



# AUTOMOBILISTA



# ZAWODOWY

ORGAN ZARZ. CENTR. SEKCJI ZW. AUTOMOBILISTÓW ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.

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

NAJOSZCZĘDNIEJSZE PALIWO SAMOCHODOWE

# „DRAGO“

STACJE ULICZNE:

Zygmuntowska Nr. 6

Grochowska „ 11

Targowa „ 26



Wolska Nr. 29

Grzybowska „ 43 a

Twarda „ 68

Zarząd: ul. Zórawia 3, telefon 550-20.

# ADRESY ODDZIAŁÓW

## Zarządu Centralnej Sekcji Zw. Automobilistów Związku Zaw. Transportowców R. P.

### ZARZĄD GŁÓWNY:

Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój 37

- Bielsko** — okr. sekr. Z. Z. A., Republikańska 4.  
**Cieszyn** — Rudolf Zajac, ul. Przykopa 34.  
**Drohobycz** — St. Sandheim, ul. Żyrna 37.  
**Gniezno** — Z. Z. A. Gawroński, Koszarska 3.  
**Grodno** — Z. Z. A., Mieszczkańska 2.  
**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.  
**Poznań** — okr. sekr. Z. Z. A., Pl. Dąbrowskiego 42.  
**Radom** — Z. Z. A., ul. Malczewskiego 10.  
**Rybnik** — Stalmuch Józef, ul. Młyńska 2.  
**Sosnowiec** — Pietrzak Leon, ul. Kołłątaja 17.  
**Tarnowskie Góry** — Szurma Wiktor, ul. Przemysłowa 4.  
**Tychy** — Matera Paweł, Browary Książęce.  
**Warszawa** — Z. Z. A., ul. Czerwonego Krzyża 20.  
**Wilno** — Z. Z. Szoferów Ziemi Wileńskiej, ul. Wileńska 17.  
**Wieluń** — Z. Z. A., F. Czyż, ul. Niedzielska 6.  
**Włocławek** — Z. Z. A., Kościuszki 6.  
**Żywiec** — Worek Leonard, ul. Batorego 262.

# AUTOMOBILISTA

## ZAWODOWY

ORGAN ZARZ. CENTR. SEKCJI ZW. AUTOMOBILISTÓW ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.

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

### ZADANIA NASZEJ ORGANIZACJI.

Już od dawna istniała dla nas z Zarządu Głównego konieczność bliższego zapoznania się z organizacjami oddalonymi, zwłaszcza kresowemi. Chodziło o możliwość oceny ich wartości organizacyjnej, o poznanie, jaka jest ich działalność, co dają członkom i jaki zdołały nagromadzić kapitał moralny w postaci zaufania członków. Niestety, przez długi czas nie byliśmy w możności wglądnać bezpośrednio w działalność organizacji, odległych od centrali.

Połączenie Związku Automobilistów ze Związkiem Transportowców stworzyło okazję do wydelegowania sekretarza połączonego Związku, który miał możliwość zbadania szeregu organizacji, jak oddziały w Grodnie, Łomży, Białymstoku, Nowogródka i Wilnie.

Naiwnością byłoby ludzić się, że stan tych organizacji jest zadawalający a przyszłość zapewniona. Organizacja zawodowa tylko wtedy ze spokojem patrzeć może w przyszłość, jeśli opiera się na masowem i żywym zainteresowaniu członków, którzy czują się związani z jej losem, gotowi są do ofiar na rzecz wspólnej sprawy, gdyż wiedzą, że poprawa ich losu zależy od siły organizacji. Gdy zainteresowanie sprawami organizacyjnymi jest słabe, gdy ludzie nie rozumieją jeszcze potrzeb organizacji, nie wiedzą, z jakimi organizacja boryka się trudnościami, wobec których nie może wszystkiego od razu wywalczyć i osiągnąć, wtedy ogół pozostaje w obojętności a cały ciężar pracy przerzuca się na jednostki. Niestety, taka jest sytuacja w większości naszych organizacji kresowych. Szoferzy zawdzięczać mogą grupom jednostek dobrej woli, że ich organizacje w wielu miejscowościach wogóle istnieją. Ale przecież powiedzieliśmy wyżej, że tylko masowe organizacje mają przyszłość. Jeśli się chce silnych i skutecznie działających związków, trzeba ich sprawami zainteresować ogół kierowców. Najlepsza nawet wola, największe poświęcenie paru ludzi nic tu nie może samo przez się osiągnąć, jeśli nie obudzi mas z letargu. Inaczej przedstawia się sprawa w Wilnie. Tam mamy organizację prawdziwie masową, której sprawami ogół szoferski interesuje się, przy której stoi. Mamy tam duży zastęp uświadomionych towarzyszy i o przyszłość naszej organizacji wileńskiej możemy być zupełnie spokojni. Cóż z tego, że i tam znalazła się grupa wicherzy-

cieli i rozbijaczy, na czele której stanęli ludzie o niepewnej przeszłości. Jesteśmy pewni, że ogół szoferów wileńskich odepchnie poza nawias społeczeństwa szoferskiego te jednostki.

Jednak nietylko zastanowić się trzeba nad sytuacją organizacyjną na kresach. Należy starać się o to, by nasze organizacje w Kongresówce, by nasze organizacje wielkomiejskie, jak warszawska i krakowska osiągnęły należyty poziom rozwoju. Oczywiście trudno nie liczyć się z okolicznościami, na które nie sposób zaradzić. Do takich należy sam stan przedsiębiorstw automobilowych. Brak wielkich przedsiębiorstw stwarza trudność w pracy organizacyjnej. Niejednokrotnie szoferzy pracują na jednym wozie, który czasem należy do paru osób. Czasem wóz taki należy do innego szofera. Zdarza się, że szofer pożyczka „pracodawcy” na gumę, koło lub starter. Zdarza się też, że gumy bierze się na kredyt: wystawcą weksla jest pracodawca, żyrantem szofer. Jakże trudno jest w tych warunkach prowadzić akcję o wyższe płace, o czas pracy! Jakże trudno byłoby przeprowadzić strajk w obronie bytu szoferów i wywalczyć umowę zbiorową!

Związkowi pozostała rola obrony godności szofera, jako człowieka i pracownika, pozostała walka przeciw niesłusznym zarządzeniom władz. Rzecz jasna pozostało jeszcze staranie o to, by poziom uświadomienia członków podniósł się, by ludzie zdołali ocenić, jakie będą dla nich płynące korzyści z siły organizacji. Nie mniej jednak sama propaganda i werbowanie członków nie starczy, lepiej jest, gdy organizacja zdoła nietylko połączyć członków związkiem wzajemnej solidarności ale również zapewnić im korzyści materialne. Jeśli członkowie Związku nabyli w organizacji prawa do różnych świadczeń i zapomóg, nie pójda na lep różnych rozbijaczy i nie opuszczą swego Związku, gdyż w ten sposób straciliby nabyte prawa. Związek rozbijaczy nowopowstały nie będzie mógł zagwarantować żadnych korzyści. Chodzi tu o rozmaite zapomogi związkowe. Tę właśnie sprawę pragniemy postawić na porządek prac naszej organizacji. Staje przed nami sprawa organizowania kas obrony prawnej, kas pogrzebowych, kas samopomocy. Regulaminy tych kas muszą być tak ułożone, by dawały przewagę i większe korzyści członkom, którzy przez dłuższy czas na-

leżą do nich. Ci, którzy od trzech lub czterech lat należą do związku i kasy, muszą mieć większe prawa od tych, którzy mają za sobą jakiś rok należenia do Związku.

Nie znaczy to, byśmy zamierzali porzucić pracę i walkę w obronie praw kierowcy. Chodzi o jedno jeszcze pole pracy naszego związku, chodzi o to, by nasi członkowie czuli się we wszystkich ważnych momentach swojego życia związani z organizacją, która zawsze będzie gotowa pośpieszyć im z pomocą i nigdy ich nie zawiedzie. Zementowana podwójnym związkiem: solidarności robotniczej i wspólności zainteresowań w zakresie doraźnych korzyści organizacja będzie tym murem, o który rozbijają się wszelkie zakusy rozbijaczy i wichrzycieli, wnoszących zamęt w szeregi robotnicze i pracujących dla różnych ciemnych celów, a zawsze dla swej własnej korzyści.

