



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

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

Spółdzielnia Automobilistów

z odpowiedzialnością udziałami

KATOWICE, ULICA STAROWIEJSKA 3 : TEL. NR. 663, 30-14 i 11-16

Benzyna : Benzol : Smary

Oleje : Gumy i akcesoria

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



Nowocześnie urządzone warsztaty

Akumulatory

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



Czy wiecie i wierzycie, że samochód wasz
lepiej pracuje na świecach CHAMPION?
Większość automobilistów wie o tem... i
większość rekordów wyścigowych na świe-
cach CHAMPION w Ameryce i Europie
dowodzi tego. Żądaj świec CHAM-
PION i pamiętaj, że należy zmie-
niać świece, co każde 10.000 klm,
a zyskasz na wydajności silnika.



MOTOR-STOCK

WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 3, TEL. 259-14
NAJWIĘKSZY WYBOR 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

Powstanie i upadek organizacji szoferskich w Niemczech

Zniszczenie wolnego ruchu Zw. Zawodowych w Niemczech zagubiło równocześnie zawodowy ruch szoferski. Szoferzy niemieccy zorganizowani przez Niemiecki Związek Transp., który był członkiem I. T. F., zapoczątkowali istnienie ruchu szoferskiego w Niemczech.

Kiedy automobil zaczął odgrywać ważniejszą rolę w komunikacji, rekrutował wówczas szoferów z ówczesnych pracowników transportowych. Pracownicy ci wnieśli do swego zawodu idee związków zawodowych. Starali się wpoić idee swą w szeregi szoferskie i już 15. 2. 1906 zdołał utworzyć w ramach Zaw. Zw. Transport. sekcję, liczącą podówczas 20 członków. 14. 12. 1908 szoferzy zgrupowani w tej sekcji odbyli pierwszą konferencję w Berlinie, w czasie której omówiono „Stosunek prawny projektu do komunikacji samochodowej”. Świadczy to wymownie, iż szoferzy już wtenczas zdawali sobie sprawę z ważności tego rodzaju problemów i z pomocą socjal-demokratycznej partii będącą wówczas w parlamencie jeszcze słabą, usiłowali uzyskać prawa dla siebie. Prócz tego omawiano szereg innych problemów jak n. p. Wyszkołenie szoferów i t. p. Omawiając problem organizacyjny i propagandowy stwierdzono słnienie wielu związków szoferskich, które miały tylko charakter zabawowych towarzystw. Pionierzy ruchu zawodowego mieli bardzo trudne zadanie, ponieważ musieli zmienić te okoliczności organizacyjne i stworzyć naprawdę z nich towarzystwa zdolne do pracy w Zw. Zawodowych.

Po blisko pięcioletniej przerwie w kwietniu 1913 roku odbyła się druga konferencja szoferów. Konferencja ta mogła już wykazać swój dorobek pięcioletniej niezamordowanej pracy: Sekcja Szoferów liczyła już 9.000 członków. Na konferencji tej między innymi wieloma ważnymi sprawami poruszono: wynagrodzenia i warunki pracy, prawny stan szoferów, gwarancje asekuracji od wypadków, pośrednictwo pracy, wyszkolenie fachowe i propagandę. Od roku 1909 weszło w życie prawo automobilowe, jednak pozostawiało jeszcze do życzenia tak, że szoferzy musieli domagać się poprawek. Już po r. 1903 szoferzy założyli Tow. aseku. od wypadków pod nazwą „Fakulta”. Instytut ten, który zadaniu nie mógł w całości sprostać powołał drugą konferencję, która postanowiła zaapelować do Kółgów - szoferów o przyłączenie się do Instytutu. O nośnię warunków pracy i wyszkolenia fachowego panowały wówczas haotyczne stosunki. Istniało wiele prywatnych uczelni kierowców samochodowych, które jednak nie odpo-

wiadały swemu zadaniu. Konferencja ta uchwaliła nast. postulaty szoferów: 8-mio godzinny dzień pracy, założenie wspólnych uczelni dla szoferów itp.

Mimo, iż w Niemczech liczba zawodowych szoferów zorganizowanych w związku zaw. do tego czasu było 9000, pozostała reszta była częściowo przynależna do mało znacznych towarzystw bądź nie zorganizowana t. j. (dzikimi) na konferencji tej postanowiono zwrócić baczniejszą uwagę na propagandę. Jednak wkrótce wybuch wojny światowej przeszkodził dalszemu rozwojowi, już tak świetnie zapoczątkowanemu. Rewolucja w roku 1918 stworzyła podatny grunt dla organizacji. Przybyło na III. konferencję prócz 40-tu delegatów Zw. Zaw. Transport. także 44 reprezentantów z 53 różnych towarzystw szoferskich. Głównym jej celem to było postanowienie o reorganizacji Związku. — Po szczegółowej dyskusji nad sprawą, obecni reprezentanci postanowili utworzyć Centralną Organizację Transportowców apelując do pojedynczych towarzystw szoferskich, by się przyłączyły do nowo utworzonego Związku do 1. 10. 1919. Do czasu wyznaczonego przyłączyło się 52 towarzystw i ten właśnie sukces nakłonił inne organizacje do centralizacji towarzystw szoferskich, do których przyłączyły się coraz to nowe.

Z rozwojem Zw. Zawod. wzrastały coraz to nowe zadania. IV-ta konferencja, która odbyła się w roku 1920 zadecydowała utworzyć zbiorowe umowy. Prócz tego domagano się reprezentowania pracowników przy radzie Instytutu asekuracyjnego dla lotnictwa i automobilizmu, przy Ministerstwie Komunikacji. Szczególnie doniosłą uchwałą tej konferencji było postanowienie założenia wydawnictwa fachowego organu.

W sierpniu roku 1922 na odbytej konferencji zadecydowano zwrócić się do pozostałych towarzystw szoferskich do obecnej chwili nie przynależnych do Centrali z prośbą o przyłączenie się do Zw. Zawod. Transport. do dnia 1. 4. 1923 w przeciwnym bowiem razie organizacje takie traktowane byłyby jako opozycyjne.

Dalszym etapem rozwoju Zw. Zawod. Transp. była konferencja urządzona w roku 1925.

Przynależność do już wspomnianego instytutu „Fakulta” była obowiązkową. Oprócz tego można przytoczyć szereg sukcesów na terenie międzynarodowym.

Organizacje nieprzynależne do Centrali Zw. Zawod. Transport. nie były brane pod uwagę i pozostały bez znaczenia w cieniu.

**ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA
MOTOCYKLOWA I LOTNICZA**

„MAGNET“

**Z. POPLAWSKI
WARSZAWA, Hoża 33
TELEFON 9-19-31**

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I STACJE OBSŁUGI:

**Delco-Remy, North-East, S. E. V., Joseph Lucas R. B., Bendix,
„TUDOR“ Z. A. T. ■ Świece krajowe rozbierane „I. E. S.“**

Wszelkie części zapłonu, rozruchu i oświetlenia do samochodów wszelkich marek

Pierwsze źródło zakupu!

Fabryczne ceny!

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPARACYJNE

Następna konferencja odbyła się w marcu 1928 i zaprosiła bratnie organizacje zagraniczne do wzięcia udziału. Działacze ci mogli omówić ważne postępy ruchu szoferów na terenie międzynarodowym. Głównym celem jej to było omówienie niebezpieczeństw spowodowanych w zawodzie.

Znaczenie Związku Transport. wzrastało dzięki uczestnictwu na konferencji rządowych przedstawicieli i załatwieniu wielkiej i ości niezmiernie ważnych postulatów.

Po konferencji przyszła świeża epoka rozwoju Zw. Szoferów. Prawie 70 000 osób zorganizowanych we Związku. Instytut asekuracyjny „Fakulta“ spełniał swą rolę ku zadowoleniu ubezpieczonych, — świadcząc o wzorowym prowadzeniu. Reprezentanci Związku zasiadali w różnych korporacjach i mieli tam wielkie znaczenie.

Zebrania Zw. Zaw. jak również organ stały na wysokim poziomie a w I. T. F. niemieccy szoferzy posiadali decydujący głos zwłaszcza przy układaniu międzynarodowych regulaminów. Nie było gąszi przedsiębiorstwa odnośnych automobilistów, gdzie Związek Zawodowy Szoferów nie posiadałby swojego wpływu.

I to było nie tylko zasługą jednostek, lecz w szczególności tych, którzy byli przekonani o konieczności istnienia Zw. Zaw., służącego do obrony swych interesów.

2. V. zajęli faszyci wszystkie niemieckie Związki Zawodowe między innymi Związek Zawodowy Transportowców.

Związki te zostały zajęte przez faszystów mimo upokorzenia, które przez poddanie się chciały uratować sytuację.

Faszyci naznaczyli komisarza dla Zw. Zaw. i dla Instytutu Asekuracyjnego (Fakulta). Łączność z ITF została zerwana. Ruch zawodowy Związków przestał istnieć.

Nie jest tu naszym zadaniem, osądzać zachowanie się niemieckich kolegów, chcemy tylko dać krótki szkic rozwoju szoferkich organizacji w Niemczech i jego upadek.

Juna. Esp.

DO NASZYCH ABONENTÓW

Abonentów naszego pisma, którzy nie są członkami Związku Zawodowego Automobilistów R. P., prosimy o uregulowanie należności za prenumeratę (PKO 303944). W przeciwnym razie będziemy zmuszeni przesyłkę „Automobilisty Zawodowego“ wstrzymać.



Admin. miesięcznika „Automobilista Zawodowy“.

Idziemy naprzód!

Nie należymy do tych, którzy lubią malować na różowo swą położenie i przedstawiać je lepiej niż na to zasługuje faktyczna sytuacja. To też nicich czytelnicy nie uważają tego za przesadę, jeśli powiemy, że organizacyjnie Związek Zawodowy Transportowców rośnie na siłach coraz bardziej. Na szeregu terenów organizacja klasowa została już odbudowana i ogół robotniczy wrócił pod klasowe sztandary. Inne tereny są systematycznie przeorywane przez naszą pracę agitacyjną. W krótkim względnym czasie odbudowaliśmy organizację żwirników; żegludowcy w przeważającej liczbie wrócili pod sztandary ZZZ. Wyraźne ożywienie zaznacza się na terenie tragarzskim.

Za postępem organizacyjnym Związek nasz wznosi wyżej na terenie transportu i komunikacji

sztandar oporu przeciw ofenzywie kapitału na płacę i warunki pracy. Obok zwycięskiej walki marynarzy, możemy zanotować również zwycięski strejk żwirników, który tym odróżnia się od wszelkich innych walk, jakie toczy dziś proletarijat, że nie była to walka tylko obronna, że robotnicy zażądali podwyżki i zdobyli ją siłą swej solidarności.

Idziemy naprzód drogą odbudowy jednego frontu robotników transportu i komunikacji. W tym naszym pochodzie nie zapominamy jednak o tem, co odróżnia nas od wszystkich innych grup, które zdobyć pragną wpływy wśród robotników. Jesteśmy jedyną prawdziwie niezależną organizacją robotniczą, gdyż wiemy i pamiętamy o tem, że nie drogą kombinacji i szwindłów z pracodawcami, ale drogą akcji robotniczej, niezachwianej walki o popra-

wę bytu, stałej czujności mas pracujących wprowadzimy je z nędzy i ucisku.

Wiemy dalej, że ustroj kapitalistyczny dobiegł swego kresu i nikt go nie zdoła ocalić. Dyktatura reakcji może odwlec moment zapanowania proletariatu, ale skazanego na śmierć ustroju nie utrzyma przy życiu. Agonia przewleka się kosztem cierpień bezrobotnych, kosztem wzrastającego wyzysku mas pracujących.

Możemy obronić robotników transportowych przed nadmiarem wyzysku i to czynimy. Ale żadna nasza grupa organizacyjna, żaden oddział ani sekcja nie zapewni robotnikom odpowiedniego działu trans-

portu dobrobytu, dopóki kapitalizm panuje. To też wszystkie jednostki organizacyjne poprzez codzienny swój wysiłek pogłębiać muszą poczucie ogólnej solidarności transportowców w ramach ZZT i ITF, krzepić i wzmacniać więź solidarności z całym klasowym ruchem zawodowym, zjednoczonym w Komisji Centralnej Zw. Zaw. i w Międzynarodowej Federacji Związków Zawodowych. Bez tej wspólności nasze Oddziały byłyby grupami zatraconymi w chaosie zjawisk. Dzięki niej stać się mogą potęgą, elementem tej siły, która zmieni oblicze rzeczywistości i proletarijat podniesie na wyżyny panowania.

Bankructwo Funduszu Drogowego

Kiedy w r. 1931 minister robót publicznych gen. Norwid-Neugebauer wystąpił z projektem utworzenia Funduszu Drogowego, ostrzegaliśmy, że ta reforma w obecnych czasach kryzysowych skończy się zupełnym upadkiem naszych dróg. Wiedzieliśmy, że rząd, tworząc go, ma na oku jedynie odciążenie budżetu, a nie uwzględni tego, co się stanie z drogami.

Przestrogi te zostały przez większość sejmową zupełnie zlekceważone. Na poparcie Funduszu Drogowego przedstawiono jego program na rok 1931/32, obejmujący imponującą sumę 100 milionów złotych. Połowę z tego miały cać nowo wprowadzone opłaty drogowe, resztę dotacja skarbu i pożyczki.

