

Organ Związku Zawodowego Automobilistów R. P. • Okręg Śląski
Redakcja i Administracja KATOWICE, ulica Kościuszki 42 — Telefon 3014

Spółdzielnia Automobilistów

w KATOWICACH, Sp. z o. udz., ul. Wojewódzka 50 : Tel. 1116

poleca po cenach konkurencyjnych

Benzyna • Benzol • Oleje

**smary, opony
i dętki samochodowe**

verkauft

Benzin • Benzol • Del

Staufferfett

u. Autobereifung

prima Qualität zu Konkurrenzpreisen

Miejsca sprzedaży: **Katowice**, ulica Starowiejska 3 — **Król. Huta**, Rynek naprzeciw Skarboferme

Die Tankstellen befinden sich in **Katowice** auf der **ul. Starowiejska 3** und in **Królewska Huta**
am **Ring** vis a vis der Skarboferme. **Büro: ulica Wojewódzka 50 — Telefon 1116**

ACHTUNG!

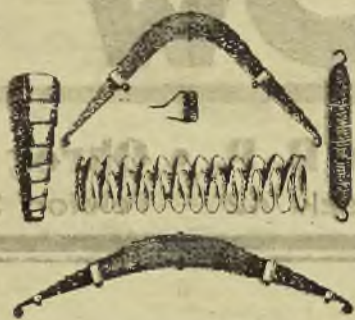
OFNER & DOHT

hat seinen Laden nach der

ul. Dworcowa vis a vis der Kasa Chorych

verlegt

Achtung! Chauffeure u. Automobilisten! Achtung!



20-40% - PREISNACHLASS - 20-40%

auf sämtliche Typen von Autofedern, welche stets auf Lager sind.
Auch ältere Typen von Autofedern werden schnellstens angefertigt.

Fabryka Resorów i Sprężyn

Augustyn Kühnholz i S-ka

Tel. 31-14 ulica Marszałka Piłsudskiego 46-48 Tel. 31-14

Ofner i Dohrt

Katowice, ul. Dworcowa (Konsum

Kolejowy)

Telef. 17-82 Telef. 17-82

Reichhaltiges Lager in **Autozubehör** aller Art

Empfiehlt als besonders preiswert **Nebel-Scheinwerfer, Hydraulische FETTPRESSEN**
Schneeketten, General-Reifen u. Schläuche

Die **Automobil-Werkstätten und Garagen**

befinden sich auf der ulica POWSTANÓW 37. -:- Telefon 22-47 u. 28-68

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawodowego Automobilistów R. P. :: Okręg Śląski

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Kościuszki 42 — Tel 3014 — Konto P. K. O. 303944

W sobotę, dnia 6-go lutego b. r. o godzinie 8-mej wieczorem odbędzie się na sali pana Światły (dawn. Grünfeld) w Katowicach-Załężu, ul. Wojciechowskiego 7 (przystanek tramwajowy)

Zebranie członkowskie

przy udziale pań naszych członków. — Po zebraniu odbędzie się
wieczornica koleżeńska
taniec, wolny wyszynk piwa e. t. c.

Wstęp bezpłatny za okazaniem legitymacji członkowskiej.

Zarząd Związku Zawodowego Automobilistów.

W czwartek, dnia 4-go lutego zebranie nie odbędzie się.

Tramwaj czy autobus?

Zdawałoby się, że sprawa ta, o ile chodzi o ruch miejski, została już dawno rozstrzygnięta. Doświadczenia zrobione w wielkich miastach niewątpliwie wskazywały wyraźnie na korzyść autobusów. Cały szereg wielkich miast przystępuje do systematycznego zmniejszania ruchu tramwajowego a zastępuje tramwaje autobusami. Tak np. Rzym i Wiedeń zupełnie zlikwidowały ruch tramwajowy w nocy. Po tej samej linii kroczą i inne miasta. Stwierdzono bowiem, że w ruchu miejskim autobus jest zwinniejszy i lepiej się może dostosować do potrzeb ruchu, niż tramwaj przywiązany do toru. Autobus podjeżdża do chodnika, zabierając stąd pasażerów i nie tamuje ruchu ulicznego, a inne pojazdy swobodnie mogą dalej kursować. Inaczej jest z tramwajem, który stanie na środku jezdni, nie przepuszczając żadnych innych pojazdów. Na ruchliwej ulicy w bardzo krótkim czasie nabiera się za stojącym tramwajem cała falanga samochodów, furmanek i innych pojazdów, która przy nałajnym przystanku coraz to więcej wzrasta, gdyż pojazdy te nie są w stanie tramwaj po ruszeniu z miejsca wyprzedzić. Katastrofalny jest zaśór ruchu, jeżeli staną dwa tramwaje równoległe na obuch torach ulicy. Wtedy jest ruch uliczny na obie strony zamknięty.

Jeżeli się te rzeczy na razie w Katowicach nie wypuklają, to powinno jednak miasto skorzystać z doświadczeń innych wielkich miast. Za późno jest

potem i za drogo dla miasta przejść z komunikacji tramwajowej na autobusową. Powinno się rozważyć politykę przewidującą a nie iść po lni życzeń prywatnych przedsiębiorców.

W Polsce ruch autobusowy ograniczał się po większej części na utrzymanie komunikacji na prowincji. Od zaprowadzenia ustawy o funku drogowym, nakładającej ogólnie ciężary podatkowe na przedsiębiorstwa autobusowe, bo dochodzące do 50 procent uzyskanych obrotów, dał się zauważyć radykalne zmniejszenie ruchu autobusowego na prowincji. Wspomniana ustawa o funku drogowym przewiduje natomiast pewne ulgi podatkowe dla linii miejskich. Wskutek tego w ostatnim czasie puszczone n. p. w Wilnie większą ilość nowych autobusów w ruch. W innych większych miastach Polski jak Warszawy, Poznaniu i Krakowie jest również po kilku liniach autobusowych. Na Górnym Śląsku zorganizował Związek Celowy Gmin Śląskich przedsiębiorstwo pod nazwą „Śląskie Linie Autobusowe”. Przedsiębiorstwo to ma zadanie utrzymania ruchu autobusowego w Zagłębiu Śląkiem. Stworzenie tego rodzaju przedsiębiorstwa było koniecznością, gdyż do czasu powstania tego przedsiębiorstwa próbowało przedtem kilku prywatnych przedsiębiorców bezskutecznie utrzymywać regularnego ruchu autobusowego. Nie mówiąc już o stanie technicznym i punktualności jazdy tych autobusów, prawie wszelkie te przedsiębior-

stwa po krótkim istnieniu zostały zlikwidowane. Nastąpiło to pomimo, że przedsiębiorstwa te utrzymywały tylko linje dobrze prosperujące i nie liczyły się z potrzebami publicznymi, i nie obowiązywała jeszcze ustawa o funduszu drogowym.

