

# AUTOBUS

MIESIĘCZNIK

ORGAN CENTRALNEGO ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI AUTOBUSÓW R. P.

## ZJEDNOCZONE FABRYKI KAROSERJI

M. i WŁ. OSTROWSCY i S-ka

Sp. z o. o.

Warszawa, ul. Łucka 11. Tel.: 125-18, 140-39, 164-06.



POLECAJĄ karoserje samochodowe,  
autobusowe, ciężarowe i specjalne.

Ceny konkurencyjne. — Dostawa terminowa.

NAJTRWALSZE, A WIĘC NAJTAŃSZE  
AUTOMATYCZNE I RĘCZNE  
**GAŚNICE SAMOCHODOWE**  
KRAJOWEGO WYROBU

POLECAJĄ:  
ZJEDNOCZONE WYTWÓRNIE GAŚNICZE  
**MI - R A**

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Bracka 17, tel. 270-04 i 289-75.

WYTWÓRNIA RESORÓW SAMOCHODOWYCH  
i AUTOBUSOWYCH

**NIKODEM RZEPKOWSKI**

Warszawa, ul. Leszno 75 Telefon 296-74

(mieści się w drugim podwórze)

POLECA:

GOTOWE RESORY DO SAMOCHODÓW  
WSYSTKICH SYSTEMÓW.

WYKONYWA:

WSZELKIE ROBOTY KOWALSKIE.

Ceny konkurencyjne

Ceny konkurencyjne

**Ważne dla właścicieli autobusów!**

W myśl Rozp. Ministerjalnego powinien być  
każdy autobus zaopatrzony w apteczkę  
podręczną.

Apteczki takie w dwóch typach małe i większe  
dostosowane ściśle do przepisu dostarcza

FABRYKA CHEM. FARM.

**SANATOR**

w BYDGOSZCZY

W biurze misjonarza „AUTOBUS” można także oglądać

Skład na Warszawę: **FA. LUDMAR**, Śliska 39

**FEDERAL**



DLA SZYBKIEJ KOMUNIKACJI  
MIĘDZYMIASTOWEJ

**AUTOBUSY  
LUKSUSOWE**

16 osob., 18 osob., 20 osob., 26 osob.

**DOSTAWA ZE SKŁADU**

**DOGODNE WARUNKI KREDYTOWE**

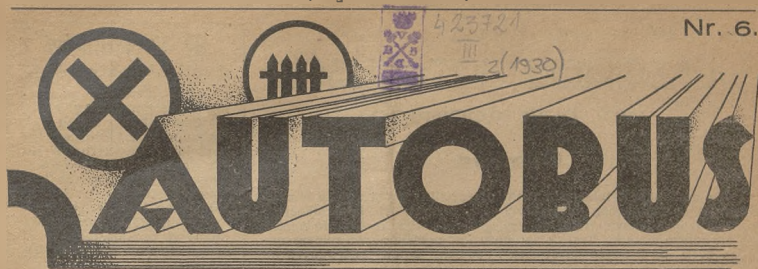
**BRACIA STEFAN i PIOTR BERGMAN** Inż.

**WARSZAWA**

Marszałkowska 154

**KRAKÓW**

Szpitalna 38



MIESIĘCZNIK

ORGAN CENTRALNEGO ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI AUTOBUSÓW R. P.

**ZWRACAMY UWAGĘ**

iż „Autobus” zawiera wszelkie materiały, dotyczące działalności Związku i że materiały te te winny być czytane przez Zarządy organizacyj lokalnych.

Każdy numer „Autobusu” zastępuje 100 — niepotrzebnych — listów.

**Ostrzeżenie**

Ostrzegamy właścicieli autobusów, aby nie zwracali się ze sprawami, które mają do załatwienia w Urzędach, do pokątnych „macherów”, których nazwiska są nam znane i przeciwko którym wystąpimy na drogę sądową, gdy tylko uzupełnimy dowody, jakże już posiadamy przeciwko nim, lecz by ze wszelkimi sprawami udawali się do biura Związku, Warszawa ul. Smolna 38 m. 9, tel. 254-20.

Jednocześnie komunikujemy że dla wygody naszych członków ustanowiliśmy stały dyżur związkowy, który na Placu Broni pełni, upoważniony przez nas p. Edmund Szweryn, do którego, jak do Związku, zainteresowani mogą zwracać się ze wszelkimi sprawami.

**Zarząd Związku****Do Właścicieli Autobusów w Wielkopolsce**

Od roku 1928, w Poznaniu, przy ul. Kantaka 1, czynny jest Wielkopolski Związek Przedsiębiorstw Autobusowych, który został zorganizowany w celu obrony interesów zarobkowych właścicieli autobusów w Wielkopolsce.

Przed Związkiem leży do załatwienia szereg najżywniejszych spraw właścicieli autobusów. Jest rzeczą karygodną, żeby do Związku tego nie należeli wszyscy właściciele autobusów z terenu Wielkopolski. Nie można dopuścić do tego aby, b. dzielnica pruska która innym dzielnicom zawsze służyła za wzór sprężystości działania i zmysłu organizacyjnego, teraz, jeśli chodzi o właścicieli autobusów, miała być zepchnięta na szary koniec i, młast swieć przykładem, odstraszać swym niedołęstwem organizacyjnym.

Wzywamy wszystkich przedsiębiorców autobusowych w

Wielkopolsce, aby natychmiast udali się do biura Związku w Poznaniu przy ul. Kantaka 1 i zapisałi się do organizacji, która broni i czuwa nad ich interesami zarobkowymi. Dział jest jeszcze czas—jutro może być zapóźno.

Do niniejszego numeru „Autobusu” dołączamy blankiet nadawczy P.K.O. i prosimy wszystkich wielkopolskich przedsiębiorców autobusowych aby zaabonowali nasze czasopismo, które jest łącznikiem między nimi, a organizacją.

**Sekretariat na woj. łódzkie**

Niniejszym komunikujemy, że Sekretariat Okręgu Łódzkiego Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P. na woj. łódzkie, powierzyliśmy p. Leonardowi Biernatowi z Łodzi.

Z dn. 20 lutego r. b. Sekretariat mieści się na postoj przy ul. Ogrodowej 9.

**Zarząd Związku**

# DO WŁAŚCICIELI AUTOBUSÓW woj. białostockiego

## Odezwa

Komunikacja autobusowa w Polsce rozwija się w szalonym tempie. Szczególnie imponująco przedstawia się rozrost tej komunikacji w naszym województwie białostockim, gdzie autobus dociera do każdego zapadłego zakątka. Trąbka autobusu jest poniekąd zwłastunem nowego życia dla licznych miasteczek i osiedli, dotąd oderwanych od ruchu kulturalnego i gospodarczego Rzeczypospolitej.

