



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

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

Spółdzielnia Automoblistów

z odpowiedzialnością udziałami

KATOWICE. ULICA STAROWIEJSKA 3 :-: TELEFON NR. 663 i 30-14

ODDZIAŁ I. Benzyna, benzol, smary, oleje, gумы i akcesoria

STACJE BENZYNOWE: KATOWICE, ul. Starowiejska 3, Mikołowska-Raciborska, Wojciechowskiego 103

ODDZIAŁ II. Garaże : Warsztaty

ODDZIAŁ III. Katowicka Giełda Samochodowa Pośrednictwo przy sprzedaży i kupnie pojazdów mechaniczn.

ODDZIAŁ IV. i części zamienne



**Nowocześnie urządzone warsztaty
Akumulatory**

NOWA ŚWIECA

CHAMPION



Opatentowana w Stanach Zjednoczonych — zgłoszenia o patenty złożone we wszystkich krajach.

(1) Zauważ naukowo opracowaną formę końca porcelanki. Kształt ten reguluje automatycznie temperaturę tej części, utrzymując temperaturę dostatecznie niską dla uniknięcia zagrzenia i przedwczesnych zapłonów.

(2) Zauważ naukowo opracowaną proporcję trzonu porcelanki, której kształt umożliwia regulację temperatury dostatecznie wysokiej dla zapobieżenia osadom węglowym i oliwnym wywołującym krótkie spięcia.

„CHAMPION” poleca obecnie kupcom samochodowym na całym świecie nową opatentowaną świecę. Świeca ta wszędzie, gdzie została zaoferowana, wzbudziła żywe zainteresowanie wśród automobilistów. Zapotrzebowanie na nią jest znaczne, dzięki jej współczesnej budowie, oraz niezrównanej wydajności i oszczędności w zużyciu.

Musimy podkreślić wielkie znaczenie jakie ma dla kupca nowa świeca „CHAMPION”, zwłaszcza w chwili obecnej, gdy automobilista bardziej niż kiedykolwiek liczy na swoje świece dla osiągnięcia lepszej wydajności silnika i dla zmniejszenia kosztów jego użytkowania.

Inżynierowie firmy „CHAMPION” opracowali opatentowaną porcelankę z silmanitu mającą swoistą formę, która udziela wszystkim silnikom wydajność dotąd nieosiągalną. Porcelanka ta reguluje i rozprawdza automatycznie ciepło i zapewnia doskonały zapłon, nawet w licznych wypadkach, w których zwykle świece jużby zupełnie nie działały.

Nowa opatentowana świeca „CHAMPION” daje ulepszenie pracy, co jest zaletą mogącą w dużym stopniu pobudzić sprzedaż. Różnorodność jej zastosowania i jej wydajność, ograniczają automatycznie ilość modeli, które sprzedawca jest zmuszony posiadać na składzie dla obsłużenia wszystkich silników. Na żądanie zostaną natychmiast przesłane korzystne warunki sprzedaży.

WZMOŻONA MOC — OSZCZĘDNOŚĆ — ZRYW I PEWNOŚĆ DLA WSZYSTKICH SILNIKÓW.

Odkrycie zupełnie nowej zasady i zastosowania jej w opracowaniu porcelanki dla świec, rozszerzyło krąg ich zastosowania i zwiększając ich wydajność, ograniczyło jednocześnie liczbę ich typów; wszystkie niezrównane zalety świec „CHAMPION” zarówno jak i ich, tak ogólnie znane właściwości zostały w ten sposób wzmożone i rozszerzone, podczas gdy jednocześnie, dzięki olbrzymim obrotom, które robi „CHAMPION”, a które są wynikiem osiągniętego przez niego światowego powodzenia — wszystkie te ulepszenia stały się możliwe bez podniesienia cen.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO
NA POLSKĘ I WOLNE M. GDAŃSK

MOTOR-STOCK

WARSZAWA, Plac Napoleona 3 / Tel. 259-14

NAJWIĘKSZY WYBÓR AKCESORJI
SAMOCHODOWYCH

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. 303 944

„Zadanie Proletariatu z Nowym Rokiem“

Stało się już poprostu zwyczajem, że od czasu do czasu, prasa kapitalistyczna zapowiada szumnie poprawę sytuacji gospodarczej. Szczególnie nasilenie tych prorocstw nastąpiło przed Nowym Rokiem. Dzienniki burżuazyjne powoływały się przy tem na różne znaki na ziemi i niebie, że upragniona chwila załamania się kryzysu jest bliska, że trzeba tylko przetrwać. Była nawet notatka, że w Australji przemysł zaangażował nowych kilkadziesiąt tysięcy robotników. Czyż nie mają się ludziska z czego cieszyć? Przecież taka wieść napewno zastąpi głodnej bezrobotnej masie chleb czy strawę, która dla większości staje się poprostu artykułem zbytku. Nic bardziej może nie wygląda na naiwrywanie się, jak te nawoływania do wytrwania. Nikt natomiast nie podaje, w jaki skuteczny sposób to jest możliwe. Dla kogo te wieści są przeznaczone? Jeżeli dla głodujących bezrobotnych, to cel chybiony. Głód bowiem nie są one w stanie zaspokoić. Nikt w te rzeczy nie uwierzy, zaś tych, których głód nigdy nie dosięga, dla tych kryzys jest najwyżej okresem zmniejszonych zysków, które się nadrabia redukcją personelu i płac, obarczając pozostałych podwójną pracą. Jeśli chodzi o cel, jest on aż nadto jasny: ludzi obietnicami tych nędzarzy, pozbawionych pracy i tych, nie licząc pracujących. Za dobrej konjunktury mogli ludzie pracy zarobić najwyższej na skromne utrzymanie, a których kryzys nie zastaje nigdy przygotowanych w zasoby do jego przetrwania. Rok miniony, rok 1932-gi był niezwykle ciężki dla klasy pracującej. Szczególnie w dziedzinie automobilizmu sytuacja jest wprost tragiczna. Trzeba bowiem mieć na uwadze, że zmniejszenie obrotów handlowych wpłynęło także na zmniejszenie przewozów, powodując, że korzystanie ze środka przewozowego, jakim jest samochód, staje się zbyt ciężkie. Na liniach autobusowych spadek frekwencji zaznaczył się w zastraszający sposób. Te nieliczne jeszcze przedsiębiorstwa nie są w stanie opłacać ciężarów, wynikających z Państwowego Funduszu Drogowego. Należy bowiem nadmienić, że wspaniały pogrzeb pięknie rozwijającym się ruchowi samochodowemu sprawił były minister p. Neugebauer swym pomysłem (Fundusz Drogowy), który faktycznie zniszczył względnie spowodował gwałtowny zanik ruchu samochodowego, zaś realne korzyści z niego były znikome. Jemu to, a szczególnie (Fundusz Drog.) należy przypisać to, co w tej dziedzinie się stało. Uczynił on bowiem niemożliwym korzystanie z tego koniecznego środka, jakim jest samochód. Tragedja, jako wynik tego stanu, rozprywa się w szeregach naszych towa-

rzyszy kierowców, pozbawionych pracy, a tem samem możliwości utrzymania siebie i swych rodzin.

