



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

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

Spółdzielnia

Pracy Pracowników Karoseryjnych z ogr. odp.

w Warszawie • Fabryka i Biura ul. Łucka 11 • Tel. 294-41

Wykona według własnych i na zamówienia rysunków
KAROSERJE

Autobusowe

Landolety

Torpeda

Limuzyny



Ciężarówki oraz remonty: Stelmarskie, ślodlarskie, ślusarskie, lakierniczo-natryskowe i blacharskie
Hasłem naczelnem powstałej Spółdzielni jest wykonanie solidne, tanie i terminowe!

Zarząd Związku wzywa szoferów, aby wszystkie roboty oddawali powstałej Spółdzielni!

Kilka uwag o wytrzymałości tłoku!

W praktyce spotyka się jaskrawymi różnicami wytrzymałości rozmaitych tłoków. Zdarza się, że jednakowe tłoki zostają wbudowane w tym samym warsztacie największą starannością do rozmaitych silników i wytrzymują w jednym wypadku 20.000 km. a w innym znów kilkakrotnie więcej, nie wykazując przy powierzchniowym badaniu przyczyn tego zjawiska. Przy ocenianiu wytrzymałości tłoku w silnikach samochodowych należy odróżnić tłoki z lekkich stopów od tłoków żeliwnych. Jakkolwiek czas użytkowania tłoka lekkiego jest przeciętnie o 20 do 30% krótszy od czasu użytkowania tłoka żeliwnego, opanował on w ostatnich czasach niemal, całkowicie rynek. Rzeczywiście w wozach osobowych spotyka się obecnie bardzo rzadko silniki wyposażone w żeliwne tłoki. Przyczyną tego są znakomite własności lekkich stopów: niska waga przy tej samej wytrzymałości w porównaniu do żeliwa z jednej strony, zaś z drugiej znacznie większa zdolność przewodnictwa ciepła. Przez zastosowanie tłoka lekkiego ciepło z komory wybuchowej zostaje lepiej odprowadzane na zewnątrz. Wadą lekkich tłoków jest to, że znacznie łatwiej ulegają one uszkodzeniom, a zwłaszcza zatarciu, które zwykle wymaga wymiany tłoków w dotyczącym cylindrze. Jasnym jest, że mimo tych wad i wyższej ceny musi tłok lekki posiadać zalety, skoro mógł znaleźć takie rozpowszechnienie. Z przed wczesnym użyciem spotyka się często tak przy zastosowaniu tłoków lekkich, jak i żeliwnych.



W każdym wypadku jest powinnością warsztatu dokładne zbadanie przyczyn szybkiego zużycia dla zażegnania w przyszłości podobnych wypadków przy nowych tłokach. Nie bez słuszności są skazówki fabryk co do stosowania właściwych wysoko wartościowych gatunków oliwy będącej jednym najważniejszych czynników konserwacji silnika. Wyraźne znaczenie ma zastosowanie specjalnej oliwy dla górnego smarowania ścian cylindra ponad tłokiem i prowadzeń zaworowych. Rozrzedzona oliwa z przymieszką paliwa jest podobno szkodliwa, jak oliwa złego gatunku,



lub oliwa która przez długie użytkowanie straciła własności smarne. Jak długo nie występuje zużycie tłoka oraz ścian cylindra i zachowana zostaje szczelność, ewentualne rozrzedzenie zależne jest tylko od okoliczności w jakich silnik pracuje a zwłaszcza od uregulowania gaźnika i jego obsługi. Wrazie zużycia warstewki oliwy na ścianach cylindra i niedoprowadzenia nowej porcji oliwy, tłok pracuje na sucho, metale trą się od siebie i następuje zatarcie tłoka. Zatarcie może nastąpić w nowych lub zremontowanych silnikach w pierwszym okresie użytkowania, lub też po przejechaniu

znaczniejszej odległości. W pierwszym wypadku powodem jest niewłaściwe zbudowanie tłoka, które daje się zwykle we znaki przy pierwszym, znaczniejszym obciążeniu silnika, a przyczyną jest zwykle niedostateczny luz, spowodowany niewłaściwą miarą tłoka, jego błędnym nachyleniem etc.

Często błędy te występują jednocześnie i sumują się, a w dodatku jest jeszcze sworzeń tłokowy źle dopasowany co sprzyja, oczywiście, zatarciu tłoka. Do tego przyczynić się mogą również wyjątkowo niekorzystne warunki termiczne pracy silnika. Przeciętna wytrzymałość tłoka aluminiowego wynosi około 40.000 km., zaś żeliwnego około 60.000 km. W praktyce często spotyka się tłoki z lekkiego stopu Simdural, które przy odpowiednim wbudowaniu i właściwej obsłudze silnika przetrzymują nieraz trwałość tłoków żeliwnych. Stop Simdural jest stopem aluminiowo-krzemowo-miedzianym z domieszką niklu, manganu, magnezji. Dzięki tym składnikom rozszerzalność jego jest bliska tłokom żeliwnym, zaś będąc znacznie lżejszym od tych umożliwia tłok ten większą sprawność silnika. Tłoki Simdural podwójnie przecięte z charakterystycznymi zakładami, umożliwiającymi jednostajne przewodzenie ciepła, sporządzone są ze stopu jednolitego o ściśle określonych składnikach, bez jakkolwiek domieszek łomu i t. p.

Właściwości termiczne typ tłoków w normalnych warunkach pracy są znane i dlatego fabrykana podstawie zebranych doświadczeń opracowała przepisy wbudowania, podając dokładne wielkości niezbędnego luzu. (n)



Automobilista Zawodowy

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

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303 944

Czy możliwa jest faktyczna racjonalizacja w automobilizmie w chwili obecnej

Racjonalizacja była modą czy raczej manją czasów powojennych. Starano się zrationalizować wszelką dziedzinę życia gospodarczego. Nie będziemy zaprzeczać, że i w automobilizmie racjonalizacja odgrywa poważną rolę i nie mamy nic przeciw metodom, które mają na celu wzmoczyć wydajność pracy motoru i samochodu oraz przedłużyć jego „okres życia”. W gruncie rzeczy cały postęp techniczny, kolosalny rozwój automobilizmu zmierza w kierunku zaoszczędzenia pracy motoru, materiałów pędnych i siły ludzkiej.

Uważamy również za bardzo ważną racjonalizację ruchu samochodowego jako takiego. Chodzi tu o należyte przepisy, które ułatwią pracę szofera. Chodzi tu również o odpowiednie wykształcenie przechodniów, którzy często tamują i utrudniają tę pracę przez niewłaściwe zachowanie się na jezdni. Również nie mamy nic przeciw zasadom racjonalizacji uczącym, że wóz powinien być utrzymywany w porządku, co przedłuża jego czas pracy i zaoszczędza koszty reparacji. Jednak istnieje pewna dziedzina racjonalizacji, o której się zwykle mało mówi. Mamy na myśli samego człowieka, samego kierowcę.

Artykuły pism fachowych, traktujące racjonalizację automobilizmu piszą dużo na temat konieczności odpowiedniego nastawienia, uzdolnienia i wykształcenia kierowcy. Piszemy się wiele o różnych sprawach z działy t. zw. psychotechniki. Piszemy się więc, że kierowca powinien mieć szybką zdolność orientacji, zdolność przystosowania się do zmiennego otoczenia, poczucie własnej i cudzej szybkości, należyty zmysł przestrzenny. Nie piszemy się tylko o jednym: w jaki sposób zdolność i siła życiowa pracownika ma być chroniona. A przecież jest to właśnie rzecz najważniejsza. Człowiek jest przecież najcenniejszym bogactwem w produkcji. Racjonalizacja, która mówi o wszystkim prócz o ochronie materiału ludzkiego, jest pozorem racjonalizacji, jest racjonalizacją fałszywą, chybioną.

Weźmy tylko jeden problem, mianowicie problem przemęczenia szofera. Czyż mało jest wypadków samochodowych, w których to przemęczenie odegrało rolę decydującą. Siły i zdolność orientacji kierowcy, zmordowanego nadmiernym wysiłkiem odmówiły i nie mógł on należycie zareagować na jakąś bardziej trudną sytuację. Rzecz jasna dla skuteczności pracy, a zarazem dla oszczędności zdrowia konieczny jest należyty układ okresu pracy i spoczynku. Idźmy z takimi przepisami, do ludzi, zadowolonych, że znaleźli najcięższą choćby pracę

np. w komunikacji autobusowej lub na ciężarówkach, pracując po kilkanaście godzin na dobę. Ludzie ci godzić się muszą na pracę wyczerpującą ich zdrowie, na pracę, narażającą ich na przemęczenie ze wszelkimi katastrofalnymi często następstwami. Widzimy zatem, że w tych warunkach wszelkie przepisy racjonalizacji w zakresie ochrony organizmu ludzkiego muszą zawodzić.

Weźmy inny problem — nerwowość. Każdy, kto ma coś wspólnego z automobilizmem wie, że nerwowość wynika nie tyle z takiej czy innej natury danego osobnika, ale jest powodowana przez same warunki pracy. Z pracą w zawodzie — nerwowość wzrasta i w wielu wypadkach traktować ją należy jako pewien rodzaj choroby zawodowej szofera. Zajrzyjmy do jakiegoś podręcznika medycznego, i poszukajmy w jaki sposób uniknąć nadmiernej nerwowości. Znajdziemy tam cały szereg bardzo ważnych w istocie porad. Radzą więc, aby nie jeść przy pracy, bo wtenczas niema należytej koncentracji wysiłku nerwowego. Radzą, żeby nie palić papierosów naczczo, bo jest to szkodliwe dla zdrowia. Radzą, w jakim porządku przyjmować pokarmy, radzą, by pić po jedzeniu a nie odwrotnie. Piszą też, że jest bardzo zdrowo pozwolić sobie na drzemkę poobiednią. Przy jedzeniu nie można czytać, zato można prowadzić przyjemną rozmowę albo słuchać lekkiej muzyki.