Jeśli jednak komunikacja autobusowa stanowi dla Państwa ważny czynnik kulturalno-gospodarczy, to dla samych właścicieli autobusów rozbudowa tej komunikacji MOŻE pociągnąć skutki ujemne. Podkreślamy, że „może”, ale nie „musi”. Któż lepiej, niż my sami, niż każdy z nas zosobna, wie i odczuwa, że pracujemy ze stratą i że grunt usuwa nam się z pod nóg. Widzimy, że zamiast zrozumienia dla dodatkowej misji autobusów, zamiast poparcia i zachęty spotykamy się na każdym kroku z utrudnieniami ze strony młarodajnych czynników. Jesteśmy traktowani tylko jako obiekt do płacenia różnorodnych podatków, danin i grzywien, jakże często niesłuszných.

Czas już najwyższy powiedzieć sobie otwarcie, że prócz siebie samych nikogo tu wnik nie możemy, bo skądże Władze mają wleźć do naszej cieżkiej sytuacji, o naszych bolączkach... Z natury rzeczy głos JEDNOSTKI nigdy nie będzie słyszany tam gdzie należy, nigdy nie będzie miał należytej wagi i autorytetu. Pomóc może nam wyłącznie i tylko MOCNA ORGANIZACJA ZAWODOWA skupiające wszystkich posiadaczy autobusów na terenie naszego województwa. Jedyne taka organizacja, postawiona na odpowiedzialnym poziomie, potrafi otoczyć opieką i wziąć pod obronę nasz młody ruch autobusowy.

Możemy podzielić się dobrą wiadomością, że pod naciskiem NIEODZOWNEJ KONIECZNOŚCI powstał nareszcie w Białymstoku Związek Wojewódzki Właścicieli Autobusów. Wybrani już Zarząd, zaangażowani Kierownicy, tada dzień wynajęty będzie własny lokal i Związek przystąpi do swej normalnej pracy. Licząc się z cieżką sytuacją w branży, I-sze organizacyjne Walne Zebranie uchwalilo nieznaczne wpisowe i niewysoką składkę miesiećną, która zupełnie nie zacięża w budżecie właściciela autobusa a która po stókróć się opłaci. Nowoobрани Zarząd przeprowadził już interwencje u Władz i spotkał się z oświadczeniem, że Władze z zadowoleniem witają powstanie Związku. Przedstawiciele Związku wezmą już udział w ogólnokrajowym Zjeździe właścicieli autobusów.

Zadaniem Związku będzie: reprezentowanie Interesów swych członków wobec wszystkich Władz, uzyskanie przedstawicielstwa w komisjach podatkowych, normalizacja ruchu i przedwzięcie obecnych stosunków konkurencyjnych, udzielenie członkom taniej pomocy prawnej, i wogóle zatwierdzenie wszystkich spraw, obchodzących ogół zrzeszonych.

Ponieważ WPAN dotąd nie figuruje na liście członków Związku, przeto zwracamy się do Niego, aby we własnym dobrze zrozumianym interesie jaknajrychlej zgłosił swoje przystąpienie do Związku.

Załączamy deklarację członkowską i spodziewamy się jej wypełnionego i podpisanego zwrotu odwrotną pocztą.

Z koleżeńskim pozdrowieniem

WOJEWÓDZKI ZWIĄZEK  
Właścicieli Autobusów  
W BIAŁYMSTOKU

UWAGA: Jeżeli Właściciel ma jakiegokolwiek już istniejącego Koła, czy Związku powiatowego, prosimy nas o tem powiadomić, albowiem nasz Związek, jako wojewódzka organizacja okręgowa, będzie pracował w ścisłym kontakcie z powiatowymi Kółkami.

## Do Czytelników z woj. białostockiego

Przy niniejszym załączamy blankiet nadawczy P.K.O. dla Czytelników z terenu woj. białostockiego. Prosimy ich uprzejmie, aby zechcieli zaraz wpłacić należność za prenumeratę „Autobusu” w wysokości—albo 6 zł. za pół roku, albo 12 zł. za rok.

Tym, którzy nie wniosą opłaty za prenumeratę, przysłanego numeru „Autobusu” już nie pošemy.

**Wydawnictwo**

## Kiedy wolno jeździć nie na swojej linii?...

### Ważne wyjaśnienie

Wobec zastój, jaki odczuwają wszyscy, właściciele autobusów, niektórzy z nich przy pomocy szczególnie autobusów, kursujących na tych samych liniach, zawierają umowy aby w wypadku braku frekwencji nie chodzą wszystkie autobusy, lecz tylko kolejno, co daje już obecnie pożądane rezultaty.

Wobec tego zaś, że często w okolicznych miejscowościach odbywają się co pewien czas targi, za zgodą właścicieli autobusów, utrzymujących stałą komunikację na danej linii posyła się wolne maszyny, zwłaszcza gdy są one wynajęte przez kilkunastu kupców zgóry. Policja jednak nie pozwala na powyższe, spisując, zupełnie niesłusznie protokoły, gdy, tymczasem, wozy ciężarowe są obładowane pasażerami, co wyraźnie jest wzbronione. Ponieważ doniesiono Związkowi w Warszawie o kilku takich faktach, przeto, obecnie, po uzyskaniu informacji z Referatu Samochodowego Dyrekcji Robót Publicznych wyjaśniamy, że:

- 1) Autobus wynajęty może w sporadycznych wypadkach przyjąć kurs nie na swojej linii, jeżeli to nie jest związane z przerwą obsługiwaną przez niego linię.
- 2) Natomiast samochód ciężarowy nie powinien przewozić pasażerów i za powyższe właściciel samochodu ciężarowego jest odpowiedzialny.
- 3) O każdym takim wypadku należy zawiadomić Starostwo, oraz zasłonek napisy, wskazujące kierunek.

Prosimy organizacje lokalne, aby dopilnowały tej sprawy.

**ZARZĄD**

Centralnego Związku Właścicieli Autobusów W. P.



OGÓLNIE UZNANE JAKO ZNAKOMITE

# SAMOCCHODY CIĘŻAROWE i AUTOBUSOWE

# AF

SPECJALNE TYPY  
AUTOBUSOWE:

AFN — 2 ton. — dla 20 osób  
O 25 — 3 ton. — dla 28 osób  
O 25 extra — dla 32 osób  
obniżone i wydłużone.

PODWOZIA  
KOMP. AUTOBUSY

Austriackiej Fabryki Samochodów  
(dawniej Austro-Fiat)  
w Wiedniu

DOSKONAŁA KONSTRUKCJA  
PIERWSZORZĘDNY MATERJAŁ  
EKONOMICZNE — PRZYSTĘPNE W CENIE



## TOWARZYSTWO BUDOWY i SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW S. A.

CENTRALA: WARSZAWA, WIERZBOWA 6  
TELEFON 9-86.

