

MF 7284

WARSZAWA — KATOWICE — LWÓW — POZNAŃ — KRAKÓW — WILNO
NR. 1 STYCZEŃ 1933 r. ROK 5



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 — TELEFON 11-16

„Spółdzielnia Automobilistów“

z odpowiedzialnością udziałami

KATOWICE, ULICA STAROWIEJSKA 3 :: TELEFON NR. 663

ODDZIAŁ I.

Benzyna, benzol, smary, oleje, gumy i akcesoria

STACJE BENZYNOWE:

Katowice, Starowiejska 3, Katowice, Mikołowska-Raciborska, Król. Huta, Rynek

ODDZIAŁ II.

Garaże : Warsztaty

ODDZIAŁ II.

ODDZIAŁ III.

Katowicka Giełda Samochodowa

**Pośrednictwo przy sprzedaży
i kupnie pojazdów mechaniczn.**

ODDZIAŁ IV.



i części zamienne

**Nowocześnie urządzone
warsztaty : Akumulatory**

Konta bankowe: P.K.O. 306265 — Miejska Komunalna Kasa Oszczędności w Katowicach

OFNER i DOHT - KATOWICE



**Warsztaty samochodowe
i garaże**

ul. Powstańców / Telef 22-47



Najlepszy sposób
ogrzewania samochodu
pora zimowa.

**Akcesorje
samochodowe**

ul Dworcowa / Telef. 17-82

Opony i dętki
GENERAL są najlepsze

Spółdzielnia Automobilistów w Łodzi

Sp. z o. udz., ulica Narutowicza nr. 50

poleca po cenach konkurencyjnych drobne akcesorja samochodowe: łatki, żarówki itp.

Stacje benzynowe Spółdzielni mieszczą się:

ul. Ceglana 2 tel. 22749, Piotrkowska 256, ul. Narutowicza 55 tel. 18467

Indziej GARAŻE I WARSZTAT REPERACYJNY

Na wszystkich stacjach o każdej porze dnia i nocy można zaopatrzyć się
w niezbędne akcesorja

Części zamienne

Akcesorja i narzędzia samochodowe



Kazimierz Trukan



Warszawa, Marszałkowska 19 — Telefon 8-22-25

Piękna 11, róg Mokotowskiej — Telefon 8-55-41

Benzyna, oleje i smary

CASTROL, GARGOYLE MOBILOIL i SHELL

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Seksja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

Na progu Nowego Roku walki

Rok ubiegły klasa robotnicza Polski i świata zagna bez żalu. Był to rok powszechnego zubożenia mas robotniczych, rok niesłychanego ośmielenia się klas posiadających w brutalnych atakach na poziom życia ludności pracującej.

Robotnicy w Polsce stali się kozłami ofiarnymi kryzysu. Zrzucono na nich cały ciężar dzisiejszego ustroju gospodarczego. Klasy posiadające zapewniły sobie świętą obronę swych interesów, przez zdobycie wszechwładnego wpływu na rząd. Podporządkowany całkowicie ich woli i zachceniom, rząd przeprowadził obniżki płac pracownikom państwowym i robotnikom fabryk państwowych. W ten sposób zostawiono otwartą furtkę dla prywatnych przemysłowców: przez cały kraj przewaliła się fala obniżek płac robotników, przyczem nie oszczędzono żadnej gałęzi przemysłu. Dokonano tych obniżek nawet w tych gałęziach przemysłu, które cieszyły się jeszcze dobrą konjunkturą.

W ten sposób obniżono ogólną stopę życiową robotników i pracowników, sprowadzając powszechne zubożenie.

Pocieszającym objawem jest fakt, że ta ofensywa kapitalistyczna napotkała jednakże na opór robotniczy. Do akcji strajkowej stanęli górnicy, robotnicy naftowi, piekarze, marynarze, robotnicy portowi, broniąc swych dotychczasowych z obyczajów i praw pod sztandarami klasowych organizacji. Fala strajków, która objęła cały kraj, dowodzi, że robotnicy nie myślą wyrzec się walki obronnej.

Jest to tem ważniejsze, że atak klas posiadających nie skończył się. Kapitalizm, pragnąc utrzymać się na powierzchni, musi klasę robotniczą doprowadzić do skrajnej nędzy, aby kosztem tej nędzy latać swe bankrutujące interesy.

Klasa robotnicza musi być gotowa w roku 1933 na nowe ataki kapitalistów. Stąd płynie nakaz jaknajwytrwalszej solidarności klasowej. Nakaz ten jest tem bezwzględniejszym, gdyż rząd przeprowadził nowy dekret o zgromadzeniach, który niesłychanie utrudnia działalność organizacji zawodowych i zagrożą ich bytowi.

Ta polityka w gruncie rzeczy do niczego nie doprowadzi. Pragnienie oporu i walki nie jest wytworem związków zawodowych, płynie ze świadomości mas robotniczych i musi znaleźć swe ujście. Należy ostrzec tych, którzy pragnęliby pójść na likwidację klasowego ruchu zawodowego, że wówczas robotnicy szukaliby innych środków walki i oporu.

Mylą się ci, którzy przypuszczają, że w razie likwidacji klasowych organizacji zawodowych, masy

robotnicze poszłyby pod sztandary związków sanacyjnych. Klasa robotnicza znajdzie w każdej sytuacji swój wspólny język i sposób przeciwstawienia się klasowemu wrogowi.

Ale tylko organizacje zawodowe dają klasie robotniczej gwarancję zdobywania jaknajwiększych korzyści kosztem jaknajmniejszej liczby ofiar ze strony robotników. Stąd też płynie nakaz moralny obrony organizacji zawodowych przez ogół robotników.

Spojrzymy teraz na bilans naszej pracy organizacyjnej. Należy zwrócić uwagę, w jak trudnych warunkach działa nasza organizacja. Automobilizm w Polsce jest właściwie w stanie stałej likwidacji. Kryzys gospodarczy i niesłychane ciężary podatkowe spowodowały straszliwe spustoszenie w naszym zawodzie. A jednak organizacja nasza zdołała się utrzymać, oparła się wszelkim próbom rozbicia w całym kraju. I to utrzymanie naszego statusu posiadania w tych ciężkich czasach jest pierwszym naszym zwycięstwem w roku ubiegłym. Poszliśmy jednak dalej: zdołaliśmy przyciągnąć do siebie znaczne grupy kierowców, chodzących dotąd luzem, dokonaliśmy połączenia organizacji (ze Zw. Szoferów i Mechaników Automobilowych w Warszawie).

Mimo kryzysu jesteśmy dziś jedyną poważną organizacją na terenie samochodowym, jedyną, która cieszy się pełnem zaufaniem ogółu, myślącego i czującego w ramach solidarności klasowej.

A teraz godzi się parę słów powiedzieć co do naszych zadań na przyszłość.