R-s.

## Czy wszystko ma stanąć?

Władze, mimo wszystko, stanęły jednak na tem stanowisku, że opłaty na fundusz drogowy mają być pobierane w całej rozciągłości, wraz ze ściąganiem w drodze egzekucji i opłatami za zwłokę. Ulgi, przyznane przez komisję między-ministerjalną są bardzo nieznaczne, dotyczą zmniejszenia opłat o 20% i niestosowania progresji od wagi samochodów zarobkowych, pobierania opłat od rzeczywiście sprzedanych biletów autobusowych, przedłużenia czasu wpłacania zaległości podatkowych do końca roku. Ulgi te są zupełnie niedostateczne, przecież zarobki właścicieli pojedynczych wozów nie starczą dziś prawie na utrzymanie, jeśli obliczyć koszty benzyny, utrzymania wozu, podatków. Opłaty biletowe zabijają komunikację autobusową, a zarobki szoferów, zwłaszcza dziś w okresie kryzysu, coraz bardziej topnieją.

Stanowisko nasze w sprawie funduszu drogowego było jasne: domagaliśmy się obciążenia na rzecz budowy dróg wielkiego rolnictwa, wozów luksusowych, a zwolnienia auto-dorożek i autobusów. Prócz tego zachodzi możliwość osiągnięcia wielkich sum na utrzymanie dróg przez najskromniejsze choćby opodatkowanie pojazdów konnych. Przecież w Polsce na 10 km. drogi przypadają 4 samochody i 430 koni, a w St. Zjedn. na 1 km. drogi bitej przypada 6 samochodów i niecałe 3 konie. W tych warunkach każdego uderzy niesprawiedliwość obciążenia młodego naszego automobilizmu. Przecież utrzymanie dróg jest sprawą całego państwa.

Trzymający z rządem „Kurjerek” krakowski (I. K. C.) ogłosił artykuł, w którym stwierdził, zgodnie z tem, co powiedzieliśmy wyżej, że nietylko ci, co po drogach jeżdżą, ale całe państwo jest zainteresowane w utrzymaniu dróg. Fundusz drogowy opiera się na błędnych przesłankach i opłaty wprowadzone są w złym czasie, gdy kryzys wyczerpuje całe życie ekonomiczne. Zachodzi pytanie, które postawiliśmy w tytule artykułu, bo przecież w niedalekim czasie nie będzie komu płacić a szoferzy stracą zarobek. Można sobie wyobrazić jak to będzie wyglądać jeżeli już dziś w Warszawie na 773,915 zł. wymierzonych opłat na fundusz drogowy, zaległości wynoszą 472,383.

Również miesięcznik „Auto” (Nr. 10) pisząc o straszliwym stanie dróg dodaje „gdyby do świadczeń na rzecz utrzymania dróg pociągnięci zostali wszyscy użytkownicy dróg, tych kilka milionów pojazdów konnych, co krąży po nich, gdyby na rzecz funduszu przekazane były wpływy z opodatkowania materiałów pędnych, wpływy z ceł od środków lokomocji drogowej i t. d., no to fundusz dysponowałby zapewne środkami, któreby pozwoliły w ciągu kilku lat doprowadzić do względnego porządku drogi polskie”. Przypominamy, że związek nasz domagał się przekazania na fundusz drogowy podatku od benzyny, od smarów i t. p.

Będąc zupełnie przekonani o szkodliwości nowych obciążeń, w trosce o los kierowców, którym grozi widmo bezrobocia i głodu, domagamy się, by te, dla automobilizmu tak krzywdzące obciążenia zostały zniesione.

Swego czasu premier przyrzekł nowelizację ustawy. Mamy nadzieję, że jednak projekt nowelizacji wpłynie do sejmu, że wynagrodzi krzywdę, wyrządzoną automobilizmowi. Narazie jednak należałoby wstrzymać wykonanie ustawy, gdyż dotąd przyznane ulgi nie wprowadzają zasadniczej zmiany i pytanie „czy wszystko ma stanąć” nadal wisi nam nad głowami.

## W sprawie sądów automobilowych.

Nasz postulat specjalnych sądów automobilowych uzasadnialiśmy niejednokrotnie. Twierdziлиśmy, że sprawy automobilowe muszą być rozważane przez specjalistów, którzy się na tem znają i nie będą ulegać powszechnej nagance przeciw szoferom, których, jeszcze przed zbadaniem sprawy, już z góry piętnuje się jako winnych. Tymczasem uwzględnić trzeba i nieostrożność publiczności i łatwość defektu wozu i przemęczenie i wiele innych okoliczności łagodzących. Sprawy takie może znać tylko ten dla kogo automobilizm nie jest obcy. Ale to nie wystarcza, gdyż, podobnie jak w sądach pracy są ławnicy reprezentujący pracodawców i robotników, w sądach automobilowych powinni być rzeczoznawcy z pośród szoferów. Tylko na tej drodze osiągnie się gwarancję że wyrok będzie bezstronny.

Utworzenie w Warszawie specjalnego sądu grodzkiego dla spraw automobilowych uważamy za częściowe zwycięstwo naszych mozolnych zabiegów i ciągłych nawoływań. Jednak tylko częściowe. Pozostaje bowiem otwartą sprawą rozpowszechnienia tej reformy na całą Polskę i wyżej poruszona sprawa rzeczoznawców. Dopóki nie powstaną w całej Polsce takie sądy automobilowe, nie będziemy uważali sprawy za zatwioną.

## O przemyśle automobilowym.

W książce, wydanej przez grupę pisarzy ekonomicznych i społecznych, trzymających z rządem p. t. „Pięć lat na froncie gospodarczym”, znajdujemy artykuł inż. K. Meyera o przemyśle samochodowym. P. Meyer podaje wartość przywiezionych do Polski automobili: w r. 1928 przywieziono ich za 82,6 milj. zł. w r. 1929 za 71 milj. zł., w r.

**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 919-31

WARSZTATU 949-31.

1930 za 42,9 milj. zł. Aby dorównać motoryzacji St. Zjedn., Polska musiałaby mieć, odpowiednio do stanu ludności około 1 i pół milj. samochodów. Określając trwałość wozu na 7 lat, na samo odnowienie tego taboru, trzeba by 200 tys. samochodów i około 3 miliardy zł. rocznie. Zatem rozwój automobilizmu nie może opierać się na przywozie ale trzeba dbać o rozwój własnego przemysłu automobilowego. Zgadza się pod tym względem z autorem. Zgadza się również, że automobilizm ponosi ciężar wydatków na przedstawicielstwa firm samochodowych, przyczem każdy wóz jest obciążony kosztami handlowymi, co podnosi jego cenę prawie dwukrotnie, dochodzi haracz na utrzymanie dróg. Zachodzi jednak pytanie, co obecny system zrobił dla rozwoju przemysłu samochodowego. Autor przyznaje że w pierwszym okresie rządów pomajowych jeszcze sprawa nie została poruszona. W dalszym ciągu usiłowano rozwiązać sprawę na podstawie popierania prywatnych kapitalistów, co dało w praktyce pewną ilość montowni, ale nie posunęło naprzód produkcji samochodów. Państwowe Zakłady Inżynierji przejęły Centralne Warsztaty Samochodowe i „Ursusa”, ale także nie zrobiono zasadniczego. P. Meyer tłumaczy, że właśnie nastąpił kryzys i nie dało się wiele zrobić. Przychodzi słynna umowa z firmą Saurera, o której p. M. pisze: „oparcie o firmę, idącą w dziedzinie produkcji wozów ciężarowych stale naprzód, przy odpowiednim ujęciu umowy licencyjnej, daje gwarancję, że produkcja nasza stać będzie pod względem technicznym na odpowiednim poziomie. Tymczasem fachowcy zwracają uwagę, że metody fabrykacji Saurera są przestarzałe i koszt wozów bardzo wysoki, o czym zresztą pisze również p. M. Jakże więc w ten sposób ma się popierać automobilizm i fabrykację samochodów? Przecież raczej należałoby starać się o wozy tańsze. Przytem powstaje narazie jeszcze jedna montownia, a sprzedaż wozów pozostaje pod kontrolą zagranicznej firmy. Trudno wierzyć, że uda się dzwignąć przemysł automobilowy na tej drodze. Oznacza to więc jeszcze jedną pozycję obcego kapitału w Polsce.