POZNAŃ — ul. Dąbrowskiego 7.  
KRAKÓW — ul. Wiśłana 12.  
LWÓW — Pasaż Mikołascha.  
ŁÓDŹ — ul. Piotrkowska 175.  
KATOWICE — ul. Piłsudskiego 10.  
BYDGOSZCZ ul. Gdańska 152.

TARNÓW — ul. Mościckiego 4.  
WŁOCŁAWEK — HOTEL WIKTORJA  
LUBLIN — ul. Kościuszki 2.  
CZĘSTOCHOWA — ul. Dąbrowskiego 8  
BIAŁYSTOK — Hotel Ritz.  
GDAŃSK — Vorstad. Graben 49.



# Przedstawiciele Związku u p.vice-wojewody warszawskiego

W dniu 13 lutego r. b. vice-województwa warszawski, p. Władysław Długocki, przyjął przedstawicieli Centralnego Związku Właścicieli Autobusów Rz. P., którzy przybyli, aby przedstawić Mu szereg bolączek, trapiących przedsiębiorstwa autobusowe. Przedstawiciele Związku złożyli p. vice-województwu odpisy protokołu ostatniego Zjazdu wojewódzkiego właścicieli autobusów, oraz teksty uchwał tego Zjazdu. P. vice-województwa wysłuchawszy przedstawicieli Związku szczegółowo informował się o stanie przedsiębiorstw autobusowych, a potem odpowiadał na te sprawy, jakie Mu nasi delegaci przedłożyli.

Chodziło, przede wszystkim, o złośliwe wymierzanie kar przez policję za przewinienia, wynikłe na tle komunikacji autobusowej. Delegaci nasi podkreślili, że nie chcą brać w obroń ludzi niesumiennych, którzy świadomie i systematycznie nie stosują się do obowiązujących przepisów; że Związek nie myśli schlebiać karygodnym upodobaniom niektórych przedsiębiorców autobusowych, lecz że będzie walczył o prawo do spokojnego, uczciwego, w zgodzie z prawem, zarabkowania swych członków, słowem, że Związek pragnie drogą oddziaływania na swych członków dokonać tego, czego czasem nie jest w stanie dokonać najsurowsza represja. Dalej, delegaci nasi mówili, że niejednokrotnie już władze wyrażały życzenia, aby przedsiębiorcy autobusowi byli zorganizowani. Niestety, wtedy kiedy ci przedsiębiorcy mają już swoją organizację, to czyni się wszystko, aby uniemożliwić jej zbawienne edukacyjno-dydaktyczne oddziaływanie na tych członków. Z uporem, godnym lepszej sprawy, czyni to, przede wszystkim, policja, jej poszczególni funkcjonariusze, którzy mało obeznani z ustawodawstwem samochodowym i istniejącymi przepisami, niejednokrotnie dopuszczają się karygodnej samowoli i złośliwości. Delegaci nasi zwrócili p. vice-województwu uwagę na to, że trwająca zjawiska i prosili Go o wzięcie przedsiębiorców autobusowych w obronę przed dowolnością funkcjonariuszy policji.

P. vice-województwa oświadczył, że wymiar kary powinien mieć cel wychowawczy, a nie represyjny, że powinien być stosowany z powściągliwością, a nie tylko gwoi ukarania winnego, że każdemu wypadkowi przewinienia powinien towarzyszyć najpierw upomnienie, potem ostrzeżenie, a w końcu dopiero—ukaranie.

Delegaci nasi zgodzili się w su-

pełności z p. vice-województwem, że ujmowanie sprawy w ten sposób jedynie jest słuszne i wskazane, że niestety, w praktyce nie jest ono stosowane, wskutek czego za winy niższych organów administracji opinia publiczna obarcza odpowiedzialnością wyższe władze administracji, które, zresztą, kierują najlepsze intencje.

Delegaci nasi zapewnili dalej, że na dowód prawdy przedłożą i stale przedkładać będą p. vice-województwu fakty, świadczące o tem, że niższe władze administracyjne (mowa tu w szczególności o policji) zupełnie ignorują zarządzenia władz wyższych.

Po dwugodzinnej konferencji, w ciągu której delegaci Związku zapoznali p. vice-województw z przebiegiem prac organizacji, p. vice-województwa, znalazłszy miłe słowo dla pochwalenia tych prac, oświadczył, że w najbliższym czasie zamierza zwołać wielką wojewódzką konferencję w sprawach komunikacji autobusowej podczas której przedstawiciele naszego Związku znajdą sposobność przekonania niektórych władz o szkodliwości stosowanej przez nie taktyki w stosunku do przedsiębiorców autobusowych teraz kiedy stan prawny tej komunikacji autobusowej jest niżej wszelkiej krytyki i kiedy wszelkie zarządzenia, zmierzające do uduchowienia stosunków w tej komunikacji są tylko, nic nie przynoszącymi, półśrodkami.

## O odpowiednie znaki świetlnych przy furmankach

W czasach elektryfikacji i motoryzacji wszelkiego ruchu jako pamiętając minionych czasów pozostali furmanki różnego rodzaju, w nocy marnie oświetlone, dlatego, że zapomniano te stare, konne środki lokomocji i komunikacji wciągnąć do przepisów o znakach świetlnych dla środków ruchu kołowego.

Wprawdzie można zauważyć, że i te podwoje przepisowo są zaopatrzone w światło. Ale jak pod czapkę, między kołami, gdzieś w tyle i zawsze tak, że migotliwe światło przy podwodach konnych dopiero w ostatniej chwili zauważyć można.

Takie podwoje są wielkim niebezpieczeństwem dla ruchu automobilowego, zwłaszcza podczas mglistej nocy. Byłoby więc bardzo pożądanym, żeby miarodajne czynniki, dbające o bezpieczeństwo publiczne zainteresowały się tą sprawą i wydały odpowiednie rozporządzenie w sprawie znaków świetlnych dla podwoj konnych.

# Czapki i opaski dla obsługi autobusów

W dniu 1 marca r. b. ma ukazać się rozporządzenie Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Warszawie, mocą którego wprowadza się częściowo umundurowanie dla obsługi autobusów na terenie województwa warszawskiego.

Wszyscy kierowcy i konduktorzy, nawet w wypadku gdy nimi są sami właściciele autobusów, podczas sprawowania swych czynności będą musieli nosić czapki kroju angielskiego, koloru ciemno brązowego, z okutym daszkiem i paskiem nad nim. Poza tem—opaski takiego koloru, z napisem na nich—dla kierowcy z napisem „KIEROWCA”, dla konduktora—„KONDUKTOR”. Wymiary opasek i wielkości liter są ściśle określone.

Czapki te i opaski o przepisowym wyglądzie będą do nabycia tylko w Centralnym Związku Właścicieli Autobusów R. P., o czem odpowiednio władze administracyjne otrzymały zawiadomienie z poleceniem kierowania zainteresowanych przedsiębiorców do Związku.