Nie przytaczamy tego wszystkiego dla ironji. Wierzmy, że są to świetne sposoby utrzymania człowieka w dobrym zdrowiu. Możemy tylko stwierdzić, że są to rzeczy niedościgłe. Gdy człowiek cały dzień, całą dobę spędzić musi przy kierownicy, aby zarobić jakieś 2 czy 3 zł., nie może stosować się do tych cennych rad. Organizm jego wyczerpuje się, jest skolatany przez codzienną troskę w pogoni za kawałkiem chleba, oraz przez nieustanną grozę utraty możliwości zarobkowania.

Dopóki te warunki nie zmieniają się, dopóki każdy człowiek, pracujący w naszym zawodzie nie będzie miał pewności egzystencji i należytego poziomu zarobku, dopóki nie będzie mógł sobie zapewnić należytego wypoczynku po pracy, nie mówimy o racjonalizacji ruchu samochodowego. Mówienie o tym zakrawałoby na ironję, na drwinę z ludzi, uginających się pod ciężarem głodu i nędzy.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO I WARSZTATY

DELCO REMY — A. C. — NORTH EAST

BENDIX; AUTO-LITE, R. B.

WSZYSTKO DLA OŚWIECZENIA ZAPŁONU I SYGNALIZACJI

„MAGNET“

Z. POPŁAWSKI

WARSZAWA — HOŻA 33

TEL. BIURA 919-31

WARSZTATU 949-31

Memoriał naszej organizacji

Rozporządzenie o pojazdach mechanicznych, ogłoszone w Dz. Ust. Nr. 9 zawiera między innymi przepis, że prawa jazdy nie podlegają żadnym okresowym prolongatom, a tem samem są stałymi. Jest to postanowienie, któremu, można tylko przykładać. Natomiast pominięty został stosowany dotychczas roczny okres próby dla kandydatów do zawodu szoferskiego na wozy do użytku publicznego.

W myśl rozporządzenia z r. 1928 (Dz. Ust. 41) wozy do użytku publicznego prowadzić mógł szofer, który posiadał roczną praktykę pracy na wozach prywatnych lub roczną praktykę garażową. W ten sposób zawód nasz zabezpieczony był przed dopływem sił niedostatecznie wykwalifikowanych i nie posiadających dostatecznej praktyki. Zarazem było to bardzo pożądane z punktu widzenia interesu publiczności, korzystającej z komunikacji samochodowej.

Organizacja nasza nie tylko stała na stanowisku zachowania jednorocznego okresu próby, lecz także domagała się przedłużenia go do trzech lat. Opinię swoją niejednokrotnie komunikowała władzom.

Pominięcie okresu próby w nowym rozporządzeniu uważać należy za krzywdę zarówno dla zawodu szoferskiego jak i dla szerokiej publiczności, zainteresowanej w bezpieczeństwie ruchu samochodowego, ściśle związanem z należytem wyszkoleniem i przygotowaniem praktycznem kierowców.

W związku z temi problemami Organizacja nasza zwróciła się do Ministerstwa Komunikacji z memoriałem, w którym podnosi wyżej wskazane problemy, a dalej domaga się w myśl § 58 punkt 4 omawianego rozporządzenia, aby Związek Zawodowy Transportowców w Rz. P. otrzymał prawo egzaminowania tych, co ubiegają się o zawodowe prawo jazdy. W uzasadnieniu Organizacja nasza powołuje się na to, że jest jedyną Organizacją, mającą Oddziały szoferskie we wszystkich miastach wojewódzkich i ważniejszych ośrodkach życia automobilowego, że jest zatem najbardziej reprezentatywną Organizacją zawodową szoferów. Nie mniej ważnym jest argument, że właśnie naszej Organizacji, jako reprezentacji zawodowych szoferów zależy na doborze wykwalifikowanych fachowców. Wreszcie pamiętać należy, że opinia społeczna czyni często szoferów kozłami ofiarnymi, potępiając nie raz ogół szoferski za poszczególne wypadki. Byłoby niesprawiedliwem, gdyby sgół szoferów miał być ofiarą tych nastrojów i celem nieustannych ataków prasy, a jednocześnie nie miał żadnego wpływu na dobór elementu szoferskiego.

Jesteśmy zupełnie przekonani, że dla każdego bezstronnego słuszość naszych postulatów nie ulega najmniejszej wątpliwości, to też ufamy, że memoriał nasz wywoła pożądane następstwa.

—OOO—

Czas pracy szoferów

Jedno z najważniejszych zagadnień ustawodawstwa automobilowego powinno być uregulowanie czasu pracy dla kierowców samochodowych. Ilekroć to wypadków dałoby się codziennie unikać, gdyby kierowca samochodowy siedzący za kierownicą, był zawsze wypoczęty i mógłby wobec tego natychmiast odpowiednio reagować o ile zajdzie na to potrzeba. Ilekroć to szoferów zmusza się codziennie do nadmiernej pracy wtedy, gdy ich koledzy nie mogą znaleźć pracy. Są dwa ważne główne powody do uregulowania czasu pracy: Bezpieczeństwo publiczne oraz panujące obecnie wśród szoferów ogromne bezrobocie.

Niestety ustawodawstwa poszczególnych krajów za mało przykładają wagi do tego. Nawet w tych krajach, gdzie czas pracy dla innych kategorii robotników i pracowników jest uregulowany, jak np. w Polsce, to jednak przepisy te nie będą wobec szoferów stosowane. Rzadko gdzie szofer pracuje tych 46 godzin tygodniowo jak to ustawa przewiduje. Bardzo często natomiast pracuje 100 i więcej godzin tygodniowo i to w dodatku bez wynagrodzenia za przepracowane nadgodziny.

Czyż można od takiego człowieka wymagać,

żeby spełnił swe zadania jako kierowca w stu procent? Zdarzy się z tego powodu wypadek, to prokurator nie pyta się z czyjej winy nie dano kierowcy należytego wypoczynku. Nic pomoże żadne tłumaczenie się, że pracodawca kazał jechać. Zdaniem Sądów powinien kierowca przestać jechać, o ile spostrzeżę, że nie panuje już całkowicie nad sobą, względnie nad samochodem. A no! Niech tylko kierowca spróbuje odmówić jazdy właścicielowi samochodu. Zwolnienie z pracy wtedy już nie jest dalekie.

Niektóre państwa uregulowały już jednak choćby po części czas pracy szoferów, a szczególnie szoferów zatrudnionych na samochodach koncesjonowanych jak autobusy itd.

Tak np. w Holandji wydano 13. sierpnia 1932 r. rozporządzenie, mocą którego ustalono, że czas pracy i pogotowie szofera nie powinien więcej wynosić jak najwyżej 10 godzin dziennie, ale nie więcej jak 55 godzin tygodniowo. Dalsze nadgodziny są niedopuszczalne. Jeżeli w wyjątkowych wypadkach szofer jedzie więcej godzin, jest pracodawca zobowiązany o tem donieść władzy w ciągu 24 godzin. Za nieprzestrzeganie tych przepisów są

wysokie kary dla pracodawców i pracobiorców przewidziane. Każdy szofer i pracodawca jest zobowiązany prowadzić dokładny spis godzin pracy. Władze spisy te mogą każdej chwili kontrolować.

W Szwajcarii wydano ustawę, która obowiązuje od 1. stycznia 1933 roku. Artykuł 17-tej ustawy przewiduje wydanie rozporządzenia regulującego czas pracy kierowców samochodowych, ze względu na bezpieczeństwo publiczne.

W Czechosłowacji obowiązuje od 31-go grudnia 1932 r. nowa ustawa automobilowa, która jednak nie przewidywała regulacji czasu pracy szoferów. Na wniosek Związku szoferów w Czechosłowacji uchwalono już obecnie w Wydziale Komunikacji Parlamentu czeskiego wydanie odpowiedniego rozporządzenia, któreby regulowało czas pracy szoferów.

W Austrii przy okazji uchwalenia dnia 3-go października 1931 roku ustawy koncesyjnej stwierdzono ponownie, że 8-godzinny dzień pracy obowiązuje bezwarunkowo i dla szoferów.

W Anglii przewiduje artykuł 19. ustawy, która obowiązuje od 1-go kwietnia 1931 r., że kierowcy samochodowemu nie wolno dłużej jak 5 1/2 godzin prowadzić bez przerwy samochód. W ciągu 24 godzin t. j. jednej doby, nie wolno więcej jak 11 godzin jechać, przyczem kierowca musi mieć co dobre przynajmniej 10 godzin bez przerwy od-

poczynku. Jeżeli przerwa trwa mniej jak pół godziny, nie będzie jako taka liczona. Pracodawca i pracobiorca będą surowo ukarani o ile zostanie udowodnione, że czas pracy został przekroczony.

W Danii ustawa z kwietnia 1932 r. nie zezwala na jazdę samochodem o ile kierowca jest przemęczony t. znaczy niewypoczęty. Pracodawca i pracobiorca odpowiadają solidarnie.