Należy zauważyć, że prawie rzadko któryś z tracących pracę, posiada prawo korzystania z zasiłku. Dzięki obecnemu ustawodawstwu społecznemu znajdują się nasi towarzysze w tej sytuacji, że mogą po utracie posady ginąć z głodu a nikt się o nich nie zatroszczy. Przecież w rejestrze bezrobotnych nie figurują, bo im do tego nie przysługuje żadne prawo. To jest już winą ich samych. Mało który zastanowił się nad tem, że chcąc zdobyć jakiegokolwiek zabezpieczenie, to trzeba o nie walczyć, a uczynić to może tylko silna, solidarna reprezentacja zawodowa. To dzisiaj mści się na nich z całą surowością, i będzie się mściło tak długo, póki tego zrozumienia u wszystkich nie będzie. Kto zna warunki pracy kierowców, ten wie, że ludzie ci, to wielcy nieszczęśliwcy. Kilkanaście godzin pracy na dobę a w chwilach wolnych remonty etc. Kierowca często (to nie są żarty) z własnej głodowej pensji kupuje części do auta, za które rza ko się zwraca wydatki, by tylko się znaleźć w tej roli, by nie być bez pracy. O tem byłoby wiele do pisania, temu jednak trzeba być nie poświęcić osobne miejsce. Z Nowym Rokiem klasa pracująca znajduje się w sytuacji bardzo ciężkiej. Wemy o tem bardzo dobrze, że ten kryzys nie minie prędko, że jest on wynikiem głębokiej choroby strukturalnej, zniknie wtedy, kiedy zniknie ustrój gospodarczy, który spowodował kryzys, a który zarażił mu nie jest w stanie (kapitalizm). Z jednej strony setki tysięcy (w Polsce) ludzi bez pracy, bez jutra, nie mających na kawałek suchego chleba, gdy inni przez jedną chwilę nie odczuwają nie tylko głodu, ale żadnego braku i kpią sobie z ludzkiej nędzy. Dlatego powiadamy, że te prorocze wieści sporządzone w redakcyjnych gabinetach prasy kapitalistycznej, w szeregach klasy pracującej echa nie znajdują. Ona nie wierzy ani w te konferencje, które się odbywają co chwilę przy szampanie i bez żadnego skutku. Nawet ten piękny p'ód, jak im jest Liga Narodów, zdaje się być poronionym. W Chinach ginie tysiące ludzi: kobiety, starcy i dzieci, a to bez wypowiedzenia wojny, niszczy się miasta i warsztaty pracy, tworzy się nową nędzę, ale to jest dobrym interesem, okresem dobrej konjunktury w przemyśle wojennym dla kapitalistów i oni dziś mają najwięcej do powiedzenia.

Jesteśmy świadkami, że 11 milionów poległych w wojnie światowej, wdowy i sieroty po nich pozostałe, nie potrafiło wstrząsnąć sumieniem świata. Ta sprawiedliwość dla silnych jest rażąca, bo ra-

zaco niesprawiedliwy jest stosunek Ligi do słabych swych członków.

A świat kapitalistyczny co robi przeciw temu? Handluje amunicją, dostarczając to jednej, to drugiej stronie, bo to jest okresem dobrej konjunktury dla przemysłu wojennego i on dziś gra pierwsze skrzypce, bardziej niż w roku 1914.

Liga Narodów, dla pozorów, że się coś robi, wysyła komisję i na tem się wszystko kończy. Kto poświęca trochę uwagi, ten zorientuje się, że za kulisami oficjalnych konferencji coś się dzieje. Na i poza plecami głodujących mas tknuje się nowe plany, zamiast pomyśleć jak dać pracę i chleb, tej milionowej bezrobotnej rzeszy. Ciężki przemysł francuski Schneider & Creuzot, dobrze nam znany (pożyczka kolejowa) wykupił poczytny organ Journal de Genewie tuż przed odbyć się mającą konferencją rozbrojeniową (czytaj zbrojeniową), aby móc urabiać opinie po myśli swych interesów. Te konferencje są tylko tragiczną komedią, rzeczywistość zadaje kłam wszelkim ich postanowieniom.

To dzieje się za kulisami. A tu ludzie pozbawieni pracy i chleba głodują, karmi się ich złudnemi obietnicami, że kryzys ten minie.

Świat pracy a z nim wszyscy uświadomieni w to nie wierzą. Proletariat jest głęboko przekonany, że ten kryzys prędko nie minie, gdyż jest wy-

nikiem niesprawiedliwego i błędnego ustroju gospodarczego jakim jest kapitalizm, który znajduje się w konflikcie z rzeczywistością, który nie wytrzymuje próby życiowej, bo się przeżył. Kryzys ten minie gdy nie zniknie jego przyczyna, kapitalizm. W pierwszych latach po wojnie kapitalizm przerażony jej skutkami przykucnął na chwilę, i dziś jesteśmy świadkami, że skoczył jak tygrys, rzucając się to na głodowe płace i na nieliczne już pracujących, to na zdobycze socjalne i na godziny pracy.

Ta jego zuchwałość staje się bezgraniczną i nie cofa się przed niczem, by tylko zyski nie doznały uszczerbku. Dlatego z nowym rokiem wszyscy ludzie pracy muszą się trochę głębiej zasłonić, zrobić bilans swej działalności za rok miniony, wyciągnąć naukę, pracować i przygotować się organizacyjnie, tak aby się nie mogły powtórzyć stare błędy, aby przyspieszyć ten proces, który nastąpić musi, ale który ma proletariat zastać przygotowany. Dlatego jest obowiązkiem całego świata pracy, aby sobie to nareszcie uświadomił i skupił się i zrozumiał, że ma do spełnienia dziejową misję, że przyszłość należy do niego, bo od ginącego kapitalizmu niczego dla siebie spodziewać się nie może.

M. W.

Skutki szkodliwej polityki podatkowej

Niejednokrotnie pismo nasze krytykowało politykę niesprawiedliwych obciążeń ruchu samochodowego na cele budowy dróg. Twierdziłmy zawsze i twierdzimy obecnie, że polityka ta niesłuchanie zaostrza kryzys w przemyśle samochodowym. Ciekawie będzie zapoznać się ze stosunkami niemieckimi, gdyż w ten sposób otrzymamy potwierdzenie naszej tezy: kryzys automobilizmu jest nie tylko wynikiem ogólnego przesilenia, ale i niesprawiedliwej polityki podatkowej.

W chwili obecnej w Niemczech liczba bezrobotnych szoferów wynosi około 200 tys. cy. Prawie 1/3 ogólnej liczby samochodów została w Niemczech unieruchomiona. Coprawda, dzięki wielkiej solidarności klasowej i energicznemu zabiegom organizacji udało się utrzymać poziom życiowy szoferów, jednak ogromne bezrobocie przywała masę szoferską i kryzys w przemyśle samochodowym zaostrza się coraz bardziej. Przed rokiem 80 tysięcy samochodów zostało na stałe wycofane, dziś liczba ta wynosi już około 330 tysięcy. Od 1-go sierpnia r. ub. armia bezrobotnych szoferów zwiększyła się o nowe 85 tysięcy. Nadmienić należy, że niemiecki ruch samochodowy opierał się kryzysowi przez dłuższy czas, nawet wtedy, gdy wielkie gałęzie przemysłu pogrążone były w kryzysie. Stąd wniosek prosty, że kryzysu tego nie można przypisywać wyłącznie na ogólny rozkład gospodarczy. Przyczyny szukać należy we wzroście obciążenia podatkowego. Od dwóch lat w krótkich odcinkach czasu ośmiokrotnie zwiększono obciążenie podatkowe: dwa razy zwiększono cło od materiału pędnego, a pięciokrotnie procent przymusowej domieszki spirytusu. Obciążenie to kosztowało ruch samochodowy w roku 1931 — 340 milionów, a w r. 1932 — 320 milionów, jeśli porównamy ceny płacone za materiał pędny w Niemczech z cenami

na rynku światowym. Polityka ta odpowiada interesom grup kapitalistycznych; przede wszystkim zaś interesom wielkiego przemysłu chemicznego, górnictwa i obszarników. Wyliczono, że szoferzy, liczący zaledwie 1 milion, opłacać muszą 1/5 część całego dochodu z cel 65 milionowego narodu i dawać niemieckim przemysłowcom 80 milionów marek subwencji. Wszystko to mieści się w cenie materiałów pędnych. Przez to podrożenie ceny benzyny Niemieccy producenci benzolu zarabiają ogromne sumy: pomimo kryzysu około 50 milionów rocznie. Cena litra benzolu w Niemczech wynosi 48—49 fenigów, chociaż przed wojną wynosiła tylko 16 fen.