## Specjalny sąd dla spraw autobusowych

Według informacji pism codziennych Ministerstwo Sprawiedliwości zdecydowało się, uwzględniając długotrwałe starania kierowców, na scentralizowanie wszystkich spraw szoferskich w jednym sądzie grodzkim w Warszawie.

Sprawy te przekazane zostaną sądziem i rozpoznajonemu z automobilizmem i rozpatrywane będą na specjalnych sesjach.

Uwzględnienie tego tak ważkiego postulatu kierowcy warszawscy przyjmą z niekłamalną radością i uczuciem ulgi, jakby spadł im z ramion beznamiętny ciężar.

## Jednolity wzór biletów dla autobusów województwa warszawskiego

Centralny Związek Właścicieli Autobusów R. P. został upoważniony do opracowania jednolitego wzoru biletów autobusowych na obszar województwa warszawskiego. W najbliższym czasie Związek złoży władzom wzór takiego biletu, którego dostateczne ilości będą do nabycia w Związku. Ten sposób pozwoli obniżyć znacznie cenę druku biletów, o które teraz przedsiębiorcy autobusowi muszą kłopotać się sami.

## Konferencja u p. naczelnika Inż. H. Podhorońskiego w sprawach komunikacji autobusowej

Po Zjeździe właścicieli autobusów woj. warszawskiego, który odbył się w niedzielę, dn. 2 lutego r. b., przedstawiciele Zarządu Związku udali się do kierownika referatu samochodowego Dyrekcji Robót Publicznych w Warszawie, celem przedstawienia Mu niektórych postulatów, wysuwanych przez przedsiębiorców autobusowych.

P. naczelnik Inż. Podhoroński, zapoznawszy się z zadaniami Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P. wyraził zadowolenie z powstania takiej organizacji, podkreślił, że może ona b. wiele przyczynić się do uzdrowienia komunikacji autobusowej oraz zapewnił w imieniu Swego Urzędu, że będzie stałe w kontakcie z naszym Związkiem.

Przedstawiciele Związku szczególnie uwagę zwrócili na fakt tumanienia właścicieli autobusów przez pokątnych doradców którzy wyzyskując nieuświadomienie ich, szerzą lęk przed Urzędem na czem, oczywiście, zarabiają.

P. naczelnik Inż. Podhoroński zapowiedział, że będzie zwalczał takich pokątnych doradców, że w tej sprawie wydał już, zresztą, zarządzenie, które polecił umieścić w przedst. Urzędu, a które, jak widzieliśmy, zakazuje zafatwienia spraw w Urzędzie przez osoby trzecie. Poza tym p. naczelnik Inż. Podhoroński prosił, aby Mu donoszono o każdym takim pokątnym doradcy, przeciw któremu przedsiębiorstwa odpowiednio kroki.

Wreszcie, na konferencji omawiano sprawę wydania rozkładu jazdy dla komunikacji autobusowej województwa warszawskiego, sprawę częściowego umundurowania, o czem piszemy na innym miejscu, oraz szereg spraw bieżących.

Przedstawiciele Związku opuszczali lokal Urzędu z przeświadczeniem, że mają na jego czele urzędnika który życzyliwie traktuje wszelkie poczy-

nia Związku i który w swej działalności kieruje się daleko idącą wyrozumiałością i sprawiedliwością.

O dobrej woli p. naczelnika Inż. Podhorońskiego w stosunku do naszej organizacji będziemy mieli jeszcze sposobność nieraz wspomnieć.

## Przepisy dla pasażerów w autobusach i na stacjach krańcowych

P. Vice-Wojewoda warszawski wyraził życzenie, aby właściciele autobusów umieścili w swych wozach przepisy, jakie obowiązują pasażerów w czasie jazdy i wskutek nieprzeprzeżenia których przez publiczność właściciele autobusów są narażeni na przykrości.

Wzór takich przepisów, podklejony na tekturce będzie do nabycia w Związku.

Poza tym przepisy będą musiały być uwidocznione na końcowych stacjach autobusowych.

## Prywatni przedsiębiorcy autobusowi na usługach poczty.

W związku z artykułem p. A. Kurdziela, p. z. „Pocztą chce konkurować z nami”, zamieszczonym w ostatnim numerze „Autobusu”, wyjaśnić należy że władze pocztowe czyniły i nie przestają czynić prób w kierunku angażowania poszczególnych prywatnych przedsiębiorców autobusowych do pracy na użytek poczty. Ci przedsiębiorcy, którzy pragnęliby pracować z pocztą, mogą składać odpowiednie podania do naczelników miejscowych urzędów pocztowych, którzy zaopiniowawszy o nich, prześlą je dalej, do odpowiedniej Dyrekcji Poczty i Telegrafów, celem powzięcia przez nią ostatecznej decyzji.

W ten sposób nawiązało już kontakt i pracuje dla poczty kilka prywatnych przedsiębiorstw autobusowych których wpływ kasowe z tego tytułu są dosyć znaczne.

## Utworzenie stanowisk kontrolerów drogowych

Na mocy zarządzenia Ministerstwa Robót Publicznych, Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych w Warszawie w niezadługim czasie utworzy dwa nowe stanowiska kontrolerów drogowych.

Kontrolerzy ci będą czuwać nad stanem technicznym kursujących wozów, oraz przystosowaniem ich do obowiązujących przepisów. Będą oni mieli prawo nakładania na winnych doraźnych mandatów karnych z zastosowaniem jednak, prewencji, a nie represyjnie.

Narazie sprawa powołania owych kontrolerów jest tylko projektem. Jak nas, jednak, zapewniają projekt ten niebawem stanie się rzeczywistością.

## Rozkład jazdy autobusów w województwie warszawskim

Z inicjatywy kierownika referatu samochodowego Dyrekcji Robót Publicznych w Warszawie, Inż. H. Podhorońskiego, Centralny Związek Właścicieli Autobusów R. P. wyda w najbliższym czasie drukowany rozkład jazdy autobusów na terenie województwa warszawskiego, na podstawie danych, jakimi dysponuje wspomniany referat samochodowy.

Rozkład jazdy będzie opracowany w ten sposób, że uwidoczni on możliwości przesiadania się z jednej linii na drugą.

Właściciele autobusów, którzyby pragnęli specjalnie zareklamować swoje linie, proszeni są o zwracanie się w tej sprawie do Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P. w Warszawie, ulica Smolna 38 m. 9, tel. 254-20.

# INSTALACJE ELEKTRYCZNE DO AUTOBUSÓW

Magneta. Prądnice. Rozruszniki. Reflektory. Zapalacze bateryjne. Głośniki. Zegary. Kierunkowskazy



# SCINTILLA

Warszawa, Bagatela 15. Tel. 438-22

## Projekt ustawy o koncesjach w Sejmie

Jak się dowiadujemy, Ministerstwo Robót Publicznych złożyło w Sejmie projekt o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych, który wywołał i wciąż nie przestaje wywoływać namietnej dyskusji. Projekt przeszedł do Sejmu, niestety, w postaci niezmienionej, wbrew skądinąd wielu rozumny uwagom organizacji przedsiębiorców autobusowych, przemysłu i handlu samochodowego.