W Niemczech obowiązują i szoferów tak jak i nas ogólne przepisy o czasie pracy. Nie będą tam jednak w całej pełni przestrzegane. Dzięki jednak silnej organizacji zawodowej szoferów uregulowano jednak te sprawy umowami zbiorowymi. Tak np. w Berlinie przy autobusach pracuje szofer 8 godzin. Z tego jednak tylko 4 godziny w charakterze kierowcy, zaś pozostałe 4 godziny jako konduktor. W tem celu jest zatrudnionych na każdym autobusie 2 szoferów, mogących w razie potrzeby się na wzajem zastępować. Zaprowadzenie i u nas tego systemu, przyczyniłoby się znacznie do zmniejszenia bezrobocia wśród szoferów i byłoby bardzo wskazane ze względu na bezpieczeństwo publiczne.

Zarząd Główny naszego Związku wystosował w tej sprawie do Ministerstwa memoriał, domagający się i dla szoferów należytego uregulowania czasu pracy, pogotowia i wypoczynku w interesie bezpieczeństwa publicznego oraz celem zmniejszenia bezrobocia wśród szoferów.

Niewłaściwe ujęcie słusznej zasady

Na skutek inicjatywy Naczelnika Oddziału Drogowego przy Komisarjacie Rządu powstać ma w Warszawie Komisja Ruchu Ulicznego. Samą myśl powitać należy z uznaniem, tembardziej, że Organizacja nasza niejednokrotnie zwracała wspomnianemu Naczelnikowi uwagę na konieczność powstania takiej Komisji. Jednakże staliśmy zawsze na tem punkcie widzenia, że decydować powinni o sprawach ruchu ulicznego ci, dla których jazda po ulicach jest pracą zawodową i, którzy najbardziej odczuwają niekorzystne następstwa złej regulacji ruchu.

W Komisji takiej obok przedstawicieli szerokiej publiczności winna zasiadać należyta reprezentacja szoferów zawodowych.

Jeśli zatem sama myśl była szczęśliwa, samo ujęcie projektu jest zupełnie niewłaściwe. W Komisji reprezentowani mają być wszyscy prócz szoferów warszawskich, co jest zupełnie niezroczne i stawia pod znakiem zapytania samo utworzenie Komisji. Nawet zdecydowani wrogowie szoferów muszą przyznać, że nikt inny tylko właśnie kierowcy zawodowi wypowiedzieć się może ze znajomością o takich sprawach, jak wady ulic warszawskich, jak niewłaściwość postępowania policji lub poszczególnych posterunkowych w takich czy innych wypadkach. Niemniej kompetentnym jest szofer w wypowiedzianiu się na temat postojów taksówkowych, wartości światła reklamowych, niewłaściwości umieszczenia jakiegoś słupa itp. — Czynniki miarodajne stoją na tem stanowisku, że w tych sprawach wypowiedzieć się może przedstawiciel Touring-Club'u. Należy wątpić w to, czy sąd taki będzie oparł o praktykę. Przecież każdy zdaje sobie sprawę z tego, że posterunkowy, widząc wóz prywatny, od razu daje mu drogę, że policja otacza specjalnym szacunkiem wozy ozdobione żetonami Touring-Club'u.

A więc taki automobilista nie może mieć sprawiedliwego pojęcia o postępowaniu policji ruchu. Jakkolwiekby taki pan prezes czy inny dygnitarz jechał, zawsze będzie to uznane za właściwe. A cóż może on mieć do powiedzenia o rozmieszczeniu stacji taksówek i dorożek, albo o wjazdach na dworce czy też o jeździe w bocznych ulicach.

Tak więc tylko ten, kto przez 24 godziny zasiada za kierownicą, dla którego ulica jest terenem pracy i, któremu najbardziej zależy na porządku i regulacji ruchu, jest powołany do decydowania w tych sprawach.

Jeśli zaś chodzi o to, jaka organizacja powinna być reprezentowana, tej sprawy nie przesadzamy, gdyż uważamy ją za przesadzoną zgóry. Nie wątpimy, że tylko nasz Związek, będący najbardziej reprezentatywną organizacją, a przytem organizacją, która od lat wielu wykazała żywe zainteresowanie sprawą porządku na ulicy, ma prawo rościć sobie pretensje do reprezentowania interesów szoferów zarówno w tej sprawie, jak i w innych.



**Zakład
Wulkanizacyjny
OPON I DĘTEK
IAN STRNAD
KRAKÓW**
Kościuszki 49: Tel. 137-20
PRZY META-GARAŻE

Górnośląski Zakład Wulkanizacyjny

OPON I DETEK SAMOCHODOWYCH

w KRAKOWIE mieści się w AUTO GARAGE „STOP“, ULICA BERKA JOSELEWICZA 28

Kombinatorzy przy robocie

Jakkolwiek kryzys gospodarczy, a w szczególności kryzys automobilizmu coraz bardziej się pogłębia niemniej jednak wciąż trwają wysiłki różnych kombinatorów, prowadzących szkoły i kursy szoferskie, pragnących wmawiać naiwnym, że ukończenie takich kursów czy szkoły da im możliwość łatwego otrzymania pracy. Pisma przynoszą codziennie niemal ogłoszenia z różnych takich szkół, na każdym kroku napotkać można plakaty, zredagowane w tonie zachęcającym. Nie ulega wątpliwości, że umiejętnie prowadzona reklama doprowadzi niejednego do wydania ostatnich oszczędności dla wnieśienia opłaty za naukę jazdy. W wyniku z jednej strony zwiększa się ilość bezrobotnych szoferów, a z drugiej coraz trudniej utrzymać jest należyte warunki pracy wobec tej wzmagającej się konkurencji.

Leży przed nami prospekt „wiosennego kursu samochodowego dla kierowców zawodowych“ przy kursach kierowców samochodowych J. Piątkowski, właściciel Fr. Jurkowski w Poznaniu ul. Dąbrowskiego 79. Trudno wyobrazić sobie większe krętownictwo niż cały szereg ustępów tego prospektu. Kombinatorzy piszą: „Pomimo obecnego kryzysu gospodarczego i bezrobocia w zawodzie szoferskim jest stale jeszcze najłatwiej dostać posadę“. Każdy kierowca wie dobrze, że jest to bezcelne kłamstwo i, że bezrobocie w zawodzie szoferskim jest nie mniej niż wśród innych grup robotniczych. Dalej pisze się, że zawód szoferski „zdobyć można w krótkim czasie i za niską cenę“. Znowu mamy świadome nabieranie ludzi. Wiadomo przecież, że wykwalifikowany kierowca musi mieć za sobą dłuższy okres praktyki.

W dalszym ciągu mamy wyjaśnienie, dlaczego

organizuje się wiosenny kurs samochodowy. Tznów kombinatorzy nie zawahali się twierdzić bezczelnie: „w związku z znaczną niższą obecnego podatku drogowego z dniem 1 kwietnia br. ożywi się bezwzględnie ruch samochodowy w całym kraju we wszystkich swych przejawach“. Piszący te słowa niezawodnie wiedzą, że nowelizacja ustawy o Funduszu Drogowym nie przynosi żadnej ulgi automobilizmowi i, że widoków na ożywienie ruchu, na ponowne uruchomienie wycofanych samochodów, na wzrost zatrudnienia w zawodzie naszym zupełnie nie ma. To też wbrew swym zapewnieniom nie tyle „wyzyskują dogodną chwilę“, gdyż chwila wcale nie jest dogodną, ile wykorzystać pragną naiwność ludzi nieznających dobrze stanu rzeczy.

Pragnąc gruntownie już ludzi nabierać, kierownicy kursów obiecują rozłożyć należność za naukę na raty, przyczem ostatnia z tych rat ma być wpłacona po otrzymaniu posady. Kryje się tu niebezpieczeństwo, że wielu bezrobotnych da się na taką i temu podobne kombinacje nabrać, gdyż nie wątpimy, że śladem owych kombinatorów podążą i inni kierownicy szkół i kursów, opowiadając o jakimś ożywieniu automobilizmu, którego spodziewać się można w warunkach obecnych chyba... na księżycu. I tam też prawdopodobnie naiwni poszukiwać będą posad. W dodatku kombinatorzy zachęcają do podpisania deklaracji, na zasadzie których podpisujący zobowiązuje się spełnienia warunków, zapowiedzianych w prospekcie. Deklaracja taka obowiązywać będzie prawnie pomimo nieprzybycia na kurs, to też nie wolno w własnym swoim interesie podpisywać jej lekkomyślnie.

—000—

Automobilizm kozłem ofiarnym

Ruch samochodowy na całym świecie nie ma szczęścia, jeśli chodzi o różne przepisy prawne, zwłaszcza dotyczące ciężarów i podatków, jakie płacić musi komunikacja samochodowa. Przyczyna tych najrozmaitszych obciążeń leży nie tylko w chęci zwiększenia dochodów państwa, ale również ma na celu zwalczenie rzekomej konkurencji z kolejami. Obciążenia te przybierają najrozmaitsze postacie: mamy więc rozmaite podatki od wagi wozów, od zużycia materiałów pędnych, mamy tendencję do zwiększenia ceł od wozu benzyny. Skutki tego na całym świecie są nader szkodliwe, a przytem obciążenia te przybierają często formę całkiem groteskową. Przykładem służyć może Grecja. W kraju tym władze starają się ograniczyć przywóz benzyny przez ograniczenie jego zużycia, gdyż nadmierny dowóz benzyny do kraju zdaniem władz szkodzić ma bilansowi handlowemu. I dlatego usta-

lono, że taksówki i wszelkie samochody o numerach parzystych mogą krążyć tylko w poniedziałki, środy i piątki, natomiast nie wolno wyjeżdżać takimi wozami w inne dni tygodnia, które są zarezerwowane dla numerów nieparzystych.