Przedewszystkiem musimy wbrew wszelkim trudnościom, mimo nacisku ze strony kryzysu gospodarczego, mimo prób zwalczania nas wszelkimi środkami, zachować charakter klasowy naszej organizacji. Musimy zachować siłę naszą i zwiększyć ją, aby zdołać się przeciwstawić absolutyzmowi, który u nas zapanował. Nie może być mowy o wyjściu z obecnego kryzysu, dopóki masy szoferkie nie zdobędą wpływu na ustawodawstwa automobilowe. Złe ustawy powiększają trudności automobilizmu i zwiększają bezrobocie szoferów.

W imię tych wszystkich haseł Związek nasz zwraca się na progu Nowego Roku do ogółu szoferkiego, by w jaknajszerszej zrozumianym interesie swego zawodu poparł wysiłki i postulaty naszej organizacji, jedynej istotnej reprezentacji zawodowej szoferów.

Nowy program obciążeń dla automobilistów

W piśmie ekonomicznych oraz fachowych z dziedziny przemysłu naftowego pojawił się ostatnio szereg artykułów, poświęconych sprawie ewentualnego wprowadzenia przymusu domieszki spirytusu do benzyny.

Ostatnio spotykamy obszerne artykuły na ten temat w piśmie „Nafta” oraz „Przemysł Naftowy”.

Pomysł wprowadzenia przymusu owej domieszki uważać należy, zgodnie zresztą z opinią kół fachowych u nas i zagranicą za całkowicie chybione. Przymus takiej domieszki oznacza dla automobilizmu przymus stosowania materiału pędnego gorszego i droższego od benzyny. Nie mówimy już o fakcie, że pozbawi to automobilistę prawa swobodnego wyboru paliwa. Łatwo zrozumieć, że, gdyby mieszanka spirytusowa była praktyczniejsza od benzyny, sami automobilści zastosowaliby ją.

Powołać się tu można na ogłoszoną niedawno obszerną publikację francuską pod tytułem: „Nowe obciążenie automobilizmu”, ogłoszoną przez Międzynarodowe Biuro Konstruktorów Automobilowych w Paryżu. Czytamy w tej publikacji, że stałe użycie mieszanki powoduje niedomagania w pracy motoru, a nawet znaczniejsze zaburzenia. Dzisiejszy motor samochodowy jest przystosowany do benzyny. — Przeróbki, których należy dokonać, by przystosować motor do mieszanki, są bardzo duże, a więc kosztowne, a przytem motor po tych przeróbkach może pracować mniej sprawnie.

Mieszanka jest w gruncie rzeczy droższa od czystej benzyny: 1 hektolitr spirytusu etylowego wobec niskiej wartości cieplnej odpowiada zaledwie 66 litrom benzyny. Dla tej samej pracy należy więc użyć większej ilości materiału pędnego, co podraża koszty pracy motoru.

Memorjał, o którym piszemy, podkreśla, że dla skutecznego stosowania mieszanki należałoby całkowicie przebudować motory, które nie mogłyby już działać przy zastosowaniu benzyny. Oznacza to jednak zupełny przewrót w przemyśle samochodowym i ruchu automobilowym.

Prócz tego jest cały szereg innych niedogodności, związanych z użyciem spirytusu: nieznaczna ilość wody, która dostała się do paliwa może spo-

wodować rozkład mieszanki. Kierowca musi więc bardzo często wypróżniać zbiorniki samochodu. — Trudność zapuszczania silnika, zwłaszcza w porze chłodnej, jest przy mieszance o wiele większa niż przy czystej benzynie. Dalej, mieszanka benzyny ze spirytusem z łatwością rozpuszcza lakier karoserji i powoduje znaczne szkody. Wreszcie należy używać o wiele więcej oliwy przy mieszance, niż przy benzynie.

Przejdziemy teraz do doświadczeń poszczególnych krajów. Stwierdzić należy, że nie wprowadzić przymusu mieszanki, żaden kraj posiadający własny przemysł naftowy: ani Stany Zjednoczone, ani Rosja, ani Rumunja, Anglja, nie posiadająca kopalń nafty w Europie również nie wprowadziła tego przymusu. Uczyniły to jedynie kraje, zdane całkowicie na import benzyny. Rozważmy sytuację w tych krajach.

W Niemczech w kwietniu 1930 r. wprowadzono przymus mieszanki. Zaczęło od obowiązku przy mieszce 1½ proc. spirytusu i doszło się po długim czasie do 6 proc. Właściwie biorąc w Niemczech nie ma przymusu użycia mieszanki, ale przymus odbioru spirytusu. Dlatego też w praktyce nabywca benzyny kupować musi jednocześnie pewną ilość spirytusu, którą ośprzedaże ze stratą, a do napędu motoru używa czystej benzyny. W gruncie rzeczy niemiecki przymus mieszanki jest obciążeniem automobilizmu na rzecz monopolu spirytusowego. — W ten sposób pragnie się ratować monopol oraz przyjść z pomocą rolnictwu. Zresztą, jak to piszemy w innem miejscu, w grę wchozą tu interesy potężnych ugrupowań kapitalistycznych, które potrafią państwu narzucić politykę, oświadczając tym interesom. Niemieckie sfery automobilowe ostrzegają, że dalsze obciążenia tego rodzaju doprowadzą do katastrofy w przemyśle samochodowym, a rolnictwu nie sprawią żadnej korzyści.

We Francji zaprowadzono również przymus domieszki. Pamiętać należy, że i Francja zdana jest na przywóz benzyny i przymus domieszki, tłómaczy się chęcią zrównoważenia bilansu handlowego, drogą ograniczenia zużycia przywożonego paliwa. Automobilści francuscy skarżą się na ten przymus, tłómacząc, że obciążenie na rzecz rolnictwa (10 fran-

Motory Diesla w zastosowaniu do samochodów

(Dokończenie)

3. Trzeci typ z tak zwanym śpichlerzem jest dla nas specjalnie interesujący, gdyż używa się go w konstrukcjach Saurera, rozpowszechnionych w Polsce. Motor Saurerowski, oparty na zasadzie Acro-Bosch, posiada śpichlerz powietrzny na zewnątrz cylindra; bywają jednak motory o śpichlerzu wewnętrznym. Przestrzeń sprężania w motorach tego typu jest podzielona na trzy części: śpichlerz, gdzie zgęszcza się około 70 procent powietrza, lejek — około 7 procent i właściwa przestrzeń spalania — około 23 procent. Wtrysnięte paliwo natrafia na lejek i tu następuje spalanie. Charakterystyczny dla tego motoru jest sposób dopływu powietrza.