Pocobnie postąpiło towarzystwo tramwajowe, które zlikwidowało wszystkie linje autobusowe z wyjątkiem linii do Bytomia i Inji Myślowice—Sosnowiec, które się widocznie znakomicie opłacają. Przedsiębiorstwa tak tramwajowe jak i autobusowe powinny być własnością gmin. Prywatne przedsiębiorstwo nie liczy się z potrzebami obywateli i utrzymuje tylko linje, które się dobrze opłacają. Trudno np. przekonać takiego przedsiębiorcy, że dla ułatwienia osiedlenia się obywatelom na krańcu miasta jest konieczne istnienie wygodnego i taniego środka komunikacyjnego, zapewniającego połączenia z centrum danego miasta.

Mamy na to co różne przykłady. Tak np. tramwaje warszawskie będące własnością miasta, chociaż im daleko od doskonałości, przewożą pasażerów za 25 groszy od jednego krańca miasta do drugiego. Jest tam jednolita taryfa miejska, to znaczy, że bez względu na odległość opłata za przejazd w obrębie miasta jest jednolita. Tylko za bilety upoważniające do korzytan'a z przejazdu kilkoma linjami tramwajowymi, obowiązuje sto un'owo drobna dopłata. Podobno jest wszędzie gdzie tramwaje są własnością danej gminy. Pomimo tego będą utrzymywane linje, które się nierentują, ale są konieczną potrzebą dla rozwoju miasta.

Inaczej przedsiębiorstwa prywatne. Tak np. istnieje na Śląsku prywatne przedsiębiorstwo tramwajowe pod nazwą „Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne“. Przedsiębiorstwo to ma wyłączny monopol na utrzymywanie linii tramwajowych na terenie Górnego Śląska i Zagł. Dąbrowskiego. Jest to kapitał przeważnie niemiecki, gdyż firma ta została stworzona na miejscu „Schlesische Kleinbahn-Gesellschaft“.

Katowice są mniejszym miastem jak Warszawa a mimo to przejazd tramwajami z jednego krańca Katowic do drugiego kosztuje kilkakrotnie więcej niż przejazd tramwajem przez Warszawę. Niemniej zarabiają robotnicy i pracownicy tramwajowi o wiele mniej od swych kolegów zatrudnionych w przedsiębiorstwach komunalnych, nie mówiąc już o innych uprawieniach, jak prawo do emerytury i in., których prywatni tramwajarze nie posiadają.

Tak samo jest z rozbudową sieci tramwajowej. Katowice zawarły jeszcze przed wojną z towarzystwem „Schlesische Kleinbahn-Gesellschaft“ kontrakt na podstawie którego towarzystwo zobowiązało się do rozbudowy sieci tramwajowej do Brynowa, Ligoty, Bogucic itd. Mimo tego, że obecnie ruch z temi dzielnicami miasta jest znacznie większy, niż przed wojną, ani jedna ze wspomnianych linii nie została rozbudowana i uruchomiona. Towarzystwo ogranicza się do utrzymywania linii już istniejących i dobrze prosperujących.

Ostatnio zwróciło się towarzystwo do Magistratu z wnioskiem o zezwolenie na uruchomienie t. zw. ruchu miejskiego. I tu nie myślano o potrzebach obywateli, i ograniczono się do tego, żeby puścić co 5 minut tramwaje w centrum miasta. Już na koniec Zawadzka z jeonej a do Kolonji Prez. Mościckiego z drugiej strony nie chciano tych linii przedłużyć.

Jak słyszymy, Magistrat miasta Katowic w tym

wypadku zupełnie słusznie uzależnił wyrażenie zgody na zgęszczony ruch miejski od następujących warunków:

1) Zaprorowadzenie jednolitej taryfy miejskiej z dającej możliwości przejazdu od jednego krańca miasta do drugiego za 20 groszy od osoby. Bilet t. zw. przejazdowy za 25 gr.

2) Prowadzenie linii miejskich przez całe miasto, aby dać możliwość częstszej lokomocji i nieszkąncem przedmieść i uniknięcia tamowania ruchu na ulicach o wielkim ruchu coby niewątpliwie nastąpiło, gdyby tramwaje zostały w miście przeciążane z jeonego toru na drugi, do drogi powrotnej.

Jeżeli „Śląskie Linje Autobusowe“ nie mogą albo nie chcą uruchomić linii miejskich, to Ma i trat Katowice nie powinien dalej tolerować dalsze o obdzierania obywatelstwa przez prywatne przedsiębiorstwo, w dodatku zagraniczne.

Dla ilustracji podajemy fakt, że wspomniane Towarzystwo wypłaciło w roku ubiegłym po odpisaniu wszystkiego, co się tylko dało, swoim akcjonariuszom „tylko“ 28 procent (dwadzieścia ośm) dywidendy.

Mimo tych horrendalnych, szczerólnie na czasy dzisiejsze, zysków, towarzystwo tramwajowe w stosunku do swych pracowników i robotników jest nieustępliwe i dąży ustawicznie do pogorszenia warunków płacy i pracy. Tramwajarze są zmuszeni nawet do prowadzenia strejków, jak to miało miejsce w roku ubiegłym.

Tak samo postępuje towarzystwo tramwajowe wobec miasta, o ile chodzi o zapłacenie udziału w kosztach brukowania. Nie chcą od miasta nie mniej i nie więcej jak tylko żeby miasto zgodziło się na spłatę tych kosztów na przeciąg lat 20. Odsetki mają wynosić trzy od sta. I na tym nie osyć, przedsiębiorstwo to przez swych popleczników płatnych czy niepłatnych próbuje opinie publiczną zbalamucić, że oni tylko mają dobro ogółu i obywateli na oku.

Niestety musimy stwierdzić, że nasze władze narodajne nie zrobiły nic, by zmusić towarzystwo tramwajowe do respektowania interesów publicznych.

Najwłaściwsze rozwiązanie sprawy byłoby, gdyby przedsiębiorstwo to zostało wywłaszczone i przeszło na własność zainteresowanych gmin.

Bacność członkowie Z. Z. A.

Wszystkie wkładki związkowe będą kwitowane znaczkami. Wpłaty nie pokwitowane znaczkami, są nieważne.

W własnym interesie wszystkich członków leży, żeby skutecznie wpłaty do związku tylko za równoczesnem wlepianiem odpowiedniej ilości znaczków do legitymacji członkowskiej przez osoby do tego uprawnione.

Powszechna Spółdzielnia Spożywców

Na odbytem dnia 28. stycznia b. r. zebraniu postanowiono wybrać komitet pań, które mają się zająć propagandą domową na rzecz Spółdzielni Spożywców.