### **Choroby kierowców samochodowych.**

U kierowców samochodowych zdarzają się głównie dwa rodzaje chorób: zakłócenia nerwowe i przeziębienie. Przytem największy procent przypada właśnie na cierpienia nerwowe. Jest to zupełnie zrozumiałe: szofer uważać musi i na drogę i na motor, przyczem nerwy jego są również napięte w kierunku unikania wypadku. Pierwszem niebezpieczeństwem dla zdrowia, którego się należy wystrzegać, jest przemęczenie. Niestety, wymaga to poprawy dzisiejszej sytuacji materialnej

kierowców, przy której ludzie czasem nie schodzą z wozu po całych dniach. Siedzenie po 8 godzin przy kierownicy jest zupełnie dostateczne dla wyczerpania sił. Po pracy konieczne jest zupełne wypoczęcie: żadnych wyczynów sportowych, czy to automobilowych, czy up. lekko-atletycznych, żadnej pracy domowej. Jest błędne mniemanie, że siedzenie przy kierownicy mniej wyczerpuje od jakiejś ciężkiej pracy fizycznej. To uprzedzenie należy zwalczać i u siebie i u innych. Początkowo zakłócenia nerwowe są trudne do zaobserwowania i łatwo można je przeoczyć. Miganie przed oczyma jest objawem, że nerwy wzrokowe zaczynają słabnąć i trzeba bardzo wystrzegać się nadmiernego ich natężenia, zwłaszcza przy prowadzeniu auta przez ciemne ulice, na szosach, przy słońcu rażącym w oczy.

Często się zdarza, że, gdy szofer zdecyduje się iść wreszcie do lekarza już niezdolność zrenić do zważania się, względnie do rozszerzania, pod wpływem silnego, względnie słabego oddziaływania światła już przeszła w wadę organiczną. Skoro kierowca zauważy, że przez pewien dłuższy czas ma przed oczyma pasemka względnie płatki, jakkolwiek od pewnego czasu wzrok swój skierowuje w stronę ciemną, mamy tu do czynienia z wyczerpaniem nerwów ocznych. Przy dalszej jeździe należy bardzo uważać, a w każdym razie wcześniej radzić się. Przy wczesnem leczeniu trwa ono względnie krótko, w przeciwnym razie, przez całe miesiące albo lata będzie się w niemożności kierowania samochodem. To samo tyczy się wyczerpania i drgawek mięśni, zwłaszcza drgawek w powiekach, mięśni przedramienia, nogi i t. p. I tu zawczasu niezaleczone cierpienie przechodzi w poważną chorobę. Zakłócenie powiek przejść może w niezdolność do widzenia. I tu jednak pierwszem lekarstwem jest odpoczynek. Ale wszystkie wyżej podane cierpienia nie wyczerpują sprawy. Istnieje specjalna tak zwana „newroza szoferów”, objawiająca się w zakłóceniach działalności serca. Jeśli zbadać większość szoferów przed i po jeździe okazuje się, że 60% wszystkich cierpi na nerwicę serca. Jedną z głównych przyczyn jest nieprawidłowe oddychanie w czasie jazdy: wstrzymywanie wdychania, niewdychanie dostatecznie głęboko, w rezultacie cierpi obieg krwi i krew nie oczyszcza się należycie. Po krótkim czasie szofer uczuwa już utrudnienia w oddychaniu i kłócie serca, zrazu w czasie jazdy, a potem i po zejściu z wozu. Środkiem przeciw temu są ćwiczenia w oddychaniu prawidłowem. Szofer, cierpiący na taką newrozę nie musi koniecznie zaraz rzucić swej pracy, ale zaniechać musi wszelkich eksperymentów i zbyt szybkiej jazdy. W przeciwnym bowiem razie już wcześniej można się nabawić astmy płucnej albo poważnych cierpień sercowych, a w takim wypadku trudno już znaleźć radę.

**Wszyscy Członkowie jeżdżą na benzynie, polecanej przez Zarząd Związku. Bloczki uprawniające do premii za benzynę wydaje Sekretarjat Związku od 9 do 15 i od 18 do 20.**

# Z ŻYCIA ZWIĄZKU

## ZARZĄD SEKCJI AUTOMOBILISTÓW Z. Z. T.

Skład Zarządu Gł. Centr. Sekcji Automobilistów przy Zw. Zaw. Transp. jest następujący: 1) przewodn. tow. Trzeciak Stanisław z Warszawy, 2) sekretarz — tow. Welcel Stanisław z Warszawy, 3) skarbnik — tow. Kowalski Wiktor z Warszawy, 4) I-y członek — Senator Kazimierz z Warszawy, 5) II-gi czł. — Sobolewski Stanisław z Warszawy, 6) III-ci czł. — Stachula Ludwik, Katowice, 7) IV-ty czł. — Melek Mieczysław, Katowice, 8) V-ty czł. — Bujas Adam, Katowice, 9) VI-ty czł. — Krzekotowski Stanisław, Poznań, 10) VII-my czł. — Jędraszek Czesław, Kalisz, 11) VIII-my czł. — Tombowicz Wiktor, Wilno, 12) Zastępcy: z Radomia — 1, z Łodzi — 1, ze Lwowa — 1.

Skład Komisji Rewizyjnej tow. tow.: 1) Lider Mieczysław z Warszawy, 2) Szymański Stanisław z Warszawy, 3) Cmok Jan z Katowic, 4) Zgraja Karol z Katowic, 5) Szurwan Jan z Cieszyna, 6) Łacisz z Łucka jako zastępa.

## Warszawa.

### CZAPKI DLA KIEROWCÓW.

Magistrat warszawski postanowił wprowadzić nowy format czapki dla kierowców. Projekt został zaakceptowany przez radę artystyczną. Ma być to czapka belgijska w kształcie stożka kapelusowego, koloru ciemno-popielatego, z daszkiem czarnym, okutym poniklowaną blachą z popielatym paskiem rzemiennym, ozdobionym czarnymi paskami. Otok czapki ze wstążki czarnej rypsowej w grube prążki wokół otoku, u góry i dołu wypuski z rzemienia popielatego. Władze tłumaczą, że zmiana ta jest wywołana przejściem na popielaty kolor taksiówek.

Organizacja nasza jest zdania, że wprowadzenie jasnych uniformów, a nawet jasnych czapek nie ma sensu. Co będzie, jeśli szofer w jasnej czapce będzie musiał naprawiać motor gdzieś na rogu ulicy. Nawet ciemne czapki brudzą się, jeśli kierowca zelknie się ze smarami. Argument, że taksówki mają jasny kolor, wcale do nas nie przemawia. Poza tym wprowadzenie nowych czapek (po 15 zł. sztuka) w czasie dzisiejszego przesilenia jest nie właściwe. Zarobki właścicieli taksówek wynoszą brutto 15 — 25 zł. na dobę. Z tego trzeba pokryć koszt benzyny, utrzymanie samochodu, 30% dla szofera i opłacić b. wysoki haracz na Fundusz Drogowy. Oczywiście właściciele będą chcieli koszt czapek przerzucić na szoferów, których zarobki i tak wynoszą 4.50 do 6 zł. na dobę. Dlatego Związek nasz zmuszony jest wystąpić przeciw tym „reformom“.