Wobec małej przestrzeni lejka spalanie wtedy tylko może trwać, jeżeli jest zapewniony stały dopływ powietrza i odpływ spalin. Właśnie ów śpichlerz ma na celu zaopatrzyć w sprężone powietrze. Zalega motoru Acro-Bosch polega na przystosowaniu dopływu powietrza do obrotów motoru, oraz na dużej szybkości obrotów, jaką można pozyskać. Motor Saurera dokonywa 1600 obrotów na minutę, a motor Londyńskiej Fabryki ASSOCIATED EQUIPMENT Co. — 2500. Jest to dotąd najszybszy z motorów Diesla.

Ostatnio przystąpiono do budowy lżejszych motorów Dieslowskich n. prz. Mercedes-Benz o pojemności 3,77 ltr.

Do właściwych konstrukcyj Dieslowskich nie można zaliczać mieszanej konstrukcji na ciężkie oleje i benzynę Kruppa. Jest to jednak konstrukcja bardzo pomysłowa. Motor ten różni się od zwykłego benzynowego, że jest zaopatrzony w tak zw

ków od 100 litrów benzyny) jest dla automobilizmu bardzo szkodliwe.

Włochy również wprowadziły przymus mieszanek, ale został on zawieszony na lat parę. Jak cały szereg innych dekretów rządu faszystowskiego pozostał na papierze. Życie okazało się silniejsze od papierowych rozporządzeń.

Niema zalem żadnej racji, aby w Polsce myśleć o wprowadzeniu tego przymusu, który zagranicą

dał rezultat ujemny. Automobilizm nie może ponosić konsekwencji kryzysu w rolnictwie, kryzysu w monopolu spirytusowym, który, wobec ograniczenia konsumpcji alkoholu, ugiął się pod ciężarem martwego kapitału, ulokowanego w zapasach spirytusu. Dodajmy tu poważne szkody, jakie płynęłyby dla przemysłu naftowego, uginającego się i tak pod ciężarem kryzysu.

—/—

Zarządzenia inspektorów pracy mają być wykonywane

Agencja Press donosi, że Ministerjum Spraw Wewnętrznych wystosowało do wojewodów okólnik, zarządzający stosowanie przez władze administracyjne środków przymusowych wobec kierowników zakładów przemysłowych i handlowych, którzy naruszają przepisy o ochronie pracy, a zwłaszcza o czasie pracy. Zarządzenie to motywowane jest panującym bezrobociem oraz nie wystarczającymi wynikami stosowania przez inspektorów pracy sankcji karnych.

W wypadkach stwierdzonego naruszenia przepisów ustawy o czasie pracy, inspektorzy pracy kierować mają do powiatowej władzy administracyjnej wnioski zastosowania środków przymusowych celem zniewolenia kierowników zakładów pracy do przestrzegania odpowiednich przepisów ustawy. — Wdrożenie egzekucji winno być poprzedzone postępowaniem upominawczym.

Powiatowa władza administracyjna wdroży egzekucję, stosując wobec opornych kierowników fabryk i warsztatów pracy przede wszystkim karę pieniężną. Gdyby stosowanie tego środka nie odniosło rezultatu, należy użyć przymusu bezpośredniego, a więc zastosować przymusowo usunięcie robotników z zakładu pracy i areszt wobec odpowiedzialnego kierownika.

Okólnik ministerjalny nakazuje, w wypadkach drażliwych lub skomplikowanych, jak np. przy przymusowym wykonywaniu nakazów inspektorów pracy z zakresu higieny i bezpieczeństwa pracy, nie należy zlecać przeprowadzenia przymusu gminnym organom egzekucyjnym, które nie zawsze stoją na

wysokości zadania. W tych razach należy przeprowadzenie egzekucji powierzać urzędnikom z pośród personelu starostwa. Gdy chodzi o usunięcie z fabryki większej ilości pracowników, a zachodzi obawa naruszenia bezpieczeństwa i spokoju publicznego, obwodowi inspektorzy pracy asystować muszą przy czynnościach egzekucyjnych.

Tyle agencja.

Okólnik — okólnikiem, ale przy panujących obecnie stosunkach, wobec ścisłych „więzów“ łączących administrację z fabrykantami wątpić należy, czy okólnik przyniesie jakieś praktyczne korzyści.

Ustawa o obciążeniu samochodu we Francji

We Francji ministrowie spraw wewnętrznych i robót publicznych wydali ustawę, w myśl której samochody ciężarowe, które po obciążeniu przekraczają 3 tysiące kg. wagi, przestrzegać muszą następujące przepisy co do szybkości: 1) kategoria od 3000 do 6500 kg 30 km. na godzinę, 2) od 6500 do 10000 — 25 km. na godzinę i 3) powyżej 10000 — 20 km. Wozy, mające ładunek szerszy, niż 2,20 m. nie mogą w żadnym razie jechać szybciej niż 20 km na godzinę.

pierścienie żarowe. Mieszanka rozpalonej cieczy z powietrzem nagrzewa się o pierścieni żarowy i paruje. Mieszanka gazów, powietrza i pary paliwa ulega kompletnemu spalaniu w komorze dawkowej. Gdyby zastosować olej ciężkopalny do zwykłego motoru benzynowego, wówczas pozostałyby resztki paliwa. Ta sama zasada: palenie się ciężkiego oleju w zetknięciu z rozpalonym motorem jest zastosowana i przez inne firmy, jak Lanz (ciężarówki i traktory) VOMAG itp. Czas powiedzieć parę słów o zaletach i wadach motorów ropnych.

Mówiliśmy powyżej, że motory te zostały wprowadzone pod wpływem chęci obniżenia kosztów paliwa. Nie jest to jedyna zaleta. Zużycie paliwa jest o 20 % mniejsze niż w zwykłych motorach, a więc oszczędność jest jeszcze większa. Dalej niebezpieczeństwo pożaru jest mniejsze wobec trudniejszej palności materiału pędnego.

Mają jednak motory ropne i swoje wady, które są przeważnie chorobami dziecięcymi i, jak się zdaje, mogą być usunięte przez dalsze ulepszenia. Przede wszystkim większy ciężar. Nie trzeba jednak tego przesadzać. Przewaga motoru Diesla pod względem ciężkości nad motorem benzynowym o równej mocy wynosi jakieś 10 procent. Przy tem trwają próby budowy lżejszych motorów Diesla. Nie jest prawdą dla najnowszej konstrukcji, by motory Diesla łatwiej się zużywały. Inna trudność związana jest z małym jeszcze rozpowszechnieniem „dieslów“. Nie każdy warsztat może dokonać reparatur i nie wszędzie dostać można paliwa.

Coraz większe zainteresowanie motorami ropnymi, coraz nowsze ulepszenia i duże zalety rokuja cila nich jaknajlepszą przyszłość.

Skutki niefortunnego „funduszu drogowego“

Nadchodzi okres rejestracji taksówek warszawskich.

Aby zarejestrować wóz, szofer przedstawić musi pokwitowanie wpłacenia podatku drogowego.

Należność podatkowa od poszczególnych właścicieli taksówek wynosi niekiedy po tysiąc złotych, jakkolwiek wartość samochodu nie przekracza czasem połowy tej sumy.

