O niejeden jeszcze postulat walczyć będą musieli w przyszłości szoferzy rówieńscy. Ale w porównaniu z dotychczasowym stanem rzeczy—umowa ta jest dużym krokiem naprzód, gdyż stosunki między pracodawcami a pracownikami nie są już uzależnione od niczyjego widzimisię lecz podlegają określonym normom.

Pracować będziemy zatem w lepszych warunkach niż dotychczas, a przez organizację napewno w przyszłości osiągniemy dalszą poprawę bytu.

TEKST UMOWY ZBIOROWEJ.

Aby wszyscy Koledzy orjentowali się, jaka jest treść umowy zbiorowej, podajemy poniżej tekst wszystkich postanowień.

Brzmia one jak następuje:

§ 1.

Przyjmowanie i wydalanie z pracy pracowników odbywa się wyłącznie w porozumieniu ze Związkiem Zawodowym Automobilistów Ziemi Wołyńskiej, Centrala w Równem, względnie z Zarządami Oddziałów tegoż Związku.

§ 2.

Wszelkie **nieporozumienia**, wynikłe na tle pracy i płacy rozstrzygane są przy udziale przedstawicieli Związków.

§ 3.

Pracowników obowiązuje pilność, akuratność, punktualność, sumiennosc i **trzeźwość** przy wykonywaniu swoich obowiązków służbowych.

§ 4.

Zarówno przedsiębiorstwu, jak i pracownikowi przysługuje prawo do jednomiesięcznego wypowiedzenia pracy, a udzielonego w ostatnim dniu miesiąca.

§ 5.

W razie wydalenia pracownika bez zachowania terminu wypowiedzenia, przedsiębiorstwo obowiązane jest wypłacić wydalonemu **odszkodowanie** całkowitego zarobku, równającemu się zarobkowi z poprzedniego miesiąca.

§ 6.

Choroba w ciągu czterech tygodni **nie może być powodem** do oddalenia z pracy, o ile przedsiębiorstwo zostało o niej powiadomione **w pierwszym** dniu nie przybycia do pracy.

§ 7.

W razie stwierdzenia czynu przestępnego, podpadającego pod kodeks karny, popełnionego przez pracownika i po ustaleniu takowego przez przedstawicieli Związków, pracownik pozostaje wydalony z pracy bez wypowiedzenia i bez odszkodowania, przyczem Związek zobowiązuje się nie popierać pretensji tego pracownika do odszkodowania.

§ 8.

Pracodawca zgłasza wszystkich pracowników **do ubezpieczenia** na wypadek choroby, od nieszczęśliwych wypadków, na wypadek bezrobocia, a to w myśl odnośnych przepisów Ustaw.

§ 9.

W razie śmierci pracownika, który przepracował w przedsiębiorstwie nie mniej jak dwanaście miesięcy, pracodawca wypłaca, będącym na utrzymaniu zmarłego, jedno-

że powiększyć sumę należną za jazdę o 20 gr. może odległość przynajmniej 1/4 klm., nigdy zaś jedno lub dwumetrowa, jak to miało miejsce w wypadku powyższym.

— Pomimo to, jeden z owych pasażerów odezwał się do mnie w ten sposób: „Ej, nie wiecie, że wieży nie należy objeżdżać? a tylko tego szarego konia?“ tu wskazał mi policjanta.

— Wieżę należy objechać, — odpowiedziałem krótko.

— Wy nie znacie przepisów, ja was nauczę jazdy!!! proszę legitymację!! — huczał pasażer.

— Jakkolwiek byłem mocno dotknięty owem „wy“, nie chciałem jednak wywoływać awantury i hamując oburzenie spokojnie odpowiedziałem. „Wiem co czynię, proszę mnie nie uczyć“. „Ja was nauczę! już kilku nauczyłem! I tego nauczę!“ rzucił, widocznie do swego współtowarzysza.

— Ja zaś widząc bezcelowość dalszej polemiki z impertynentem, która jedynie mogła mnie wyprowadzić ostatecznie z cierpliwości, milczałem. Po przybyciu na miejsce na ul. Jagiellońską pasażer wysiadł i zapowiadając, że mnie będzie „uczył“, zażądał legitymacji. Ja oświadczyłem, że legitymacji nie dam, tembardziej, że nie wiem z kim mam do czynienia i że w danym wypadku wystarczy Nr. Nr. samochodu. A chcąc przerwać dyskusję, oświadczyłem, że za jazdę należy się 140 gr., które należy uiścić. Pasażer zapłacił należność, następnie wsiadł po samochodzie i kazał się wieźć z powrotem.

— Włączyłem więc ponownie licznik i pojechałem.