Jeśli weźmiemy stosunki niemieckie, okaże się, że wzrost cła od benzyny oraz powiększenie ciężaru podatkowego spowodowało wycofanie z obrotu ponad 580 tysięcy wozów motorowych, w tem przeszło 300 tysięcy samochodów. Dowóz benzyny w związku z tem spadł niesłychanie: przez pierwsze sześć miesięcy roku ubiegłego przywieziono zaledwie 461 tys. tonn benzyny zamiast 710 tys. tonn w roku 1931. Oczywiście cały ciężar takiej błędnej polityki spada na szoferów, których dziesiątki tysięcy chodzą bez pracy. Rzecz jasna, że masy szoferskie uświadamiają sobie, że zdołają osiągnąć zmniejszenie tych nadmiernych obciążeń i zmianę całej tej błędnej

polityki tylko przez wysiłek organizacyjny. Pierwsze przejawy zdecydowanej walki dały się już zauważyć w niektórych miastach, a przede wszystkim w Wiedniu i w Pradze. Szoferzy austriacy i Czechosłowacy zrozumieli, że poprawa ich bytu wymaga poprowadzenia walki o zmianę polityki podatkowej w stosunku do automobilizmu.

Dnia 16 stycznia r. b. w poniedziałek Wiedeń był widownią wielkiego strajku przeciw wzrostowi obciążeń celnych drogą podwyżki cła od benzyny i innych obciążeń automobilizmu. Przez 5 godzin cały ruch samochodowy został zahamowany i ten potężny protest dał sferom rządzącym wiele do myślenia.

W Czechosłowacji z końcem ubiegłego roku wprowadzono w życie ustawę, zwiększającą wszelkie obciążenia automobilizmu. Celem ma być zapewnienie większej dochodowości kolejom. Oczywiście spadek obrotów kolejowych jest wynikiem ogólnego osłabienia życia gospodarczego i nie ma nic wspólnego z jakąś konkurencją automobilizmu. W pierwszych dniach stycznia około 4 tys. samochodów zostało unieruchomionych w samej tylko Pradze i podobne wiadomości przychodzić zaczęły z innych miejscowości kraju. Szoferzy postanowili ostro zaprotestować przeciw taki j polityce.

Zorganizowano więc protestacyjny zjazd samochodów ze wszystkich okolic kraju do stolicy państwa. Zgórą 5 tys. szoferów przybyło do Pragi, by zmanifestować przeciw nowym podatkom i utrudnieniom.

Jasne, że walka tego rodzaju musi być prowadzona przede wszystkim w ramach poszczególnych krajów. Niemniej jednak musi być prowadzona odpowiednia akcja w płaszczyźnie międzynarodowej. Jak widzieliśmy automobilizm stał się kozłem ofiarnym kryzysu w transporcie we wszystkich ni mal krajach. Z tego punktu widzenia, jako przejaw protestu przeciw upowszechnieniu się polityki podatkowej, mającej wszelkie cechy bezmyślnej walki z automobilizmem, przywitać należy z uznaniem fakt zwołania w lutym r. b. w Berlinie międzynarodowej konferencji automobilowej. — W konferencji tej udział wziąć mają przedstawiciele ruchu samochodowego 11 państw Europy i Ameryki. Chodzi o uświadomienie opinii międzynarodowej, że automobilizmowi dzieje się krzywda, że to gnębienie tak ważnej dziedziny transportu jest porzucane wszelkiego sensu. O wynikach konferencji napiszemy oddzielnie.

Dola szofera

Parszywa na teraz jest dola szofera, czy jeździ Packardem, czy Fordem. Zarobek benzyna i garaż pożera, przepisy go biorą za mordę.

Minęły przedwcześnie, minęły, jak we śnie dni pełne swobody i ruchu. Licznik wciąż ciszej stukają złocisz, na stacjach ponuro i głucho.

Kto śmierdzi gotówką? Kto jeździ taksówką? Burzuje, lub zgola warjaci. Kto o nas pamięta w dni pracy i święta? Ten tylko, kto woła: „mandacik“!

Jedynie „pan władza“ nas nigdy nie zdradza i żąda za lada powodem, praw jazdy, kar, opłat — a jakieś raz popadł, to wsiąkł, jak kamień we wodę.

A przecież ten trud nasz, zła praca i brudna, wciąż czujność przez nerwy niesforne — do lepszych norm ludzkich za rządu Piłsudskich też dają nam prawo bezsporne.

Na skrętach uwaga! Otacza nas błaga, a faszyzm nie lubi się cackać! Nietylko gotowy do służby domowej — do murzynów nas wliczy znienacka.

Więc przejrzyć na oczy i zejść się, zjednoczyć, i walczyć — bo nic nam nie dadzą! Wydobyć u rządu rewizję poglądów i wreszcie raz spokój mieć z władzą!

Że los nas parszywy: Do pracy uczciwej wbrew krzywdzie i nędzy go zginać! Nie godzi się na to? To lu w karburator aż go nagła zaleje benzyna!!

Edward Szymański.

»POLSKA«

DZIEŁO POLSKIEJ MŁODZIEŻY POŚWIĘCONE

Słowo wstępne Dr. Roman Dyboski prof. U. J. w Krakowie

Dzieło to opracowano nader sumiennie, wszechstronnie i wyczerpująco, tak, że utworzy dla siebie odrębną i zamkniętą całość.

Znalazły w nim miejsce: geografia Polski, stosunki ludnościowe, stosunki prawne, stosunki gospodarcze, stosunki komunikacyjne, zdrowotność, oświata, wojskowość, wychowanie fizyczne, dzieje Narodu i Państwa, kultura, język, literatura, filozofia, muzyka, teatr, sztuki piękne, stroje — oraz życie Polaków na obczyźnie.

Szata zewnętrzna i wielka ilość ilustracji barwnych i szarych stawiają to dzieło w rzędzie najcenniejszych wydawnictw polskich.

Dzieło to zawiera: 335 stron białego druku, 32 tablic czarnych poza tekstem, 5 tablic barwnych, 2 mapy kolorowe, 5 tablic czarnych w tekście.

Dzieło to jest drukowane na grubym bezdrzewnym papierze, oprawione artystycznie w jasne angielskie płótno z dwubarwnymi wyciskami.

CENA TEGO NIEZWYKŁEGO DZIEŁA

20.— złotych

Wydawnictwo „Gutenberg” Fergo i S-ka

Kraków, ulica Dunajewskiego L. 2

Przy zamówieniach powołać się na Z. Z.T. lub ogłoszenia w „Automobilistę Zawodowca”.

Nowa ustawa automobilowa

CENA 50 GROSZY

Do nabycia w Administracji miesięcznika

„Automobilista Zawodowy“

KATOWICE ♦ ulica Wojewódzka 50

P. K. O. 303944

oraz w wszystkich oddz. Zw. Zaw. Automobilistów R. P.
(Sekoja Związku Zawodowego Transportowców)

Nowa ustawa automobilowa

(Ciąg dalszy).

C) Odbieranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

§ 68. (1) Jeżeli po wydaniu pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych zostaną ujawnione albo zajdą okoliczności, które w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia powodują odmowę udzielenia pozwolenia, wojewódzka władza administracji ogólnej, która wydała pozwolenie, zarządzi jego odebranie.

(2) Władza, która wydała pozwolenie może również zarządzić odebranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, jeżeli zostaną stwierdzone takie okoliczności, które wskazują, że kierowca nie daje gwarancji prowadzenia pojazdu bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego.

(3) Władza, która wydała pozwolenie, może w razie powzięcia uzasadnionych wątpliwości co do umiejętności kierowania pojazdem wezwać połączając go pozwolenie na prowadzenie pojazdu do podania się ponownemu zbadaniu przed upoważnioną instytucją (§ 58 ust. 3 pkt. c), czy posiada potrzebne wiadomości (§§ 58 i 65) i do przedstawienia nowego świadectwa, stwierdzającego tę okoliczność. Nieprzedstawienie żadanego świadectwa w określonym terminie powoduje odebranie pozwolenia.

§ 69. (1) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych powinno być odebrane w przypadkach następujących:

- a) jeżeli kierowca spowodował wypadek, będąc w stanie nietrzeźwym;
- b) jeżeli nie zatrzymał się w razie spowodowania przez się wypadku z ludźmi i nie przyszedł z pomocą ofiarom wypadku lub
- c) w razie stwierdzenia stałej niezdolności do prowadzenia pojazdów.

(2) Jeżeli zostanie stwierdzone, że osoba posiadająca pozwolenie na prowadzenie pojazdów dopuściła się przekroczeń mniejszej wagi lub stała się czasowo niezdolną do prowadzenia pojazdu, władza, która wydała pozwolenie, może zarządzić odebranie pozwolenia na przeciąg określonego czasu.

§ 70. Zwrócenie pozwolenia odebranego na przeciąg określonego czasu może być uzależnione od złożenia świadectwa upoważnionej instytucji (§ 58 ust. 3 pkt. c), że kierowca posiada umiejętność prowadzenia pojazdu (§§ 58 i 65), albo od wyniku sprawy administracyjno-karnej lub sądowo-karnej, gdy okoliczności, które spowodowały czasowe odebranie pozwolenia, mają być przedmiotem postępowania administracyjno-karnego albo sądowo-karnego.