Prosimy o najdalej idące poparcie tej bezinteresowej i żmudnej pracy.

† KAROL MANDRYS

W chwili, gdy wyszedł numer styczniowy naszego pisma śp. kol. Mandrys już nie należał do żyjących. Życzenia noworoczne, które za pośrednictwem naszego pisma składał już nie mógł przeczytać. Śmierć nieubłagana nagle i niespodzianie zabrała kol. Mandrysa w pełni sił do siebie.

Zginął jak zginęło już wiele innych naszych kolegów na posterunku pracy przy kierownicy samochodu. Wypadek zdarzył się na szosie Katowice—Mikołów.

Śp. zmarły był ogólnie lubiany i szanowany wśród naszych kolegów. Mając w ostatnich latach mały warsztat do napraw urządzeń elektrycznych przy samochodach, w wielu wypadkach przyszedł kolegom z pomocą. Zaliczał się zawsze do nas

pracobiorców i nie udawał „burzują“ jak wiele innych właścicieli warsztatów.

W pogrzebie, który odbył się w Katowicach, brało udział szereg kolegów naszego Związku oraz liczni znajomi i krewni.

Nad grobem zmarłego przemawiał kol. Adamczyk. Ksiądz, do którego zwróciła się podobno żona zmarłego z prośbą o wzięcie udziału w pogrzebie nie przybył. Newadomo, co p. faroża tak podrażniło, że zapomniał o słowach Chrystusa, który nakazał zmarłych pogrzebać i nawet wrogów kochoać. Śp. zmarły nie należał do wrogów kościoła.

Bardzo liczni uczestnicy pogrzebu całe późniejszemu oburzeniu wyraz na postępowanie kleru, który przecież tak dobrze umie ścigać podłki i opłaty.

Budżety robotnicze w różnych krajach

Wyniki dwuletniej pracy komisji ankietowej zakładów Forda i Międzynarodowego Biura Pracy

Henry Ford, który dla ułatwienia zbytu swoich aut poza granicami Ameryki, założył filje swoich zakładów w Kopenhadze, Barcelonie, Rotterdamie — zarządził przed dwoma laty opracowanie szczegółowej ankiety, dotyczącej kosztów utrzymania rodziny robotniczej w wielkich miastach Europy zachodniej i centralnej, Ford chciał się przekonać, ile musieliby wydawać robotnicy, żyjąc w Europie tak, jak żyją w Detroit. Właściwym i ostatecznym celem inicjatywy Forda było racjonalne skalkulowanie płacy zarobkowej dla robotników swych zakładów w Europie.

W związku z ankietą, prowadzoną przez komisję Forda prowadziło prace nad tą samą kwestją Międzynarodowe Biuro Pracy. Jako podstawę dla porównań przyjęto budżet domowy 100 rodzin robotniczych, mieszkających w Detroit.

Wyniki prac obu komisji ankietowych, ogłoszone niedawno drukiem, wykazały, iż, o ile przyjąć koszty utrzymania rodziny robotniczej w Detroit (U. S. A.) za 100, to robotnik chcący żyć na tej samej stopie, co jego kolega w Detroit, musi wydawać: w Manchesterze — 74, w Sztokholmie — 104, w Berlinie — 90, w Kopenhadze — 91, w Paryżu — 87, w Barcelonie — 58, w Antwerpii — 65, w Rotterdamie — 68, w Warszawie — 67, w Konstantynopolu — 65.

Jak wynika z powyższych cyfr porównawczych, koszty utrzymania są we wszystkich cytowanych miastach niższe od kosztów utrzymania w Detroit, z jednym jedynym wyjątkiem — Sztokholm, gdzie przewyższają one o 4 koszty w Detroit. Cyfry powyższe obejmują wszystkie pozycje budżetu rodziny robotniczej, nie wyłączając pozycji ubrania, rozrywek, wydatków na cele oświatowe.

W czasie, gdy ankietę rozpoczęto (2 i pół roku temu), robotnik w zakładach Forda w Detroit zarabiał 7 dolarów dziennie, t. j. 175 franków, a ok. 62 zł. Płaca przy 5-dniowym tygodniu pracy została obniżona do 150 fr., ale jednocześnie przy spadku cen obniżyły się też proporcjonalnie koszty utrzymania.

Różnice w trybie życia i w poziomie potrzeb robotnika amerykańskiego i europejskiego obrazuje dobrze układ budżetów odnośnych. Na 100 wymienionych w ankiecie rodzin robotniczych w Detroit, 47 posiada własne auto, 36 — odbiorniki radiowe, 25 gramofon, 49 — zmywaczkę elektryczną w kuchni, 98 — żelazko elektryczne do prasowania, 19 — odkurzacz elektryczny; 50 z tych 100 rodzin dokonywało zakupów na kredyt, 44 — wydawały więcej, niż wynosiły ich dochody, 37 — wyrównywało sumy dochodów i wydatków.

Konserwacja samochodu

Automobilista, dbający o całość i nienaganne działanie swego samochodu stosuje pierwszorzędne materiały pędne i smary, zapobiegając przez to przedwczesnemu zużyciu mechanizmu. Wiadomo każdemu, jak ważną rolę odgrywa właściwe smarowanie nie tylko wewnętrznych części silnika, jak cylindrów, tłoków, łożysk, trybów, wałów, trzonów itp., lecz także części zewnętrznych, jakimi są resory, połączenia i znajdujące się w nich bolce i buksy, drażki, przeguby i inne. W dziale o olejach i smarach dokładnie opisano istotę tej konserwacji jakoteż wymagane własności smarów.

Mniej uwagi przywiązuje się zazwyczaj do ochrony pozostałych części zewnętrznych samochodu,

z tej prostej przyczyny, że ani wytwórnia samochodów, ani też dostawca smarów smarowania ich nie przewidują. A jednak należyta konserwacja i w tym kierunku zwiększa odporność pojazdu przeciw szkodliwym wpływom zewnętrznym.

Szkodnikami temi są wilgoć i gazy oddziaływujące na główne składniki zewnętrznej konstrukcji samochodowej, a więc drzewo i metal, dla uodpornienia których stosuje się w ostatnich czasach różne środki ochronne.