Gdy właściciel wozu zgłasza się do rejestracji, musi najpierw opłacić 11 zł. z groszami za Komisję Techniczną, która dokonać ma technicznego badania samochodu.

Potem dopiero dowiadyuje się, że książeczka rejestracyjna zostanie zatrzymana, gdyż podatek nie jest opłacony. W takim wypadku właściciel (zazwyczaj jeżdżący sam na tym wozie) zostaje pozbawiony warsztatu pracy.

Nie może być mowy, by zdołał wpłacić tysiąc złotych zaległości.

Można co prawda wnieść podanie o umorzenie podatku, jednak rozstrzygać tu ma jakiś urzędnik Komisarjatu Rządu, który niezawsze jest w możności oceny sytuacji petenta.

Wobec tego, że podatek drogowy obarczył automobilizm nadmiernym ciężarem, że nawet rząd wnosi projekt nowelizacji ustawy o Państw. Funduszu Drogowym, koniecznym jest umorzenie tych należności. Jeśli zaś władze uważają, za jedyną możliwość rozpatrywanie indywidualnie tej sprawy, utworzyć powinny Komisję Fachową, mającą odpowiednie kompetencje do badania stanu materialnego automobilistów.

Dwa tysiące szoferów warszawskich stanęło przed grozą utraty pracy. Swego czasu przedstawiciele Naczelnego Komitetu do walki z bezrobociem, przyrzekli przedstawicielom Zw. Zaw. Transp. (Czerwonego Krzyża 20), że zrobią wszystko, by nie dopuścić do zwiększenia kadr bezrobocia przez unieruchomienie taksówek.

Oczekujemy od władz zrozumienia wagi tego zagadnienia. Mamy nadzieję, że p. Naczelnik Olechnowicz z Wydz. Ruchu Drogowego, znając położenie szoferów warszawskich, zajmie właściwe stanowisko.

—/—

Praktyki Towarzystw Ubezpieczeniowych w Polsce

Ostatni strajk pracowników, zatrudnionych w niektórych zagranicznych towarzystwach ubezpieczeniowych, a dopuszczonych do wykonywania swych czynności na terenie Polski, zwrócił uwagę całego społeczeństwa polskiego na swoisty sposób „robienia interesów“ przez zagraniczne towarzystwa ubezpieczeniowe w Polsce. Kapitałiści zagraniczni uważają Polskę za pewnego rodzaju folwark czy też kolonję, gdzie mogą się rządzić jak szare gęsi. Nie tylko, że nie płacą należycie swych pracowników i starają się terorem zmusić ich do zgodzenia się na niemożliwe do zniesienia redukcje płac, ale te same

metody próbują stosować wobec ubezpieczonych. Nam nie może być obojętne, jak towarzystwa ubezpieczeń regulują szkody samochodowe. Musielibyśmy właśnie stwierdzić, że przedewszystkiem zagraniczne towarzystwa wszystko robią, żeby tylko zbierać wkładki ubezpieczeniowe, ale mało okazują ochoty do płacenia należności, jeżeli zajdzie wypadek, podlegający ubezpieczeniu.

Oto taki wypadek uchylania się od zapłacenia należności za uszkodzenie ubezpieczonego samochodu mamy znówu do zanotowania. Niemiecko-Bawarskie Towarzystwo Ubezpieczeń nie płaci od-

Kolegom Zawodowym Szoferom do wiadomości

(Dokończenie)

Co możecie uzyskać przez swoją silną, ogólną organizację na przyszłość, abyście nie byli po przepracowaniu szeregu lat w zawodzie zdani wraz z rodzinami swymi na pastwę losu. Każdy zawodowy automobilista winien zapisać się na członka swej zawodowej organizacji, wpłacać wkładki miesięczne, interesować się życiem tejże organizacji, popierać ją moralnie a nie obczerniać jej wobec społeczeństwa, pamiętając o tem, „jacy członkowie taki i Związek mają“. Temsamem ubliżacie swej godności zawodowej i osobistej. Jeżeli zorganizujecie silny Związek Zawodowy, to staniecie się przez to do bremsi obywatelami, zajmując w społeczeństwie stanowisko zorganizowanego pracownika, i będziecie chlubą Waszego zawodu. Przez Związek Zawodowy możecie uzyskać dużo lepsze warunki pracy i płacy na przyszłość. A starość — o której zwykle młodzi tak mało myślą, sobie zabezpieczycie.

Przy Zawodowym Związku mogą członkowie utworzyć sobie fundusz emerytalny, wpłacając w

tym celu wkładki do kasy emerytalnej, tak jak to się w innych instytucjach praktykuje. W ten sposób po przepracowaniu ustanowionego szeregu lat, otrzymywalibyście zasłużoną emeryturę.

Czy ambicja wasza koledzy jest tak małą, że nie staracie się zdążyć do udoskonalenia swojego zawodu? Starania wasze powinny iść po takiej linii, aby zawód wasz był zawodem a nawet, aby posiadał swój Cech z prawem wyzwalania tych uczniów, którzy mają praktykę warsztatową, byliby kwalifikowanymi zawodowo kierowcami. Nie jesteście przecież gorsi fachowcy od innych rzemieślników.

A o szkołach szoferkich co możemy powiedzieć? Czy nie mógłby nasz Związek Zawodowy uzyskać prawa nauczania nowych kandydatów na szoferów, mając temsamem możność nauczania takiej ilości szoferów jakiej byłoby potrzeba rozwijającemu się automobilizmowi. Cóż się ale stało z braku silnej zawodowej organizacji? Władze w sprawie nauczania szoferów nie miały z kim mówić,

szkodowania za spalony samochód pewnej firmie Katowickiej, mimo, że komisja znawców względnie Sąd Polubowny orzekł, że firmie tej należy się odszkodowanie w wysokości 4 400 złotych. W myśl warunków ubezpieczeniowych tegoż towarzystwa oddano sprawę za zgodą obu stron do Sądu Polubownego, wykluczając temsamem postępowanie przed sądami zwykłemi. Gdy jednak towarzystwo spostrzegło, że komisja znawców, składająca się z trzech sędziów zaprzysiężonych znawców dla spraw samochodowych, nie poszła po linii życzeń towarzystwa, wtedy nie uznano wyroku Sądu Polubownego i towarzystwo nadal wzbrania się wypłacić należące się ubezpieczonej firmie odszkodowanie. Po-

dobno i w innych wypadkach wspomniane towarzystwo dopiero pod wielkim naciskiem strony przystępuje do likwidacji szkód.

Powinni sobie to dobrze zapamiętać ci, którzy ubezpieczają siebie, pasażerów, czy też samochód, w towarzystwie ubezpieczeń.