§ 71. Jeżeli dla stwierdzenia okoliczności, uzasadniających odebranie pozwolenia, zachodzi potrzeba sprawdzenia stanu zdrowia kierowcy, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić zbadanie go przez lekarza urzędowego. Nieusprawiedliwione niestawiennictwo do zbadania w oznaczonym terminie powoduje odebranie pozwolenia.

§ 72. Jeżeli względy bezpieczeństwa publicznego tego wymagają, a zwłoka grozi niebezpieczeństwem, powiatowa władza administracji ogólnej może zarządzić tymczasowe odebranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych; obowiąz-

na jest jednak bezzwłocznie donieść o tem zarządzeniu wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która wydała pozwolenie, przysyłając jej równocześnie odebrane pozwolenie. Władza ta uchyli zarządzenie powiatowej władzy administracji ogólnej, albo zarządzenie w myśl § 68.

Rozdział dziesiąty.

Ewidencja pojazdów mechanicznych i ich kierowców.

§ 89. Wojewódzkie władze administracji ogólnej powinny prowadzić rejestry dopuszczonych do ruchu pojazdów mechanicznych i ich kierowców.

§ 90. Wojewódzkie władze administracji ogólnej powinny zawiadamiać Komisarza Rządu miasta stołecznego Warszawy o każdym udzieleniu, przedłużeniu, odmówieniu udzielenia, czasowem odebraniu oraz odebraniu na stałe pozwolenia na prowadzenie pojazdów, podając imię, nazwisko, rok urodzenia i adres kierowcy względnie osoby, której odmówiono udzielenia pozwolenia, oraz imiona jego rodziców, tudzież rodzaj i numer pozwolenia.

§ 91. Władze administracyjne obowiązane są zawiadamiać Komisarza Rządu miasta stołecznego Warszawy o każdym przypadku ukarania kierowców pojazdów mechanicznych, podając imię, nazwisko, adres i rok urodzenia kierowcy, imiona jego rodziców oraz przepis naruszony i wymiar kary.

§ 92. Komisarz Rządu miasta stołecznego Warszawy prowadzi centralną ewidencję kierowców pojazdów mechanicznych z uwidocznieniem kar, jakie na nich zostały nałożone.

Nowe obciążenie szoferów warszawskich

Zdawałoby się, że czynniki, decydujące o losie szoferów nieustannie głowią się nad tem, jakiby jeszcze wprowadzić utrudnienia dla kierowców samochodowych. Dawniej szoferzy używali dwóch żarówek do oświetlenia drogi: jednej o słabszym świetle na miasto i drugiej szosowej o silniejszym. Żarówki te działały bez zarzutu.

Obecnie władze wprowadziły przymus stosowania żarówek o zmiennem świetle. Żarówki te są widocznie jeszcze niedokładne, gdyż przy wszelkich wstrząsach psują się, zmuszając szoferów do czynienia wciąż nowych wydatków na kupno nowych żarówek, kosztujących po 5.— zł. Zdarza się, że żarówka psuje się już na drugi dzień po jej zastosowaniu. Czy nie należałoby jednak uwolnić kierowców od tego nowego, nierozsądnego obciążenia.

Pamiętajcie, że szybko do samochodów

, najtaniej i najsolidniej nabędziecie w firmie

Zakłady Szklarskie i Wytwórnia Luster

JAN SZULC I S-KA Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością —

WARSZAWA, Nowy Świat 59

Ze świata

W sprawie bezpieczeństwa w ruchu samochodowym

W Ameryce, kraju o najbardziej rozwiniętym ruchu samochodowym, przeprowadzono niedawno niezmiernie ważne i ciekawe badanie w zakresie bezpieczeństwa tego ruchu. Ma ono znaczenie ogólne i świadczy, jak dalece niesłuszne są tak pospolite zarzuty pod adresem nieostrożności szoferów. Jedno z towarzystw naukowych przeprowadziło badanie, dotyczące 5000 szoferów. Chodziło o zbadanie w jakim stopniu przyczynili się do spowodowania wypadków samochodowych w ciągu 5 ostatnich lat.

Okazało się, że prawie $\frac{2}{3}$ szoferów w ciągu 5 lat nie spowodowało żadnego wypadku. Pozostałe 32 proc. były pociągane do odpowiedzialności w związku z 1 lub 2-ma wypadkami. Ponieważ chodzi tu o okres 5-letni, więc rezultat wcale nie jest zły. W dodatku okazało się, że większość wypadków nie płynęła z winy szofera. Pozostaje zaledwie 5 proc. szoferów, którzy spowodowali 3—9 wypadków.

Okazuje się zatem, że 95 proc. szoferów amerykańskich są to ludzie niezawodni i doskonale wypełniający swoje obowiązki. Pisma fachowe amerykańskie podnoszą fakt, że na 20 szoferów zaledwie 1 jest człowiekiem o wątpliwych uzdolnieniach samochodowych. Jest rzeczą interesującą jakie to powody sprawiają, że należący do owej grupy „niebezpiecznych” stają się sprawcami wypadków. Powody te są następujące: znaczna część traci głowę w jakiejś niebezpiecznej sytuacji i nadmiernie się denerwuje. Inni znów są nieuważni: zwracają uwagę tylko na siebie a nie na drogę, przechodniów, inne wozy itp. — Znaczna jednak ilość wypadków może być przypisana świadomej nieostrożności, jak: niezwolnienie szybkości przy krzyżowaniu się dróg, prześciganie poprzedzających wozów itp.

Zakaz sygnałów głosowych w Helsingfors

W Helsingfors władze ruchu zakazały używania sygnałów głosowych (klaksonów) i, jak się okazuje, wyniki rocznej praktyki są zadawalające, co jednak należy przypisać wielkiemu zrozumieniu ze strony przechodniów. Ruch odbywał się zupełnie normalnie. Liczba wypadków nie okazała wzrostu. Skoro na rogu ulicy niema policjanta, obowiązkiem szofera jest zwolnić szybkość jazdy. Zakaz używania sygnałów głosowych ma być również rozciągnięty na motocykle.

Obłęd rekordów

W organie szoferów szwajcarskich „Autocourier” czytamy:

Niedawno przeczytaliśmy w prasie automobilowej o nowych „wyczynach” francuskiego automobilisty Lecot’a, który już w roku ubiegłym „wsławił się” tem, że dzień w dzień, całymi tygodniami odbywał na malutkim wozie podróż z Paryża do Zurychu, przebywszy 100 000 km. — Parę tygodni temu tenże sam rekordzista wyruszył w podróż, trwającą 15 dni po północnych okolicach Francji, przebywając tymże samym wozem 500 km. Jeste-

nią zamierza zacząć podróż, trwającą 6 miesięcy po 1000 km. dziennie. Potem wybiera się na gościnne występy do Ameryki.

Tego rodzaju rekordy są w istocie śmieszne. Ciekawe tylko, jakby dawał sobie radę pan Lecot, gdyby musiał prowadzić, jak wielu szoferów zawodowych ciężarówkę na odległość setek km. O tego rodzaju rekordach szoferów zawodowych pisma turystyczne i automobilowe nie rozpisują się jednak.

Sprawa konkurencji samochodów z kolejami w Stanach Zjednoczonych

Konferencja przedsiębiorstw przewozu samochodowego sformułowała cały szereg postulatów, dotyczących sprawy konkurencji samochodów z kolejami. W myśl tych postulatów przedsiębiorstwa, prowadzące transport w równoległe z kolejowym, winny opłacać te same podatki opłaty, co i koleje. Jednak władze prowincjonalne oraz samorządy nie mogą pobierać specjalnych podatków od automobilizmu. Przedsiębiorstwa, które nie konkurują z koleją, winne mieć specjalne ulgi. Koncesje wydawane były dotąd na 20 lat, obecnie formułuje się postulat koncesji 10-letniej. Sprawa konkurencji samochodów z kolejami w Stanach Zjednoczonych ma być przedmiotem specjalnych obrad między przedstawicielami kolei oraz automobilizmu. Zarazem zwrócono się do rządów wszystkich Stanów z prośbą, by nie wydawano żadnych nowych rozporządzeń w tej dziedzinie zanim narady nie dobiegną końca.

Widzimy zatem, że sprawa t. zw. konkurencji samochodów z kolejami zaczyna być traktowaną w rozsądnej płaszczyźnie. Automobilizm stwierdził już praktycznie swą ogromną pożyteczność, a więc i żywotność. Nie może być mowy o jednostronnej obronie kolei przed konkurencją samochodów, a tylko może i powinno chodzić o rozsądne rozgraniczenie i podział pracy między obu temi sposobami transportu lądowego.

Warunki pracy szoferów w Irlandji

Według ustawy o ruchu samochodowym Wolnego Państwa Irlandzkiego minister komunikacji przy udzielaniu koncesji przedsiębiorstwom samochodowym ustanawia również warunki pracy i płacy szoferów, przyczem ustala tę rzecz w porozumieniu z organizacją szoferską. W roku ubiegłym cały szereg koncesyj uległ odnowieniu, a jednocześnie odbyły się rokowania między przedstawicielami związków szoferów a przedsiębiorcami samochodowymi, które dały wyniki bardzo pomyślne dla szoferów. W wyniku tych rokowań organizacja uzyskała cały szereg nowych członków.