Wydział Przemysłowy powołuje się na opinię Komisarjatu Rządu. Stwierdzamy, że naczelnik Wydz. Drogowego Kom. Rz. w rozmowie z naszym przedstawicielem, swego czasu oświadczył, że Komisarjat Rządu nie jest zainteresowany w wprowadzaniu w chwili obecnej nowych uniformów i czapek.

### P. BORONIAK I SPÓŁKA.

Panowie, którzy zajmują się „odradzaniem polskiego socjalizmu“ pod znakiem t. zw. d. Frakcji Rewolucyjnej, są to skończeni bankruci polityczni. Rząd ma własne swoje związki p. Moraczewskiego, na których lep też niewielu naiwnych da się wziąć, szerokie rzesze robotnicze odwróciły się od tej

Partji i od tych związków z nieprawdziwego zdarzenia, od tych „także“ socjalistów.

Znane są wszystkim niewybredne, paskarsko-rewolwerowe metody tych panów. Jeśli wogóle jeszcze istnieją (choć bardzo mało), to tylko przez wpływy w Warszawskim Magistracie i różne kombinacje. Poza tym mają bardzo „piękny“ zwyczaj przyciągania do siebie różnych odpadków od prawdziwego ruchu robotniczego. Widocznie „swój do swego ciągnie“.

Teraz czytamy w ich organie: „Szoferzy opuszczają szeregi C. K. W. i przechodzą do P. P. S. d. Fr. Rew.“

O co chodzi? Otóż opisuje się jakieś zebranie szoferów i monterów zakładów oczyszczania miasta. Nie chodzi nam o to zebranie, czy zebranko. Wierzymy, że jeszcze, narazie udaje im się spędzić paru pracowników miejskich, ale nie na długo. Chodzi nam jedynie o to, że to zebranie zagajał i przewodniczył na nim niejaki p. Jan Boroniak. Robotnicy miejscy znają dobrze tego kłusownika partyjnego, który przechodzi od partji do partji, zależnie od pory roku. Czasem poprostu rozpacz bierze, jeśli się widzi, jak nisko upadają pewne indywidua, które niegdyś pracowały w ruchu robotniczym i w krótkim czasie straciły całą ambicję i z wytartem czołem służą różnym ciemnym celom.

Ale trudno, odpadki w postaci różnych Boroniaków idą preez! Ruch robotniczy idzie naprzód!

### KONFERENCJA W KOMISARJACIE RZĄDU.

Komisarjat Rządu zaprosił wszystkich przedstawicieli organizacji zawodowych na konferencję, w której z ramienia Komisarjatu brał udział naczelnik bezpieczeństwa publicznego i naczelnik Wydziału Drogowego przy Komisarjacie Rządu. Z referatu przedstawicieli władz wynikało, że zaprosili przedstawicieli organizacji zawodowych aby znaleźć środki wpłynięcia na zmniejszenie przestępstw w ruchu ulicznym.

Przedstawiciele organizacji stwierdzili, że wypadki i przekroczenia bywają spowodowane przez pieszą publiczność, która nie stosuje się do żadnych przepisów, a chodzi sobie po ulicach jak jej się żywnie podoba, nie ponosząc żadnych kar. Za wszystko odpowiada szofer. Przedstawiciele domagali się przeprowadzenia przepisów, któreby obowiązywały przechodniów.

Przestępstwa za nielegalny postój dorożek są wynikiem braku postojów w miejscach o dużym zapotrzebowaniu.

Przedstawiciel Komisarjatu, rozwiązując tą konferencję, wezwał istniejące organizacje do współpracy przy regulowaniu ruchu.

## Kraków.

### ZAWIADOMIENIE.

Zawiadamia się, że dnia 28 października 1931 r. o godzinie 6 wieczorem, odbędzie się w lokalu Z. Z. T., oddział Automobilistów w Krakowie, przy placu Matejki L. 4. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie, przy udziale zaproszonych delegatów Zarządu Głównego z Warszawy i z Katowic.

Sprawy bardzo ważne, przeto wzywa się wszystkich kierowców, tak członków, jak i nieczłonków do jawienia się.

Porządek dzienny:

1) Sprawa odbierania prawa jazdy (z błahych powodów), referuje kol. Prezes Guszlewicz,

## Dnia 6-go każdego miesiąca wypłacamy premje należne za wybraną benzynę w stacjach Związkowych. Pożądane jest, aby każdy odbiorca wybierał należne premje.

- 2) Sprawa szoferów na taksówkach i autobusach (płaca i praca), referuje kol. Gener. Sekretarz Rongens, Warszawa ZZT.
- 3) Sprawa ubezpieczenia i pomoc dla bezrobotnych, referuje Prezes Rady Związków Zawodowych, P. Przybyś,
- 4) Sprawa Organizacji i połączenie z I. T. P., referuje Prezes Zaw. Zw. Transportowców, kol. Adamczyk,
- 5) Wolne wnioski.

### DO KOLEGÓW ODWIEDZAJĄCYCH KRAKÓW.

Związek Zawodowy Automobilistów R. P., Oddział w Krakowie, Plac Matejki L. 4., apeluje do Kolegów oddziałów Górnośląska, aby przy przejeździe przez Kraków, garażowali, ewentualnie uskuteczniłi tak reperacje jak i wszelkie zakupy w firmach ogłaszających się w miesięczniku „Zawodowy Automobilista“.

Równocześnie prosimy Kolegów, aby w razie potrzeby, zgłaszali się w sekretarjacie Związku w godzinach południowych od godz. 12 do 1-szej i od godz. 6 do 9 wieczór, tak w celach udzielania informacji, jak też w razie potrzeby i interwencji. W miarę możności jesteśmy w każdej chwili do usług Kolegów.

Z zawodowym pozdrowieniem

Zarząd Z.Z.A.R.P. Oddz. Kraków, Plac Matejki 4.

### ZAWIADOMIENIE DO WSZYSTKICH KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH BEZROBOTNYCH!

Zawiadamia się wszystkich kierowców samochodowych tak członków, jak i nieczłonków, aby we własnym interesie zgłaszali się w sekretarjacie Z. Z. T. oddział Automobilistów w Krakowie, przy Placu Matejki L. 4. w godzinach między 12 a 1 w południe i godziną 6 a 9 wieczorem, celem zarejestrowania się na listę bezrobotnych.

### POŚWIĘCENIE NAGROBKA ŚP. SZTEJNA W CZERNIOWCACH — RUMUNJA.

Śp. Jan Szejn kierowca samochodu „Orbis“ ekspedycji naukowej geograficznej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie, do Azji Mniejszej, Angoli, Anatolji pod kierownictwem śp. prof. Ludomira Sawickiego w latach 1926 — 1928 r., nabawiwszy się malarji tropikalnej zmarł w szpitalu w Czerniowcach w dniu 5 października 1928 r. Kierownik ekspedycji tej śp. Ludomir Sawicki profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie, który również zapadł na tę straszną chorobę, zdołał jednak — kierując osobiście samochodem dotrzeć do Krakowa i tu mimo najtroskliwszej opieki lekarskiej zmarł dnia 4 października 1928 r.

Związek Zawodowy Automobilistów Oddział w Krakowie, którego długoletnim członkiem był śp. Jan Szejn poczynił odpowiednie kroki celem sprowadzenia zwłok śp. Jana Szejna do Krakowa. Tak Władze Polskie jak i Rumuńskie zajęły w tej sprawie bardzo przychylnie stanowisko.

Celem zebrania funduszków na ten cel, ustanowiono listy składek dobrowolnych tak dla członków, jak i Oddziałów Związku Zawodowego Automobilistów Oddział w Krakowie. — Członkowie Związku Zawodowego Automobilistów Oddział w Krakowie oraz Członkowie Oddziałów nader solidarnie poparli finansowo akcję sprowadzenia zwłok Kolegi śp. Jana Szejna do Polski.