Niemieckie sfery automobilowe są zdania, że ta polityka wielkiego kapitału i obszarnictwa grozi zupełnym upadkiem automobilizmowi. Już w roku 1923 wystawiono postulat wprowadzenia prawa korzystania przez szoferów taksówek z benzyny, wolnej od cła. Liczba taksówek jest około 30 proc. niższa niż przed wojną, a każda taksówka trzykrotnie więcej jest obciążona przez podatek przemysłowy, podatek od wozów oraz wysokie cło. Śmiało można powiedzieć, że Niemieccy automobilści są ofiarą władzy wielkiego kapitału i obszarnictwa. Jakie jest wyjście z tej sytuacji? Może być tylko jedno, mianowicie złamanie władzy tego kapitału. Socjaldemokracja niejednokrotnie domagała się wprowadzenia monopolu państwowego, któryby umożliwił automobilistom zaopatrywanie się w tani materiał pędny. Monopol ten byłby uregulował przywóz oraz nakreślił ramy obrotu materiałów pędnych.

W jaki sposób zwiększyć czas pracy samochodów

Zanim rozwinęła się dzisiejsza serjowa i masowa produkcja samochodów, każdy wóz, wypuszczany z fabryki, był szczegółowo badany i wszystkie jego części dokładnie sprawdzane i przypasowane. Dziś niema mowy o takim dokładnym sprawdzaniu. Po krótkiej próbie wóz idzie na rynek, jakkolwiek zdarza się, że nie wszystko jest w nim wykończony z należytą dokładnością i precyzją. Praktyka okazuje jednak, że takie powierzchowne sprawdzanie jest często niedostateczne. Następnym tego jest, że samochody tego samego typu, tej samej fabrykacji mają często różny „okr. s życia”. Powodem tego są często niedostrzeżalne defekty i nieprawidłowości w motorze. Powierzchnia tłoku, ściany cylindra nigdy nie są matematycznie ściśle, dokładne. Metal jest czasem niedostatecznie gładki, odznacza się czasem szkodliwą chropowatością, co wpływa nadzwyczaj niekorzystnie na pracę motorów. Z tego względu ogromne znaczenie ma zastosowanie odpowiedniego oliwienia, które przy posiadaniu wszelkich właściwości dobrej oliwy, zarazem mogłoby usuwać chropowatości ścian cylindra lub tłoków.

Takimi właściwościami obdarzony jest grafit. Rzecz jasna, musi on być specjalnie do tego użytku zastosowany, rozproszkowany na niezwykle drobne cząsteczki. Dość powiedzieć, że takie cząsteczki grafitu mają jedną miljonową część milimetra. A jednak materiał nawet przy takim rozdrobnieniu zachowuje charakterystyczną dla grafitu postać płytek. Te cząsteczki dostają się do wszelkich porów w materiale a wygładzają jego chropowatość. Po pewnym czasie, pod wpływem grafitu, metal otrzymuje idealnie gładką powierzchnię. W dodatku błonka grafitu posiada już sama przez się świetne właściwości jako smar. W ten sposób materiał ów pełni rolę podwójną: jednocześnie działa wspólnie z oliwą w smarowaniu motoru i zapewnia skuteczność jego działania. Zresztą grafit oddaje niesłychane usługi nie tylko przy ochronie działalności motoru, ale i przy innych częściach wozu. Wszędzie okazuje się świetnym środkiem zabezpieczającym. Jedno z niemieckich pism technicznych wyliczyło, że przy pomocy tego materiału osiągnąć można ogromne zmniejszenie szkodliwej siły tarcia o 32 proc.

—ooo—

W sprawie budowy dróg

Na koniec i w sferach rządowych przekonano się, że dotychczasowa polityka drogowa była zupełnie bezcelowa i doprowadziła raczej do zaniku niż do poprawy sieci dróg. Jak słychać w sferach rządowych opracowuje się plan budowy dróg w ciągu 2—3 lat, któryby objęła 1500 km. kosztem 200 milionów zł. — Zobaczmy, co z tego projektu wyjdzie.

Ze swej strony przemysłowcy również mówią o planie budowy dróg. Zrozumiałe, że chodzi im przede wszystkim o otrzymanie zamówień, a ciężar finansowania robót publicznych chciałby przerzucić na spożywców. Przemysłowcy, jak słychać byłby skłonni obniżyć wysokie ceny kartelowe, ale pod tym warunkiem, że wpływy z obniżki cen poszłyby na owe roboty, na których chcieliby sobie niegorzej zarobić. Dalsze fundusze manoby osiągnąć od przedsiębiorstw autobusowych, fabryk samochodów i innych przemysłów zainteresowanych. Ma to pozostać w związku z wypuszczeniem przez Państwowy Fundusz Drogowy specjalnych oblikacji na uruchomienie budowy dróg.

Pomysły te idą ściśle po linii interesów kapi-

tału. Ceny produktów kartelowych są w istocie wysokie, a tu proponuje się utrzymać je na wysokim poziomie, z tym tylko zastrzeżeniem, że rzekoma obniżka wpłynie pod inną postacią do kieszeni fabrykantów. Wielkie przedsiębiorstwa samochodowe otrzymałyby specjalne przywileje w postaci koncesyj i ulg celnych w zamian za przyjęcie oblikacji Funduszu Drogowego.

Z punktu widzenia automobilizmu ten ostatni punkt budzić musi jaknajwiększe zastrzeżenia. Nowe ulgi dla wielkich przedsiębiorstw byłyby nowym ciosem dla naszego i tak słabego przemysłu samochodowego i zwiększyłyby się obciążenie automobilizmu na rzecz chciwego zagranicznego kapitału w przemyśle samochodowym. Z drugiej strony dotychczasowa polityka rządowa budzi poważne wątpliwości co do owych nowych planów w dziedzinie budowy dróg. Sprawa budowy dróg jest problemem ogólnokrajowym, jest jednym z głównych sposobów walki z kryzysem i winna być traktowana jako jeden z najważniejszych punktów polityki państwowej.

—//—

Rozwój automobilizmu w Danji

Pomimo kryzysu gospodarczego w Danji automobilizm rozwija się pomyślnie. Waito, aby nasi czytelnicy zapoznali się ze stosunkami duńskimi, gdyż w kraju tym jest u władzy rząd socjalistyczny. Rząd ten wszelkimi środkami stara się zwalczyć kryzys i przyspieszyć rozwój gospodarczy kraju, a więc i rozwój przemysłu samochodowego. To też kryzys w Danji jest mniej groźny niż w innych krajach. Rząd zatrudnia bezrobotnych przy całym szeregu konstrukcyj, zwłaszcza robót drogowych, które przeprowadza się nie na koszt automobilizmu, ale ze środków skarbu państwa. Podiето naprzykład

nów złotych. Jeden z tych mostów jest prawie gotów, a drugi podjęty będzie na wiosnę i będzie największym mostem w Europie.