Snutno wyglądało wykonanie tego pierwszego programu, a następnych jeszcze gorzej.

W r. 1930/31 w budżecie ministerstwo robót publicznych przeznaczone było na drogi i mosty 66 milionów, w roku następnym 1931/32 dalszych 62 miliony. A jak jest obecnie, w trzecim roku istnienia Funduszu Drogowego?

Budżet Funduszu na rok 1933/34 wynosi złotych 27 200 000, z tej sumy 20 531 400 złotych przeznaczonych jest na spłatę pożyczek, zaciągniętych przez Fundusz w poprzednich latach. Na pensję dla dróżników wyznaczono 5 100 000 złotych, przyczem zauważyć należy, że biedni ci, bardzo skromnie wynagradzani ludzie przez szereg ostatnich miesięcy wogóle pensji nie otrzymali.

Właściwe wydatki inwestycyjne na rok obecny przedstawiają się w Funduszu następująco:

1) Budowa ulepszonych nawierzchni na drogach państwowych	171 000 zł
2) Budowa nowych bitych i brukowanych dróg państwowych w tym wydatki rzeczowe	14 100 zł (!) 4 200 zł (!!)
3) Budowa i przebudowa mostów na drogach państwowych	99 000 zł
4) Kamieniołomy i klinkierne	71 000 zł
5) Zapomogi na budowę i przebudowę mostów na drogach samorządowych	17 000 zł
Razem	372 400 zł

Ogółem niespełna 400 000 zł przeznaczają się w roku bieżącym na budowę, przebudowę i utrzymanie dróg i mostów w całej Polsce!

Wszelkie komentarze zbyteczne!

Przy układaniu tego budżetu liczone oczywiście na nowe pożyczki. Gdy te rachuby zawiodły,

wyłonila się perspektywa pomocy ze strony nowo utworzonego Funduszu Pracy. Ale ten Fundusz do swego 60 milionowego budżetu miał tylu reflektantów, że nie mógł ani w drobnej części pokryć potrzeb drogowych.

I tak doszło do katastrofy. Państwo zaangażowało się w fabrykacji samochodów, a tymczasem ruch samochodowy upaść nie tyle z powodu obciążenia go opłatami na Fundusz Drogowy, ile skutkiem fatalnego stanu naszych dróg, które — poza nielicznymi t. zw. reprezentacyjnymi wyjątkami — nie nadają się wogóle do komunikacji samochodowej.

W takiej sytuacji rodzą się rozmaite rozpaczliwe pomysły.

Czytaliśmy np., że powstał projekt oddania znacznej części dróg państwowych... samorządom. Mianowicie państwo z 15 000 km. utrzymywanych obecnie przez siebie dróg miałoby przekazać samorządom 11 000 km., a sobie pozostawić tylko 4 000 km.

Można było przeprowadzić taką reformę jeszcze przed 5 laty, gdy samorządom lepiej się powodziło. Ale teraz?

Z czego te samorzady będą utrzymywać i budować drogi i mosty, skoro nie mają one często pieniędzy na wypłacenie pensji urzędnikom?

Państwo może się formalnie pozbyć dokuczliwego ciężaru, ale to nie złagodzi wcale katastrofy drogowej.

Oto do czego doprowadziło utworzenie w nieodpowiednim czasie Funduszu Drogowego!

Fundusz jest, ale bez — funduszów, a drogi nasze przedstawiają istny obraz nędzy i rozpacz.

Bezpieczeństwo ruchu wzrasta

Ostatnia statystyka angielska dowodzi o wzroście bezpieczeństwa ruchu. Od roku 1929 do 1933 liczba mechanicznych pojazdów wzrosła z 2 182 000 na 2 227 000, podczas gdy liczba wypadków zmniejszyła się w stosunku rocznym z 5 906 na 5 658, przyczem stosunek wypadków śmiertelnych — (na 100) spadł z 2,7 na 2,58.

Obrady Wydziału Ruchu Ulicznego

W okresie od 1 maja do 1 czerwca 1933 obradował w Genewie stały Wydział Ruchu Ulicznego, przy Lidze Narodów. — Przedmiotem jego obrad były niektóre zalecenia i decyzje Europejskiej Konferencji Ruchu Ulicznego w r. 1931. W streszczeniu podajemy ważniejsze uchwały:

1) W sprawie sygnałów świetlnych postanowiono, że używać należy tylko dwa zresztą już i tak będące w użyciu rodzaje sygnałów: jednobarwny oraz trójbarwny: czerwony, żółty, zielony. W każdym kraju powinien być zastosowany jednolity system. Gdy chodzi o przeszkody na drodze, które należy omijać, lub, które całkiem uniemożliwiają ruch, należy zastosować specjalną barwę pomarańczową. W sprawie wysokości umieszczenia sygnałów, Wydział zwraca uwagę na fakt już od dawna poruszany przez koła automobilowe, że wobec zastosowania obecnie prawie wyłącznie wozów o niskiej karoserji, zbyt wysoko umieszczony sygnał może być niedostrzeżony przez kierowców.

2) Wydział domaga się, by policja ruchu zajmowała takie stanowisko, by znaki ich łatwo dostrzeżone zostały przez wszystkich, korzystających z drogi. Używane przez policjantów ruhy winny być proste i doprowadzone do niewielkiej liczby gestów.

3) Ponieważ ruchy ręki z wozu zamkniętego lub ciężarówki nie są do urzeczywistnienia, więc Wydział domaga się powszechnego zastosowania mechanicznych strzałek, widocznych zarówno w dzień jak i w nocy. Prócz tego Wydział domaga się wprowadzenia automatycznych znaków, uprzedzających o zatrzymaniu się, umieszczonych na tyle wozu i wprowadzanych w ruch za zastosowaniem hamulca.

3) W sprawie dróg przy przejazdach kolejowych Wydział staje na stanowisku Międzynar. Konferencji Kolejowej w Kairo w styczniu r. 1933: sygnalizacja przejazdów winna być ujednoliconą w skali międzynarodowej. W tym celu stworzyć należy specjalną komisję.

4) Prócz tego Wydział zajmował się szeregami postulatów szoferskich, podjętych przez I. T. F. jak kwestja zdolności do wykonywania zawodu szoferskiego, wieku otrzymywania prawa jazdy, sposobu wydawania tego prawa oraz przymusem zastosowania hamulców do przyczepek. Niektóre z pośród tych postulatów nadają się do regulacji — zdaniem Wydziału — w granicach poszczególnych państw, inne winny być poddane dokładniejszemu zbadaniu.