Sprawa sprowadzenia zwłok do Polski nie przysłała do skutku, ze względu na przepisy sanitarne, traktujące o chorobach infekcyjnych. Ze względu właśnie tych przepisów, które pozwalają ekslumacji zwłok zmarłych na choroby infekcyjne, dopiero po upływie 7-miu lat od daty pogrzebu, względnie pochowania zwłok zmarłego na chorobę infekcyjną, sprawa sprowadzenia zwłok śp. Jana Szejna nie dała się przeprowadzić. Celem ostatecznego załatwienia tej sprawy obecny Zarząd Związku Zawodowego Automobilistów Oddział w Krakowie postanowił w miejsce sprowadzenia zwłok, ufundować nagrobek dla śp. Jana Szejna z trwałem miejscem na cmentarzu w Czerniowcach. Na nagrobku umieszczono następujący napis: „śp. Jan Szejn lat 35, zmarł

w Czerniowcach, szofer wyprawy naukowej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Członek Zawodowego Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w Krakowie. — Cześć Jego Pamięci! — Zarząd Z. Z. A. R. P. Polska — Kraków“.

Poświęcenie nagrobka na cmentarzu w Czerniowcach (Rumunja) odbyło się w dniu 18 września 1931 r. Na uroczystość tego poświęcenia delegował Zarząd Związku Zawodowego Automobilistów R. P. Oddział w Krakowie członek Związku Kolegę Franciszka Kroppa.

„Polak w Rumunji“ w N-rze 39 r. b. podał m. in., co następuje:

„.....W dniu 17 września b. r. na cmentarzu tym odbyła się uroczystość poświęcenia nagrobka, ufundowanego przez kolegów zmarłego, a mianowicie oddział krakowski Związku Zawodowego Automobilistów R. P. — Poświęcenia nagrobka dokonał ks. Bibrzycki w obecności delegata Konsulatu R. P. p. Karola Schwanna, delegata Związku Zawodowych Automobilistów z Krakowa p. Franciszka Kroppa, przedstawicieli Związku Zawodowego szoferów w Czerniowcach p. p. Józefa Czernego i Franciszka Tomaszewskiego i delegatów Związku b. Legionistów Polskich w Czerniowcach p. p. Władysława Tomaszewskiego i Karola Kroppa. — Na grobowcu złożył piękny wieniec przedstawiciel krakowskiego oddziału Związku Zawodowego Automobilistów“.

Zarząd Związku Zawodowego Automobilistów R. P. oddział w Krakowie poczuwa się do obowiązku złożenia tą drogą jaknajgorętszego podziękowania wszystkim, którzy do spełnienia tej ostatniej przysługi dla śp. zmarłego Kolegi, przyczynili się w jakikolwiek sposób, przez ufundowanie tej wiecznej pamiątki, Tym wszystkim, którzy do uświetnienia uroczystości poświęcenia nagrobka, tak zajęciem się, jak i wzięciem udziału w tej uroczystości się przyczynili, a w szczególności Wielebnemu Ks. Proboszczowi Weissowi w Wyżnicy (Vijuita — Rumunja), Wielebnemu Ks. Proboszczowi Bibrzyckiemu w Czerniowcach (Cernăuți — Rumunja), J. W. Panu Konsulowi Grabińskiemu i delegatowi tegoż Panu Karolowi Schwannowi, przedstawicielom Związku Zawodowych Szoferów w Czerniowcach pp. Józefowi Czernemu i Franciszkowi Tomaszewskiemu oraz delegatom Związku b. Legionistów Polskich pp. Władysławowi Tomaszewskiemu i Karolowi Kroppowi, wreszcie wszystkim Kolegom Związku Zawodowego Automobilistów zrzeszonych we wszystkich oddziałach, za ich ofiarne finansowe poparcie tej akcji. Koledze Franciszkowi Kroppowi, który rzeczywiście z całym poświęceniem zajął się czynnościami związanymi z urządzeniem uroczystości poświęcenia nagrobka na cmentarzu w Czerniowcach i w tym celu na własny koszt do Czerniowec pojechał, składamy tą drogą serdeczne podziękowanie.

### ZAPĘDY WICHRZYCIELI.

Na terenie Krakowa rozesłano zawiadomienia, że powstał nowy Związek pod nazwą: „Związek Kierowców Automobilowych“ woj. Krakowskiego.

Treść tej ulotki już sama przez siebie najlepiej mówi o bezwartościowości całej tej nowej imprezy, zaaranżowanej przez jednostki, które dla celów partyjnych, nie licząc się zupełnie z potrzebami rzeczywistymi zawodowymi szoferów, starają się stworzyć konkurencyjne towarzystwo, aby krzyżować działalność Zw. Zaw. Automobilistów.

W Krakowie, organizacją, która 20 lat z pełnym wysiłkiem, z zaparciem się członków Zarządu zaszczytnie na wszystkich polach pracy zawodowej członków tych zastępowała, została zaatakowana przez kilku ludzi, którzy tworzą teraz nową organizację, nie patrząc na szkody jakie przez to wyrządzić mogą całemu zawodowi, przystępują do rozbijania tego, co Koledzy ich uświadomieni przed 20-tu laty tworzyli, mając wyłącznie na celu i na oku dobro członków, z pominięciem wszelkich względów partyjno-politycznych.

Nie wahają się ci ludzie, nieznanii szerszemu ogółowi szoferów, albo nie mający z zawodem nie wspólnego, rzucać w ulotkach swoich najbardziej ponętnych obietnic i, wykorzystując nędzę, bezrobocie, liczą się, że pójda na lep ci nędzarze, skoro się im przybieca pracę pod warunkiem, że zostaną członkami nowego Związku.

W szumnych swoich hasłach wysuwają na czoło swoją bezpartyjność, właśnie ci ludzie, którzy ze Związku, jaki tworzą, czynią instytucję najbardziej partyjną i którzy korzy-

# GIEŁDA SAMOCHODÓW UŻYWANYCH

KRAKÓW

SKŁADY  
WOLSKA 20

TEL. 180-81

stając z dzisiejszych stosunków myślą, że skoro rozwiną sztandar swojej partji, zdobędą członków w imię rzekomej bezpartyjności.

Chwałą się poparciem sfer rządowych, bo chcą wykorzystać obecną sytuację i zwerbować nierozumiejących swego własnego interesu szoferów, którzy tem poparciem rzekomem zwabieni, gotowi pójść na lep pustych haseł i zapomnieć o godności uczciwego i rzetelnego szofera, by znaleźć się w gronie tych ludzi, którzy Związek ten tworzą nie dla ich dobra, lecz dla swego własnego.

Zapominają lub pragną przemilczeć ci panowie, że Związek Zawodowy Automobilistów, jako naczelną zasadę swej organizacji wysunął na czoło zupełną bezpartyjność, zapewniając swoim członkom swobodę całkowitą w ustosunkowaniu się partyjnym i politycznym do istniejących partyj politycznych.

Wysuwa obłudnie, tworzący się Związek hasło uczciwości i moralności, jakiej chce hołdować przeciw tym ludziom, którzy bez jakiegokolwiek poparcia, o własnych siłach i własnej pracy bez pomocy ze strony czynników, którym zależy na rozbięciu obecnego Związku, umieli ten Związek stworzyć i umieli go przez 20 lat utrzymać.

„Kto ma masło na głowie niech nie idzie na słońce“ — mówi stare przysłowie. Niechcesz to przysłowie dobrze zapamiętać ci, którzy ośmielają się rzucać inwektywy pod adresem ludzi uczciwych ze Związku, gdzie innych osobników napewno nikt nie znajdzie.

Uczciwi szoferzy dobrze o tem wiedzą i dlatego bez obawy oczekuje Związek Zawodowy Automobilistów wyniku walki, podjętej przez kilka jednostek, niezdających sobie sprawy ze swoich czynów, które godzą już nie w byt Związku Zawodowego Automobilistów, ale wprost w każdego szofera z osobna.

Kto uczciwy, kto prawy, kto słuszność i pracę miłuje, komu na sercu leży dobro zawodu, ten od Związku Zawodowego Automobilistów nie odejdzie.