Automobilizm rozwija się jakby kroczył w siemiomilowych butach. Głównie używa się wozów amerykańskich lub angielskich, ale własne montownie są również czynne i zaczęła się rozwijać produkcja motorów dieselskich. Pomyślnym objawem dla automobilizmu jest fakt niskiego opodatkowania samochodów. Podczas ostatnich paru lat wożono przeciętnie około 3811 gotowych wozów oraz części ważących przeciętnie 220 kg dla wozów

zy są często wywożone do innych krajów skandynawskich. Produkcja rowerów wynosi 55 do 65 tysięcy sztuk rocznie przyczem prawie wszystko produkuje się dla sprzedaży wewnątrz kraju.

Mówiliśmy już o rozwoju produkcji motorów dieselowskich. Zaznaczyć należy, że cały szereg linii kolejowych w ruchu krótkodystansowym wycofał parowozy i wprowadził wozy z motorami Diesla do ciągnięcia pociągów.

Jeśli automobilizm rozwija się w Danji tak szybko, przyczyna tego leży w świetnym stanie dróg. Mało krajów popisać się może tak znakomitą siecią dróg jak Danja. Kierowcy w tym kraju mają jeszcze cały szereg innych udogodnień, o jakich nie ma mowy na przykład w Polsce. Publiczność jest na zwyczaj ostrożna i ułatwia tą ostrożnością pracę szofera. Policja ruchu ma bardzo mało do roboty, gdyż wszyscy: przechodnie i kierowcy sami strzegą porządku. Policjantów ruchu widzieć można na posterunku przeważnie w czasie ożywionego ruchu przy rozpoczynaniu i po zakończeniu pracy biurowej. Pomimo pewnego przesilenia gospodarczego (w Danji jest około 85 tysięcy bezrobotnych), ludność jest tak dalece zrównoważona, że nie ma mowy o żałosnych kradzieżach ulicznych i samochody, motocykle i rowery spoczywają spokojnie bez żadnej opieki niekiedy przez całe godziny.

Z wypadków samochodowych

W tych dniach znalazła swój epilog przed Sądem Apelacyjnym w Toruniu straszna katastrofa samochodu z dnia 2. lutego ub. roku pod Tucholą. Nocą 5 osób wracało z zabawy taksówką, pędząc z szybkością 100 km. (?) na godzinę. W pewnej chwili auto wpadło na drzewo. Dwoje osób znalazło śmierć, a reszta o niosła okaleczenia. Szofer Lipski wyszedł cało. Sąd Okręgowy był zdania, że nastąpiło tu niebalsztwo i skazał szofera na rok więzienia, a starostwo na ożyło nań grzywnę za zbyt szybką jazdę w wysokości 500.— zł. — Sąd Apelacyjny stanął na stanowisku, że wina szofera nie była tak wielka, a odpowiedzialność za katastrofę spada również na podochocone towarzyszy. Szofera skazano na 8 miesięcy więzienia, na podstawie amnestji darowano 4 miesiące, a resztę zawieszono na 5 lat.

Zamknięte automobile są — szkodliwe dla zdrowia?

Paryska akademja medyczna opublikowała elaborat, w którym wykazuje, iż jazda w zamkniętych samochodach przedstawia dla kierowcy duże niebezpieczeństwo zatrucia. Na podstawie zebranych doświadczeń stwierdzono, iż cały szereg kierowców cierpi wskutek oddychania wylizwaną benzyną na bóle głowy, newralgię, oszłomienia, zaziębienia, choroby gardła i dróg oddechowych, a przede wszystkim na osłabienie wzroku.

Paryska akademja medyczna przedstawia dane, z których wnioskować należy, iż wzrok kierowców jeżdżących w zamkniętych wozach już po roku osła-

Aforyzmy dla szoferów

Francuski pisarz Miquel Zamacois ułożył cały szereg aforyzmów, podające wskazówki dla szoferów, które pomimo humorystycznej formy, zawierają interesującą treść.

Oto niektóre próbki: Jeżeli na drodze dostrzeżesz coś, bądź ostrożny, a jeżeli nic nie widzisz, to bądź jeszcze ostrożniejszy. — Przy kierowaniu samochodem, zachowuj się w ten sposób, jakbyś był otoczony przez śmiertelnych wrogów. — Nie myśl o śmierci króla Popiela, strzeż się swojej własnej. — Warjat zawsze znajdzie jeszcze gorszego warjata, który go będzie chciał prześcignąć. — Skoro na drodze przechodzeń zwrócony jest do ciebie plecami, zachowuj się tak, jak gdybyś był głuchym. — Skoro przechodzeń jest zwrócony do ciebie twarzą, zachowuj się tak, jak byś był ślepy. — Strzeż się bydła, które idzie do wodopoju oraz ludzi, którzy wracają z picia. — Strzeż się rozbulżonych dzieciaków i sennyh woźniców.

Z cudów techniki

Prawdopodobnie wielu z naszych czytelników spotkało nazwisko znakomitego niemieckiego chemika prof. Fryderyka Bergjusa. Wstawił się on całym szeregiem rewelacyjnych odkryć. Wynałazł na przykład metodę dobywania z węgla płynnego paliwa, które rywalizuje z benzyną cobywaną z nafty.

Ostatnio Bergjus zadziwił świat nowymi rewelacjami: wynalazł sposób wytwarzania cukru z masy wycobytej z pewnego gatunku drzew, w szczególności z topoli, buka i jodły. Produkt ten nie ustępuje w niczem naturalnemu. Prócz tego wynalazca sztucznego materiału pędnego dobywa p wien czysty gatunek alkoholu nadający się świetnie do spożycia. Przy pomocy swoich metod pragnie prof. Bergjus zamieniać drzewo na pokarm dla ludzi i zwierząt.

Mamy tu zatem prawdziwe cudy 20-go wieku. Jak widzimy ludzkość coraz bardziej wydobywa się z pod władzy sił natury. Dla automobilizmu rozwój produktów syntetycznych ma ogromne znaczenie.

Znaczenie wolnobiegu w automobilizmie

Gdy zgórą 10 lat temu na dorocznej paryskiej Wystawie Automobilowej pojawił się pierwszy w świecie samochód, zaopatrzony w wolne koła, sprawa ta nie wywołała żadnej sensacji ani zainteresowania w sferach fachowych. Traktowano to po prostu jako zwykłą ciekawostkę techniczną, pozbawioną znaczenia praktycznego.

Później jednak nastąpiła ocena niezmierniej doniosłości wynalazku. Dość powiedzieć, że zastosowanie wolnobiegu daje 15 procent oszczędności na materiale pędnym.

Na czym jednak wolnobieg polega? W gruncie rzeczy wolne koło w samochodzie działa na tej samej zasadzie, co wolne koło w rowerze. Rowerzysta, używający takiego roweru, może w pewnym momencie przestać poruszać pedałami i rower sunie dalej siłą bezwładności. Rzesz jasna, daje to niesłychaną ulgę w wysiłku rowerzysty.

Podobnie i w samochodzie. Koła tego typu nie

dnie, gdy dopływ materiału pędnego do cylindra zmniejsza się. Wóz mimo to posuwa się dalej siłą bezwładności. Przyczyna tego jest następująca: skoro wał silnika zaczyna poruszać się słabiej, wał kardanowy nie zmniejsza obrotów. Następuje tylko taka zmiana, że wał ilnika nie działa już na koła wozu, które suną, poruszane siłą bezwładności.