W przyszłości będziemy się nieco więcej, jak dotychczas, interesować sposobami załatwienia spraw samochodowych przez towarzystwa ubezpieczeniowe i będziemy bezwzględnie krytykować i podawać do publicznej wiadomości wszelkie nadużycia. Naszych czytelników prosimy o poparcie nas w tej walce z nieuczciwością przez podawanie nam odpowiednich informacji.

W obronie wolności zawodowej

Wydane w drodze Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27. 10. 1932 r. „Prawo o stowarzyszeniach” —

1. Poddaje pracownicze Związki Zawodowe pod kontrolę władz administracyjnych, ponieważ nakłada na Związki Zawodowe obowiązek dostarczania władzom — na ich żądanie — danych co do składu zarządu, odpisu protokołu posiedzenia lub treści powziętych uchwał, dostarczania danych ze spisu członków;

2. Daje władzom administracyjnym daleko idące prawo wglądu w życie wewnętrzne Związków, ponieważ uprawnia władze do przeglądania w lokalu Związków prowadzonych akt, ksiąg i posiadanych dokumentów;

3. Całkowicie uzależnia działalność i nawet egzystencję Związków Zawodowych od „widzimi się” władz administracyjnych, ponieważ daje im całkowitą możliwość zawieszania działalności Związków, jeżeli — podług uznania władzy — działal-

ność Związku Zawodowego „zagroza bezpieczeństwu, spokojowi lub porządkowi publicznemu”;

4. Całkowicie uzależnia od władz administracyjnych stowarzyszenia pracowników państwowych, ponieważ rozciąga równie i na nie moc obowiązującą przepisów wymienionego „Prawa o stowarzyszeniach”.

Wobec powyższego, podpisane niezależne Związki Zawodowe zakładają stanowczy protest przeciwko wydanemu rozporządzeniu, które od dnia 1 stycznia 1933 r. ma oddać pracownicze Związki Zawodowe pod kontrolę władz administracyjnych, uzależnić działalność i egzystencję Związków od samowoli tych władz, tem samem uniemożliwić Związkom obronę interesów pracowniczych, oraz w rezultacie całkowicie przekreślić zagwarantowane w art. 108 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej „prawo koalicji, zgromadzania się i zawiązywania stowarzyszeń i związków”.

Podpisane Związki Zawodowe wzywają ogół

bo zawodowi szoferzy nie posiadali poważnej organizacji, aby władze mogły z reprezentantami w kwestiach tego zawodu konferować. Szkoły szoferkie zostały otwierane prywatnie, szkoląc — a raczej wypiekając całe masy nowych szoferów. Istniejące wówczas Zawodowe Związki a więcej „Kluby Panów Szoferów” interwenjowały w sprawie nauczania przez prywatne szkoły, lecz to pozostało kiwaniem palcem w bucie. Dla całego zawodu takie ogólne szkolenie było klęską, gdyż wartość zawodowego szofera fachowca spadła do zera, a i społeczeństwo wielkiej korzyści z tego nie miało. Automobili stale ubywało i ubywa a szoferów stale bezrobotnych szoferów. Ci niedoszli fachowcy byli zmuszeni powrócić do swych wiosek rodzinnych pielęgnując krówki i inny pożyteczny dobytek domowy, mając na głowie piękną czapkę szoferką, w klapie surduta „Mercedesa” lub innej marki samochodowej a w izbie na honorowym miejscu — za obrazem — z ciężkim mozołem i nakładem kosztów w pocie czoła zdobyte, prawo jazdy.

Rzesza pracowników zawodowych szoferów — licząca w Polsce około 100 000 osób, nie posiada

przedstawiciela swego w sejmie, w radach miejskich ani też w innych instytucjach społecznych, by móc godnie i skutecznie reprezentować zawód i mieć prawo głosu i wpływ przy opracowaniu różnych ustaw i rozporządzeń.

Z powyższego artykułu widzicie koledzy, na co i dlaczego potrzebną jest dobra i silna organizacja zawodowa, wolna od wszelkiej naleciałości demagogicznej. Do tych wszystkich żywośnych waszyc spraw zawodowych możecie i powinniście zdążyć przez organizowanie się w Zawodowym Związku, tworząc zwarte szeregi obywateli, zawodowych kierowców samochodowych.

Organizacja obecna, dobrze prowadzona, scentralizowana, posiadająca kilkadziesiąt oddziałów w całej Polsce, może dać Wam to, co Waszemu zawodowi i egzystencji materialnej dotąd brakowało. W sprawie powyższego uprasza się kolegów i czytelników o wyrażenie swego zdania i ewentualnych uzupełnień dla ogólnego dobra zawodu, kierując listowne uwagi do redakcji „Automobilisty Zawodowego”. Potrzeba poważnego zrozumienia i poparcia przez Was koledzy tej zawodowej organizacji.

pracowników fizycznych i umysłowych, pracujących w przemyśle, górnictwie, rolnictwie, komunikacji, przedsiębiorstwach państwowych i komunalnych oraz w handlu, do podjęcia zdecydowanej akcji w obrocie zagrożonej wolności stowarzyszenia się i działalności zawodowej.

Komisja Centralna Związków Zawodowych w Polsce.

Zjednoczenie Zawodowe Polskie.

Chrześcijańskie Zjednoczenie Zawodowe w Rzeczypospolitej Polskiej.

Nowelizacja ustawy o państwowym funduszu drogowym

Na krótko przed świętami odbyła się konferencja międzyministerjalna, poświęcona sprawie nowelizacji ustawy o państwowym funduszu drogowym.

Jak się dowiadujemy, przyjęto następujący program nowelizacji ustawy. Wiadomo, że według stanu dotychczasowego automobilizm obciążony był na budowę dróg sumą 13 milionów złotych, zaś pojazdy konne były wolne od wszelkich opłat. — W myśl nowego uregulowania 8 milionów przypadać ma na samochody, a 5 milionów obciążenia na pojazdy konne. Zastrzeżono przytem, że podatki od pojazdów konnych ściągane być mogą w formie pracy (szarwark).

Podatki od samochodów przedstawiać się mają w sposób następujący: 10 gr. od litru zużytej benzyny, przyczem cena benzyny nie może być wyższa niż 82 gr. od litra. W dodatku wprowadzony ma być podatek od wagi samochodów, wynoszący 10 złotych od 100 kg wagi.

Zastrzegamy, że do tej sprawy jeszcze powrócimy i omówimy ją z naszego punktu widzenia.

Już teraz podkreślimy, że nowelizacja w tych formach nie zaspakaja postulatów mas szoferskich. Zwłaszcza uważamy za zbyt dużą i szkodliwą opłatę od wagi samochodów.

Statystyka samochodów w świecie, państwach i miastach

Według statystyki amerykańskiej, w dniu 1 stycznia br. kursowało w świecie całym 35 263 397 samochodów, czyli o 542 235 maszyn więcej, aniżeli w dniu 1 stycznia 1931 r.