Nie jest tu mowa o lakierach karoseryjnych, które poza odpowiednią konserwacją nadwozia służą przede wszystkim do nadania pojazdowi efektownego wyglądu zewnętrznego, a które mimo sta-

rannej pielęgnacji dość szybko ulegają niszczącym wpływom zewnętrznym, prędzej czy później pękają, kruszą się, blenieją i matowieją. Więcej jeszcze narażone są na zniszczenie, zwłaszcza podczas ruchu pojazdu, części podwozia jak rama, osie, osłony silnika, wału, dyferencjału, bębny hamulcze, itp., wykonane z żelaza lub stali, wymagają zatem ochrony trwalszej. Zwyczajny lakier nie wytrzymuje na dłuższą metę działań mechanicznych (drżania i uderzenia kamieni w czasie jazdy), ani atmosferycznych (woda, błoto i lód, osadzające się na tych częściach), kruszeje, nie zapobiega zatem rdzewieniu tych części. Zadanie to spełnia jedynie materiał o nadzwyczajnej przyczepności i elastyczności, jakim jest wyrabiany przez Towarzystwo „Galicja“ lakier bitumiczny WODOCHRON. Cienka powłoka „Wodochronu“ zapewnia długotrwałą konserwację najbardziej narażonych części, nie pęka i nie kruszy się, przylega dobrze do podłoża, stanowi zatem bezwzględną ochronę przeciw tworzeniu się rdzy. Nawet przy mechanicznej deformacji części chronionych powłoka ta pozostaje nienaruszona. Jedynie tylko benzyna działa na nią rozpuszczająco.

W identyczny sposób stosuje się „Wodochron“ do powleczenia drewnianej konstrukcji karoserji, utrwalając przez to jej wytrzymałość.

„Wodochron“ posiada dużą wydajność (150-250 gr na 1 m kw.), jest tani, nieznacznym kosztem zatem umożliwia zakonserwowanie wyszczególnionych wyżej części pojazdu.

Nie tylko warsztaty reparacyjne i wytwórnie karoseryj, ale każdy automobilista sam ochronnie to lakierowanie wykonać może, po uprzednim dokładnym oczyszczeniu odnośnych części. „Wodochron“ nałożony pędzlem na suchą i czystą powierzchnię schnie szybko, nie powoduje zatem dłuższego unieruchomienia pojazdu.

W związku z tem dodać należy kilka słów o izolacji garaży. Wiadomo każdemu, jak szkodliwym jest garażowanie samochodu w wilgotnym miejscu, to też automobilista powinien dbać o to, by boks jego zawsze był suchy. Uszkodzone dachy oraz narażone na wilgoć podskórną ściany garażu zabezpiecza się materiałami „Szczelnit“ i „Wodochron“. Szczegółowych wskazówek i porad dotyczących ususzenia i izolacji budowlanej wilgotnych garaży udziela interesentom Galicyjskie Towarzystwo Naftowe „Galicja“ S. A. we Lwowie oraz wszystkie oddziały sprzedają. Wodochronu i Szczelnitu dostarcza się w beczkach jakoteż mniejszych puszkach po 1,5, 4 i 10 kg.

Wiadomości organizacyjne

KATOWICE. Ostatnie zebranie miesięczne naszego oddziału odbyło się na sali Restauracji „Grand“ przy udziale licznie przybyłych członków.

Po załatwieniu spraw bieżących proponował zarząd oddziału, aby w roku bieżącym nie urządzać zabawy zimowej. Uzasadniono to obecnym kryzysem gospodarczym i ogromnym bezrobociem wśród naszych kolegów. Zebrani zgodzili się, żeby z zabawy zimowej nie urządzać, wyrazili jednak życzenie, by zostało zwołane zebranie członków przy udziale żon i bliskich krewnych. Po odbyciu uroczystego zebrania, na którym ma zostać wygłoszony raport o znaczeniu Związku i Spółdzielni dla żon naszych

członków, odbędzie się mała tańcówka w ścisłym zamkniętym kółku.

Wstęp nie będzie pobierany. Oprócz tego da „Spółdzielnia“ dla swych odbiorców i członków Związku kilka szklanek piwa.

Bliższe szczegóły w ogłoszeniu.

KRÓL. HUTA. W poniedziałek, dnia 4. I. br. odbyło się zebranie miesięczne naszego ZZA w lokalu r. Ertla.

Po zagajeniu i odczytaniu protokołu zdał przewodniczący oddziału kol. Ćmok sprawozdanie z pracy komisji wybranej dla zebrania i podjęcia datki na rzecz bezrobotnych naszego oddziału. Ze sprawozdania wynika, że zebrano na rzecz bezrobotnych naszego oddziału od poszczególnych firm kwotę 383,— złotych.

Komisja podzieliła tą kwotę pomiędzy bezrobotnych związkowców według potrzeby przy uwzględnieniu czasu przynależenia do naszego Związku.

Zebrani przyjęli sprawozdanie kol. przewodniczącego do wiadomości.

Następnie wygłosił kol. Melek, sekretarz naszego Związku obszerny referat o sprawach naszego zawodu. W dyskusji zabierał głos koledzy: Bartuszek, Keiman, Muras i Kowalik.

W wolnych głosach zabrało kilka kolegów głos stawiając różne pytania, na które odpowiedział kol. Melek. Poruszono między innymi sprawę udzielenia zapomogi zimowej przez Okręg Katowice ZZA.

Z przebiegu zebrania było widać, że członkowie żywo interesują się sprawami związkowymi.

Po wyczerpaniu porządku obrad zamknął tow. Ćmok zebranie, które trwało przeszło 3 godziny.

Serdeczne życzenia!

W miesiącu lutym mają następujące koledzy urodziny, którym składamy najserdeczniejsze życzenia.

Adamczyk 9. 1901. — Bromboszcz St. 23. 1901. Cofalla Teodor 14. 1890. — Ciesielski P. 7. 1906. — Danielczyk A. 12. 1907. — Granzer Paweł 26. 1906. Jillek Walter 26. 1907. — Krawczyk A. 8. 1908. — Kuballa Alfred 12. 1907. — Kamiński J. 9. 1908. Krupa Jan 7. 1907. — Łukowski R. 15. 1904. — Matera Paweł 15. 1898. — Przybyła P. 5. 1898. — Paszek T. 28. 1892. — Przybyła J. 14. 1898. — Stachula Ludwik 20. 1893. — Szyról Aleksander 20. 1910. — Schauder T. 27. 1910. — Waschek Eryk 10. 1908. — Wanzke Wilhelm 77. 1890. — Wittek A. 4. 1906.



Powszechna Spółdzielnia Spożywców w Katowicach
Sklep 1-szy



DEUTSCHER TEIL



Am Sonnabend, den 6. Februar d. J. 8 Uhr abends, findet im Saale des Herrn Switala (früher Grünfeld) in Katowice-Załęże, ulica Wojciechowskiego 7 (Strassenbahn-Haltestelle) eine

Mitglieder-Versammlung

mit Beteiligung der Frauen unserer Kollegen statt. — Nach der Versammlung
gemütliches Beisammensein

mit anschliessendem Tanz, Erebier e. t. c.