Niewątpliwie Sejm dokona zmian w projekcie ministerjalnym.

## Miesiące pracy organizacyjnej

Ubiegły miesiąc można nazwać miesiącem pracy organizacyjnej Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R.P.

Zjazd wojewódzki, założenie szeregu Kół Związku na prowincji, interwencja u władz, a poza tym, bieżąca praca Związku—oto etapy wyłączonego wysiłku organizacyjnego. Do tego trzeba dodać odezwanie się Poznania, tamtejszego Wielkopolskiego Związku Przedsiębiorstw Autobusowych, obudzenie się województwa białostockiego, o czym szczegóły znajdziemy na dalszych stronach dzisiejszego numeru „Autobusu”, wreszcie—ożywiona praca Łodzi ruch w województwie stanisławowskim—wszystko to świadczy o wzmaganiu się pedu organizacyjnego wśród właścicieli przedsiębiorstw autobusowych, o dojrzeniu ich — że tak powiemy — świadomości „klasowej”.

Niestety, na dużym jeszcze obszarze Polski właściciele autobusów są niezorganizowani, eksploatują swe przedsiębiorstwa w sposób nieetyczny nie przynoszący im zysku, lecz i rujnujący ich, czego oni nie dostrzegają.

Coraz bliżej zdajemy się być chwili, kiedy los obecnych przedsiębiorstw autobusowych będzie się ważył, kiedy będzie się ważyła egzystencja tysięcy jednostek, zatrudnionych teraz w komunikacji autobusowej. Ministerstwo Robót Publicznych złożyło już w Sejmie projekt ustawy o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych. Ustawa ta może zmieścić z powierzchni setki przedsiębiorców, może im zamknąć drogę do dalszych zarobków. Nikt nie wie, kogo ten los dotknie. Dlatego właśnie, że nikt tego nie wie, wszyscyśmy powinni solidarnie i masowo stanąć w szeregach organizacji, aby przygotować się do obrony zagrożonych warsztatów pracy. Cierzą zorganizować się, albo później zginąć.

## Uszkodzenie opon, którego można uniknąć

Wydatki na opony samochodowe są u nas dużo większe niż w innych krajach. Przyczyną tego zjawiska są dwa fakty: zła droga i zła obsługa. Większa dbałość o stan felg i opon mogłaby w dużym stopniu zmniejszyć wydatki na opony. Szczególnie bolesne są skutki tej niedbałości dla właścicieli samochodów ciężarowych i autobusowych, gdyż nabycie jednej opony pociąga za sobą wydatek 500 złotych.

Zamiana samych tylko opon okazuje się jednak niewystarczającą. Felgi, które były odpowiednie do opon lepszych, są za słabe do opon mocniejszych.

Montowanie tych większych opon i jazda na nich powoduje rozpychanie względnie zbyt słabych felg przez odginanie rantów szczególnie w pobliżu rozpołowienia felg, przy zamku.

Uszkodzenie to, które nie wydaje się bardzo znacznym od pierwszego



Charakterystyczne są wypadki uszkodzeń opon ciężarowych przez zerwanie rantów w oponach lepszych typów samochodów ciężarowych i autobusowych.

Lepsze typy samochodów ciężarowych wyposażone są w oryginalne opony mniejszych rozmiarów i stosownie do tego posiadają one również odpowiednio lekkie typy kół i felg.

Z powodu złych dróg oryginalne ogumienie wozów okazuje się u nas zbyt słabym i dlatego właściciele tych wozów, zupełnie rozumnie, zamieniają na opony większych rozmiarów o większej wytrzymałości.

spojrzenia, w rzeczywistości jednak wywołuje przykre skutki.

Opona, nie mając odpowiedniego i dostatecznego oparcia w rantach, w krótkim czasie łamie się i pęka nad rantem.

Uszkodzenie tego rodzaju jest nie do naprawienia.

Aby zaradzić złemu i uprzedzić możliwość uszkodzeń tego rodzaju (rzeba, aby przy zamianie opon na większe zamieniać również koła i felgi na mocniejsze, ewentualnie od czasu do czasu sprawdzać stan felg za pomocą specjalnego szablonika, wyciętego z tektury podług nowej felgi.

## SIATKI DO BAGAŻNIKÓW

PASMANTERJĘ SAMOCHODOWĄ POLECA

A. POSNER

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 129. TEL.: 72-13 i 425-60

## AUTO - EXPRES

GARAŻE I WARSZTATY AUTOBUSOWE

J. ŁOPACIEŃSKIEGO

Warszawa, Łazienkowska 6 Tel. 114-92

Remont autobusów. Specjalność: „Chevrolety”





Szablonik do sprawdzania rantów felg.



Felga o rantach naprawionych.

Przy sprawdzaniu rantów felg za pomocą szablonika łatwo skonstatować można odchylenie rantów i ich spłaszczenie. Załączone rysunki wska-

zują jak wyglądają odpowiednia, jak spłaszczona i jak źle naprawiona felga.

Inż. C. Margulies.

## Plan rozbudowy ruchu autobusowego w woj. krakowskim

Według projektów Polskiego Związku Turystycznego

W ostatnim numerze (34) „Wiadomości Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych”, w sumiennie opracowanym artykule p. Stanisława Leczyckiego, asystenta Uniw. Jag. w Krakowie, p. t. „Komunikacja autobusowa w woj. krakowskim” zniejdziemy poniższe szczegóły, z którymi pozwalamy sobie w streszczeniu, zapoznać naszych Czytelników.

Komunikacja autobusowa, choć znacznie żywsza od kolejowej, jednak ograniczona jest przebiegiem dróg bitych. Aby więc ruch autobusowy mógł się na szerszą skalę rozwinąć musi być odpowiednio rozbudowana i konserwowana sieć dróg. Gęstość szlaków komunikacyjnych nie jest w naszym państwie dostatecznie rozwinięta tak że oblicza się, iż imobilizacją gospodarczą dotknięta jest prawie połowa państwa. Większość wsi polskich traci procent swej zdolności produktywnej przez odcięcie komunikacyjne. Utrudnia to ekspansję gospodarczą z zewnątrz rolnik pobiera niższe ceny za swe produkty słowem odcięcie od arterii życia gospodarczego przynosi ogólną stratę którą inż. Nestorowicz Dyr. Dep. Drog. ob-