— Przed posterunkiem policyjnym pasażer kazał mi się zatrzymać i udał się do posterunkowego, ja zaś czekałem.

Następnie posterunkowy wylegitymował mnie a pasażer w tym czasie odszedł, nie uregulowawszy należności za

jazdę. Gdy go dogonił i zażądał należności, oświadczył, że rozmówimy się w województwie! A gdy zażądał stanowczo pieniędzy, przyspieszył kroku i znikł w tłumie przechodniów.

Zainteresowany przezemnie posterunkowy o powód legitymowania oświadczył że uczynił to na żądanie owego pasażera, skarżącego mnie o rzekome zwymyślanie go. Policjant dodał, że skarżący jest wysokim urzędnikiem Wydz. dyjalnego Województwa i że nazywa się Hieronim Grzyb. „Wsiąkłeś pan“, dodał policjant współczująco, „to jest gruba ryba“. No jak wam się podoba? Zato, że ja objechałem rzekomo jego kosztem wieżę, on mnie „najechał“ na 80 gr.! Nie chodzi już tylko o stratę materialną, ale ile kosztów i straty czasu taka „przyjemność“ kosztuje!

— O! jest o czym mówić! — ozwał się siedzący obok nas i przysłuchujący się opowiadaniu jakiś młodzieniec — wielka mi rzecz 80 gr.!

— Jak to — rzekł mój kolega — ja znajduję, że przy naszych misernych zarobkach, a przy tak wysokich świadczeniach publicznych i wysokich kosztach eksploatacji samochodu na naszych bezdrożach i 80 groszy ma swoje znaczenie. A jeżeli wysoki urzędnik, jak to się o nim wyraził policjant, może podnosić skandal o 2 metry drogi, nadrobionej dla uniknięcia katastrofy, rzekomo jego kosztem, to ja o swoje 80 gr. muszę się upomnieć tembardziej.

— Faktycznie jednak nietylko o 80 gr. chodzi! Bo nie mówiąc już o dochodzeniu, które niewątpliwie spowoduje zażalenie złożone posterunkowemu i które pociągnie za sobą wzywianie mnie do urzędu, celem przesłuchania, co zabierze parę dni czasu, mogą być dalsze skutki, przedsmak których nietrudno wyczuć z owego westchnienia policjanta: „Wsiąkłeś pan!“ W dodatku, owa „ryba“ miała ze sobą kolegę, którego

miesięczną pensję według normy przeciętnej z ostatnich trzech miesięcy pracy.

§ 10.

Za **uszkodzenie maszyny** odpowiedzialny jest każdy szofer osobiście, oraz obydwaj szoferzy obsługujący daną maszynę. W wypadkach spornych, rozstrzyga Sąd Polubowny.

§ 11.

W wypadku, kiedy kursowanie samochodów czasowo musi być wstrzymane ze względów atmosferycznych, szoferzy otrzymują 50% swoich zasadniczych poborów.

§ 12.

Pracownicy obowiązani są stosować się do regulaminu wewnętrznego wydanego przez Zarząd przedsiębiorstwa, a uzgodnionego z przedstawicielami Związku.

§ 13.

Wypłata **wynagrodzenia** pracownikowi odbywa się regularnie każdego 1, 10 i 20 dnia miesiąca, a o ile dzień ten przypada na niedzielę lub święto, to wypłata winna się odbyć w dniu poprzedzającym święto.

§ 14.

Szoferowi **wzbronione jest** wykonywać obowiązki konduktora, a konduktorowi obowiązków szofera.

§ 15.

Każdy szofer otrzymuje od przedsiębiorstwa **ubranie do pracy**, a składające się z następujących przedmiotów: ubranie robocze (combinaison) czapka, oraz kożuch na wóz ciężarowy.

§ 16.

Przedsiębiorstwo obowiązuje się do bezpłatnego przewozu delegata Związku, który za specjalnym zaświadczeniem wyjeżdża w sprawach Związku.

przecież w razie potrzeby będzie mogła użyć jako świadka, ja zaś oczywiście nie mogłem mieć świadka. Nie mówią już o tem wszystkim, owe 80 gr. też mają swoje znaczenie.

— Wyobraźmy bowiem sobie, że za przykładem owego urzędnika pójdą i inni pasażerowie, i zacząną „uczyć“ szoferów jazdy.

— Komuś się nie spodoba objechanie wieży, innemu znów, że jej się nie objechało. Każdy pasażer znajdzie coś do powiedzenia.