Ruch samochodowy w Anglii

W Londynie ruch reguluje 1278 policjantów. Według przepisów tamtejszych szofer nie jest obowiązany na życzenie policjanta okazać swego prawa jazdy. Wystarcza przyrzeczenie, że szofer, który był nawet sprawcą wypadku przyniesie w ciągu 5 dni prawo jazdy do komisariatu policji.

Główny szofer, właściciel taksówki

Dlaczego się tworzy nowa zawodowa organizacja właścicieli dorożek samochodowych?

Nie jeden głowiłby się i wszelkie domysły nasuwałby sobie, a w końcu pomyślałby, że tu jest jakaś polityczna gra. Nie. Jedynie całkiem proste zdanie i odpowiedź.

My zawodowi szoferzy, którzy mieliśmy szczęście „wpaść” na posiadacza taksówki, zmuszeni jesteśmy dzisiaj tak głośno bronić swego zawodu. Istnieją organizacje właścicieli dorożek samochodowych, ale są to przemysłowcy. Obecnie po większej części puciekali i my za nich musimy płacić ciężary. Oni mieli gdzie uciekać, bo zawodem ich nie było dorożkarstwo samochodowe. Jedynie w czasach dobrej koniunktury czerpali zyski uboczne, lub nawet trzymali taksówkę dla własnej przyjemności. Dziś jednak wymagane jest stworzenie organizacji zawodowej dla szoferów — właścicieli taksówek i zupełnie na innych warunkach, temwięcej, że dochody nasze nie przekraczają obecnie nawet dochodów zwykłego robotnicarza, a nie dorównają kwalifikowanemu robotnikowi, pomijając czas pracy i wszelkie zdobycze socjalne. Gdy właściciel taksówki nie wyjedzie na plac, to jeść nie ma co. A w razie choroby jego lub rodziny w domu? To umieraj bracie. Dlatego musimy zorganizować się przy Związku Zawodowym Transportowców, Sekcji właścicieli dorożek samochodowych, by warunki naszej egzystencji unormować. Nie możemy płacić świadczeń przemysłowych, li tylko robotnicze, takie jakie mamy dochody. Dziś i państwo z takiego obywatela niema nic, gdyż nie zarabiając, nie może płacić, a cuda się nie dzieją.

Przeto apeluję do właścicieli dorożek samochodowych, żeby przez silną organizację zdobyć te prawa, które mu się przysługują, a to przy Związku Zawodowym Transportowców R. P., Sekcja Właścicieli Dorożek Samochodowych. C. H.

Liczba samochodów w całej Polsce

Według ostatnich danych Głównego Urzędu Statystycznego, na terenie Polski kursuje obecnie ogółem 34.197 pojazdów mechanicznych. Na 10 tysięcy mieszkańców przypada przeciętnie 10,5 pojazdów.

Liczba samochodów wynosi ogółem 25.266, z czego 11.672 przypada na pojazdy prywatne i urzędowe, 5.426 na dorożki samochodowe, 2.545 na autobusy, oraz 5.623 na samochody ciężarowe.

Ponadto zarejestrowanych jest 8.182 motocykli, oraz 749 innych pojazdów mechanicznych.

Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym

Administracja naszego miesięcznika zamierza wydać po cenie 0,50 zł. za egzemplarz „Ustawę o Państwowym Funduszu Drogowym” w obecnym brzmieniu.

Celem zorientowania się odnośnie wysokości nakładu prosimy o zgłoszenie ewentualnych zapotrzebowań w zarządach poszczególnych oddziałów Z. Z. T. i Z. Z. A.

Spółdzielnia Automobilistów z odpowiedzialnością udziałami — Katowice

Bilans

na dzień 31 grudnia 1932 r.

AKTYWA		PASYWA	
Gotówka . . .	1,163 23	Udziały . . .	
M. K. O. Katowice	9,960.—	członków . .	11,600.—
P. K. O. . . .	114,29	Fundusz . . .	
Towary	9,464.45	zapasowy . .	13,973 81
Ruchomości . .	3,047.—	Fundusz . . .	
Dłużn. za towary	49,272 86	specjalny . .	3,139.16
	73,021.83	Akcepty . . .	19,500.—
		Wierzyciele . .	18,021.39
		Sumy przechodnie	1,114.90
		Nadwyżka . . .	5,642 57
			73,021 83

Rachunek strat i zysków na 31 grudnia 1932

STRATY		ZYSKI	
Ogólne koszty		Zysk brutto na towarach . . .	14,051.99
handlowe . .	51,657.83	Zysk brutto od sprzed. komis. 26,660 07	
Odsetki i skonta .	820.18	Prowizja od sprzedaży komis. .	9,486.41
Amortyzacja ruchomości 10%	338.35	Zysk brutto z garaży	4,995.—
Straty na dłużnikach	848 64	Zysk brutto z warsztatu	4,114.10
Nadwyżka . . .	5,642 57		59,307.57
	59,307.57		

ZARZĄD:

Melek

Stachuła

Drosdek

Wiadomości z Oddziałów KATOWICE.

W końcu ubiegłego miesiąca odbyła się przed Wyższym Urzędem Ubezpieczeń w Mysłowicach rozprawa w sprawie kol. Wieczorka Antoniego o rentę wypadkową.

Kol. Wieczorek uległ wypadkowi przy wykonywaniu swego obowiązku w Śląskich Linjach Autobusowych. W wypadku tem zostały kol. Wieczorkowi zmiażdżone palce u lewej ręki i z tego tytułu Zakład przyznał mu 38.— złotych renty, którą otrzymywał przez przeszło półtora roku. Z końcem czerwca ubiegłego roku renta została mu odebrana, z powodu rzekomego przyzwyczajenia się do skutków pourazowych.

Ze strony Związku zastępował kol. Wieczorka sekretarz kol. Melek, który w uzasadnieniu odwołania podniósł, że przyzwyczajenie do skutków pourazowych nie nastąpiło i nastąpić nie mogło, gdyż pozostały jednak palce zniekształcone, przez co dla kol. Wieczorka jako szofera mechanika, została zamknięta na przyszłość zupełnie karjera w swym zawodzie.

4) Zaprowadzenia normalnego czasu pracy dla szoferów tak jak dla dla innych zawodów, w interesie bezpieczeństwa publicznego i celem zatrudnienia obecnie bezrobotnych szoferów.

5) Zebrani stwierdzają, że jedyną organizacją upoważnioną do ich zastępowania jest organizacja ogólnopolska, jaką jest Związek Zawodowy Automobilistów R.P. należący do Związku Zawodowego Transportowców i Międzynarodowej Federacji Transportowców.

Katowice, dnia 19 marca 1933 roku.

BIELSKO.

W dniu 4. marca br. odbyło się walne zebranie Oddziału Automobilistów. Zebranie zajął kol. przew. David. Po przeczytaniu protokołu z ostatniego walnego zebrania przystąpiono do sprawozdania z działalności zarządu z czego można było wywnioskować, że Oddział Bielsko w ostatnim roku sprawozdawczym rozwijał się w dalszym ciągu. Między innymi kol. przewodniczący zakomunikował, że wkładka członkowska została obniżona, jednak zaapelował, ażeby rozpocząć wzmoczoną agitację wśród szoferów za rozszerzeniem organizacji zawodowej i przez zmniejszone wkładki nie dopuścić do podważenia stanu finansowego oddziału przez co nie zdolano by dotrzymać warunków przewidzianych statutem wobec kolegów.

Następnie przez powstanie uczczono pamięć zmarłych 2 kolegów przyczem kol. przewodniczący zaznaczył, że śp. kol. Pawłowi Łyskowi z Cieszyńska przyznano z kasy pośmiertnej 500 zł., zaś pozostałym członkom rodziny po śp. kol. Skyncie Rudolfowi z Bielska nie można było wypłacić przewidzianej regulaminem kasy pośmiertnej zapomogi, gdyż wymieniony nie spełniał obowiązków względem organizacji.

Kol. Karczmarczyk jako sekretarz Oddziału zdał sprawozdanie z odbytych zebrań i posiedzeń zaznaczając, że zebrań miesięcznych odbyło się w roku sprawozdawczym 11, posiedzeń zarządu 14, 2 posiedzenia zarządu okręgowego. Oprócz tego był 1 wyjazd do Warszawy na Zjazd, 11 do Cieszyńska i 4 do Żywca. Wpłynęło listów 64, zaś wysłano 74. W „Automobiliscie Zawodowym” umieszczono z naszego okręgu 5 sprawozdań.

Kol. skarbnik przedstawił sprawy kasowe z czego stwierdzono, że dochody w r. 1932 pokrywały się z rozchodami. Zasiłków bezrobotnym wypłacono w kwocie 287 zł., na pomoc prawną dla członków wypłacono 180 zł.

Do przeprowadzenia nowych wyborów wybrano na przewodniczącego kol. Łaciaka. Wybory do nowego zarządu odbyły się za kartkami. Na 1. przewodniczącego wybrano obecnego przew. kol. Davida. Zast. przewodniczącego wybrano kol. Benedykta Edwarda, na skarbnika kol. Steklę, na zastępców skarbnika kol. Gawlasa i Bakowskiego. Na sekretarza wybrano kol. Kocaka, na zastępcę kol. Karczmarczyka. Do komisji rewizyjnej wybrano kol. Dyra, Biernotą, Nitscha i Pieczorę; na ławników kol. Banertę, Tomiaka, Hemschika i Frajczyka. Do sądu polubownego wybrano: kol. Davida, Łaciaka, Hessa, Kipczaka, Walczyka i Popperą.