licza na 375 milionów złotych rocznie co pozwoliłoby rocznie na wybudowanie 5 000 km. szosy. Z drugiej zaś strony przez uprzystępnienie i ożywienie terenów agrarnych, przez ułatwienie i wzmoczenie wymiany płodów rolniczych i fabrykatów miasta, przez wzmoczenie konsumpcji, oddziaływało by dodatnio na rozwój handlu, a zatem pośrednio na całokształt życia gospodarczego. Tak więc dla poprawy naszego budżetu gospodarczego powinno się większą uwagę zwrócić na rozbudowę sieci komunikacyjnych. Sieć naszego państwa zakładały trzy państwa zaborcze, których przewodnią myślą były czynniki polityczno-strategiczne, tak że drogi nasze skierowały się ku trzem dawnym stolicom, będąc poprze-

rywane w pasach granicznych. Stan ten po wojnie nie wiele się zmienił. Zaczęły się okres odbudowy naszego państwa, w którym byliśmy przytłoczeni sprawami natury organizacyjnej, a prztem mieliśmy tak niewiele pieniędzy, że w kierunku rozbudowy sieci komunikacyjnej niewiele mogliśmy zrobić. Jednak już od r. 1924 opracowywuje się programy rozbudowy sieci, konserwacji już istniejących dróg i t. d. Najszerze pole do pracy jest na kresach wschodnich, ale też dużo prac będzie musiało się podjąć i w zachodnich województwach. Ciężar rozbudowy sieci komunikacyjnych polegać musi na budowie dróg bitych, gdyż prowadzenie linii kolejowych jest znacznie kosztowniejsze, budowa zaś kanałów przy obecnym stanie nawigacji parowej jest prawie nie do pomyślenia. Koszta budowy 1 km. drogi są dziewięć razy mniejsze niż 1 km. toru kolejowego. Plan rozbudowy w woj. krakowskim opracował Dyr. Robót Publicznych Dudek, obliczył prace na lat 5, kosztu budowy i konserwacji na 9½ milionów złotych. Sumę tę w połowie pokryłoby państwo, drugą połowę należy zebrać z dołaci samorządowych, przez specjalny podatek, któryby wyniósł po 2,25 zł na obywatela rocznie. Można ten plan uznać za całkiem realny, gdyż sądzę, że obciążenie 2,25 zł. rocznie nie zachwiałoby budżetu prywatnego ludności, drogi zaś uzyskałyby wygląd zachodnio-europejski. Prace więc ekonomiczno-gospodarcze są już rozpoczęte lecz wyniki pozytywnego można się spodziewać dopiero po minięciu w państwie kryzysu fiskalnego.

Wracając jeszcze do sieci kolejowej należy podkreślić jej cechy sztywności (ściśle wyznaczenie kierunku czasu przejazdu), charakter dalekobieżny z masowym transportem towarów. Rzadka ta sieć nie potrafi zadowolić potrzeb gospodarczych kraju, także musi powstać komunikacja dojazdowa do tych szlaków. Ponieważ rozbudowa sieci kolejowej jest b. utrudniona,

ZAKŁADY AKUMULATOROWE  
syst.

„TUDOR“

Spółka Akcyjna

Warszawa, ul. Złota 35

TELEFON: 404-94, 17-45, 329-46, 121-74

ODDZIAŁY:

BYDGOSZCZ, ul. Błonia 7, tel. 13-77.  
KATOWICE, ul. Św. Pawła 6, tel. 21-50.  
LWÓW, ul. Niebielaka 21, tel. 52-33.  
POZNĄ, ul. Mostowa 4a, tel. 11-67.

Polecamy znane ze swej dobroci  
AKUMULATORY SAMOCHODOWE

Wyłączna sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

„MAGNETO“

WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TEL. 19-31 i 419-31.

z powozu znacznych kosztów — linie dojazdowe tworzyć mogą jedynie pojazdy motorowe, oddane do użytku publicznej. Specjalną sieć wytworzą większe miasta, która to sieć jest podyktowana życiem gospodarczym danego środowiska. Wobec tego, że rozbudowa sieci kolejowej jest obecnie prawie niemożliwa powinna się całą energią skupić na rozbudowie sieci dróg bitych i organizowanie komunikacji motorowej. Z charakteru obu sieci: kolejowej i autobusowej wynika, że o konkurencji mowy być nie może, chodzi tylko o umiejętne dopełnienie się wzajemne, które przyczyni się do rozbudowy naszego życia gospodarczego.

Ruch autobusowy zagranicą jest zcentralizowany i eksploatowany przez czynniki rządowe lub wielkie przedsiębiorstwa prywatne. U nas jest on dopiero w początku rozwoju się na ogół dość chaotycznie, tak że zorganizowany ruch mamy jedynie w woj. krakowskim i to ośrodku krakowskim. Pol. Zw. Turyst. opracował projekt spółki akcyjnej autobusowej, która by eksploatowała drogi w okręgu, gospodarczo przynależnym do Krakowa. Spółka ta nie doszła do realizacji, lecz plany nakreślone, Związek sam powoli realizuje, tak że przedstawienie tego programu jest całkiem aktualne, tembardziej, że stanowi podstawę ruchu w najbliższych latach.

Program przewiduje pięć linii głównych. 4 już istnieją<sup>1)</sup>

- 1) Kraków — Miechów — Kielce,
- 2) " Ojców — Olkusz — Sosnowiec — Katowice,
- 3) " Wadowice — Bielsko — Cieszyń,
- 4) " Nowy Targ — Zakopane
- 5) " Limanowa — Krynica;

ośm linii drobnych wprost z Krakowa

- 1) Kraków — Alwernia — Oświęcim,
- 2) " Czernichów — Wadowice
- 3) " Skawina;
- 4) " Wieliczka — Dobczyce,
- 5) " Gdów — Łapanów,
- 6) " Niepolomice,
- 7) " Kocmyrzów — Proszowice
- 8) " Pleszów — Igołomia,
- 9) " Swoszowice,

(obecnie istnieje linia 6<sup>2)</sup>).

Prócz tych linii dojazdowe do linii głównych.

do linii kieleckiej:

- 1) Miechów — Wolbrom — Zawiercie,
- 2) Jędrzejów — Staszów
- 3) " Busk,
- 4) Miechów — Działoszyce,
- 5) Słomniki — Proszowice;

1) W 1929 uruchomione były wszystkie.

2) uruchomiona 8 linii.



# SEIBERLING

## DLA AUTOBUSÓW

### JEDYNA

amerykańska opona wyższego gatunku  
której nie niszczy przestrzeń

## P. Z. STACHIEWICZ

Warszawa, Kredytowa 16 tel. 426-16

do linii cieszyńskiej:

- 1) Wadowice — Sucha — Maków,
- 2) Andrychów — Żywiec,
- 3) Kęty — Oświęcim,
- 4) " Żywiec;
- 5) Bielsko — Maków — Nowy Targ — Zakopane
- 6) " — Bystra;

Do linii zakopiańskiej:

- 1) Zakopane — Szczawnica,
- 2) " — Czarny Dunajec,
- 3) Chabówka — Rabka
- 4) Myślenice — Dobczyce;

łącznie zapotrzebowaniem na tych linjach wynosiłoby 22 wozy, (w sezonie 30)

Ciekawą jest kalkulacja finansowa tej spółki. Przychody oblicza się ze sprzedanych biletów, przyjmując za km 15 gr. i ilość przez rok odbytych km. (w tym wypadku 330.000 km.) i średnią obsadę autobusu 9 osób. W rozrachodach uwzględnia się amortyzację aut, zużyciu benzyny, oliwy, gum, naprawę aut., utrzymanie personelu, reklam i t. d. — Na 10-ciu wozach obliczony jest zysk 260.000 zł. rocznie, czyli 43% kapitału zakładowego.