— Jednemu będzie się zdawało, że zbyt wolno się jedzie, innemu znów odwrotnie, a każdemu, że zadrogo płaćć wypadło! Szofer nigdy nie potrafi, dostosować się do gustu każdego pasażera i w rezultacie, o ile każdy z nich „za karę“, nie dopłaci szoferowi 80 gr., to cóż z tego wyniknie? Wyobraźmy sobie, że dziennie ma się przeciętnie 20 pasażerów o ile każdy nie dopłaci 80 gr., wyniesie to okrągło 16 zł. co równa się dwudniowemu zarobkowi przeciętnego szofera. Jak taki szofer będzie wyglądał po tygodniu, dajmy na to?

— Powiesi się! — huknął nam nad głowami doniosły głos. Obejrzelśmy się mimowoli, za nami z miną tryumfującą stał nasz siwowłósy przyjaciel, co tak uporeczywie zawsze prorokował zagładę automobilistom.

A co! nie mówiłem? — huknął tryumfując, nie mówiliem że oni znajdują taki środek, od którego nas wszystkich djabli wezmą!

— Nie rozumiem, do czego kolega mówi — rzekłem zdumiony, wzruszając ramionami, — proszę mówić wyraźniej, a nie tak zagadkowo. — Jaktó, już się wieszacie i nie wiecie poco?! — zdziwił się stary.

§ 17.

Płaca podstawowa dla szoferów wynosi **300 zł. miesięcznie**.

§ 18.

Na każdym autobusie winien znajdować się **pomocnik**, zdolny do wykonywania zarządzeń szofera.

§ 19.

Umowa niniejsza jest ważna od dnia jej podpisania do dnia pierwszego stycznia 1932 roku i może być prolongowana nadal, o ile która ze stron przed dniem pierwszego grudnia 1931 roku nie zażąda jej zmiany.

Łuck.

PRZEBIEG WALNEGO ZGROMADZENIA.

Zebrańie zostało zwołane na godzinę 17-ą. Stawili się przedstawiciele poszczególnych miast: jak Kowla, Chorochowa, Ostroga, Włodzimierza.

Zebrańie utworzył kol. **Tłuchowski**, powołując na przewodniczącego jednego z poważniejszych kolegów kowelskich. Sprawozdanie z działalności Związku zdawał kolega **Łacisz**, następnym mówcą, który scharakteryzował dzisiejsze położenie szoferów w całej Polsce był Sekr. Zarz. Gł. kol. **Rongienc**.

Zebrańi wyrazili wotum ufności ustępującemu Zarządowi. Wybrano **nowy Zarząd** z kol. Tłuchowskim na czele któremu polecili zebrańi koniecznie wyszukać odpowiedni lokal, a przede wszystkim dostępny dla członków.

Najważniejszym tematem dyskusji na Zgromadzeniu była sprawa **umowy zbiorowej**. Szeroko omawiane były zakusy właścicieli przeciwko pracownikom. Przyjęto rezolucję domagającą się od zarządu opracowania umowy na wzór obowiązującej na terenie **Równa**. Polecono Zarządowi przeprowadzić pertraktacje **w szybkim czasie**, aby w tym sezonie można było korzystać z umowy i aby w braku jej koledzy z Łucka nie stanowili konkurencji dla pracowników zorganizowanych w Równem.

Po końcowem przemówieniu kol. Rongiensa wzywał do solidarnej pracy w myśl hasła: jeden za wszystkich a wszyscy za jednego.

Ależ przepraszam, jeszcze się nie wieszamy i narazie nie widzę powodu, dla którego mielibyśmy to robić w przyszłości.

— Nie widzicie, bo krótkowzroczni jesteście, — grzmiał stary — a przecież to jest takie wyraźne! Proszę mi powiedzieć naprzykład, jak kolega będzie żył, o ile będzie zarabiał dziennie 8 zł. a niedobór jego kasy będzie przekraczał 16?

— No oczywiście — rzekłem — to jest niemożliwe, ale tak przecież nie będzie...

— A otóż będzie — przerwał mi stary — i zaraz powiem dlaczego. Nasze społeczeństwo, jak już mówiłem postanowiło zniszczyć automobilizm. A więc zwalczają go władze administracyjne, przez stosowanie drakońskich jak za byle błahostkę. Zwalczają go policjanci, przez wyszukiwanie owych błahostek. Zwalczą go i prasa codzienna, szykanując i podburzając przeciwko nam publiczność.

— Lecz wszystkie te metody zawiodły na całej linii i nareszcie nasi prześladowcy doszli do przekonania, że są bezsilni, przekonali się bowiem, iż jak długo będą automobilisci, dopóty będzie rósł i rozwijał się „wróg ludzkości“ automobilizm. To znaczy, że chcą aby nie było samochodów, trzeba wytepić szoferów. Bo rzecz jasna, że gdy nie będzie szoferów to i samochody same nie będą jeździły i znów zapanuje wszechwładnie nasza ulubiona półzdechła szkapa dorozkarska i Wańka jamszczyk! — Tak dawno sobie uplanowano w Wilnie, lecz nie wiadzano dokładnie, jak za tego się zabrać, nie wiadzano gdzie jest nasze słabe miejsce w które trzeba z całej siły uderzyć. I otóż owo miejsce mistrzowsko odnalazł pan Grzyb! A więc bravo panie Grzyb!