Wóz zaopatrzony w wolne koło przedstawia dla człowieka nieprzyzwyczajonego pewne trudności. Wyobraźmy sobie, że samochód wolnym kołem ma skręcić. Należy zmniejszyć szybkość wozu. Kierowca zdejmuje nogę z pedału akceleratora; wóz pędzi dalej siłą bezwładności. Jednak dziś przy ogromnym udoskonaleniu hamulców hamowanie nie przedstawia żadnych trudności.

Mówiliśmy już wyżej, jak kołosa'na oszczędność na paliwie daje zastosowanie wolnobiegu. To decyduje o znaczeniu praktycznym wolnego koła.

Wiadomości z Oddziałów

ODDZIAŁ KRAKÓW.

Z powodu ciężkich warunków materialnych w jakich się obecnie znajdują Koledzy, zostały wkładki członkowskie obniżone z dniem 1. stycznia br. wobec niżki wkładek żaden z Kolegów nie może odwoływać się, że nie może wkładki wpłacić. Obniżka wkładek dotyczy też i członków Sekcji Właścicieli Dorożek Samochodowych, ponieważ szoferzy właściciele znajdują się w tym samym opłakanym stanie materialnym co szoferzy „właściciele“. Sekcja Właścicieli Dorożek Samochodowych czyni obecnie starania celem uzyskania ubezpieczeń dorożek we własnym zarządzie na wzór Sekcji Łódzkiej. W tej sprawie odbędzie się zebranie Sekcji Właścicieli Dorożek Samochodowych w celu przedyskutowania i uchwalenia odpowiednich kroków w celu założenia własnego ubezpieczenia dla dorożek.

Sekcja Kulturalno - Oświatowa urządziła szereg dancingów jak również i wieczór Sylwestrowy z których dochód przeznaczona się na cele oświatowe t. j. bibliotekę i zainstalowanie radio-aparatu dla użytku Oddziału.

Uprasza się Kolegów i Sympatyków Związku o ofiarowanie książek dla naszej biblioteki, przez co zyskacie wdzięczność kulturalnego ogółu Kolegów-Szoferów.

OGŁOSZENIE.

Zawiadamia się Kolegę Ludwika Świerza, że w Sekretarjacie Oddziału Szoferów w Krakowie Pl. Matejki L. 4 jest do odebrania zgubiony portfel wraz z dokumentami t. j. prawo jazdy 28.53, świadectwa pracy i różne zapiski. — Po odbiór zgłosić się w godzinach urzędowych od 12—1 i od 6—9 wieczorem.

Dnia 10. stycznia 1933 roku zdarzył się na drodze Kraków — Zakopane na odcinku Myślenice — Siepraw — Świątniki — Kraków wypadek samochodowy. W kierunku Krakowa zdążył samochód ciężarowy „Chevrolet“ z ładunkiem, jadąc pod ostrą górę od Świątnik natrafił już u szczytu na gołolec. Mimo wysiłku ze strony kierowcy wóz

ślę i opanowania kierowcy, który skierował wóz na przydrożną wierzbę ratując tym samym siebie i konwojenta od niechybnej śmierci, w przepaść około 50 metrowej. W tym momencie na jechał ciężki autobus „Saurer“, prowadzony przez wytrawnego kierowcę z Zakopanego tylko z 7-miu pasażerami. Na fatalnej gołoledzi i zakręcie spotkał autobus ten sam los co i ciężarówkę. Mianowicie autobus staczając się wpadł tyłem na ciężarówkę, strącając ją w przepaść około 50-cio metrową, która rozbiła się doszczętnie. Obsługa ciężarówki na czas wyskoczyła z wozu unikając niechybnej śmierci w przepaści. Autobus zatrzymał się na wierzbie wjeżdżając do rowu, został wyciągnięty przez straż ogniową z Krakowa. W prasie został poruszony fakt, że samochody jechały bez przeciw ślizgowych łańcuchów.

Jako fachowcy w takim wypadku chcemy odpowiednio sprawę przedstawić. Jeżeli taki ciężki „Saurer“ z Zakopanego bez łańcuchów przebył gorsze partje drogi w górach jak Obidowa, Lubień a dostał się na gołolecz, już w pobliżu Krakowa (t. j. 16 klm.), to w tym wypadku winę ponosi drożnik, pod którego opieką znajduje się dany odcinek drogi. Trochę dobrej woli ze strony takiego drożnika a można uniknąć takich katastrof w przyszłości wszelkich pojazdów. Nie żąda się rzeczy nadzwyczajnych, lecz opieka nad taką drogą, która jest górzystą i posiadającą ostre serpentyny winna iść w tym kierunku, aby umożliwić komunikację podczas gołoledzi. Wskazaniem byłoby takie zakręty i wzniesienia na krótkiej zwykle przestrz ni posypać piaskiem, ziemią lub t. p. a byłby to jedyny środek, któryby dał bezpieczeństwo wszelkim pojazdom w danych warunkach atmosferycznych.

POZNAŃ

Organizacja krajowa czy lokalna?

Ostatnio odbyło się zebranie naszego oddziału w Poznaniu. Zebranie zagał kolega przew. Krzekotowski z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie, 2) Odczytanie protokołu, 3) Komunikaty zarządu, 4) Sprawa połączenia, 5) Dyskusja, 6) Referat kol. Adamczyka, prezesa Zarządu Głównego, 7) Wnioski, 8) Wolne głosy, 9) Zakończenie.

Porządek dzienny przyjęto, poczem kol. Krzekotowski powitał prezesa Zarządu Głównego kol. Adamczyka z Katowic oraz ob. Kowalewskiego, — przewodniczącego Rady Związków Zawodowych w Poznaniu.

Następnie odczytano protokół z poprzedniego zebrania, który został przyjęty z poprawką kol. Gebła.

Przystąpiono potem do komunikatów zarządu.

W sprawie kasy pośmiertnej udzielił dodatkowych wyjaśnień kol. Adamczyk, z których wynika, że bezrobotny żadnych składek do kasy pośmiertnej płacić nie potrzebuje. Że zaś Katowice traktują bardzo rygorystycznie sprawy świadczeniowe, to dlatego, że jeżeli Związek ma dawać świadczenia w 100 proc., to ma prawo żądać od członków, aby swe obowiązki również wykonywali w 100 proc. W stosunku do oddziału poznańskiego poszły Katowice na wielkie ustępstwa, przez które ponosić mogą wielkie ryzyko.

Rozwinęła się ożywiona dyskusja w sprawach

Następnie przeszedł kol. Adamczyk do omawiania historii powstania jednolitej organizacji, a to wskutek ataków, skierowanych przeciwko centrali przez Zrzeszenie. Otóż marzeniem wszystkich lokalnych organizacji było, aby nareszcie stworzono centralę. Pierwszy Zjazd w tej sprawie odbył się w Katowicach, drugi w Poznaniu, i wreszcie po długich pertraktacjach doszło w Warszawie na trzecim zjeździe do utworzenia centrali. Brak centralnej bowiem organizacji odczuliśmy boleśnie. —

Ujawniła się konieczność utworzenia nie tylko organizacji centralnej krajowej, ale i międzynarodowej ze względu na specyficzne warunki, stawiane zawodowi szoferskiemu. Potrzebę należenia do organizacji międzynarodowej odczuł i my przede wszystkim na zachodzie. Obecnie pomagamy sobie wzajemnie. Obcokrajowiec może spokojnie w razie potrzeby zwrócić się do organizacji danego kraju, należącej do ITF po pomoc. Poza to mamy interes w tym, aby ujednostajniono przepisy automobilowe w poszczególnych krajach. Tego oczywiście dokonać nie mogą organizacje lokalne, lub nawet krajowe. Organizacja międzynarodowa, to wielka rzecz, twierdził mówca. Stawiano zarzuty ITF-owici co do niedopuszczenia dowozu amunicji do Polski, są dziecinne. ITF jest organizacją połączoną, która zwalcza jakiegokolwiek wojny, bo walka z wojną jest szlachetną rzeczą, a zabijać nie wolno. Tylko masom wmawia się, iż taka, czy inna wojna jest sprawiedliwą koniecznością, a w zasadzie, jest to tylko interes dla kapitalistów.