Największą liczbę samochodów posiadały Stany Zjednoczone, bo aż 25 986 353; za niemi następowały: Francja (przeszło 1 723 000), Wielka Brytania (1 610 000), Kanada (1 187 000), Niemcy (673 000), Australia (523 000), Argentyna (331 000), Włochy (294 000), Nowa Zelandja (192 000), Hiszpanja (175 tysięcy), Belgja (171 000), Indje (170 000), Brazylja (160 000), Afryka Południowa (157 000), Szwecja (149 000), Holandja (127 000), Danja (123 000), Japonja (101 000), Czechosłowacja (92 000), Szwajcaria (89 000), Meksyk (67 000), Rosja Sowiecka (61 000), Irlandja (53 000), Hawaje (50 000), Norwegja (50 000), Chili (41 000), Chiny (39 000), Kuba (38 000), Austria (36 000), Rumunja (34 000), Finlandja (33 000), Portugalja (33 000), Polska (29 500).

Egipt (29 000), Węgry (17 000), Jugosławja (13 000), Turcja (5 600) i Bułgarja (3 200).

Na wyspach Hawajach, słynących jako najbardziej w świecie kraj samochodów przypada na każde 7 mieszkańców; w Kanadzie i Nowej Zelandji — na każde 8; w Australji — na 12 i we Francji — na 24 mieszkańców. Co się tyczy wszystkich krajów świata, wyłączając jednak Stany Zjednoczone, jeden samochód przypada na każde 1 201 mieszkańców.

Nareszcie z pośród miast najwięcej samochodów kursuje w Los Angeles (851 556). Za niemi następują: New Jork — 792 000, Chicago 486 000, Londyn i okolice — 298 000, Paryż — 204 000, Detroit — 89 000, Montreal — 65 000, Berlin — 64 000, Buenos Aires — 40 000, Kopenhaga — 35 tysięcy, Marsylja — 27 000, Ottawa — 24 000, Praga — 14 000, Santiago — 13 000, Amsterdam — 13 000, Ateny — 11 000.

W Detroit, będącym miastem Forda, jeden samochód przypada na każdych 4 mieszkańców, w Ottawie — na 5-ciu, w Chicago — na 7-miu, w New Jorku — na 9-ciu, w Paryżu — na 14-tu, w Montrealu — na 14-tu, w Los Angeles — na 15-tu, w Oslo — na 25, w Londynie — na 28, w Kopenhadze — na 31, itd.

Nowa ustawa o taksówkach w Danji

W Kopenhadze wydano nową ustawę, regulującą przepisy o dorożkach samochodowych. Nigdy nie wolno zabierać więcej jak 5 osób, przyczem nie liczy się dzieci do lat 14-tu. Opłata wynosi 40 Oere za pierwsze 300 m. i 10 Oere za każdą dalsze 300 m albo też część tej odległości. Przy czekaniu liczy się za 2 minuty 10 Oere. Opłata dodatkowa wprowadzona została od kufrów i bagaży. Za pałunki umieszczone zewnątrz wozu opłaca się 15 Oere za sztukę, jednak od rowerów i wozków dziecięcych opłata jest wyższa i wynosi 35 Oere. W razie uszkodzenia pakunku przez upadek, należy się specjalne odszkodowanie.

Zaznaczyć należy, że liczba przedsiębiorstw eksploatujących taksówki wynosi 368 w Kopenhadze i zatrudnia 1300 szoferów. Związek Szoferów jest zdania, że należy przystąpić do ograniczenia liczby szoferów wobec dużego bezrobocia.

Transporty węgla samochodami ciężarowymi

Od kilku miesięcy odczuwa się na G. Śląsku pewne ożywienie ruchu samochodami ciężarowymi. Nastąpiło to wskutek rozpoczęcia na większą skalę transportu węgla z Zagłębia Węglowego do okolicznych miejscowości. Mimo ogromnych ciężarów podatkowych, jakie ciąży na transporcie samochodowym zdecydowało się kilku właścicieli ciężkich samochodów (5 ton i więcej) do rozpoczęcia transportu węgla. Transporty te opłacają się tylko wtedy jako tako, jeżeli zabierze się przynajmniej 10 ton na jeden raz (z przyczepką) i odnośnie kopalnie dostarczą benzol własnego wyrobu po cenach własnych, to znaczy znacznie niższych od cen kartelo-

wych. Że zarobek ten nie jest łatwy to dowód, że cały szereg ludzi wycofało się już ze stratami z tego interesu. Kalkulacja byłaby lepsza, gdyby samochody mogły zabrać na drogę powrotną towary z poszczególnych miejscowości do Katowic względnie okolicy. Transporty te mogłyby zostać za stosunkowo niską opłatą uskutecznione.

Apelujemy do naszych kolegów a w szczególności z oddziałów w Bielsku, Żywcu, Cieszynie, Krakowie, żeby nam donosili czy i jakie towary będą transportowane z tych miejscowości do Katowic.

Pan Dudek z Bielska

Od szeregu lat żyje na terenie Bielskim wcale dobrze niejaki pan Dudek, mimo, że nie nadwyręża się pracą i nie posiada takich majątków żeby z dochodów ich żyć. Pan ten zbiera dokumenta samochodowe i szoferskie i załatwia różne formalności w Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach. Da sobie za to grubo i błono zapłacić. Szoferzy i właściciele samochodów płacą ten haracz, gdyż jest wiadomo, że p. Dudek ma „stosunki“ w Urzędzie Wojewódzkim. I ciekawe jest, dlaczego taki sobie p. Dudek może załatwić sprawy szybko i pomyślnie, mimo, że przecież niema żadnych zasług ani wobec państwa, ani wobec społeczeństwa polskiego. Przeciwnie ogólnie jest znane, że polskość p. Dudka jest bardzo wątpliwej wartości. Do załatwienia spraw są przecież organizacje o znaczeniu społecznym jak Klub Automobilowy, Związek Zawodowy Automobilistów i inne.

Tem organizacjom powinno władze iść na rękę przy załatwianiu spraw, gdyż załatwiają je bezinteresownie pod kontrolą publiczną i nie zdzierają ostatnich groszy od interesentów.