### Zebranie Wielkopolskiego Związku Przedsiębiorstw Autobusowych

W dniu 26 lutego r. b. w Poznaniu, przy ul. Kontakta 1, o godz. 4 p.p. odbyło się walne zebranie tamtejszego Wielkopolskiego Związku Przedsiębiorstw Autobusowych.

Szczegółowo sprawozdanie z tego zebrania zamieścimy w następnym numerze „Autobusu”.

### W Touring-Klubie o komunikacji autobusowej

W Warszawie, dnia 27 stycznia r. b. odbył się staraniem polskiego Touring Klubu, w sali Philipsa, pierwszy z cyklu comiesięcznych czytów, zapowiedzianych przez Sekcję samochodową P. T. Klubu. Prelegent, adw. Kazimierz Wetrakiewicz, powołując się wyżej wspomnianiem względami, rozwinął na tym inauguracyjnym odczycie temat „Linje autobusowe”. Po historycznym rzucie oka na rozwój komunikacji ładowej, prelegent przeprowadził analogię rozwoju komunikacji kolejowej i autobusowej, przedstawił stosunki, panujące w tej dziedzinie zagranicą, zobraził obecny stan faktyczny i prawnej publicznej komunikacji osobowej w kraju. Podkreślił jej doniosłość przez zainteresowanie się liniami samochodowymi (już nie tylko ministerstwa robót publicznych, lecz i ministerstwa Komunikacji, M. S. Wojsk, Ministerstwa Poczty i Telegrafów). W konkluzji prelegent wysunął dezzyderat, by projektowana ustawa o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych nie zawierała prerogatyw dla władz lub samorządów, by zaświadczyć sprawy autobusowe koncentrowały się w Ministerstwie Komunikacji, o ile Ministerstwo Komunikacji istotnie stanie się władzą nadzorczą (a nie tak, jak dziś i władza, zarządzająca kolejami i lotnictwem); do czasu tego rozgraniczenia (t. j. całkowitej komercjalizacji kolei) proponuje utworzenie Rady samochodowej. Wypowiada przekonanie, że dość wyraźna już walka pomiędzy koleją a liniami autobusowymi (głównie o pasażera oraz o drobne, cenne i lekkie towary) jest tylko fazą przejściową, po której nastąpi uzgodnienie i współpraca obydwu tych środków komunikacji ładowej. Wysznął wreszcie prelegent możliwość konstruowania podaku perfumowanego na cele budowy dróg samochodowych.

Po odczytaniu, wiceprezesa polskiego Touring Klubu, dr. M. Orłowicza, zagełd dyskusję, w której brał udział, prezes Sekcji samochodowej polskiego Touring Klubu, p. W. Modzelewski, przedstawiciel Izby przemysłowo-handlowej w Warszawie p. Tau-

benfeld, red. Augustynowicz, przedstawiciel Centralnego Związku Właścicieli Autobusów p. Przyłuski, delegat ministerstwa poczty i telegrafów p. Wygoda, dr. M. Orłowicz, radca ministerstwa robót publicznych inż. R. Minchejmer, oraz prelegent adw. Kazimierz Walrakiewicz, który zrekapitulował wykładające się z dyskusji uwagi. Przemawiający, z wyjątkiem delegata Lbzy przemysłowo-handlowej, który uważa formę koncepcyjną za przedwczesną w Polsce, wypowiedzieli się za wprowadzeniem systemu koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych. System ten da pełną gwarancję bezpieczeństwa publicznego, zapewni rozwój interesów przedsiębiorcy i samochodowego producenta krajowego oraz przyczyni się do wzmocnienia ruchu turystycznego w Polsce.

## Ruch autobusowy w Wielkopolsce

Sieć linii autobusowych w Wielkopolsce jest silnie rozwinęta. Zwiększa w ostatnim roku powstała duża ilość przedsiębiorstw autobusowych.

Przy stosunkowo gęstej sieci kolei żelaznych linie autobusowe nie mogą się tak rozwijać, jak w innych częściach kraju. Mamy już szereg linii autobusowych, gdzie ilość kursujących autobusów jest bezwzględnie za wielką. Wskutek powyższego wytwarza się niezdrowa konkurencja (nieprzestrzeganie godzin rozkładowych, układanie rozkładu na kilka minut przed konkurencją, obniżanie cen i t. p.).

Niestety nie wszyscy właściciele autobusów rozumieją potrzebę zorganizowania się. Dotychczas Związek ma 41 członków, na autobusów 119. Pomimo wysiłków Zarządu zainteresowanie Związkiem jest dotychczas bardzo małe. Związek nasz został zawiązany w roku 1928, dopiero jednak w listopadzie 1929 r. został uchwalony statut Związku i Związek został zarejestrowany. Od tego czasu właściwie dotaje się żywsza działalność Związku.

Do Poznania dojeżdża około 80 autobusów, dotychczas jednak nie mamy jeszcze dworca autobusowego. Autobusy stoją w różnych punktach miasta na ulicy bądź na prywatnych placach, co bardzo utrudnia orientację pasażerom. Główną przeszkodą w utworzeniu dworca autobusowego jest brak dogodnego miejsca na takowy.

Najkorzystniejszym rozwiązaniem sprawy byłoby utworzenie w Poznaniu trzech dworców autobusowych w zależności od tego w jakim kierunku autobus kursuje, jednak niezbyt oddalonych od centrum miasta, aby stworzyć jaknajdogodniejsze punkty odjazdu dla pasażerów, gdyż ilość osób korzystających z tego sposobu komunikacji jest bądź co bądź coraz większa. Dotychczas jednak magistrat nie powziął żadnej decyzji.

**Wielkopolski Związek  
Przedsiębiorców Autobusowych**

## Ruch autobusowy w Belgii

Belgijskie Narodowe Towarzystwo Kolei Gminnych, które eksploatuje dość znaczną sieć kolei gminnych o trakcji parowej i elektrycznej głównie na szlakach istniejących dróg, uzyskało od rządu belgijskiego prawo wyłącznego eksploatowania linii autobusowych w Belgii. Zamiast jednak eksploatować samemu Towarzystwo wspomniane odstąpiło koncesję swą poszczególnym przedsiębiorcom prywatnym na okres dziesięcioleci, zastrzymując sobie jedynie pewien odsetek od obrotu przez nie osiąganego.