My jesteśmy organizacją zawodową, skąd więc zarzuty, jakobyśmy byli organizacją polityczną. Oni twierdzą, że chcą być organizacją lokalną, a więc nie obchodzą ich ustawy, bo to politycy załatwiają. Szoferzy z całej Polski nie są w stanie wybrać do sejmu choć jednego przedstawiciela, więc trzeba szukać przemyślników. Czy szukając ich mamy pójść do właścicieli i kapitalistów? pytał mówca. Tych sprzymierzeńców szukać musimy u robotników. Czy tedy jest to polityka? Mówca definiuje, iż polityka jest ściśle związana z ruchem zawodowym. Inna argumentacja jest śmieszna.

Mówca pod koniec przytacza przykłady, jakie skutki powstają przez rozbijanie związków, i to nie tylko szoferów, lecz i innych zawodów. Jest to tragedia dla ruchu robotniczego, że nie kroczy w jednolitych szeregach, lecz w rozdrobnieniu, gdy tymczasem kapitał bez względu na narodowość jednoczy się.

Referent stoi na stanowisku, iż zanim się połączą organizacje, to muszą ustalić wspólny program. A do tego ustalenia programu jeszcze nie doszło. W teatryki Zrzeszeniowców nie wierzy, bo sami nie wiedzą, czego chcą. Oni muszą najpierw wyrobić sobie jakiś światopogląd. Dopóki nie ma ustalonych warunków, szkoda gadać. W cuda, iż coś samo siłą wyższą stanie, wierzyć nie należy, stworzyć coś można tylko przez własne siły.

Kol. Karpiński odnosi wrażenie, iż Zrzeszenie nas buja, i że ono nam warunki dyktuje. Kto chce iść do Zrzeszenia, niech idzie.

Kol. Kowalewski, przewodniczący Rady Zw. w Poznaniu zaznaczył, iż ucieszył się, gdy dowiedział się, iż Zrzeszenie chce się połączyć z naszą organizacją, później jednak przekonał się, że to tylko manewr tamtych. Można mieć małą liczbę członków, ale pewnych. Zrzeszenie, to twór nieokreślony, niepo-

trzeba skończyć i postawić sprawę wyraźnie, że w tych warunkach nie ma mowy o połączeniu. Należy natomiast rozpocząć silną agitację. Mówca przypomina historię powstania drugich związków, rzekomo robotniczych, w których rej wodzili doktorzy, adwokaci i księża, a to tylko dlatego, aby masę robotniczą odciągnąć od związków klasowych. Takie związki miały i mają poparcie kapitalistów.

Kol. Szopka zwrócił się do zebranych z wezwaniem, aby agitowano za organizacją klasową. Odczytano następnie rezolucję.

Zanim oddano rezolucję pod głosowanie wywiązała się obszerna i ożywiona dyskusja w której udział brali koledzy: Stankowski, Borowczak, Adamczyk, Heńczak, Gebel, Krzyżanowski, Krzekotowski, Fabisz, Rądlewski, Brzozowski, Kaczmarek i inni.

Rezolucja.

Zebranie plenarne Z. Z. Aut. oddz. poznańskiego odbyte w dniu 7. grudnia 1932 r. po wysłuchaniu sprawozdania z posiedzeń pertraktacyjnych i po przeprowadzeniu dyskusji stwierdza:

1. Oddział Poznański Z. Zaw. Aut. Rz. P. okazał jaknajdalej idące zrozumienie potrzeby jednolitej organizacji zawodowej szoferów.

2. Zebranie nie widzi tego zrozumienia ze strony przeciwnej, która wysuwa stale na plan pierwszy swe postulaty o znaczeniu lokalnym, a po części osobistym, nie bacząc na interes ogółu szoferów.

3. Zebrani są zdania, że połączenie się wszystkich szoferów całej Polski w jednej silnej organizacji, obejmującej całą Polskę, jest konieczne.

4. Przeciwdziałają się istnieniu i tworzeniu organizacji lokalnych, niemających na terenie ustawodawczym i obrony ogólnych praw szoferskich żadnego znaczenia.

5. Przynależność organizacji krajowej, jaka jest Z. Z. A. do międzynarodowej organizacji t. j. I. T. F. jest również konieczną, choćby tylko ze względu na dążenie do ujednostajnienia ustawodawstwa automobilowego we wszystkich krajach oraz na udzielenie pomocy i obrony swych członków przy podróżach zagranicą.

6. Zebrani potępiają jak najkategoryczniej robotę rozbijającą jednostek, zdążających do osłabienia ruchu zawodowego, a przynoszących jedynie korzyści dla naszych przeciwników.

7. Zebrani zwracają się do kolegów do zorganizowania się w organizacji, krajowej, mogącej skutecznie bronić ich interesów zawodowych, t. j. Z. Z. A. celem wywalczenia sobie lepszego jutra.

8. Organizacji zawodowej nie wolno używać dla własnej, czy też czyjejś ambicji osobistych, gdyż wszyscy członkowie bez wyjątku zobowiązani są do pracy dla dobra organizacji i temsamem ogółu.

9. Zebrani wyrażają pełne zaufanie, do swej starej wypróbowanej organizacji jaką jest Z. Z. A. i wzywają władze związkowe do poczynienia wszelkich starań dla polepszenia bytu ogółu szoferów.

Po zamknięciu dyskusji, na wniosek kol. Stankowskiego poddano rezolucję pod głosowanie, którą bez sprzeciwu przyjęto.

Wybrano następnie dodatkową komisję rewizyjną, kolegów: 1) Gebła, 2) Stankowskiego, 3) Fabisza, 4) Rądlewskiego.

Pod koniec wezwał kol. Adamczyk, aby dyskusja, jaka się toczyła na zebraniu nie była powodem do upadku na duchu, ale by się przyczyniła do rozwoju organizacji. Przynosi powodzenie całej Polsce przy-

sprawa oddz. poznańskiego. Dążyć będzie do pogłębienia współpracy z Kałowicami i Zarządem Głównem.

Na tem zebranie o godz. 2-giej zakończono
WILNO.