BUICK



CHEVROLET



CADILLAC - LA SALLE



MARQUETTE



OAKLAND



OLDSMOBILE



PONTIAC



CIĘŻARÓWKA G.M.

UŻYWAJCIE CZĘŚCI ORYGINALNYCH

SKŁADY CZĘŚCI

Sprzedaż hurtowna i detaliczna

Telefon 439-22.

STACJA OBSŁUGI I WARSZTATY

Wyposażone w nowoczesne
narzędzia. Remonty samochodów

≡≡≡ wszystkich marek. ≡≡≡

Telefon 214-09.

GENERAL MOTORS W POLSCE

Warszawa, Wolska 103.

SAMOCODY C. W. S. URSUS

20%

wynosi zniżka cen na nasze ulepszone samochody

Ursus typ A podwozie 2 1/2 ton	zł. 15.400.—	Ursus autobusy od	zł. 27.000.—
Ursus typ A-30 podwoz. 2 1/2 ton	zł. 17.900.—	C. W. S. osobowe od	zł. 25.600.—
Ursus ciężarówki od	zł. 17.400.—	C. W. S. motocykle od	zł. 4.750.—

Wzmocnione ramy, podwójne tylne koła, nowoczesna karoserja, oszczędna eksploatacja, niezawodne na naszych drogach i każdym terenie, całkowicie wykonane w kraju.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI I ZAKŁADY MECHANICZNE URSUS S.A.

Warszawa, Dyrekcja ul. Królewska Nr. 18, tel. 548-10.

ŻĄDAJCIE OPISÓW I KATALOGÓW.

Rok założenia 1908.

Rok założenia 1908.

Ważne dla pp. Automobilistów!!

Kto z Panów życzy sobie mieć solidnie i fachowo wykonaną robotę, niech pamięta, że najstarsza firma w Krakowie może spełnić ich życzenia, mając swoje warsztaty w razie potrzeby czynne nawet w nocy (Tel. 1987)

Tak naprawiam każdy chłodziak szybko i dokładnie

ZAKŁAD BLACHARSKO-MECHANICZNY I SPAWALNIA METALI

B. A P P E L

Kraków, ul. Św. Łazarza L. 11. Tel. 1987.

(obok Collegium Medicum).



uszkodzony



naprawiony

Chłodziaki i błotniki do samochodów wszelkich typów wyrabia nowe i naprawia stare. Środki do chłodziak całkowicie nowe (na żądanie w 2 dniach) wykonuje po niskiej cenie ze specjalnością w pierwszorzędnym chłodzeniu i roczną gwarancją. Wykonujemy również wszelkie roboty w zakresie blacharstwa wchodzące.

ZAKŁAD ŚLUSARSKO-MASZYNOWY

„OBRÓBKA”

Kraków, ul. Mazowiecka 25, tel. 155-33.

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

SAMOCODY

po cenach umiarkowanych

ROK ZAŁOŻENIA 1920

ROK ZAŁOŻENIA 1920

CENTRALNE WARSZTATY SAMOCODOWE

WŁADYSŁAW ROMANOWSKI

ŁÓDŹ, Piotrkowska Nr. 287 (róg Czerwonej) telefon 210-27.

Wyrób resorów i części zamiennych do wszystkich marek.

Kompletna naprawa samochodów i wszelkich motorów spalinowych.

Roboty ślusarskie, tokarskie, kowalskie, siodlarskie i lakiernicze. Wulkanizacja opon i dętek. Części zapasowe i akcesorja. Spaw wszelkich metali. Instalacje samochodowe. Garaże. Łożyska kulkowe. Ładowanie akumulatorów. Benzyna i smary.

Techniczne porady przy sprzedaży i kupnie.

Wynajem samochodów ciężarowych i budowa karoseryj.

Dla członków związku rabat.

Dla członków związku rabat.

CENY OGŁOSZEŃ:

1 strona — zł. 400; 1/2 strony — zł. 200; 1/4 strony — zł. 100; 1/8 strony — zł. 50

Okładka o 30% droższa. Przy umowach stałych rabaty.

PISMO REDAGUJE KOMITET REDAKCYJNY PRZY ZARZĄDZIE GŁÓWNYM Z. Z. A.

WYDAWCA: ROMAN APRILL.

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: STANISŁAW RONGENS.

Drukarnia Społeczna, Pl. Grzybowski 3/5, tel. 205-80.