Szczeście w nieszczęściu

Dnia 27 grudnia 1932 r. w godzinach porannych zdarzył się w Wyrach niedaleko Mikołowa na G. Śląsku wypadek samochodowy, który w swych skutkach mógłby być bardzo fatalny, gdyby nie przytomność kierowcy tegoż samochodu szefa Drozdka Ryszarda z Katowic oraz trochę szczęścia w nieszczęściu. Krytycznego dnia jechał kolega Drozdek ciężarowym samochodem z przyczepką naładowanym przeszło 10 tonami węgla w kierunku Bielska. Za miejscowością Wyry tuż przed torem kolejowym spostrzegł nagle, że zaporą kolejowa zostaje spuszczone. Zatrzymanie ciężko naładowanego samochodu z przyczepką było już niemożliwe, temniej że szosa jest na tym miejscu pochyła i była bardzo śliska. Kierowca samochodu nie tracąc przytomności, widząc równocześnie nadjeżdżający pociąg towarowy, zdecydował się skierować samochód pomiędzy starymi drzewami przydrożnymi do rowu. Samochód utknął w rowie, zaś przyczepka oderwała się i toczyła się dalej w kierunku pociągu. Zaporowy widząc nadjeżdżającą ślepem trafem kierowaną przyczepkę, otworzył na czas zaporę za ledwie mijającym pociągiem. Przyczepka przejechała szczęśliwie przez tor kolejowy obok kilku furmanek czekających na drugiej stronie zaporę na otwarcie tejże i zбочyła nareszcie do rowu, nie wyrządzając

prawie że żadnych szkód. Hamulcowy już na samym początku po przyciągnięciu hamulca, zeskończył.

Przyszła policja, która stwierdziła, że dzięki przytomności szofera i szczęśliwemu zbiegowi okoliczności, uniknięto wielkiego nieszczęścia.

Wynika z tego, że kierowanie ciężkim samochodem w dodatku z przyczepką nie należy do przyjemności i wymaga wielkiej wprawy i zimnej krwi. Zapłata za tak odpowiedzialną pracę jest natomiast bardzo skromną i nie stoi w żadnym stosunku do wysiłku i ryzyka, na które kierowca samochodu jest narażony.

Uprzytomnijmy sobie: Co stałoby się z kierowcą, gdyby były wypadki w ludziach. Kto wtedy by za wszystko odpowiadał? Dobrze siedzieć za piecem i mądrzyć się różnym dyrektorom i przedsiębiorcom, gdy inni ciężko z narażeniem się żyją i zdrowia pracują.

Zapomogi zimowe dla członków Związku Okręg Katowice

Dzięki włożonych przez „Spółdzielnię Automobilistów“ w Katowicach do kasy związkowej kwot w wysokości około 2000 złotych, mógł Okręg Katowicki naszego Związku tak samo jak w innych latach udzielić swym bezrobotnym członkom jednorazowe zapomogi zimowe wynoszące po kilkadziesiąt złotych dla każdego. Przy rozpatrywaniu wniosków o udzielenie zapomogi stwierdzono, że szereg kolegów jest już przeszło 3 lata bez pracy. Są wypadki, że niejeden kolega otrzymał już po raz trzeci z rzędu zapomogę zimową ze związku.

Niestety musiał zarząd stwierdzić, że cały szereg naszych kolegów bezrobotnych nie spełnia swego obowiązku wobec naszej organizacji. Nie udzielają się pracy organizacyjnej, nie przychodzą na zebrania, nie zgłaszają się na inkasentów wkładek, nie przychodzą przynajmniej raz w miesiącu do biura związkowego, celem kontroli i wlepiania znaczka bezrobotnego itd.

Postanowiono nie udzielać tym bezrobotnym żadnych zapomóg. Każdy członek a przede wszystkim bezrobotny jest zobowiązany spełniać swe obowiązki wobec organizacji. Bezrobotny, który nie ma swej legitymacji członkowskiej w porządku, będzie po trzech miesiącach z listy członkowskiej skreślony. Nie może się wtedy żadnej pomocy ze strony związku spodziewać.

Dalsze trezty miesiące propagandowe Z. Z. T.

Na ostatnim posiedzeniu Zarządu Głównego Zw. Zaw. Transportowców uchwalono uznać miesiące styczeń, luty i marzec 1933 r. jako miesiące agitacyjne celem zwerbowania członków dla Z. Z. T. Przystępujący do Z. Z. T. w tych miesiącach członek płaci wyjątkowo tylko 50 groszy tytułem wstępu.

Obowiązkiem wszystkich oddziałów i wszystkich kolegów jest werbować ze wzmoczoną siłą dla Związku. Hasłem każdego członka Związku powinno być:

Przyprowadzić przynajmniej jednego członka do naszej organizacji.

Paryski salon samochodowy

Jesienią każdego roku w Paryżu można zorjentować się na wystawie, w jak im stopniu rok obecny przyczynił się do rozwoju produkcji samochodów.

Dla roku ubiegłego są charakterystyczne następujące konstrukcje techniczne: jak dotąd mały wóz z motorem aż do 1200 cm pojemności już dotąd rozwinał się w sposób praktycznie zadawalający; obecnie w grę wchodzi inny typ wozu. Mianowicie wóz o pojemności motoru 1500—2000 cm. Konstrukcje tego typu wystawiły firmy Citroen, Peugeot, Adler, Mercedes-Benz i inne. W dodatku pokazano różne nowe typy karoserji, jakkolwiek dotąd nie udało się jeszcze osiągnąć całkowitej zmiany budowy karoserji, o czym fachowe pisma szeroko się rozpisują.

Bardzo poważny problem, z którym usiłuje się załatwić technika automobilowa, dotyczy przystosowania samochodu do różnych typów dróg. Byłoby utopją domagać się całkowitej reformy i przebudowy sieci dróg w Europie, która przedstawia się zupełnie w niezadawalający sposób. Raczej pomyśleć trzeba o typach samochodu, które dawałyby dobre efekty niezależnie od takich czy innych usterek drogi. Pod tym względem duże znaczenie przedstawia swobodne zawieszenie kół. Wówczas każde koło, że się tak wyrazimy, na swoją rękę, porać się będzie z przeszkodami, ułatwiając posuwanie się wozu. Daje się to osiągnąć zarówno przy napędzie na tylne koła jak i na przednie. Nad tą sprawą pracują liczne fabryki europejskie. Oddawna już znana jest konstrukcja małych wozów Mercedes-Benz. Poza tem pokazano w Paryżu cały szereg wozów o napędzie na przednie koła, typu mniej lub więcej nowego. Inny sposób uporania się z trudnościami dróg polega na pracy nad nowym typem opony.

Ostatnie salony w Paryżu, Genewie i Londynie mogły wzbudzić przewidywanie, że motor czterocylindrowy, przynajmniej jeśli chodzi o większe wozy, zanika. Tymczasem za firmą Chrysler podążył cały szereg firm Citroen, Peugeot, które wystawiły nowe dobre typy motorów czterocylindrowych, działających niemal tak dobrze jak w dobrej maszynie sześciocylindrowej.

Rozmaitości

Najdroższy samochód na świecie

Według wiadomości angielskich pism fachowych najdroższy samochód na świecie wystawiony był na zeszłorocznej wystawie londyńskiej. Jest to słynny „Złoty Bugatti“ typu Royal, który przy wydajności motoru 77 koni mechanicznych kosztuje 130 tysięcy franków szwajcarskich. Motor ośmiocylindrowy posiada pojemność 12,76 litrów. Wóz zaopatrzony jest we wszelkie najbardziej współczesne udoskonalenia.