Dnia 3 stycznia 1933 roku odbyło się zebranie członków Kasy Samopomocy w dwóch zmianach ranne o godz. 10-tej i wieczorowe o godz. 18-tej w lokalu własnym przy ul. Wileńskiej 176. Oba zebrania zajął sekretarz Związku kol. Malkianis Albin; na rannem przewodniczył kol. Tarasiewicz Franciszek, sekretarował kol. Pawlowski Wacław. Na porządku dziennym: 1) sprawozdanie Kasy; 2) wybory Zarządu Kasy; 3) odczytanie statutu Kasy; 4) wolne wnioski. Na wieczorowym zebraniu przewodniczył kol. Antonowicz Karol, sekretarował kol. Gryto Stanisław. Sprawozdanie Kasy zdał kol. Tarasiewicz z którego wynikało, iż Kasa Samopomocy posiada gotówką zł. 970 gr. 55. Rozchód Kasy Samopomocy zł. 139 gr. 71, z czego wynika, że saldo na 1-go stycznia 1933 roku wynosi zł. 830 gr. 84. W tem czasie zostało wydanych pożyczek zwrotnych na sumę zł. 883 gr. 60. Do Zarządu Kasy zostali wybrani: Przewodniczący kol. Antonowicz Karol, wiceprzewodniczący kol. Ajewski Benedykt, sekretarzem kol. Mass Feliks. Członkowie Zarządu kol. Kapłan Paweł i Tarasiewicz Franciszek; na zastępców koledzy: Rodzewicz Jan, Korcuć Leon, Gryto Stanisław. W sprawie statutu postanowiono przekazać nowo wybranemu Zarządowi celem skoregowania i przedłożenie na najbliższym zebraniu członków Kasy Samopomocy. Po wyczerpaniu porządku dziennego zabrał głos kol. Gryto, który w gorących słowach zachęcał kolegów do szerzenia agitacji wśród członków Związku, ażeby w ten sposób zwiększyć ilość członków Kasy Samopomocy. Po przemówieniu kol. Grytego zebranie zostało zamknięte.

Ezy krokodyle...

Powiadają, że krokodyl ma bardzo czule serce. Niektórzy nawet twierdzą, iż jest ono tak miękkie, że krokodyl, pożerając swe ofiary, przelewa nad ich niedolą gorzkie łzy.

Nie wiem, ile jest w tem prawdy, gdyż sam nigdy w Afryce nie byłem. Ale za o byłem podczas Świąt Bożego Narodzenia w Wilnie, i dziś z pewnością wierzyć w możliwość takich łez.

Co ma Wilno do Afryki? Zdawało by się, że nie — przecież Wileńszczyznę nazywają nawet polską Syberją. A jednak... Zresztą, decydujcie sami, drodzy czytelnicy — może się mylę?

Jak wiadomo czytelnikom „Automobilisty“, rok temu grupa szoferów wileńskich, chcąc za wszelką cenę dostać się przed innemi do nowopowstałego przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej „Arbon“, zapalała nieprzewycięzoną miłośnią do Rządu i aż do tego stopnia, że za cenę swych przyszłych posiad rozbiła starą zasłużoną organizację automobilistów, tworząc nową, „prorządową“, którą to od razu oddała pod wysoką protekcję Bloku Bezpartyjnego.

Rezultat był wiadomy. Szanowny Zarząd „prorządowy“ w komplecie dostał się na posady w „Arbonie“. Zdemoralizowana bezrobociem, nekana nędzą, zastraszona pogroźkami brać szoferska zaczęła opuszczać stary Związek i zapisywać się do nowego. Nowy Zarząd odgrażał się, że nikt z nale-

żących do starej organizacji nie pozostanie w „Arbonie“.

Minął rok. I cóż? Nikt z członków starej organizacji nie został wyrzucony z pracy, natomiast znaczna część szeregowych członków nowego związku, czyli, jak ich nazywa ich własny Zarząd „pietrucha“ — została zwolniona z różnych przyczyn.

Szanowny Zarząd jeździ i urzęduje w knajpach, placąc słone rachunki (z pensji?), a bezrobotna „pietrucha“ oblizuje się, czekając na pomoc. Inna rzecz, że pomoc ta wyraża się w zabawach, urządzanych przez Zarząd, z reguły deficytowych, nie bacząc na darmowy lokal, i na obfitość „Lamiry“, a może właśnie dlatego. A członkowie? Otóż z członkami grubo gorzej. Część otrzeźwiała, i widząc, że ani pogroźki, ani obietniki się nie sprawdziły, wróciła do szeregów swej starej organizacji. Druga część, ideowa, znalazła w „prorządowym“ związku obrazę swych uczuć religijnych i wołała też być w starym związku, niż słuchać komunizujących rzekomych „prorządowców“. Inni stwierdzili bezsilność nowych przywódców w walce o warunki pracy — słowem, oddają tu głos wysokiemu protektorowi „prorządowego“ Związku, panu doktorowi posłowi Brokowskiemu.

Otóż pan doktor w numerze „Słowa“ z dnia 3. I. 33 wręcz stwierdza, że szoferzy masowo opuszczają nowy związek i wracają do starego, który rośnie w siłach. Przyczynę tego pan doktor widzi w rzekomym protegowaniu przez „Arbon“ II. międzynarodówki, co nie przeszkadza jednak panu doktorowi nieco dalej stwierdzić słotny stan rzeczy — mianowicie, że „Arbon“ wogóle nie łączy się ani z ruchem robotniczym, ani z ustawodawstwem.

Miło jest stwierdzić, że tak wysoce lojalny i konserwatywny organ, jak „Słowo“, otwarcie stawia tą kwestję na forum publicznie. Ale nie w tym sęk. Sęk zaś dalej, mianowicie; pan doktor Brokowski stwierdził, czarno na białem, że taki stan rzeczy powstał dzięki istnieniu w Wilnie 2 organizacji, i że „Arbon“ stosuje stare łacińskie przysłowie: „divide et impera“, co w polskim tłumaczeniu brzmi „rozdzielaj i panuj“.

Święte słowa, panie doktorze! Mówiliśmy to samo rok temu, kiedy powstała nowa organizacja. I tu muszę zrobić małą poprawkę mianowicie, nie „Arbon“ rozdziela i panuje, lecz „Arbon“ tylko panuje, a rozdział był zrobiony już przed nim i to właśnie rękami tych protektorów, którzy dziś tak ubolewają nad losem biednego robotnika i nieposzanowaniem jego praw.

Czy pomyśleli o tem rozbijacze rok temu? Czy było by możliwe takie niechcenie się z organizacją, gdyby ona była, jak przedtem, jedyna i silna? I wyjście z tej biedy jest tylko jedyne: wszystkim wrócić do szeregów jednego na całym terenie Rzeczpospolitej Związku Automobilistów.

A gorzkie łzy nad owocami swej pracy nie pomogą. Trzeba pamiętać i inne przysłowie: „Kto sieje wiatr, ten zbiera burzę“.

W. P.

NADEŚLANE

W odpowiedzi niepodpisanemu autorowi artykułu p. t. „Ministerjalny szofer“, umieszczonego w „Il. Kurj. Codz.“

Autor tego artykułu jest z pewnością albo źle, albo też wogóle nieobeznany w stosunkach zawodu szoferskiego, albowiem chcąc cośkolwiek przedstawić w jakimś dodatkiem czy też ujemnym świetle, należy się w pierwszym rzędzie zaznajomić dokładnie i szczegółowo o tym zawodzie, o którym ma się zamierzać pisać.

Autorzy i sympatycy podobnych artykułów powinni wreszcie zrozumieć, że zawodowy szofer musi być nie tylko dobrym rzemieślnikiem i mechanikiem, lecz oprócz tego musi zdać egzamin z posiadanych zdolności fizycznych i umysłowych niezależnie od kwalifikacji moralnych. Oprócz powyższego każdy szofer musi wykazać się dokładną znajomością wszelkich przepisów dotyczących ruchu kołowego i pojazdów mechanicznych, które prawie że w każdym państwie a nawet powiecie i wiośce są różne, przez co naraża się szofera na stałe szkazy, grożące temuż niejednokrotnie więzieniem a nawet nieostrożność ta doprowadza szofera do kalectwa czy nawet śmierci.