Jeszcze o słynnej konkurencji

Sprawa „konkurencji“ samochodów z kolejami nie straciła na aktualności. Osobno napiszemy o ostatnich posunięciach w Polsce, mających na celu uprzywilejować przewóz kolejowy w stosunku do samochodowego.

Nie we wszystkich jednak krajach sprawy te osądza się jednostronnie jedynie z punktu widzenia dochodów kolei. Rozumie się, że automobilizm ma wielką funkcję społeczną i że nie można dławić go nadmiernymi obciążeniami najrozmaitszego charakteru. Tak więc w Szwajcarii wydano w tej sprawie ustawę, która oparta została na dłuższych naradach kolei z przedstawicielami automobilizmu. — W szczególności ujęto ściśle sprawę koncesjonowania przedsiębiorstw i ustalania taryf przewo-

Wojna automobilizmowi

Niejednokrotnie w naszych artykułach podnieśliśmy fakt, że polityka nieznośnych obciążeń podatkowych i wszelakich utrudnień, stosowana w stosunku do naszego zawodu nie może być nazwana niczem innym jak wojną z automobilizmem.

To też całkowicie pisać się możemy na uwagi naszego bratniego organu szwajcarskiego „Auto-courier“, który zamyka roczny bilans automobilizmu słowami: „Europa prowadzi wojnę z automobilizmem“. We wszystkich niemal krajach zrobiono z naszego zawodu i jego pracowników przedmiot eksperymentów, mających ułatwić przewycięzenie kryzysu, odgrywając najniewinniej w świecie rolę kozła ofiarnego. Wzrost podatków, utrudnienia rejestracyjne, podatki drogowe, zaostrzenie o ruchu ulicznym, obowiązek przymieszki spirytusu do materiałów pędnych — oto przeróżne sposoby przeczucia na automobilizm ciężarów kryzysu. Biedny nasz zawód latać miał te dziury w budżecie państwowym, budować drogi i mosty, ratować rolnictwo od upadku i monopole państwowe od deficytu przez wzmoczoną konsumpcję spirytusu. A w tej wojnie automobilizm ma tylko jeden środek ratunku: nie czekając na niewątpliwie zabójczy wynik eksperymentów popęlić samobójstwo.

I środek ten jest stosowany masowo. Dziś w Europie jest o 111862 samochodów mniej, niż

w pierwszej połowie 1932. Nic dziwnego, że mimo szumnych reklam różnych kombinatorów ustał całkowicie niemal dopływ do nawiedzonego niezwykłym przesileniem zawodu. Frekwencja większych szkół szoferskich w Europie wraz z krajami bałkańskimi spadła o 70 procent. Przecież 85 proc. z powyżej podanej liczby unieruchomionych wozów nie są to wycofane z obiegu z powodu zużycia, lecz zatrzymane naskutek niemożności poddania niezwykłym obciążeniom.

I jedna rzecz niezmiernie pocieszająca jakkolwiek wprost niezrozumiała: szofer wykazuje niezwykłą siłę nerwów, gdyż na ciągłe utrudnienia swej pracy i egzystencji nie reaguje bynajmniej wzrostem wypadków. Liczba wypadków samochodowych o śmiertelnym wyniku spadła w porównaniu do roku 1932 o 1100 w całej Europie, tj. o 60 procent. Nie wynika to bynajmniej z poprawy stanu dróg automobilowych, bo o takiej poprawie w dzisiejszej „wojennej“ w stosunku do automobilizmu sytuacji mowy nie ma. Jest to dowód, że wbrew wszystkiemu szofer europejski stanął na wysokości zadania. A jednak władze państwowe nie wyciągnęły z tego faktu wniosku o konieczności bardziej pobłażliwego stosunku do szoferów, którzy najczęściej mimowoli stali się ofiarami wypadku.

Pomimo spadku liczby wypadków śmiertelnych, np. w Szwecji w roku ostatnim skazano szoferów na kary, wynoszące razem 108 lat 11 miesięcy więzienia wobec 124 lat, 12 miesięcy roku

wych. Wszystkie sprawy wzajemnego stosunku dwóch wielkich środków komunikacyjnych: kolei i samochodu omawiać i ustalać będzie specjalna Komisja, która składać się będzie z trzech przedstawicieli przemysłu, trzech przedstawicieli automobilizmu i trzech przedstawicieli kolei.

Oczywiście dalecy jesteśmy od uważania tych środków za dostateczne, chodzi nam tylko o podkreślenie, że w Szwajcarii nie traktuje się automobilizmu jako nieletniego, że zawód nasz nie jest pozbawiony prawa współdecydowania o sprawach, które go bezpośrednio dotyczą. A że cały transport i komunikacja ulec powinny procesowi gruntownej przebudowy, to inna sprawa, która w dodatku zyskuje coraz bardziej, w miarę pogłębiania się kryzysu

Podatek benzyny i jego wpływ na automobilizm w Stanach Zjednoczonych

Nie jest rzeczą łatwą wyliczyć wpływ obciążeń fiskalnych na stan automobilizmu, gdyż ruch automobilowy uginą się ponadto pod niezwykłym ciężarem kryzysu gospodarczego. Prócz zacieśnienia siły nabywczej ludności pod wpływem kryzysu oddziałują tu ponadto rozmiar kosztów nabycia i amortyzacji wozów, jak również kosztów garażowania i reparatur. Nie ulega jednak najmniejszej wątpliwości, że pierwszorzędą rolę odgrywają tu owe nadmierne obciążenia fiskalne. I właśnie dlatego niezmiernie ważne byłoby owo wyliczenie, które tylko w wyjątkowych niestety wypadkach daje się należycie przeprowadzić. Musimy zapoznać naszych czytelników z ciekawym wyliczeniem w Stanach Zjednoczonych. W kraju tym opodatkowana jest benzyna, której stopień zużycia stanowi najbardziej wiarogodny wskaźnik stanu ruchu samochodowego, a przytem rozmiary podatku są rozmaite w poszczególnych krajach.

na znaczeniu. Myśli takie zaczynają przenikać do kół skądinąd dalekich od socjalizmu. Jedno z pism holenderskich pisało ostatnio, że jedynym ratunkiem na kryzys transportu jest zaprowadzenie monopolu transportowego, objęcia całego transportu w ramy jednolitego uregulowania. Zakres zastosowania odpowiednich środków lokomocji i przewozu zmieszczony winien być w ramach ogólnego planu.

Nie chodzi w tej chwili o problem planowości, którego nie można oderwać od myśli o przebudowie ustroju społecznego. Chodzi o prawdę, że wszelkie jednostronne ciasno finansalne postąpienia, pozbawione głębszego fundamentu muszą być w skutkach swoich szkodliwe.