Eintritt frei gegen Vorweisung des Mitgliedsbuches.

Der Vorstand des Zw. Zaw. Automobilistow.

Am Donnerstag, den 4. Februar d. J. findet keine Versammlung statt.

Eisenbahn und Auto

Die Zusammenarbeit wird noch immer falsch aufgefasst

Man kann nicht verkennen, dass die Idee der Zusammenarbeit zwischen den beiden wichtigsten Transportmitteln der Gegenwart, welche das schädliche Prinzip der Konkurrenz verdrängt, langsam aber sicher vordringt. Durch die Errichtung der amerikanischen Express Company, des holländischen Unternehmens A. T. O., der schweizerischen Gesellschaft Sesa und anderer Kombinationen, ist man an die Lösung dieses schwierigen Problems herangetreten, ohne jedoch den richtigen Weg gefunden zu haben.

Im allgemeinen kann man sagen, dass die Eisenbahnen zum grossen Teile Eigentum der Allgemeinheit sind und im Interesse der Volkswirtschaft betrieben werden. Weiter darf hervorgehoben werden, dass die grossen Eisenbahnunternehmen zugleich wichtige soziale Einrichtungen darstellen und das die Lebensbedingungen ihres umfangreichen Personals einen günstigen Einfluss auf die allgemeine Lage der gesamten Arbeiterklasse ausüben. Dies alles trifft für die Autounternehmen, die sich noch fast alle in Händen des Privatkapitals befinden, nicht zu.

Derart ungleiche Verhältnisse können nur zu einer unbegrenzten und zugleich unchristlichen Konkurrenz führen. Das an Geschwindigkeit überlegene Auto, das keine Tradition hinter sich hat und keine Verpflichtungen kennt, hat geglaubt ein Transportmittel ersetzen zu können, das sich während eines Jahrhunderts von Versuchen, ausserordentlichen Resultaten und unschätzbaren Diensten eine unwider-sprechliche Existenzberechtigung erworben hat.

Anfänglich haben beide Transportmittel die Existenzberechtigung des Konkurrenten hartnäckig verneint. Später aber haben sie sich allmählich von der Notwendigkeit einer Zusammenarbeit Rechenschaft geben.

Die Zusammenarbeit wird noch immer falsch aufgefasst. Unseres Erachtens ist die Zeit für eine erspriessliche und harmonische Zusammenarbeit noch nicht reif, weil das in den Eisenbahnen angelegte Kapital grösstenteils der Gemeinschaft gehört, während das Auto fast ausschliesslich mit privatem Kapital betrieben wird.

In seiner Broschüre „Eisenbahn und Auto“ hat Genosse Bratschi, Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, die Lage in der Schweiz geschildert:

„In der Schweiz ist ein Versuch mit einer besonderen Gesellschaft, der schweizerischen Express A. G.“ (Sesa) gemacht worden. An dieser Gesellschaft sind die Bundesbahnen in hervorragender Weise beteiligt. Ferner gehören ihr die wichtigsten Privatbahnen und die Speditionsfirmen und sonstige private Auto-Interessenten an. Die Gesellschaft hat die Verbilligung des Camionnagedienstes, die Verbesserung des Zubringerdienstes und geschäftliche Abmachungen mit den grössten Verfrachtern zum Zwecke. Die Verbilligung des Camionnagedienstes ging in der Hauptsache auf Kosten der Bundesbahnen, indem sie für die entsprechenden Ausfälle aufzukommen halten.“

Wie aus diesem Zitat hervorgeht, muss das öffentliche Kapital die eventuellen Defizite des privaten Kapitals decken. Kann man da von einer Zusammenarbeit sprechen? In letzter Zeit hat die Sesa mit Genehmigung der obersten S. B. B.-Behörden einen Entwurf für eine Zusammenarbeit mit dem Auto ausgearbeitet, den der S. E. V. mit Recht ablehnt. Zu diesem Zwecke soll eine neue Gesellschaft, die „Asto“, gegründet werden. Obwohl man von Zusammenarbeit spricht, will man nichts weniger als den Eisenbahnen den Stückgutverkehr entreissen.

In einem Artikel im „Eisenbahner“ bringt Bratschi seine Meinung über den Entwurf zum Ausdruck: „Es soll ein bedeutender Verkehr, der heute von den Eisenbahnen selbst geführt wird, in Zukunft dem privaten Unternehmertum überlassen werden und zwar in der Weise, dass die Eisenbahnen als Träger des Frachtvertrages sämtliche Risiken zu tragen haben, während dem privaten Unternehmer als Akkordant der Gewinn zufallen soll.“

Es unterliegt keinem Zweifel, dass die Handhabung des Stückgutverkehrs unter Mitwirkung des Autos einen Fortschritt bedeuten würde. Hier aber handelt es sich um einen Paralleldienst, d. h. um Wettbewerb, also nicht um eine Erweiterung des innerbetrieblichen Dienstes der Eisenbahn. Zwischen Bahnhöfen, die Güterhallen besitzen und mit dem notwendigen Material ausgestattet sind, sind Autos verkehren, welche den Eisenbahnen den Verkehr entziehen. Dieser Verkehr ist heute nicht Gegenstand der Konkurrenz und er kostet den Eisenbahnen fast nichts. Die Beförderung des Stückgutes durch Autos bezweckt nicht, den Eisenbahnverkehr auszuweiten, sondern sie wird ihn einschränken. Es handelt sich um nichts anderes als um eine verschleierte Konkurrenz.

Die Neuerung würde dazu führen, dass Auto-Unternehmungen, die bis jetzt mit Verlust gearbeitet haben, in rentierende Unternehmungen umgewandelt werden sollen auf Kosten der Eisenbahn. Durch Auslieferung des Stückgutverkehrs zapfen die Eisenbahnen sich selbst Blut ab. Dass es sich hier handelt um eine Massnahme, die an der Volkswirtschaft nagt, beweist der Umstand, dass das Organ der Kraftwagenbesitzer schreibt: „...dem Privatkapital, welches auf dem Gebiet der Autobeförderung Pionerdienste geleistet hat, wäre somit nicht ein neuer Konkurrent erwachsen, sondern eher wird zu erwarten sein, dass diese Wagen in Unternehmerkreisen in Zukunft eine bessere Ausnützung und vor allem eine sichere Existenz erhalten...“

Eine sichere Existenz! Jawohl, aber natürlich auf Kosten der Allgemeinheit. Wie bereits gesagt,

kostet der jetzige Dienst den Eisenbahnen so gut wie nichts. Die Inbetriebsetzung der neuen Organisation aber wird 13½ Millionen Schweizer Franken kosten. Wahrscheinlich aber werden die Kosten noch höher sein, denn heutzutage können die Auto-Unternehmungen ihr Personal bereits nicht mehr in so schändlicher Weise ausbeuten wie früher. Die privaten Unternehmer haben berechnet, dass Massnahmen getroffen werden könnten, um 11,7 Millionen Franken zu ersparen. Allein, die befugten Organe, der Bundesbahnen haben nach tiefgehenden Studien den bescheidenen Betrag von 2,2 Millionen Franken angenommen. Der Unterschied zwischen diesen beiden Schätzungen beträgt also 9,5 Millionen, die S. B. B. nehmen an, dass es 10,6 Millionen sein wird.