Inni przeciętni śmiertelnicy wykonują swą pracę w określonych zazwyczaj porach dniach, podczas gdy szofer wykonuje swą pracę za dnia i w nocy, podczas dni pogodnych i słotnych, w czasie wielkich upałów i podczas silnych mrozów, byleby tylko zadowolić swego pryncypała lub swych gości, ponadto czas pracy szofera wynosi nie 7 względnie 8 godzin dziennie, jak to ustawa przewiduje w przeciwnieństwie zaś do wszelkiego rodzaju pracowników umysłowych a w tem tak samo różnego rodzaju „docentów“ z akademickim wykształceniem, którzy po zamknięciu biur i urzędów udają się najspokojniej do domów..

W tym samym czasie a między innymi w niedzielę i święta, kiedy każdy obywatel lub jakiś inny zazdrośnik cieszy się najspokojniej w gronie swej rodziny względnie używa rozkoszy świata, szofer natomiast musi być czynny i jeździć ze swymi pracodawcami z jednego miejsca rozrywkowego na drugie i jak to często bywa, stać na ulicy na mrozie i słońcu i czuwać nad samochodem.

Każdy zawodowy szofer oprócz wykonywanych obowiązków podczas jazdy musi utrzymać w należytej porządku swój samochód, dbać stale o jego czystość, wykonywać częste reperatury, niszczać prztem w niesłychanych sposobach swe zdrowie i części ubrania oprócz utraty sporo wolnych chwil, które inni spędzają na różnego rodzaju wywczasach.

Porównanie zatem pracy jakiegokolwiek „docenta“ lub wogóle inteligenta z akademickim wykształceniem lub nawet wywyższanie jego pracy naukowej nad pracę szofera i jego szerokiej odpowiedzialności nie można uznać za słuszną. Rozumiemy, że w obecnie panujących stosunkach kryzysowych stan inteligencji pracującej jest w stanie coraz to bardziej opłakanym i stale się pauperyzuje, lecz świat kapitalistyczny spycha nauki w coraz to głębszą otchłań, na skutek czego różni „docenci“ są zmuszeni prowadzić życie ledwie-że wegetacyjne.

Tu niema innej rady, jak tylko drogą organizacji, lecz klasowej a nie jakiejś dzikiej, walczyć o uczciwy byt za swą mozolną pracę.

Rozmaitości

Mimo kryzysu automobilizm czyni postępy

Jak wiadomo doroczny salon genewski jest jednym z najważniejszych wydarzeń w zakresie rozwoju automobilizmu i jest świadectwem rozwoju techniki w ciągu roku. Przygotowania do tegorocznej wystawy (10—19 marzec) świadczą, że mimo ciężkich czasów, mimo nadzwyczajnego kryzysu w transporcie samochodowym, technika automobilowa czyni nieustanne postępy. Dość powiedzieć, że na tegorocznej wystawie zjawi się aż 19 nowych modeli amerykańskich, 11 francuskich, 9 niemieckich i 7a angielskich.

Koleje i autobusy w Niemczech

W Niemczech towarzystwa kolejowe eksploatują a znaczną ilość linii autobusowych. Towarzystwo Kolei Rzeszy w roku ubiegłym prowadziło 155 linii autobusowych o długości szlaku 3430 km. podczas, gdy wkońcu 1931 r. długość szlaku wynosiła 2657 km. Widzimy więc znaczne rozszerzenie się komunikacji. W pierwszej połowie roku ubiegłego liczba przejechanych kilometrów wynosiła zgórá 2 1/2 miliona i w ciągu roku wzrosła o prawie 1/4. W tym czasie przewieziono przeszło 2 miliony osób.

Jak widzimy komunikacja autobusowa w Niemczech czyni kolosalne postępy.

Nowy typ opony

Pisma fachowe donoszą, że w krajach o wysoko rozwiniętym przemyśle samochodowym coraz więcej rozszerza się typ opony o większej powierzchni, wypełnionej powietrzem. W Stanach Zjednoczonych już przed pewnym czasem zjawily się na rynku wozy Forda i Chevrolet, zaopatrzone w takie opony, założone na koło bez szprych. Również inne firmy przystąpiły do prób tego rodzaju. Ostatnio jedna z fabryk wypuściła opony, u których w przecięciu podstawa jest dwukrotnie szersza od przestrzeni biegu. Opona taka ma być nadzwyczaj oporna na wszelkie nierówności drogi. Podobno pasażer, przebywając w aucie przejazdu kolejowe, jadąc nawet po bruku z kocih łbów nie odczuwa wstrząsów. Wszystko odbiera sama opona. Ciekawe, czy ta nowość znajdzie praktyczne zastosowanie.

Ulice z Bawełny

Szoferzy w południowej części Stanów Zjednoczonych, w okolicach plantacji bawełny, mają przyjemność jechania po drodze z bawełny. Nie jest to wcale żart. Jak wiadomo w Stanach Zjednoczonych odczuwa się niezwykły nadmiar tego materiału i wszelkimi sposobami stara się znaleźć praktyczne zastosowanie dla ogromnych zapasów bawełny. Postanowiono zastosować je przy budowie dróg. W stanie Louisiana wytknięto już na przestrzeni 4-ch km. drogę, zbudowaną w sposób następujący: na podstawie z piasku i żwiru spoczywa warstwa asfaltu. Potem idzie warstwa gęsto ubitej bawełny, na której spoczywa wreszcie druga warstwa asfaltowa. Bawełna rzekomo konserwuje drogę od nadmiernego zużywania się i chroni asfalt przed działaniem wody podziemnej.

Ska Akc. „GAZOLINA” we Lwowie

Oddział i biura w Krakowie, Plac Szczepański L. 2, II. piętro

Poleca P. T. Automobilistom benzynę samochodową lekką c. gatunkowy 710 20 ze swych stacyj benzynowych na terenie miasta Krakowa t. j. przy Placu Szczepańskim / przy ulicy Mikołajskiej / na Dworcu Kolei Gł. / przy ul. Mogilskiej / w Częstochowie, przy ul. Śląskiej

➔ **CENY KONKURENCYJNE** ← ➔

SPIS ODDZIAŁÓW

Zw. Zaw. Automobilistów

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

ZARZĄD GŁÓWNY:

Warszawa, ulica Czerwonego Krzyża 20

Telefon 325-31

Oddział	Adres	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. Ccelesty
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 Ciołek, Straż Pożarna, ul. 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., Emilianów Al., ulica J. Mielczewskiego 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 ka. 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 Wieczerek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książące	1. niedziela po 1. każdego mies.	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza
Warszawa	Z. Z. T. ulica Czerwonego Krzyża 20 telefon 325-31 — pokój 39		
Wilno	Z. Z. T., ulica Wilenska 17		
Wieluń	Z. Z. A. F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Włocławek	Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15. każdego mies.	na piśmie

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

Łańcuchy śniegowe



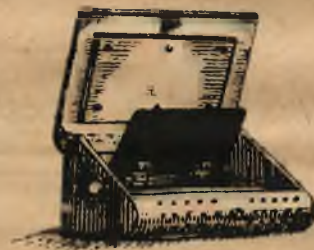
OFNER i DOHT - KATOWICE

Warsztaty samochodowe i garaże

ul. Powstańców / Telefon 22-47 i 17-82

Najlepszy sposób ogrzewania
samochodu porą zimową

Akcesorje samochodowe
Opony i dętki „GENERAL”
są najlepsze



SAMOCCHODY

POLSKI FIAT

najkorzystniejsze dla eksploatacji autobusowej

Biurow sprzedaży: WARSZAWA HOTEL EUROPEJSKI

Oddziały lub przedstawiciele we wszystkich głównych miastach

Koledzy!

Przy wszelkich zakupach prosimy uwzględnić ogłaszających

w „Automobiliście Zawodowym”