W tym stanie rzeczy daje się wyliczyć, w jakim stopniu rozmiary podatku wpływają na stan ruchu samochodowego. Wiadomo, że również w Stanach Zjednoczonych gdzie podatek waha się w granicach między 2 a 7 centami od galonu, podatki nieustannie zwiększane. W czerwcu roku poprzedniego wprowadzono ponadto jeszcze podatek federalny, wynoszący 1 cent od galonu. Zbadanie danych z poszczególnych stanów dało w rezultacie następujący wynik:

Podatek od galonu w cent.	Liczba stanów	Automobile w tysiącach	spadek	Użycie benzyny w milj. galon I - VI 1933	wzrost lub spadek
2	4	1335	4,6%	419,1	+2,5%
3	12	12278	4,8%	3539,8	-1,4%
4	17	6854	8,2%	1803,8	-7,0%
5	8	1512	7,9%	429,7	-7,3%
6	5	1167	11,4%	358,4	-7,4%
7	2	561	13,9%	560,7	-13,1%

Powyższa tablica daje obraz stanu z 1 połowy

poprzednim. Podobnie w innych krajach. Nie jest to w istocie właściwy stosunek. W ciągu dwóch lat ostatnich szoferów skazano w Europie ogółem na 2114 lat, 5 miesięcy więzienia, nie mówiąc już o ogromnych karach pieniężnych. Szoferzy zapłacili nie mniej, niż 15 milionów złotych grzywien w Europie. Gdyby ta suma była użyta na zakupno nowych samochodów, byłoby w Europie o 15 proc. więcej samochodów.

Nie mamy nic przeciw popieraniu wytwórczości krajowej w dziedzinie automobilowej, byłoby korzystnym na tem sam ruch samochodowy. Napotykamy w Europie wypadki, gdy nie dopuszcza się wozów importowanych pod pozorem popierania krajowej fabrykacji karoseryj, chłodnic itp. Dotyczy to np. Węgier, Bułgarii, Grecji, Portugalji, gdzie nie dopuszcza się ciężarówek importowanych, w rezultacie krajowa produkcja nie rusza wcale z miejsca.

Kryzys samochodowy znajduje swój wyraz w znacznym cofnięciu się handlu międzynarodowego samochodami. Wyjątek stanowił w roku ubiegłym obrót niemiecko-szwajcarski, gdzie zaznaczył się wzrost o 1,2 proc. Podobnie obrót austriacko-szwajcarski i czechosłowacko-austriacki, gdzie daje się zauważyć wzrost o 1,1 proc., względnie o 0,8 procent. Pozatem jednak wszędzie widać cofnięcie się: do Niemiec wwieziono o 617 obcych wozów mniej, niż w roku poprzednim, do Francji o

606 mniej, do Włoch — o 491, do Czechosłowacji — o 338, do Belgii — 334, do Polski — o 300, do Szwecji i Norwegji — o 306 samochodów mniej.

Nie stajemy w obronie dzisiejszego handlu samochodami, ani dzisiejszej produkcji automobilowej. Dopóki jednak nie ustąpi on miejsca uspołecznionej produkcji i obrotowi, zanik tego obrotu odzwierciadla niedolę ludzi, żyjących z automobilizmem.

Wracając jednak do wyżej wspomnianego artykułu, musimy uznać za słuszną uwagę autora, że obrona fachowych organizacji szoferskich była jak dotąd za słabą. „Wielka akcja obrony międzynarodowej auta, wziętego pod ogień krzyżowy t. zw. sposobów walki z kryzysem gospodarczym jest dziś całkowicie niewystarczająca i szwankuje jeszcze naszkutek niedostatecznej jeszcze skali zorganizowania kierowców“.

Nie przeto ważniejszego jako wzmocnienie ruchu zawodowego i odbudowa organizacji klasowych tam, gdzie upadły. Jeśli zawód szoferski ma wyjść zwycięsko z wypowiedzianej mu wojny, musi się zjednoczyć w walce obronnej. „Europa wypowiedziała wojnę automobilizmowi. Automobilizm musi być silniejszy, bardziej świadomy swego celu i lepiej broniony, niż dotąd. Wszyscy do szeregów. Wojna musi być wygrana przez auto i temsamem przez kierowców samochodowych.“

roku 1932 w porównaniu do tego samego okresu r. 1931. Okazują się, że w Stanach o najniższym opodatkowaniu mamy wzrost zużycia benzyny o 2,5 procent, zaś zmniejszenie zużycia w najsilniej obciążonych Stanach — 13,1 procent. Fakt, że im większe opodatkowanie, tem większe zahamowanie automobilizmu.

Oczywiście nie można nieoględnie przenosić doświadczeń amerykańskich na grunt naszych stosunków. Jednak zachodzi pytanie; jeśli w Stanach Zjednoczonych tak niesłychanie rozwinięty automobilizm ugina się pod ciężarem obciążeń, coż dopiero u nas, gdzie obciążenia są większe niż w Stanach Zjednoczonych, a ruch samochodowy jest w porównaniu z Ameryką Północną — w powijakach. Co jest szkodliwe dla człowieka dojrzałego napełnionym w tym wypadku zabójczym będzie dla dziecka, jakim jest nasz automobilizm. Zważywszy przytem, że te nadmierne obciążenia dają się odczuć w kraju, w którym przemysł samochodowy stanął na niezmiernie wysokim stopniu rozwoju i dokonał wielkiego dzieła. Dalecy jesteśmy od wielbienia Forda, czy innego króla samochodowego, ale kierownicy amerykańskiego przemysłu samochodowego dokonali ogromnego dzieła w dziedzinie rozszerzenia wielkiej seryjnej produkcji, masowej konsumpcji, popierania budowy dróg. A coż twórczego wniosł nasz przemysł samochodowy, jakąż nową ideę, jakie drobne chociażby ułatwienie? I tak po macoszemu przez t. zw. rodzimą produkcję potraktowane automobilizm musi dalej o więcej odczuwać srogi większy niż w St. Zjedn. ciężar podatkowy w porównaniu ze swym starszym i zasobniejszym bratem — automobilizmem amerykańskim. Polski przemysł samochodowy nie ma żadnego interesu w popieraniu budowy dróg, albowiem jest on tylko agenturą zagranicznego kapitału, mającą na celu nie celowy rozwój automobilizmu, ale zdobycie jaknajwiększych zysków w jaknajkrótszym czasie. I dlatego raz jeszcze powiadamy, że pozycja polskiego ruchu samochodowego jest w obliczu ciężarów podatkowych o wiele gorsza niż amerykańskiego.