Pamiętajcie o tem, Szoferzy, że dobro Wasze, Wasza przyszłość leży w utrzymaniu istniejącego Związku, który ma za sobą chlubną przeszłość i nie daje się zwodzić ludziom, którzy do innego celu zupełnie dążą.

Związek Zawodowy Transportowców, oddział Automobilistów R. P. Oddział w Krakowie należy do Centrali w Warszawie, posiadającej 31 Oddziałów. Przyjmuje wszystkich kierowców, posiadających prawo jazdy. Zasadą Zawodowego Związku Automobilistów, jest, że skupia wszystkich kierowców, pracując dla dobra zawodu, tak pod względem moralnym, jak i materialnym. Podniesienie wartości moralnej wogóle wszystkich członków, jest celem, do którego

dąży ustawicznie Związek Zawodowy Automobilistów, zdając sobie z tego sprawę, że wszyscy chcą być dobrymi i szanowanymi członkami społeczności robotniczej.

## Katowice.

### UNIEWINIENIE SZOFERÓW.

Szofer Pośpiech, oskarżony był o to, że dnia 16 grudnia 1930 r. najechał na niejaką Marję Iptę. Na rozprawie przy obrobie wywiódł adwokat z ramienia Związku, Dr. Ziółkiewicz. Ze uszkodzona wyszła z za tramwaju w chwili mijania tramwaju, a oskarżony momentalnie zahamował wóz i tylko tylnym kołem uderzył uszkodzoną i, że dał właściwe sygnały.

Sąd po naradzie uwolnił oskarżonego od winy i kary.

Szofer Fr. Szmatoła był oskarżony o spowodowanie urazu cielesnego z niedbalstwa na Alfredzie Rudzkiem. Występek z § 230 ust. 2. u. k. zasądzony na grzywnę 60 zł. i opłatę sądową, względnie 14 dni aresztu, w I. instancji.

Przy rozprawie I. Instancji, Dr. Ziółkiewicz wniósł o uchylenie wyroku, motywując że uszkodzowany Rudzki nie jechał przepisowo i sam spowodował wypadek.

Od wyroku I. instancji wniósł Dr. Ziółkiewicz odwołanie, które uzasadnił jak poprzednio i wniósł o uchylenie wyroku I. instancji. Na rozprawie przed Sądem Apelacyjnym, ponowiono dowody ze świadków i wyrok I. instancji został uchylony a oskarżony uwolniony od winy i kary.

Franciszek Switała był oskarżony o to, że dnia 8 czerwca 1930 r. najechał samochodem Helenę Cebłowską, która odniosła okaleczenie. Występek z § 230 u. k.

Został ukarany wyrokiem I. instancji na 300 złotych kary, względnie 30 dni więzienia oraz 30 złotych kosztów sądowych. Od wyroku tego wniósł Dr. Ziółkiewicz odwołanie. Powołując się na to, że nie dowiedziono, by szofer jechał szybko, ponadto, że w dniu tym odbywały się wyścigi motocyklowe a uszkodzona sama wleciała na auto oskarżonego, które potrafiło ją wachlarzem, tak że upadła. Na rozprawie przed sądem apelacyjnym w dniu 26 maja 1931 r. został oskarżony uwolniony od winy i kary.

FELJETON

## Pani Prezesowa.

Mecenasowa R, znana działaczka społeczna, członkini różnych lig, ochronek i żłobków, nie mogąc doczekać się fotela prezesowej, — bowiem fotele te zajmowane bywają dożywotnie przez panie „nadradzynie“ lub... wogóle przez „nad“... — założyła sobie nową ligę: Liga Obrony Praw Przechodnia. Po za twierdzeniu prezydium, w którym rozumie się została obrana jednomyślnie prezesową, na inauguracyjnym zebraniu, wygłosiła wielką mowę: „Przechodniu! — Rozwzdrzenie kierowców, doszło do bezczelnego bagatelizowania życia i mienia ludzkiego. Dla nich niema nic nietykalnego, ani staruszka, ani kobiety, ani dziecka. Nie można dziś przejść spokojnie ulicą, by nie zostać ochlapanym błotem, potrąconym, lub na śmierć przejechanym. A winę ponoszą wyłącznie kierowcy. Szoferzy to ludzie o instynktach sadystów — to hańba XX wieku! Gdzie kara? Gdzie sprawiedliwość?! Dlatego nasza liga, której mam zaszczyt być prezesową a, za który to zaszczyt zebraniom dziękuję, wypowiada im bezwzględna wojnę. Koniec terroru automobilowego!! Koniec harcom szoferskim!...“ i t. p. piorunowała pani prezesowa.

Liga rozpoczęła pracę. Postarano się o obostrzenie przepisów jazdy, — wpływno na sądy o jaknajsurowszy wymiar kary, — dzienniki grzmiąły, a członkinie w razie wypadku interwenjowały nawet osobiście parasolkami. Szoferzy byli ostro karani, opinja publiczna uspokojona, pani mecenasowa w dzień się niebia. Zdobyła fotel prezesowej i popularność — stała się bożyszczem miasta, oblegana przez reporterów i fotografów. Jednakże pani mecenasowa miała swego „mola“. W głębi duszy zazdrościła bogatym arystokratkom, które ostentacyjnie obwoziły się po mieście własnym autem. Zapracowanemu mężowi starała się wmówić, że: „aby moja działalność była oceniona w całej pełni, muszę wziąć za kierownicę i pokazać jak należy jeździć“.

Po długim nudzeniu mecenas dla świętego spokoju, kupił żonie 6-cio cylindrowego Citroen'a. Pani mecenasowa zapisała się na kurs jazdy i rozpoczęła próbne jazdy.

Już po kilku tygodniach, wskutek użycia stosunków, wpływów i pleców (męża w przenośni, swoich dosłownie) kierownictwo kursu uznało piękną i fertyczną prezesową, zdolną do egzaminu. Doprawdy było to drobnostką, że pani mecenasowa podczas jazdy egzaminacyjnej, na skrawie ulicy przejechała



## AKUMULATORY: samochodowe, motocyklowe, oraz części

poleca skład fabryczny:

# AUTOSTART

Kraków, ul. Zwierzyniecka 29 tel. 181-51.

Naprawa i ładowanie

Naprawa karterów i części aluminiowych nowoczesną metodą bez spawania.

## Poznań.

### POPISY PANA LULKIEWICZA.

Oddział poznański Z. Z. Aut. stacza walkę z chadekami i rozbijaczami w nowym wydaniu.

Na tutejszym gruncie znane jest dość szeroko indywidualum, noszące charakterystyczne nazwisko: Lulkiewicz. Jegośność ten z chwilą, kiedy wstąpił w szeregi zorganizowanych szoferów, od razu umiał wylulać na siebie uwagę przez deklamowanie o konieczności zradykalizowania mas szoferkich. Podkreślał on, że wśród mas szoferkich brak klasowego uświadczenia, z lubością widoczną zwracał się do działaczy robotniczych per „towarzysz“, objawiając chęć wstąpienia do partji socjalistycznej! Opanowany ambicją, umiał on wysuwać siebie na czoło przy jakiegokolwiek okazji; to też ogół, spodziewając się od niego cudownych wyników głoszonych przez niego haseł, obdarzał go swem zaufaniem, wybierając go do zarządu, różnych komisji i delegacji. Gdy nadszedł czas, że oddział miał rozstrzygnąć kwestję przynależenia do Zw. Transportowców, Lulkiewicz był jednym z tych, którzy uznali konieczność organizowania się międzynarodowo i potrafił też skutecznie bronić Zw. Transportowców przed stawianymi mu zarzutami. Po rozłamie styczniowym był on zażartym przeciwnikiem chadeckich rozłamowców, jeżdżąc po zebraniach prowincjonalnych, jako nasz agitator. Chcąc zaś publicznie zmanifestować swe międzynarodowe stanowisko, nosił on ostentacyjnie oznakę I. T. F.