Wir sind der Ansicht, dass ein Autodienst nützlich ist, wenn er als Zubringerdienst für die Eisenbahnen fungiert, den Verkehr steigert und den Tonneninhalt der beförderten Warenmassen erhöht, aber eine neue Organisation ist überflüssig. Solchen Autoverkehr muss und kann die Eisenbahn selbst versorgen mit eigenem Material, mit eigenem Personal nach dem Beispiel der Post.

Wie dem auch sei, die privaten Unternehmungen in Autobetrieb können der Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen, die in ihrer Mehrzahl gewirtschaftliche Betriebe sind, nicht entbehren. Die Eisenbahn wird weder das Auto ersetzen, noch das Auto die Eisenbahnen. Diese beiden Verkehrsmittel müssen in Einvernehmen mit einander handeln. Die Frage ist nicht, ob das eine den anderen überlegen ist oder umgekehrt. Wir behaupten, dass es darauf ankommt, die richtige Betriebsform zu finden und wir sind der Ueberzeugung, dass die am weitesten entwickelte Betriebsform, welche die Oberhand bekommen muss, die Gemeinwirtschaft ist, und dass es dieser gelingen wird, eine Zusammenarbeit zwischen den beiden Transportmitteln herbeizuführen im hohen Interesse der Allgemeinheit und nicht zuletzt im Interesse des Personals.

Standard-30-Tage-Fahrt auf dem Nürburgring

Die Standard-30-Tage-Fahrt, die am 14. November auf dem Nürburgring zu Ende ging, ist ein Erfolg auf der ganzen Linie. Abschliessend sei noch einmal mit aller Klarheit darauf hingewiesen, dass auf dem Nürburgring nur ein Fahrzeug jeder einzelnen Type geprüft wurde, dass also die vorliegenden Ergebnisse nur relativ gewertet, nicht ohne weiteres verallgemeinert werden können.

Recht interessante Aufschlüsse bringt schon der Vergleich des Verhältnisses von Totlast zu Nutzlast, das bei den Personenwagen im Durchschnitt sich wie 1:5 verhält, bei Lastwagen wie 1:2,5. Stark aus dem Rahmen fallen die Tankwagen, was auf die behördlichen Baubestimmungen für Tankwagen zurückzuführen ist, wonach die Blechstärke der Tanks mindestens 5 mm betragen muss. Demgegenüber muss darauf hingewiesen werden, dass Versuche mit Leichtmetall die gleiche Betriebsicherheit und eine wesentliche Gewichtsersparnis ergeben haben.

Der Betriebsstoffverbrauch zeigt bis auf einen einzigen Tag durchaus normale Schwankungen. Am 18. Fahrttag stiegen die Verbrauchsziffern bei allen

Fahrzeugen erheblich an, was auf eine ganz aussergewöhnliche Temperatursteigerung zurückzuführen ist. Bei Lastkraftwagen treten bei wechselnder Belastung recht verständlich ganz erhebliche Schwankungen im Betriebsstoffverbrauch auf, während die unterschiedliche Belastung bei Personenwagen kaum, ganz im Gegenteil zu der bisherigen Auffassung, eine Rolle spielt. — Die motorische Leistung wurde an allen Fahrzeugen täglich an dem eigens hierzu errichteten Prüfstand untersucht und zeigt eine geradezu erstaunliche Gleichmässigkeit. Es entsprach durchaus dem Sinn und Zweck dieser Veranstaltung, die Fahrer bei allen irgendwie auftretenden Störungen auf die Beseitigung solcher aufmerksam zu machen, wodurch es möglich war, die Wagen während der gesamten Fahrzeit dauernd auf hoher Leistungsfähigkeit zu halten, die etwa praktisch einer anderthalb- bis zweijährigen Fahrzeit entspricht. Während die Fahrer in den ersten Tagen dem Prüfstand mit grossem Misstrauen begegneten, erkannten sie recht bald, von welcher grosser Bedeutung diese Einrichtung für die Erzielung hoher wirtschaftlicher Leistungen ist, und sie gewannen von Tag



*Powszechna Spółdzielnia Spożywców w Katowicach
Sklep 11-gi*

zu Tag mehr Vertrauen zu dem Prüfstand und zu ihren eigenen Fahrzeugen. — Die aufgetretenen Störungen haben zwar gezeigt, dass sie von erheblichem Einfluss auf den Betriebsstoffverbrauch sind, dass jedoch ihre Ursachen meist geringfügiger Natur waren und durchweg ohne hohe Kosten schnellstens beseitigt werden konnten. Es handelte sich dabei in der Hauptsache um fünf Kerzenwechsel, Reinigung des Auspufftopfes und Nachstellung von Ventilen.

Die Beschleunigungsprüfungen ergaben bei einer Beschleunigung von 10 auf 60 km Geschwindigkeit im grossen Gang bei Personenwagen eine Beschleunigung von 250 m in Durchschnitt. Die Ergebnisse der Bremsprüfungen zeigten, dass bei einer Achsbremung aus 60 km Geschwindigkeit ein mittlerer Bremsweg von 20 m kaum überschritten wurde. — Im Zusammenhang mit den Bremsprüfun-

gen wurde die Reaktionsfähigkeit der Fahrer überprüft. Es zeigte sich dabei, dass die mittlere Reaktionszeit der Fahrer (alles routinierte Fabrikfahrer) bei 0,96 Sekunden liegt, was bei 60 km Geschwindigkeit einem Reaktionsweg von 16 m entspricht. Hinzu kommt dann noch der durchschnittliche Bremsweg von 20 m.

Die Reparatur-Zusammenstellung hat gezeigt, dass bei sachgemäßem Einfahren in ständiger Kontrolle der Fahrzeuge die anfallenden Kosten sehr gering sind. Sie belaufen sich für alle Fahrzeuge bei einer Gesamtfahrstrecke von nahezu 500 000 km ungefähr auf 1500 RM., das sind etwa 0,3 Pf. per Fahrkilometer, ohne Zweifel ein günstiges Resultat. Die Hauptzahl der Reparaturen kommt auf das Konto: Zubehör.