Wypadki i warunki pracy

Niejednokrotnie pismo nasze podnosiło tę okoliczność, że sprawa bezpieczeństwa ściśle związana jest w ruchu samochodowym z warunkami pracy szoferów. Mówiliśmy, że źle płatni, przemęczeni zbyt długą jazdą kierowcy nie mogą stać na wysokości zadania.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że podświadomą rolę odgrywa tu sprawa czasu pracy. W jakim stopniu zbyt długi czas pracy doprowadzić może do katastrofy, tego dowodem może być poniższy wypadek, który miał miejsce w Szwajcarii:

Pewnego dnia ciężarówka z jednoosiową przyczepką uderzyła o mur betonowy na ulicy Zurychu i rozwalila go na przestrzeni paru metrów. Co prawda na szczęście obeszło się bez ofiar w ludziach, ale szkody wynoszą 16.000 franków szwajcarskich. Okazuje się, że szfer wraz z pomocnikiem wyjechali z transportem konserw o godzinie 8 rano we wtorek a przyjechali do Genewy w środę o godz. 13 minut 30. W pół godziny potem wyjechali do Berna. Tu był krótki wypoczynek, ale bez snu, poczem wyjechano do Zurychu. O godz. 4 rano w dniu wypadku dwaj szoferzy, którzy zmieniali się w kiero-



waniu wozem, byli już krańcowo znużeni. Oba zasnęli i obudziło ich dopiero uderzenie o mur. Pracowali 44 godzin bez odpoczynku.

Jeśli takie wypadki mogą się wyćierać, by wykrywacze zmuszali ludzi do pracy po 44 godzin, nie wolno winować szoferów, jeśli stają się mimowolnymi sprawcami wypadków.

Szoferzy przy każdym procesie powinni wykazywać, w jakim stopniu dany wypadek spowodowany został przez nadmierne przemęczenie. Należy dać wreszcie czynnikom miarodajnym do zrozumienia, jakie to szkodliwe następstwa wywołuje przemęczenie i, że sprawa regulacji czasu pracy kierowców ma znaczenie nie tylko z punktu widzenia humanitarne go czy społecznego, ale i z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu. W sprawie tej organizacja nasza złożyła memoriał — trzeba jednak, by ogół kierowców wciągnięty został w walkę o urzeczywistnienie słusznego postulatu.

Największy magnes świata

Po sześciu latach usiłowań zebrano we Francji milion złotych, potrzebnych na sporządzenie największego magnesu świata. Ma ciężar 120 ton, co wynosi mniej więcej wagę lokomotywy. Zawiera 105 ton żelaza, 9 ton miedzi, 6 ton innych materiałów. Długość owijającego magnesu drutu wynosi 5 1/2 km. i waży aż dziewięć ton. Magnes ten ma ułatwić zbadanie praw elektromagnetyzmu. Działanie Oersted, który może być uważany za wynalazcę elektromagnetyzmu, przypisywał odkrycie, na którym opiera się cała elektrotechnika, przypadkowi. Zauważył, że igła magnesowa wyprowadzona zostaje ze stanu spoczynku, pod działaniem prądu elektrycznego. Z początku wydawało mu się, że to jest złudzenie, ale potem okazało się, że w istocie prąd elektryczny oddziaływał na magnes. Wykorzystał to Faraday i zbudował pierwszy elektromagnes. Nie trzeba chyba wskazywać, jakie znaczenie ma to odkrycie dla techniki. Do dziś dnia jednak siła magnetyczna nie jest jeszcze w całości poznana. Potrzebne dla uzupełnienia naszych dotychczasowych wiadomości jest właśnie tak wielkie narzędzie jakie ostatnio wybudowano. Jeszcze przed wojną ówczesny przewodniczący przyrodniczej sekcji Akademii Francuskiej przewidywał konieczność budowy wielkiego magnesu. Nie ulega wątpliwości, że wyniki badań nad elektromagnetyzmem mogą mieć znaczenie i dla elektromagnetyzmu.

KOLEDZY! Kupujcie tylko w tych firmach, które się u nas ogłaszają!

Kolega Marek Paweł †

Oddział Związku Automobilistów w Cieszynie poniósł niepowetowaną stratę. Kol. Marek Paweł, b. przewodniczący i jeden z założycieli Związku, odszedł od nas na zawsze.

Urodzony w roku 1883, byłby obcho 'ził w roku bieżącym 50-lecie urodzin oraz 25-lecie zatrudnienia jako szofer.

Sp. Kol. Marek przebył prawie, że całą wojnę światową jako szofer w różnych autokolonach i na szczęście wrócił zdrów do domu.

Po wojnie otrzymał posadę jako szofer w Komorze Cieszyńskiej, gdzie pracował aż do ostatniej chwili swego życia. Zawsze szczery i sprawiedliwy do wszystkich, a zwłaszcza do swych kolegów, był kilkakrotnie prezesem oddziału Związku Zawodowego Automobilistów w Cieszynie, spełniając powierzoną mu funkcję ku ogólnemu zadowoleniu swych kolegów. Dlatego też był ceniony i poważany przez wszystkich.

W sobotę, dnia 5. sierpnia br. wstaje rano jak zwykle do pracy, czuł się jakoś nie dobrze. Widząc, że trudno mu będzie pracować, posłał żonę do biura, aby zawiadomiła, że do pracy przyjść nie może. Gdy wróciła, zastała już kol. Marka nieżywego. Udar serca położył kres jego ofiarnemu życiu.

W poniedziałek, dnia 7. sierpnia br. odbył się pogrzeb śp. kol. Marka, w którym wzięli udział prawie, że wszyscy szoferzy Cieszyna oraz liczne rzęsy znajomych. Również liczny udział w pogrzebie wzięli doróżkarze, którzy złożyli na trumnę śp. kol. Marka ładny wieniec. W imieniu Związku składamy serdeczne podziękowanie.

Nad grobem przemówił kol. Szafarczyk, żegnając zmarłego i przyrzekając, że pozostali koledzy będą pracować w zgodzie i jedności, tak jak On nas nauczał. Cześć Jego pamięci!

★

W myśl regulaminu Kasy Pośmiertnej przy Związku Automob. została wypłacona wdowie po śp. Markowi kwota zł. 500.— zł. jako zapomoga pośmiertna.

Wiadomości z Oddziałów

LWÓW

Na terenie Lwowa przystąpiono do gruntownej i systematycznej reorganizacji oddziału. Cierpliwie i uparcie, borykając się z panującym chaosem i, co z przykrością musimy przyznać, z ignoracją członków. Jednakże przy dużej cierpliwości i zachodach udało się Zarządowi uczynić już pewien wyłom w objętości kolegów. Pierwszą rzeczą była kwestja wkładek, z którymi członkowie zalegali. Powodem był i jest wszechświatowy kryzys i nędzną zarobki.