Któżby jednak pomyślał, że ten tak, zdawałoby się, do kości przesiąknięty internacjonalizmem „low.“ Lulkiewicz, był w znowie z chadekami, którym udzielał wszelkich informacyj z naszego wewnętrznego życia organizacyjnego. Jeszcze zaledwie parę miesięcy temu taka myśl byłaby przestępstwem nie do darowania. A jednak! Lulkiewicz był zamaskowanym agentem Zrzeszenia!

Od pewnego czasu kilku członków zarządu na podstawie szeregu danych, do których zalicza się przedewszystkiem stwierdzony fakt, iż bywał stale w sekretarjacie Zrzeszenia i z którym utrzymywał łączność telefoniczną z naszego sekretarjatu, powzięli do Lulkiewicza podejrzenie. Okazało się, że

się kawaleczek chodnikiem, zaczepiła o ręczny wózek stojący na ulicy: cośkolwiek pochyliła latarnię, — którą nie wiedzieć czemu magistrat umieszcza na krawędzi chodnika. — Po tym incydencie, egzaminujący, wyskoczywszy z wozu błady i spocony, jednak jako gentleman, ucałował piękne rączki mecenasowej, oświadczać: Egzamin powiódł się w zupełności! Pani mecenasowa prześlicznie jeździ — (czytaj ma wpływy i plecy) — za co otrzymała omdlewające spojrzenie.

Następnego dnia zaprosiła pani prezesowa koleżanki z ligi, na pierwszą samodzielną jazdę, by im praktycznie pokazać jak należy jeździć przepisowo. Mąż, który również otrzymał zaproszenie, musimy przyznać z przykrością, stehórzył. Pani prezesowa uzbrojona w potężne okulary i skórzane rękawice z mانشetami, z dumą prowadziła swego Citroen'a po mieście. Jechała powoli, trąbiła, trzymając się wszelkich wskazówek regulaminu ruchu.

Wszystko szło gładko, koleżanki były zachwycone z pogardą patrząc na mijających szoferów — ci zaś z ironją przyglądając się swej pogromczyni za kierownicą. Po szczęśliwym wyminięciu jakiegos gapia na skrócie, wóz wtoczył się na szeroką ulicę, zupełnie pustą, więc pani mecenasowa nie widząc żadnych przeszkód, nacisnęła ekscelerator, zwiększając szybkość do

treść obrad zarządu wiadoma była Zrzeszeniowcom, którzy to lub owo przez własną nieostrożność wygadali. Podejrzenie zaczęło się potęgować, aż wreszcie postawiono sprawę otwarcie: zarzucono mu, że jest w znowie z chadekami i, że wszystkie jego wnioski, jakie ostatnio zgłaszał, opracowane były na podstawie wyniku konferencji, które prowadził z chadekami. Lulkiewicz zaprotestował przeciwko takim zarzutom, a nawet czuł się obrażony, żądając satysfakcji od Sądu Koleżeńskiego!

Widząc jednak, że coraz bardziej grunt usuwa mu się pod nogami, chwycił się Lulkiewicz prowokacyjnych sposobów zmierzających do rozbicia naszego oddziału, posługując się fałszami i kłamstwami. Wtedy zarząd wykluczył go ze związku, bowiem tak jawnego szkodnika nie mógł w gronie zorganizowanych tolerować. Lulkiewicz atoli przeciwko temu zaprotestował, twierdząc, że do wykluczenia go ze związku nie miał zarząd prawa i podstaw! Domagał się przywrócenia mu praw członkowskich, oczywiście w tym celu, aby miał możliwość spełnienia zadania, jakie otrzymał od chadeków.

Ten oto Lulkiewicz, który tak stanowczo domaga się przywrócenia mu praw członkowskich, dostarczył chadeckiemu pismu „Nowy Kurjer“ „rewelacyj“ i nadał tym „rewelacjom“ wprost sensacyjną szatę. Sprostowania „Nowy Kurjer“ odmawia, wobec czego wytoczono mu proces o oszczerstwo w druku. Dalej Lulkiewicz jako oficjalny przedstawiciel Zrzeszenia pojechał na zebranie naszej filji gnieźnieńskiej, gdzie operował swojemi fałszywymi argumentami. I ten człowiek po powrocie z tego zebrania miał czelność zjawić się w naszym sekretarjacie, gdzie oświadczył, że kwestja wykluczenia go ze związku nie jest jeszcze dla niego zamknięta!? Toć takie postępowanie znamiętuje człowieka, pozbawionego nawet odrobiny charakteru, dla którego język ludowy ma odpowiednie określenie..

Niedość na tem: Lulkiewicz okazał się jako niecny denuncjator i anonimista, który niewinnych ludzi chciał pozbawić chleba.

Jedno atoli trzeba uznać; chadeccy umieli się Lulkiewiczowi za swe usługi wywdzięczyć. Bo oto został on u nich płatnym sekretarzem! Widzimy więc, że musiał on wyświadczyć bardzo cenne usługi, skoro obdarzono go taką nagrodą. Za szpiclowanie i rozbijanie, otrzymuje się posadę.

25 km. na godzinę. Aż nagle... ano, stało się. Kiedy miała minąć jedną z bram, w ostatnim momencie wypadli z niej galopem dwaj malcy — i prosto pod wóz. Trzeba przyznać, że pani prezesowa zrobiła wszystko, co było możliwe, ale — zatrzymać wóz momentalnie jest niemożliwe. Jeden z malców potracony prawem, a drugi lewem skrzydłem, potoczyli się po jezdni sącząc krwią. Wóz szarpnięty niewprawną ręką, wtoczył się przez szeroką wystawę do zakładu fryzjerskiego i stanawszy przed lustrem, ogłądała ślepiami latarni swe pogięte skrzydła.

Zbiegowisko, policjant, protokół. Zjawiły się członkinie ligi, rwąc z parasolkami do kierowcy i — stanęły zdumione... Kierowcą była ich prezesowa!

— Proszę! Widzicie moje panie? — wołała prezesowa Ligi obrony praw Przechodnia biorąc was na świadków. Jechałam wolno, dawałam sygnały, a ta hołota sama lezie pod wóz!! Na to niema przepisów ani kar!!

— Tym chciał zlynczować panią prezesową za okaleczających malców, ale członkinie i policja nie dopuścili do tego.

W tydzień później rozwiązała pani mecenasowa swój „Związek“ i z temi samemi członkiniami założyła nowy związek: „Ligę obrony Szoferów“. Oczywiście, że znowu została... prezesową!

## U ZAGRANICZNYCH KOLEGÓW.

### **Czas pracy szoferów w Hiszpanji.**

W Republice Hiszpańskiej wydano dekrety, dotyczące 8-io godzinnego dnia pracy, w których m. in. przewiduje się, że czas pracy kierowców może być przedłużony do 72 godzin tygodniowo z tem, że za godziny nadliczbowe powyżej 8 g. na dobę należy się specjalne wynagrodzenie.

### **Walki szoferów w Hiszpanji.**

W Hiszpanji szoferzy zawarli cały szereg umów zbiorowych. Rokowania prowadziły komisje, złożone z przedstawicieli pracodawców i związków zawodowych robotniczych. Umowy w zasadzie utrzymują 8-io godzinny dzień roboczy. Przy przewozie towarów praca trwać ma od 8 — 12 i od 2 do 6, zaś przy przewozie pośpiesznym w czasie między 7 rano a 7 wieczór, zawsze jednak z dwugodzinną przerwą. Po godzinie 7-ej wieczorem za pracę należy się wynagrodzenie wyższe o 50% od płacy normalnej, przyczem każde zaczęte pół-godziny liczy się za godzinę. Praca na akord znosi się. Płaca przy przewozie towarów wynosi 70 pesetów tygodniowo. Co do swobodnego dnia, przewidzianego w ustawie, pracownicy porozumiewają się z pracodawcami.