Die Reifenbewertung ergab das Resultat, dass die Lebensdauer von ihrer Dimension, der Fahrtechnik des Fahrers und nicht zuletzt vom Alter der Reifen abhängig ist. Die besondere Griffigkeit des Nürburgringes bedingt eine etwa zweifach stärkere Abnutzung der Reifen. Der Nürburgring ist nicht in dem Masse als Reifenfresser anzusehen, wie man bisher allgemein angenommen hat.

Die erste 30-Tage-Fahrt ist beendet. Aber weitere werden und müssen folgen. Die Motoren der 20 Prüfungsfahrzeuge stehen jetzt still — aber der grosse Motor der Idee „Das wirtschaftliche Kraftfahrzeug“ ist angeworfen, wird weiter laufen, oder wie der Leiter der Standard - 30 - Tage - Fahrt und der Vater der Idee zu dieser Veranstaltung, Herr Kapitän Rohde, in seiner Schlussansprache sagte:

„Also das Ergebnis: Der Start der Idee ist erfolgt. Möge sie sich weiter entwickeln. Wir wollen sehen, welches Resultat sie in einem Jahr erreicht hat.“

Gibt es eine Geschwindigkeitsgrenze?

Die ersten Flugzeuge von Wright, Farman, Bleriot, Grade usw. flogen mit einer Geschwindigkeit von knapp 60 Kilometer pro Stunde, wurden also von jedem Kraftwagen oder D-Zug mühelos überholt. Schuld an dieser für heutige Begriffe geradezu lächerlich geringen Geschwindigkeit waren einmal die damaligen schwachen Motoren (20—25 PS), zweitens die unzweckmässige Bauart jener „fliegenden Draht Hindernisse“, die mit ihren zahllosen Drähten, Streben, Verspannungskabeln usw. der Luft einen enormen Widerstand boten. Als man in der Folgezeit einigen Einblick in die Luftwiderstandsgesetze bekam und die gewonnenen Erkenntnisse beim Bau neuer Flugzeuge anwendete, stiegen die Geschwindigkeitszahlen sehr rasch, zumal auch die eingebauten Motoren immer stärker und, auf ihre Leistung bezogen, immer leichter wurden. Binnen kurzem wurde die Hundert - Kilometer - Grenze überschritten, bald darauf auch die von 150 Stundenkilometer, und kurz vor Ausbruch des Weltkrieges stellte der französische Pilot Prévost bei einem Flugrennen in Reims einen vielbewunderten Geschwindigkeits-Weltrekord von etwas über 200 Kilometer pro Stunde auf.

Das Flugzeug hatte sich damit zum schnellsten aller Verkehrsmittel emporgeschwungen, und es hat diese seine Spitzeposition bis zum heutigen Tag nicht nur behauptet, sondern seinen Vorsprung so-

gar ständig vergrössert. Eine Geschwindigkeit von über 600 Stundenkilometer, wie sie gelegentlich des letzten Flugzeugrennens um den Schneiderpokal erreicht wurde, steht in der Welt der Verkehrsmittel einzig da, und nur die aus Kanonen und Gewehren verfeuerten Geschosse rasen mit noch höherer



*Spółdzielnia Automobilistów — Stacja benzynowa
w Katowicach*

Schnelligkeit durch den Raum. Es hat jedoch den Anschein, als ob auch das Flugzeug noch lange nicht an der oberen Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt wäre, so dass uns vielleicht schon die nächsten Jahre Geschwindigkeiten von 800, 900 oder gar 1000 Kilometer pro Stunde bescheren werden.

Technisch würde einer solchen abermaligen Steigerung der Flugschnelligkeit, soweit sich das heute beurteilen lässt, jedenfalls nichts Ernstliches im Wege stehen. Denn warum sollte es nicht möglich sein, die heutige Maximalleistung der besten Rennflugmotoren von etwa 2500 PS durch weitere intensive Konstruktions- und Versuchsarbeit auf 3500 oder 4000 PS hochzutreiben und gleichzeitig den Luftwiderstand der Flugzeuge noch weiter zu vermindern — etwa dadurch, dass man das Fahr- bzw. Schwimmergestell einziehbar ausbildet, so dass es nur bei Start und Landung herausgestreckt wird, während des Fluges jedoch im Rumpf verborgen liegt. Da der Luftwiderstand dieser Teile bei modernen Rennflugzeugen ein volles Drittel des Gesamtwiderstandes zu betragen pflegt, liesse sich allein dadurch eine Geschwindigkeitserhöhung von mindestens 100 Stundenkilometer erzielen. Wenn es bislang nicht gelungen ist, für dieses schwierige Problem eine befriedigende konstruktive Lösung zu finden, so ist damit doch keineswegs gesagt, dass das auch in Zukunft so bleiben wird; denn wir haben es ja oft genug erlebt, dass sich Generationen von Technikern vergeblich an einer bestimmten Aufgabe die Zähne ausgebissen haben, bis plötzlich ein genialer Kopf das unmöglich Geglaubte fertigbrachte.

Rein technisch betrachtet, muss der Bau eines Rennflugzeugs von 1000 Kilometer Stundengeschwindigkeit also als durchaus im Rahmen des Erreichbaren liegend bezeichnet werden. Es fragt sich nur, wie sich der menschliche Körper zu einer solchen neuerlichen Steigerung der Flugschnelligkeit verhalten würde. Schon das Fliegen mit der heutigen Renngeschwindigkeit von 600 bis 700 Kilometer pro Stunde stellt an den Führer körperlich, vor allem nervenmässig, derartige Anforderungen, dass nur ganz wenige, sorgfältigst ausgesuchte und trainierte Flieger zum Steuern eines modernen Rennflugzeugs fähig sind. Man vergegenwärtige sich einmal, was es heisst, in einem Tempo von nahezu 200 Meter pro Sekunde durch die Luft gerissen zu werden. Der dabei entstehende Luftdruck, der an Gewalt die stärksten in unseren Breiten tobenden Stürme um das Zwanzigfache übertrifft, ist so gigantisch, dass kein Mensch auf der Welt ihm ungeschützt standhalten könnte, weshalb man den Führersitz durch dicke Celoid- oder Sicherheitsglasscheiben abdecken muss, die freilich eine sehr unerwünschte Beschränkung des freien Ausblicks zur Folge haben. Würde der Pilot die Unvorsichtigkeit begehen, während des Fluges etwa einen Arm zum Führersitz hinauszustrecken, so würde ihm der durch den rasenden Luftzug glatt abgebrochen werden.