Nowy wóz wyścigowy Campbella

Słynny rekordzista angielski Campbell wyjeżdża w m. styczniu przyszłego roku do Ameryki, gdzie na brzegu morskim Florydy (Dayton Beach)

Posiedzenie Zarządu Głównego Zw. Zaw. Transportowców

Dnia 18. grudnia 1932 r. odbyło się w Warszawie posiedzenie Zarządu Głównego Zw. Zaw. Transportowców R. P. przy współudziale przedstawicieli poszczególnych sekcji i okręgów. Powzięto cały szereg uchwał, które będą poszczególnym oddziałom okólnikiem zakomunikowane.

Szczegółowe sprawozdanie umieścimy w numerze następnym naszego pisma.

zaatakuje dotychczasowy rekord świata w jeździe automobilowej.

W poprzednim już roku Anglik ustanowił fantastyczną szybkość rekordową, no dziś dzień nieosiągalną, wynoszącą 408 721 klm. na godzinę.

Rekord ten jednak nie zadowolił go i jego „Niebieski Ptak“ zaraz po powrocie z Ameryki poddany został przerobieniu. Oczywiście, iż prace nad rekonstrukcją wozu były przeprowadzone w jak największej tajemnicy. Dopiero w tych dniach prace zostały ukończone. Teoretycznie jego motory Rolls-Royce pozwolą mu osiągnąć szybkość 480 km na godzinę. Jak się okaże to w praktyce, zobaczymy.

Czas „życia“ samochodu

Amerykańska „Automobile Chamber of Commerce“ (Samochodowa Izba Handlowa) usiłuje na podstawie corocznych statystyk obliczyć okres „życia“ samochodu. Rzecz jasna, na ten temat można dać tylko cyfry przeciętne. Angielskie pismo „Motor Commerce“ ze swej strony przeprowadziło podobne obliczenia dla Anglii. Jedno i drugie obliczenia dało rezultat, że w Anglii przeciętny okres używania samochodu wynosi 6 i pół lat, a w Stanach Zjednoczonych 7 lat. Warunki pracy samochodu w obu krajach są zupełnie różne, a jednak okres „życia“ samochodu jest mniej więcej podobny.

Nowy motor Dieslowski

Piszemy w obszernym artykule, poświęconym motorom Diesla, a wciąż trwa praca nad udoskonaleniem mniejszych i lżejszych typów samochodów Dieselowskich. Ostatnio szwajcarska firma Motorsache w Genewie zbudowała motor na ciężkie oleje nadzwyczaj lekki, który pracuje z siłą sześciu k. przy jednym cylindrze i spala około 220 gramów materiału pędnego na godzinę i na konia mechanicznego. Motor wraz ze wszystkimi dodatkami waży 215 kg.

Ten nowy typ motoru Dieslowskiego ma bardzo poważne zalety i wprowadza niezwykle doniosłą zmianę w sytuacji szwajcarskiego przemysłu samochodowego: przemysł ten pod względem produkcji samochodów Dieselowskich całkowicie uniezależnia się od zagranicy.

SPIS ODDZIAŁÓW

Zw. Zaw. Automobilistów (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców R. P.)



ZARZĄD GŁÓWNY:
Warszawa, ulica Czerwonego Krzyża 20
Telefon 325-31

Oddział	A d r e s	Dzień zebrania	Lokal zebrania
Bielsko	Okręgowy Sekretariat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Feiner „Pilsnerhof“
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	1. sobota po 2. każdego mies.	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty
Gdynia	ulica Portowa 26		
Katowice	Okręgowy Sekr. Z. Z. A., ul. Wojewódzka 50 telefon 11-16	1. czwartek po 1. każdego miesiąca	Hotel Central ul. Dworcowa
Kraków	Z. Z. T., Plac Matejki 4	3-go każdego miesiąca	Plac Matejki 4
Królewska Huta	Jan Ćmok, Straż Pożarna, ulica Bytomska	1. poniedziałek po 1. każdego miesiąca	Restauracja róg ul. Katowicka Sławowa Ertel
Lwów	Z. Z. T., ulica Zielona 7		
Łódź	Okręg. Sekretariat Z. Z. T., ul. Sienkiewicza 23	pierwszy wtorek po 1. i 15. każdego miesiąca	W lokalu związkowym, Sienkiewicza 28
Mikołów	pod Katowice	na piśmie	Hotel Dom Polski, Rynek
Poznań	Okręgowy Sekretariat Z. Z. A., Plac Dąbrowskiego 42		
Radom	Z. Z. T., Emiljanów Al., ulica J. Malczewskiego 10		
Rybnik	Stalmach Józef, ulica Halera 2	1. wtorek po 1. każdego mies.	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności
Siemianowice	M. Kulczyński, Siemianowice	piątek po 1. każdego mies.	Restauracja p. Prochoty ulica ks. Stabika 8
Sosnowiec	Pietrzak Leon, ulica Wielka 12	1. niedziela po 1. każdego mies.	Dom Ludowy, Jasna 26
Tarnowskie Góry	pod Katowice	zaproszenie na piśmie	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książęce	1. niedziela po 1. każdego mies.	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza
Warszawa	Z. Z. T., ulica Czerwonego Krzyża 20 telefon 325-31 — pokój 38		
Wilno	Z. Z. T., ulica Wileńska 17		
Wieluń	Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Wrocław	Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15 każdego mies.	na piśmie

Sekretariat Okręgowy Zw. Zaw. Automobilistów

W KATOWICACH

został przeniesiony z ulicy Kościuszki 42

na ul. Wojewódzką 50 : Tel. 11-16

Z A R Z Ą D

**Wysokowartościowe
Oleje i Smary Samochodowe**

dla każdego typu maszyn osobowych, ciężarowych i traktorów

(Zastosowanie według tablicy polegającej)

Galtol

**Benzyna zapewniająca nienaganne działanie motoru :: Szczyt wydajności
Doskonała konserwacja! Żądajcie prospektów!**

GALICYJSKIE TOWARZYSTWO NAFTOWE

„GALICJA” S. A.

**Stacje olejowe
i benzynowe
wszędzie**

Części zamienne / Ersatzteile

DLA SAMOCHODÓW MARKI • FÜR AUTOMOBILE MARKEN

Protos 10/30 P. S., Opel 8/40 P. S., Fiat Typ. 521

„Spółdzielnia Automobilistów” **KATOWICE
Wojewódzka Nr. 50**

SAMOCCHODY

POLSKI FIAT

najkorzystniejsze dla eksploatacji autobusowej

Biuro sprzedaży: WARSZAWA HOTEL EUROPEJSKI

Oddziały lub przedstawiciele we wszystkich głównych miastach

Koledzy!

Przy wszelkich zakupach prosimy uwzględnić ogłaszających

„w Automobiliście Zawodowym”