Szoferzy w mieście Bilbao zawarli umowę, według której czas pracy wynosi 10 g. z dwugodzinną przerwą dla przyjęcia pokarmu. I im przysługuje przerwa tygodniowa. Minimalna płaca tygodniowa wynosi 40 pesetów. Przy tygodniowym zarobku 120 pesetów otrzymuje kierowca dodatek 2 pesetów. Jeśli wóz jest w remoncie i szofer nie dostaje innego zamiast reperowanego, należy mu się 8,50 pesetów dziennie. W zamian zato szofer wykonywuje w czasie 8-io godzinnego czasu pracy inne roboty. Obliczenieienne dokonywa się w przeciągu 10-cio godzinnego dnia pracy.

### **Szoferzy interesują się lotnictwem.**

Szoferzy z Londyńskiego Towarzystwa Autobusów (General Omnibus Company) stworzyli specjalny klub lotniczy, który posiłkuje się dwupłatowcami o dwóch siedzeniach Redwing Aircraft Co. Ltd. z motorami Armstrong Genet siły 100 H. P.

## Z AUTOMOBILIZMU.

### **Badanie wypadków.**

W niemieckiem piśmie psycho-technicznym pojawił się artykuł na temat zmniejszenia liczby wypadków samochodowych. Autor stwierdza, że nie starczy samo tylko rejestrowanie liczby wypadków samochodowych. Należałoby jeszcze zanotować, ile wypadków sprawili ludzie, którzy nie mają prawa jazdy. Nie wystarcza również zapisać, że, powiedzmy, przyczyną wypadku była zbyt szybka jazda i t. p., trzeba też zbadać zachowanie się kierowcy w czasie wypadku, zwłaszcza zaś takie okoliczności, jak wzruszenie, przemęczenie i t. p.

Dokładne zbadanie psychologiczne i lekarskie jest konieczne, zwłaszcza, gdy sprawa pójsć ma przed sąd. Również wielkie znaczenie mieć będzie rejestrowanie wieku zarówno kierowcy, jak przechodnia. Wreszcie uwzględnić należy, że są „pechowcy“, którzy mają specjalną skłonność do ulegania wypadkom.

### **Samochody płacą więcej niż koleje.**

Wg. Amerykańskiego Towarzystwa Automobilowego w r. 1930 samochody zapłaciły dwa razy tyle podatków co koleje. Przypominamy, że koleje w tym kraju są prywatne. Jest to dowód, że ruch samochodowy wziął górę w St. Zjedn. nad kolejowym. Zapłacono od samochodów 1060 milj. dol. z czego 130 milj. jako od własności, reszta jako specjalne opłaty. Suma ta oznacza połowę wydatków na budowę i utrzymanie dróg wraz ze splatą procentów.

### **Apteczki dla samochodów.**

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zatwierdziło typ apteczki dla użytku samochodów osobowych tak prywatnych jak taksówek oraz autobusów.

Apteczka dla użytku samochodów osobowych winna zawierać: szynę podwójnie składaną (na wypadek złamania kończyn), pudełko plastru lepkiego (do przyklepania opatrunku), paczkę agrafek (do spięcia bandaży), cztery opatrunki wyjąłowione, 15 gr. jodiny, buteleczkę kropli walerjanowych, paczkę gazy sterylizowanej, temblak, tabletki do wody Burowa, 2 paczki waty po 25 gr. pozatem sole trzeźwiące, bandaże, opaski, ligninę, mydło i ręcznik. Każda apteczka winna zawierać przepisy i sposoby użycia wyliczonych przedmiotów. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych poleciło wojewodom wydanie odpowiednich zarządzeń w celu przeprowadzenia kontroli apteczek przez lekarzy powiatowych. Lekarze powiatowi sprawdzać będą zarazem czy kierowca posiada wiadomości stosowania zawartych w apteczkach środków.

### **Głośnik w autobusie.**

Na berlińskiej wystawie samochodowej można było oglądać autobus, zaopatrzony w ciekawe urządzenie. Wewnątrz znajdował się głośnik, do którego mikrofon był umieszczony przed siedzeniem kierowcy. W ten sposób kierowca mógł wywoływać nazwy miejscowości i przystanków. Również z pomocą tego urządzenia można zwracać uwagę turystom na osobliwości zwiedzanych miejsc.

---

### *OD REDAKCJI!*

*W związku z artykułikiem p. t. „Niebezpieczne zajęcia“, niektórzy Koledzy zwrócili się do nas z zapytaniami, czyby nie można było objąć tej pracy, grożącej śmiercią za 750 dol. miesięcznie. Otóż notatka była prawdziwa, ale do Ameryki nie wpuszczają cudzoziemców, przybywających za zarobkiem, wobec zakazów imigracyjnych.*

Wysokowartościowe

## Oleje i Smary Samochodowe

dla każdego typu  
maszyn osobowych,  
ciężarowych i traktorów

(Zastosowanie według  
tablicy polegającej)

przeciwdziałająca  
s t u k a n i u

# LOT

# GALTOL

## BENZYNA BŁĘKITNA

Zapewniająca nienaganne

DZIAŁANIE MOTORU

Doskonała konserwacja!

Szczyt wydajności!

Żądajcie prospektów!

GALICYJSKIE T-wo NAFTOWE

# „GALICJA” S. A.

Stacje olejowe i benzynowe wszędzie.

## AUTOMOBILJA

akcesorje samochodowe, motocykle, rowery, opony, smary, aparaty oszczędzające benzynę  
KRAKÓW tel. 168-61 BASZTOWA 16.

Donoszę uprzejmie, że pod powyższą firmą otworzyłem biuro z akcesorjami samochodowymi i dostarczam, między innymi samochody osobowe, ciężarowe, motocykle New-Imperial, Puch; rowery Puch, aparaty oszczędzające benzynę o 40% Speeder i Ozonator, specjalne pasy wentylatorowe Brammer, smary: Galkar, Gargoyle, Shell, opony: Dunlop, Englebert, Seiberling, Stomil, łożyska kulkowe: SRO & SKF etc. etc.

Zapewniając WP. o solidnym wykonaniu wszelkich ewentualnych zleceń, pozostaję

z poważaniem

Inż. J. Lewandowski.



Aero-  
i automobilowe

## CHŁODNICE

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

C. PATRYN, Kraków, Pawia 10.

## TOWARY ŻELAZNE

jak: śruby wszelkiego rodzaju, nity, podkładki sprężynowe, zawłóczki (szplinty) oraz okucia wszelkiego rodzaju, najtaniej poleca firma:

ROMAN SIENKIEWICZ

KRAKÓW, ul. Bracka 9.  
Telefon 165-35.

## Części zamienne do FORDA i CHEVROLET

Akcesorja, opony, dętki. Benzyna i smary „Castrol”, „Shell”, „Gargoyle - Mobiloil” najtaniej w firmie

# KAZIMIERZ TRUKAN

Warszawa, Marszałkowska 19, tel. 822-25. Piękna 11, (róg Mokotowskiej) tel. 855-41.

Zakład  
Karoseryjno-Samochodowy

## PIOTRA BARBURSKIEGO

Warszawa,  
Litewska № 3, tel. 816-73

Wykonują wszelkie roboty w zakres powyższy wchodzące t.j. budowę karoserji wszystkich systemów, roboty siodlarskie, lakiernicze, blacharskie i ślusarskie po cenach konkurencyjnych. Robota solidna z najlep. materiałów. — Wykonanie terminowe.

KATOWICKA FABRYKA CHŁODNIC

J. KUTZIA. Katowice, ul. Wodna 14. Telefon 6-33.

Wykonuje wszelkie roboty automobilowe-blacharskie (maski, błotniki, zbiorniki i t. p.) oraz wyrabia nowe i naprawia stare chłodnice.

# Koledzy! Kupujcie tylko w firmach, które się u nas ogłaszają!

### 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 CENTR. SEKCJI Z. Z. A. PRZY Z. Z. T.

WYDAWCA: ROMAN APRILL.

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: STANISŁAW RONGENS.

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