Immerhin, gegen den Fahrtwind kann man sich mit verhältnismässig einfachen Mitteln schützen, gegen andere mit dem Fliegen derartig extrem schneller Maschinen verbundenen Unannehmlichkeiten und Gefahren dagegen nicht so ohne weiteres. Da sind z. B. Start und Landung, die für den Rennflieger

buchstäblich jedesmal eine Angelegenheit auf Leben und Tod bedeuten; denn er kann mit seinem auf Geschwindigkeit und nur auf Geschwindigkeit gezüchteten Apparat nicht langsamer fliegen als 200 bis 250 Kilometer pro Stunde, will er nicht Gefahr laufen, dass die Steuer ihre Wirksamkeit verlieren und das Flugzeug hattlos abrutscht. Und eine Landung bei diesem Tempo bleibt immer mehr oder weniger ein Hazardspiel, bei dem die winzigste Unachtsamkeit zur Katastrophe führen kann. Verschätzt sich der Pilot nur ein ganz klein wenig, so dass das Flugzeug etwas hart aufsetzt, so besteht sofort die Gefahr, dass unter dem enormen Druck die Fahrgestell- bzw. Schwimmergestellstreben brechen, worauf die Maschine unweigerlich nach vorn kippt, sich auf den Kopf stellt und in tausend Trümmer geht, da selbst das sonst so weiche und stossdämpfende Wasser bei dieser Geschwindigkeit wie eine harte Masse wirkt. Dutzende der besten Flieger aller Länder haben in den letzten Jahren bei Flügen mit Rennmaschinen ihr Leben eingebüsst, und in der Mehrzahl der Fälle sind sie beim Starten oder Landen verunglückt.

(Fortsetzung folgt).

Achtung, Mitglieder des Z. Z. A.

Alle Verbands-Beiträge werden durch Marken quittiert. Einzahlungen die nicht durch Marken quittiert werden, sind ungültig.

Im eigensten Interesse der Mitglieder liegt es, die Beiträge nur bei gleichzeitigen Kleben einer entsprechender Anzahl von Marken ins Mitgliedsbuch, durch dazu berechnigte Personen, zu bezahlen.

Powszechna Spółdzielnia Spożywców.

In der am 28. Januar d. J. stattgefundenen Versammlung wurde beschlossen ein Werbe-Komitee, bestehend aus den Damen unserer Mitglieder zu wählen, welches die Aufgabe hat durch Hauspropaganda für die Lebensmittel-Genossenschaft zu werben. Wir bitten um weitgehendste Unterstützung bei dieser selbstlosen und aufopfernden Arbeit.

Verbands-Nachrichten

Poznań.

Am 17. Januar d. J. fand in Poznań die General-Versammlung der dortigen Ortsgruppe des Z. Z. A. statt.

Vom Hauptvorstande war der Kollege Adamczyk aus Katowice anwesend, welcher in einen längeren Referat die jetzige Situation im Chauffeurberuf erläuterte.

Bei der Neuwahl des Vorstandes wurde der alte Vorstand mit kleinen Ausnahmen wiedergewählt. Vorsitzender der Ortsgruppe ist nach wie vorher der Kollege Krzekotowski.

Die Monatsbeiträge wurden um 0.50 zł. erhöht und die Versammelten beschlossen der Sterbekasse in Katowice als Mitglied beizutreten.



Maś defekt przy świetle twem
udaj się do Fmy Kohut z tem

Warsztat elektryczny samochodów

Emanuel Kohut : Katowice

ulica 3-go Maja 19, -II. podw. • Telefon nr. 3252

Wykonuje wszelkie reparacje przyrządów elektrycznych do samochodów, jak:

Dynama, startery, magnesy, baterje i ich ładowanie oraz nowo wbudowanie sieci elektrycznej do samochodów

ROBOTA SOLIDNA!

CENY PRZYSTĘPNE!

Kollege!

Ist der Wagen den Du fährst, versichert?

Ueberzeuge Dich davon. Es liegt dies in Deinem Interesse. Auskünfte erteilt in dieser Angelegenheit bereitwilligst Al. ADAMCZYK, Katowice, ul. Kościuszki 49 — Tel. 32-69

Kalendarz zebrań Zw. Zaw. Automobilistów Okręg Śląski Versammlungs-Kalender des Związek Zaw. Automobilistów

Oddział Ortsgruppe	Dzień zebrania Tag der Versammlung	Lokal zebrań Versammlungslokal	Adres Zuschriften zu richten an:
Katowice	1. czwartek po 1. ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats		Zw. Zaw. Automobilistów Sekretariat Okręgowy ul. Kościuszki 42, Telefon 30-14
Król. Huta	1. poniedziałek po 1. 1. Montag nach dem 1.	Restauracja róg ulica Katowicka - Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	1. sobota po 1. ersten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Feiner „Pilsnerhof“	Zw. Zaw. Automobilistów ulica Republikańska 4. (Rozner)
Tarn. Góry	na piśmie Schriftliche Einladung	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Mikolajczyk ulica Lubliniecka 37
Rybnik	1. wtorek po 1. ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Stalmach Józef ulica Miłyńska 9
Cieszyn	2. sobota po 1. zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty	Rudolf Zajac, ul. Przykopa 34
Zywiec	1. niedziela po 15. ersten Sonntag nach dem 15. jeden Monats	na piśmie Schriftliche Einladung	pod Bielsko unter Bielsko
Sosnowiec	2 niedziela po zweiten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Dom Kolarzy Z. Z. K. ul. Piłsudskiego 2	Pietrzak Leon ulica Kollontaja -17
Tychy	1. niedziela po 1. ersten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza	Matera Pawel Fürstliche Brauerei
Mikołów	na piśmie Schriftliche Einladung	Hotel Dom Polski, Rynek	pod Katowice unter Katowice

Auto-Reparatur-Werkstatt

■ ■ ■ ■ „SAMOCHÓD“ ■ ■ ■ ■

KATOWICE, ulica Starowiejska 3 - Telefon 28-24

*Empfehlft sich zur Ausföhrung sämftlicher
ins Fach schlagender Arbeiten.*

Reelle und gewissenhafte Bedienung.

Śląskie Zakłady Samochodowe

Inhaber AUG. LABUS, KATOWICE, ulica RACIBORSKA — TEL. 30-80

Empfehlen sich zur Ausführung aller Art **Autoreparaturen**

■ ■ ■ ■ Moderner Garagen- und Werkstatt-Betrieb ■ ■ ■ ■

Wysokowartościowe

Oleje i Smary Samochodowe

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

Galtol

BENZYNA BŁĘKITNA

przeciwdziałająca stukaniu

Zapewniająca nienaganne
DZIAŁANIE MOTORU

Szczyt wydajności!
Doskonała konserwacja!

Żądajcie prospektów!

GALICYJSKIE T-wo NAFTOWE

„GALICJA” S. A.

Stacje olejowe
i benzynowe
wszędzie