Ażeby członkom Związku płacenie wkładek ułatwić, zawarł Zarząd Związku z niektórymi firmami naftowymi umowę, w myśl której otrzymują członkowie Związku od każdego litra benzyny i oleju rabat w wysokości od 1 do 5 groszy. Rabat wypłacany będzie Związkowi, żeby pokryć z tego przedewszystkim wkładki związkowe. W interesie członków leży, żeby brali benzynę i oliwę tylko od firm, które przy zakupie materiałów pędnych wręczają kupującym bloczki rabatowe, wydane przez Związek.

Lecz nie wystarczy bloczki te jedynie zbierać, trzeba je przedłożyć w sekretarjacie Związku, celem wyrównania wkładek bieżących i zaległych. Wzywamy więc kolegów, aby uskuteczniłi to w najbliższym czasie, a to ze względu na to, że wyszła już druga serja bloczków rabatowych. Będziemy zmuszeni unieważnić wkrótce serję pierwszą. Następnie chcąc wprowadzić wysyłanie bezpłatne naszego miesięcznika zawodowego wprost na adresy członków, możemy uskutecznić to tylko względem tych, którzy nie zalegają z wpłacaniem wkładek.

Obecnie, chcąc jeszcze bardziej ułatwić każdemu kierowcy należenie do Związku, uchwalił Zarząd t. zw. miesiąc propagandowy, który trwa od 15 sierpnia do 15 września br. Pocieszającym zjawiskiem jest, że koledzy poczynają grupować się licznie wokół Związku.

W obecnym sezonie interwenjował nasz Zarząd kilkakrotnie u władz z powodu zażaleń naszych członków, których niewinnie karano, jak również w sprawie uszczuplenia placu dla postoju autodorożek obok Dworca Głównego, z wynikiem pozytywnym. W tym celu była włączona specjalna Komisja, składająca się z reprezentanta Starostwa Gr., kierownika dzielnicowego komisariatu P. P., reprezentanta Zarządu Dworca oraz przedstawicieli naszego Związku.

Najbliższem zadaniem Zarządu jest interwenjować poprzez wysłanie delegacji do Magistratu w sprawie autobusów miejskich, które w czasie różnych imprez, jak np. podczas wyścigów konnych, przedłużają swą trasę aż do pola wyścigów i kursują w zwiększonym taborze przez co pozbawia doróżki możliwości zarobku.

★

Pomimo skrupulatnie pobieranych i egzekwowanych podatków od samochodów bruki wielkiej ilości ulic pozostają nadal w oplakanym stanie, nie mówiąc już o drogach i gościńcach pojmiejskich do okolicznych lotnisk i miejsc wycieczkowych. — Wybierając się w 10 do 20 km. drogę, trzeba chyba zabierać wóz ciężarowy z zapasowemi resorami, windami, a często powraca się tryumfalnie z koniem na przodzie, który machając ogonem, drwi sobie z „24 koni“ ukrytych pod maską. Czy „P. F. D.“ uważa to za stan normalny?

★

Nadmienić też należy, że bojkot piwa Lwowskich Browarów trwa nadal, co my bezwzględnie popieramy.

★

Sekretarjat mieści się przy ul. Rutowskiego 23 i jest czynny w dnie powszednie od godz. 17 do 20. W tych godzinach załatwia się bieżące sprawy dla członków i udziela się informacji.

Związek przeprowadza obecnie rejestrację członków i wzywa wszystkich bezrobotnych kolegów do stawienia się w tej sprawie w sekretarjacie.

Przypominamy również, że wydawano w swoim czasie 50 gr. bony zaliczkowe należy przedłożyć w sekretarjacie najdalej do 15 września br. Nadmieniamy przytem, że obowiązkiem każdego członka jest przyjść do sekretariatu i wyrównać wkładkę, gdyż inkasentów do zbierania bloczków nie wysyłamy.

Równocześnie podajemy do wiadomości ogółu naszych członków, a w szczególności właścicieli autodorożek, że Urząd Wojewódzki powiadomił nas, że począwszy od dnia 15 lipca br. przystąpił do wy-

miany dowodów rejestracyjnych typu starego na nowe, połączone z kartą kontroli opłat na Państwowy Fundusz Drogowy. Odpis pisma Urzędu Wojewódzkiego jest do przegładnięcia w sekretarjacie Związku. W interesie właścicieli autodorożek jest, zaznajomić się z treścią tego pisma. Ewentualne informacje można zasięgnąć w sekretarjacie.

Członkowie, którzy nie posiadają legitymacji związkowych, aby móc się wykazać u sprzedawców materiałów pędnych, celem pobierania blozków na rzecz Związku, winni zgłosić się w sekretarjacie, gdzie otrzymają potrzebne zaświadczenia.

Z a r z a d.

WILNO

Dnia 25. lipca br. odbyło się o godz. 10 rano zebranie członków oddziału Automobilistów ZZT. Przewodniczył kol. Sokołowski Stanisław, sekretarował kol. Malkiamis Albin.

Kol. Jankowski zreferował przebieg konferencji w sprawie zawarcia umowy zbiorowej dla szoferów, monterów i konduktorów, zatrudnionych przy autobusach. Przedstawiciele Związku z ul. Wielkiej pp. Bohdziewicz J., Chyliński, Uspieński i Grot zgadzali się na obniżkę płac niektórych pracowników czemu się stanowczo sprzeciwiali przedstawiciele naszego Związku, koledzy: St. Gryto, Jankowski Antoni, Kopelowicz B. i Kuc Andrzej. Dzięki zdecydowanej podstawie przedstawiciele naszego Związku, pracodawcy zgodzili się po długich targach na nasze propozycje, przez co zdołano utrzymać zarobki pracowników na znośnym poziomie.

Po sprawozdaniu wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos koledzy Sokołowski, Bartoszewicz, Ajewski, Gryto, Malkianis, Gołomb i inni. W swych przemówieniach wskazywali na obłudną robotę panów z ul. Wielkiej, piętnując ich kręcą robotę. Panowie ci, podając się za obrońców robotników, używają wszelkich środków na oczernienie naszej organizacji, która jest im solą w oku. Na panów tych patrzymy z pogardą, znając ich moralną wartość. Koledzy zrzeszeni w szeregach organizacji Automobilistów dawno się poznali na kręcej robotę tych panów i nie dają się wiaść na lep obiecań i nie boją się głupich pogroźek.

Po wyczerpaniu porządku dziennego, w lokalu pozostali konduktorzy dla omówienia swych spraw. Po zreferowaniu przez kol. Kopelowicza i Jankowskiego spraw konduktorskich wywiązała się dyskusja, poczem postanowiono powołać do życia przy ZZT oddział Automobilistów, sekcję konduktorów. W tym celu został wybrany tymczasowy Zarząd w osobach kol.: Romaszko, Jankowskiego, Kopelowicza, Pietraszkiewicza, Bałkowskiego, Gołomba, którym zebranie poleca załatwienie spraw konduktorskich. Na zakończenie zabrał głos kol. Gryto, który w swym przemówieniu życzył sekcji owocnych prac i żeby wszyscy konduktorzy należeli do tej sekcji, gdyż tylko w jedności siła, która potrafi stawić się wszelkim zakusom działającym na szkodę pracowników.