Po objęciu przewodnictwa przez nowo wybrany zarząd udzielił kol. David głosu sekr. Komisji zw. zaw. kol. Żertce, który w krótkich słowach przedstawił wyniki ostatnio odbytej konferencji w Starostwie w Bielsku w sprawie uregulowania ruchu kołowego na Wzgórzu w Bielsku oraz kwestię przygotowanych nowych ustaw socjalnych, które w zupełności przekreślą wszelkie dotychczasowe zdobycze robotników w dziedzinie ustaw społecznych. Po dyskusji zamknął kol. przewodniczący zebranie, na którym obecni wysłuchali z wielkim skupieniem uwagi sprawozdania i referatów.

CIESZYN.

We wtorek, dnia 7. marca br. odbyło się w Cieszynie walne zebranie Oddziału Zw. Automobilistów. Przewodniczył kol. Słowik. Po odczycaniu protokołu z ostatniego walnego zebrania przez kol. Zajacę przystąpiono do sprawozdania zarządu za rok 1932. Po sprawozdaniu przystąpiono do wyboru zarządu nowego za kartkami. Do nowego zarządu wybrano: przewodniczący kol. Haberta Rudolf, zast. Stefan Jan, sekretarz Słowik Karol, zast. Martynek Paweł, skarbnik kol. Zajacę Rudolf, zast. Kubień Alojzy. Komisja rewizyjna: kol. Sikora, Łatka i Hekel. Do sądu koleżeńkiego wybrano: kol. Słowika, Zajacę Ludwika i Sikorę.

Po dłuższej dyskusji zamknął kol. Słowik zebranie o godz. 12-tej.

KRAKÓW.

Tragiczny wypadek miał miejsce w Krakowie, którego ofiarą padło młode życie Kolegi śp. Antoniego Kurowskiego, szofera, właściciela taksówki i jedynego żywiciela rodziny. Ponieważ wyniki śledztwa policyjnego nie są podane do publicznej wiadomości, ograniczamy się do podania faktów znanych.

W dniu 26 stycznia br. w nocy znajdował się śp. Antoni Kurowski, szofer, właściciel taksówki w towarzystwie swego znajomego szofera Stanisława Żygulskiego, którego miał odwiedzić prawdopodobnie do domu. Pomiędzy obu kolegami wynikła sprzeczka, lecz po chwili poważnie pogodzili się wzajemnie. Śp. Kurowski podjechał pod pompę benzynową na plac św. Ducha. W momencie, gdy Kurowski podniósł maskę, pochylając się, poprawiał coś w motorze, doskoczył St. Żygulski i wystrzelił z rewolweru, trafiając śp. Kurowskiego. Strzał był śmiertelny, gdyż Kurowski bez słowa staniając się na motor, życie zakończył. Morderca po zbrodni zbiegł i za kilka dni został aresztowany i osadzony w więzieniu, oczekując zasłużonej kary.

Pogrzeb odbył się w dniu 30. I. br., którego urządzeniem zajął się nasz Związek, zbierając przez

AUTO=AERO

Specjalna wytwórnia
chłodnic, latarń, genera-
torów, błotników

i wszelkich precyzyjnych wyrobów metalowych

CZESŁAW PATRYŃ

KRAKÓW, ULICA PAWIA L. 10

Własna nielownia: nikluje, miedziuje oraz wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres galwanotechniki. — Przyjmuje wszelkie reperacje, wszystkie roboty wykonuje precyzyjnie szybko, starannie po cenach przystępnych.

dobrowolną składkę pośród kolegów pieniądze, potrzebne na zapłacenie pogrzebu. W pogrzebie wzięli udział gremjalnie koledzy wraz z samochodami w liczbie około 130 wozów i przy dużym udziale publiczności. Sp. Kurowski osierocił synka 4-letniego żonę i matkę. Zebrano na dobrowolną listę składek wśród kolegów 309,55 zł. Na pogrzeb rozchodowano 224,60 zł., resztę 84,95 zł. wręczono wdowie jako porażną zapomogę.

* * *

Koledzy! Jesteśmy dalecy od tego, aby na ludzkim nieszczęściu przeprowadzać agitację, ale wszyscy, którzy będziecie czytać powyższy artykuł, zauważycie, jak źle jest, gdy się nie ma czynnej kasy pośmiertnej i jak to jest nieprzyjemnie zbierać pośród kolegów na pogrzeb w razie śmierci któregoś z kolegów. Jesteśmy zmuszeni Koledzy Szoferzy wezwać Was, obyście nie zwlekając przystąpili bez względu wszyscy do Kasy Zapomogowej na wypadek śmierci. Wkłady są minimalne, bo wynoszą 50 groszy miesięcznie, a w razie śmierci członka dostaje pozostała rodzina zapomogę 500 zł., a na żonę 50 procent, czyli 250 zł po opłaceniu 60 wkładek po 50 gr. miesięcznie, otrzymuje rodzina po zmarłym członku 1000 zł., a w razie śmierci żony połowę, czyli 500 zł.

Apelujemy do wszystkich matek, żon i do samych kolegów, aby raz ostatecznie zrozumieli, że powinnością każdego jest należenie i opłacanie wkładek do Kasy Funduszu Pośmiertnego, aby w razie śmierci nie pozostawić rodziny bez grosza na pogrzeb, zdając rodzinę na łaskę losu i „działowanie” na potrzebne koszty pogrzebu.

* * *

Łącznie z rejestracją dorożek samochodowych ruch we Związku ożywił się, ponieważ koledzy właściciele znaleźli się w opresji, gdyż mają zaległości podatkowe na rzecz P. Funduszu Drogowego za rok ubiegły. Z tego powodu czyni się wszystko, aby samochody zarobkowe można rejestrować na bieżący rok, a podatek P. Funduszu Drogowego w ratach wpłacać. Wybrana delegacja interwenjowała u władz, które przyrzekły przychylnie poparcie sprawy rejestracji i opłaty na rzecz P. Funduszu Drogowego.

* * *

Liczni dawni członkowie, którzy z różnych powodów nie wpłacali wkładek członkowskich i utracili swe prawa członkowskie, wyrazili chęć i gotowość wstąpienia z powrotem w nasze szeregi. Zarząd Związku Zaw. Transportowców na posiedzeniu swem powziął następującą uchwałę: Biorąc pod uwagę dobrą wolę okazaną przez Kolegów, byłych członków naszego Związku przez wyrażenie chęci powrotu do swej starej organizacji, z drugiej strony ciężką sytuację ekonomiczną, postanowił wymienionym przywrócić pewne prawa dawnych członków, a zapłatę zaległych wkładek postanowił rozłożyć w następujący sposób: Za każdy zaległy rok płaci członek 10 zł uznaniowego, zaś o ile członek w danym roku wpłacił 6 wkładek miesięcznych, opłaca tylko 5 zł., które płatne są w dowolnych ratach.

* * *

Byli członkowie bez zajęcia powinni się rejestrować we Związku jako bezrobotni i bez obowiązku płacenia wkładek zachować prawo członkowskie.

OSTRZEŻENIE

Ponieważ na terenie Krakowa spotykamy się z nagonką na nasz Związek przez rozsiewanie oszczerstych i nieprawdziwych wieści, jakoby Związek tutejszy nie stał na stanowisku lojalności państwowej itp. kalumnje, wyjaśnimy, że Związek nasz jest organizacją czysto zawodową, politycznie nie zaangażowaną, pracującą dla dobra zawodu i swych członków.

Zawiadamiamy, że wszelkie rozsiewanie władomości uwłaczające godności Związku będziemy do chodzić na drodze prawnej.

POZNAŃ.

W dniu 29. stycznia 1933 r. odbyło się Walne Zebranie Związku Zawodowego Automobilistów.

Ogólne sprawozdanie zdał kol. prezes Krzekotowski, podnosząc na wstępie, iż zarząd ze względu na przeżywany ciężki kryzys gospodarczy, prowadził jaknajbardziej drobniagową politykę oszczędnościową, starając się, ażeby nie dokładano.

Za przedłożone sprawozdanie, które nacechowane było szczerością i dokładnością, zebrani wyrazili kol. Krzekotowskiemu podziękowanie przez powstanie z miejsc.

Następnie odczytał sekretarz Kaczmarek sprawozdanie z działalności sekretariatu za rok 1932. Ze sprawozdania tego wynika co następuje:

Zebrania plenarnych odbyło się 11, w tem 1 roczne i 1 półroczne walne. Zebrania zarządu odbyło się 30. Na prowincji przedstawiciel oddziału wzięł udział w 4 zebraniach. Sąd koleżeński odbył 1 posiedzenie. W sprawie połączenia pertraktowano ze Zrzeszeniem na 2 posiedzeniach. Konferowano z P. Starostą Grodzkim Poznańskim w sprawie ustalenia sposobu załatwienia nakazów karnych poza postępowaniem karno-administracyjnym oraz w sprawie obniżenia norm kar.

Dziennik korespondencyjny zamknięto liczbą 905; w tej liczbie mieści się wysłanej korespondencji 686. otrzymanej zaś 279. W rok 1922 powierzono sekretariatowi do załatwienia 35 spraw sądowo cywilnych. Nakazów karnych załatwiono 51. Odwołań od orzeczeń karno-administracyjnych wniesiono 3.

Rozpraw przed władzą administracyjną odbyło się 13. Do prokuratury wniesiono 3 doniesienia karne o krzywoprzysięstwo. Zainicjonowano 2 postępowania karne za obejście ustawy o kaucjach, w wyniku których jeden pracodawca ukarany zo-

M. FOLWARK

Warsztat maszynowo-kowalski

SPECJALNY WYRÓB RESORÓW
AUTOMOBILOWYCH, sprężyn i
kucie części do wszystkich maszyn
po cenach bardzo umiarkowanych

Kraków, ul. Zabłocie G. 5 : Tel. 18256

stał więzieniem na przeciąg 3 miesiące i grzywną w wysokości 200 zł, drugi zaś w wysokości 50 zł. Ponadto jeden pracodawca za uskodzenie w pracy na skutek doniesienia Związku ukarany został w 2 instancjach grzywną w wysokości 100 złotych. — W sprawach o zwrot odebranych przez władze praw jazdy interwenjowano w trzech wypadkach z tym skutkiem, że wszystkie prawa jazdy otrzymano z powrotem. Adwokatowi powierzono do zastępowania 12 spraw karnych. Razem udzielono członkom w 118 wypadkach pomocy prawnej. Związek wystosował memoriał do władz: a) w sprawie bezpieczeństwa na szosach, b) w sprawie oświetlenia Cazoniery, c) w sprawie ustalenia jednokierunkowych jezdni na Rynku Śródeckim, f) w sprawie nieodbierania praw jazdy przed rozprawą sądową, g) w sprawie obniżenia norm kar, wymierzonych nakazami karnymi.

Wydano w celach agitacyjnych 1 ulotkę. — Przedsięwzięto prawne kroki przeciwko szkołom szoferskim. Utrzymano żywy kontakt z wszystkimi oddziałami Związku w Polsce, a zwłaszcza z okręgiem Katowice.

Z kolei zdał sprawozdanie kol. skarbnik Korek, z którego to sprawozdania wynika, że w r. 1932 dochodu było 5070,18 złotych, rozchodu zaś 5018,87 złotych.

Z ramienia komisji rewizyjnej przemawiał kol. Śródecki, który przedstawił, w jaki sposób ujawniono nadużycia kasowe, popełnione przez b. inkasenta Nowaka.

Nad powyższymi sprawozdaniami otworzono dyskusję, w której brali udział kol. kol.: Borowczak, Stankowski, Szeplka, Kuberski i Kowalewski w imieniu Rady Związków Zawodowych.

Następnie kol. Śródecki wnosil o zamknięcie dyskusji i o udzielenie ustępującemu zarządowi absolutorjum.

Zebrani jednakże uchwalili: przyjąć sprawozdania zarządu do wiadomości, lecz absolutorjum nie udzielono, do wyjaśnienia sprawy nadużyć inkasenta.

Następnie uskuteczniiono wybory Zarządu, wynik których podaliśmy w numerze poprzednim.

WILNO

Dnia 7 lutego 1933 r. w lokalu Związku przy ulicy Wileńskiej 17-6 odbyło się zebranie informacyjne sympatyków i członków Związku.

Sprawy organizacyjne referował kol. Gryto Stanisław. W przemówieniu swem przedstawił stan organizacyjny od czasu rozłamu do czasu obecnego z czego wynikało, iż obecnie organizacja stopniowo wzrasta w siłę, bowiem koledzy widzą, że ta organizacja jest czysto robotniczą, która stoi na stanowisku obrony praw swych członków, udzielając obrony w sądach i innych instytucjach, stara się w znalezieniu pracy swym członkom bezrobotnym, urządzając zbiórki dobrowolnych składek, udzielając zapomóg najbardziej potrzebującym kolegom. Na zakończenie apelował do kolegów, ażeby wstępować w szeregi starej organizacji, przez co stworzy się silną organizację, która by potrafiła skutecznie bronić swych praw. Po referacie wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos kol. Wyrwał, Bartoszewicz, Malkianis i inni. W swych przemówieniach również wskazywali na potrzebę stworzenia jednej silnej organizacji, która by skupiała w swych szeregach wszystkich zatrudnionych w zawodzie au-

Okręg Katowice Z. Z. A.

ustalił nowe wkładki dla swych członków. Od 1-go maja 1933 r. obowiązują następujące wkładki miesięczne.

Dla zarabiających do 200, — zł. miesięcznie 3, — zł.

Dla zarabiających od 200, — zł. do 300, — zł. miesięcznie 4, — zł.

Dla zarabiających ponad 300, — zł. miesięcznie 5 zł.

Członkowie chcący być w Związku ubezpieczeni na wypadek bezrobocia, płacą oprócz tych stawek **2,50 zł.**

miesięcznie płatnych co kwartał zgóry.

tomobilowym. Wiece koledzy, wszyscy do szeregów Związku Zawodowego Automobilistów R. P., gdyż w jedności siła.

Sprawę Esperanto referował kol. Wierciński Zygfryd. W przemówieniu podkreślił potrzebę i znaczenie języka Esperanto, oraz nawoływał kolegów do zapisywania się na kurs. Następnie zabrał głos kol. Malkianis Albin, który obszerniej omówił tę sprawę. W krótkich zarysach zapoznał obecnych o powstaniu języka Esperanto i znaczenie jego wśród rzesz pracujących, a tem bardziej tym, co są zatrudnieni w transporcie i komunikacji, bowiem mają styczność z cudzoziemcami i nie mogą z nimi się porozumieć, a więc język Esperanto daje możliwość porozumienia się i jest łatwy do nauki i dla tego wzywa się kolegów do zapisywania się na kurs, który się rozpoczynał dnia 21. II. r. b. w lokalu Związku, przy ulicy Wileńskiej 17-6.

Sprawę bezrobocia referowali kol. kol. Paszkiewicz Leon i Bartoszewicz Jan. W przemówieniach swych dziękowali kolegom pracującym za ich składanie dobrowolnych składek na rzecz bezrobotnych. Po przemówieniu wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos kol. Gryto, Ajewski, Kapłan, Pietraszkiewicz, Wiszniewski i inni. — Kol. Malkianis wniósł wniosek, ażeby tym bezrobotnym, którzy uchylają się od pracy jak również nie pomagają przy zbiórkach, nie wydawać zapomóg. Wniosek przeszedł jednogłośnie. Do Komitetu Bezrobocia wybrani zostali kol. Paszkiewicz, Bartoszewicz i Szasne.

Sprawa Kasy Samopomocy i Zapomóg Pośmiertnych referował na rannem kol. Ajewski Benedykt, na wieczorowym kol. Antonowicz Karol, którzy zapoznali zebranych ze statusem Kasy, a następnie zapoznali zebranych o jej powstaniu i znaczeniu dla członków Związku, nawołując członków do jej zapisywania się. W dyskusji zabierali głos kol. Ławrynowicz Gryto, Malkianis, Kapłan. — W przemówieniach swych wzywali kolegów do zapisywania się na członków S. i Z. P., która się zawsze przyda w naszym życiu i przyjdzie z pomocą w najbardziej potrzebnej chwili życiowej na zakończenie zabrali głos kol. Antonowicz i Gryto, którzy w gorących słowach nawoływali kolegów do zapisywania się w szeregi starej organizacji, jaka jest Związek Zawodowy Automobilistów R. P., wznosząc okrzyk: „Niech żyje solidarność, niech żyje Związek! Okrzyk podchwycyonych przez obecnych trzykrotnym „Niech żyje“.

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, Fryszyckie 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 Siawowa Ertel
Lwów	Z. Z. T., ulica Zielona 1		
Łódź	Okręg. Sekretariat Z. Z. T., ul. Narutowicza 50	pierwszy wtorek po 1. i 15. każdego miesiąca	W lokalu związkowym, Narutowicza 50
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 Zygmuntowska 8-2		
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

Tanio do sprzedania!

2 gumy (masywy) rozmiaru 770x140

4 gumy (masywy) rozmiaru 850x160

prawie że nowe.

Spółdzielnia Automobilistów

Katowice, Starowiejska 3 : Tel. 30-14

Samochod ciężarowy

z przyczepką do sprzedania

Informacji udziela:

Spółdzielnia Automobilistów

Katowice, Starowiejska 3 : Tel. 30-14

GENERALE-PNEU SKA^{Z OGR. ODP.}

w Katowicach, ul. św. Jana 6 :: Telef. 1-90

Części zamienne do samochodów

Ford, Chevrolet, Dobro, Essex, Chrysler, Studebaker-Erskine, i Opel: Opony i dętki Kelly i In.

Akcesoria samochodowe, oliwę i smary — oraz wszelkie artykuły w zakres branży samochodowej wchodzącej. —

Emil Seemann :: Kraków

Plac Szczepański L. 6 :: Telefon Nr. 13746

Zastępstwo na Województwo Krakowskie

Opon „GOODYEAR“ - Części do FORDA i WHIPPETA
Akcesoria, oliwa i smary GAR-
GOYLE MOBILOIL

PIERWSZORZĘDNY ZAKŁAD LAKIERNICZY

Powierzone zamówienia wykonuje solidnie, punktualnie po cenach konkurencyjnych.

Franciszek Salwiński
KRAKÓW, WOLSKA 20 : TELEFON 18081

Spółdzielnia Automobilistów

z odpowiedzialnością udziałami

KATOWICE, ULICA STAROWIEJSKA 3 :: TELEFON NR. 663 1 30-14

ODDZIAŁ I. Benzyna, benzol, smary, oleje, gumy 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 mechanicznych.

ODDZIAŁ IV. i części zamienne



Nowocześnie urządzone warsztaty
Akumulatory

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

Koledzy!

Przy wszelkich zakupach prosimy uwzględnić ogłaszających

w „Automobiliście Zawodowym”