Na popołudniowym zebraniu omawiano te same sprawy, w którym przewodniczył kol. Gryto sekretarował kol. Bartoszewicz.

Na obydwóch zebraniach potępiono sposób zwalczania naszego Związku przez panów z ulicy Wielkiej.

Zebrania zamknięto w podniosłym nastroju w przekonaniu, że tylko organizacja, broniąca uczciwie

i zdecydowanie interes swych członków może się przyczynić do polepszenia ich bytu.

Taką organizacją jest ZZT.

Ze sądu

Dnia 22 sierpnia br. odbyła się rozprawa karna kol. Kondzieli o spowodowanie wypadku z niedbalstwa, przy którym zostało okaleczonych kilka osób.

Kol. K. jechał swego czasu autobusem z Bytomia do Katowic. Na skrzyżowaniu dróg Bytom — Król. Huta i Brzeziny Łąciwnik został najechany z boku przez samochód ciężarowy kierowany przez szofera Pawłowskiego Henryka, wskutek czego autobus został zepchnięty na domek stojący na boku skrzyżowania, przy którym stały dwie osoby, oczekujące na tramwaj. Osoby te zostały poranione a na rozprawie zeznawały jako świadkowie.

Ze zeznań tych świadków można się było przekonać o różnorodności obserwacyjnej trzech osób, które ten wypadek widziały, ale zeznawały zupełnie sprzecznie jeden od drugiego. Naprzykład jeden zeznał, że autobus jechał na łmierną szybkością i przy skrzyżowaniu z niewiadomych powodów szybkość jeszcze zwiększył i samochód ciężarowy jechał niezbyt szybko i przepisową drogą. Gdy najechał na autobus, to został pociągnięty przez rozjeżdżony autobus na lewą stronę jezdni. Drugi znow zeznał, że samochody te na około 100 mtr. przed skrzyżowaniem, szybkość zmniejszyły a autobus jako mający pierwszeństwo jazdy jechał dalej, ale kierowca samochodu ciężarowego w odcznie stracił panowanie nad kierownicą i zjechał na lewą stronę jezdni, powodując zderzenie.

Nieocenione usługi do sprecyzowania tych zeznań oddał stół plastyczny Zw. Zaw. Automobilistów, Okręg Katowice, na którym świadkowie mogli przez odpowiednie ustawienie stosownej wielkości samochodów, furmanek itp. — oddać właściwy obraz wypadku. Sąd z przedstawionego obrazu mógł wynieść sprawiedliwy wyrok, który też nastąpił, gdyż kol. K. uwolniono od winy i kary.

Jako rzeczoznawcę przesłuchano p. Adamczyka z Katowic, który stał również na stanowisku, że kol. K. nie ponosi winę wypadku.

Problem czasu pracy

W całym szeregu naszych wystąpień i artykułów zwracaliśmy uwagę na to, że sprawa czasu pracy szoferów jest ważna nie tylko ze względu na samych ludzi pracy, których nie wolno przepracowywać, ale i ze względu na innych użytkowników drogi i bezpieczeństwa ruchu ulicznego wogóle gdyż szofer przemęczony nie może panować nad samochodem.

W ostatnim czasie koledzy nasi w Szwajcarii rozwinęli wielką propagandę za skróceniem czasu pracy kierowców i ścisłem jego ograniczeniem.

Naskutek tej propagandy zainteresowały się tą sprawą władze sądowe, policyjne i ostatnio wyjaśniono oficjalnie, że już od dłuższego czasu specjalna Komisja z udziałem zainteresowanych władz opracowuje projekt ustawy, która ma tę sprawę ująć gruntowniej niż dotychczasowe przepisy i zapobiec nadmiernemu przepracowaniu szoferów. Liczą się z tem, że ustawa ta wejdzie pod obrady parlamentu podczas najbliższej jego sesji

SPIS ODDZIAŁÓW

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



ZARZĄD GŁÓWNY:
WARSZAWA, ULICA DŁUGA 21

Telefon 11-25-31

Oddział	Adres	Dzień zebrania	Lokal zebrania
Bielsko	Okręgowy Sekretariat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Feiner „Pilsnerhof“
Borysław	Zw. Zaw. Transportowców – Oddział Automobilistów – Skrytka pocztowa nr. 14	piątek po 15.	Dom Robotniczy
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	1. i 2. sobota 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	Świetlica T. U. R. Kościuszki 42
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 Meissner i Poniecki ulica 3 Maja 15
Lwów	Z. Z. T., ulica Rutowieckiego 23		
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	Rada Zw. Zawodowych ulica Zamkowa 7		
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 n. 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 Długa 21 telefon 11-25-31		ulica Długa 21
Wilno	Z. Z. T., ulica Wieleńska 17-6		
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

Specjalny zakład tokarsko-samochodowy

K. KOSYTORZ - KATOWICE II, UL. KRAKOWSKA 25 - TEL. 271

Wyrabia wszelkich rodzajów: Tryby,
tłoki, wały, bolce, łożyska i t. p.



Srebrny medal z Wystawy Rzemieślniczo-Przemysłowej w Katowicach 1932 r.

Wykonuje:

Szlifowanie cylindrów - Wałów - Bolców i t. p.

Jako najstarszy tego rodzaju warsztat na Śląsku,

daje gwarancję sumiennego i starannego wykonania powierzonych zleceń, przy pomocy doborowych sił fachowych, szybko i tanio

„KAROSSA“ PIERWSZA SPÓŁDZIELCZA FABRYKA KAROSERYI

SPÓŁDZIELNIA PRACY ODP. UDZ.

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

Wykona według własnych i na zamówienia rysunków
KAROSERJE

Autobusowe

Landolety

Torpeda

Limuzyny



Gięzarówki oraz remonty: Stelmarskie, siodlarskie, ślusarskie, lakierniczo-natryskowe i blacharskie

Hasłem naczelnym powstałej Spółdzielni jest wykonanie solidne, tanie i terminowo!

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

Wysokowartościowe Oleje i Smary Samochodowe

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

Galtol

Benzyna „Lot“ zapewniająca nienaganne działanie motoru :: Szczyt wydajności
Doskonała konserwacja! Żądajcie prospektów!

GALICYJSKIE TOWARZYSTWO NAFTOWE

„GALICJA” S. A.

Stacje olejowe
i benzynowe
wszędzie