Według warunków umownych między Towarzystwem, a przedsiębiorcą prywatnym, ten ostatni przyjmuje na siebie odpowiedzialność, za zatrzymywanie się na pewnych, urzędowo wyznaczonych przystankach, oraz za stosowanie się do wszelkich wymagań policyjno-drogowych. Prywatny przedsiębiorca, otrzymujący koncesję od Towarzystwa musi oczywiście dostar-

czyć materiał komunikacyjny, t. j. wozy, oraz pomieszczenie na nie.

Typ autobusów do eksploatacji powinien być ustalony w porozumieniu z Towarzystwem, oraz z Ministerstwem Komunikacji. Prywatny przedsiębiorca musi dysponować pewną ilością wozów, jakich od niego może zażądać Towarzystwo; urzędnicy Towarzystwa, oraz Ministerstwa Komunikacji mają prawo wchodzenia do garażów, warsztatów i biur koncesjonariuszy. Chociaż koncesja dawana jest na 10 lat, to jednak może ona być w każdej chwili cofnięta bez uszkodowania. Autobusy utrzymujące komunikację powinny znajdować się zawsze w dobrym stanie. Koncesjonariusz powinien najmniej bez przerwy prowadzić ruch przez 6 miesięcy na danej linii w roku; każdy dzień brakujący do takiej ilości czasu pociąga za sobą karę w wysokości 100 franków dziennie. Przed rozpoczę-



## ROYAL CORDS

**OPONY WZMOCNIONEGO TYPU**

Właściciel przedstawicieli na Polskę i w m. Główną „OPONA” Sp. z o.o.

Warszawa, Mazowiecka 11. Tel. 135 84

ciem eksploatacji koncesjonariusz powinien Towarzystwu przedstawić plan zamierzonej pracy, dający gwarancję bezpieczeństwa ruchu, oraz plan dający obraz rozwiązania sprawy stosunku z personelem. Rozkład jazdy powinien być zatwierdzony przez Towarzystwo, które ma prawo poczynić w nim zmiany w przeciągu 15 dni. Koncesjonariusz zobowiązany jest zorganizować nadzwyczajną obsługę przewozu pasażerów w razie, na przykład, wystaw, targów i t. p. okazji.

Towarzystwo zastrzega sobie prawo ustalenia miejsc przystankowych, oraz wyznaczania nowych takich miejsc. W ciągu 24 godzin koncesjonariusz powinien zawiadomić Towarzystwo, oraz Ministerstwo Komunikacji o wszelkich zmianach wynikłych w ruchu z powodów siły wyższej. Koncesjonariusz nie może rościć prawa do odszkodowania, jeżeli miarodajne władze uruchomią na jego linii nowe kursy o podobnym rozkładzie, albo nawet takim samym. W każdym razie Towarzystwo może mu wtedy za-

proponować zmianę rozkładu jazdy.

Koncesjonariusz obowiązany jest mieć personel, dający gwarancję regularności i bezpieczeństwa ruchu. Wszyscy pracownicy będący w styczności z publicznością muszą być umundurowani według wzoru, ustalonego przez Towarzystwo, oraz mieć swój numer. Wiek, warunki fizyczne, moralne, oraz doświadczenie powinni mieć pracownicy takie, by bez przeszkód mogli pełnić swą służbę.

Jeżeli koncesjonariusz wstrzyma ręk płaci on za każdy dzień po 50 franków kary. Wszelkie niestosowanie się do wyżej wymienionych warunków może spowodować odebranie koncesji.

Dalej. Koncesjonariusz może być zobowiązany do przewożenia gratis ładunku o wadze do 100 kilo, poleconego do przewozu przez Towarzystwo. Ładunki o wyższej wadze placą połowę stawki przewozowej za różnicę przewyższającą 100.

Bezpłatne bilety przejazdowe ma prawo wydawać tylko Towarzystwo.

Rok finansowy liczy się od 1 stycznia do 31 grudnia.

Rachunki zdawane z obrotów powinny zawierać następujące dane:

1) Sumy uzyskane z przewozu pasażerów, paczek, bagażu, towarów i t. p.

2) Sumy uzyskane z prowadzenia bufetów stacyjnych, barów i t. p. zakładów tego rodzaju.

Rachunki za ubiegły miesiąc powinny być regulowane najpóźniej 15 przyszłego miesiąca. Jako gwarancję, że koncesjonariusz będzie dotrzymywał przyjętych na siebie zobowiązań, każdorazowo musi on wrazie uzyskania koncesji składać odpowiednią kaucję.

Wreszcie—każdy autobus powinien być przystosowany do zabierania 25 kilo bagażu.

Tak jest w Belgii. Jak widzimy, warunki są ciężkie. Podobne warunki wszędzie da się narzucić, gdzie prywatni właściciele autobusów niezbyt solidnie wywiązują się ze swych zobowiązań, a przedewszystkiem, tam, gdzie nie są oni zorganizowani.

## Zjazd przedsiębiorców autobusowych z woj. warszawskiego ustosunkował się do szeregu zagadnień komunikacji autobusowej

### Obecni.

W dniu 2 lutego r. b., o godz. 12, rozpoczęło się Walne Zebranie przedsiębiorców autobusowych województwa warszawskiego, na które przybyli przedsiębiorcy autobusowi z Krosnowic, Płocka, Grójca, Stanisławowa pod Warszawą, Brześcia Kujawskiego, Lipna, Warszawy, Skolimowa, Radzyna, Pułtuska, Sannik, Kiernozi, Łomianek, Serocka, Krasnosielca, Starej Miłosny, delegat okręgowego Związku Właścicieli Autobusów województwa łódzkiego, p. H. Buczyński, oraz delegaci takiegoż Związku, organizującego się w Białymstoku p. p. Wojtasz Kazimierz, Zebin Henryk i Winkler Albin. Poza tem zebranie zaszczęcił swoją obecnością p. Karzycki Stefan, wydelegowany przez kierownika referatu samochodowego Dyrekcji Robót Publicznych w Warszawie, inż. Podhorodeńskiego.

### Porządek dzienny.

Porządek dzienny tego Zjazdu przedstawiał się następująco:

1. Zagajenie.
2. Wybór prezydium Zjazdu.
3. Odczytanie porządku dziennego obrad.
4. Przemówienia przedstawicieli władz.
5. Odczytanie protokołu ostatniego Walnego Zebrania.
6. Sprawozdanie z dotychczasowej działalności Związku.

7. Sprawa koncesjonowania prywatnych przedsiębiorstw autobusowych.

8. Sprawa zamierzeń Ministerstwa Poczty i Telegrafów, oraz Ministerstwa Komunikacji, dotyczących uruchomienia przez nie własnych przedsiębiorstw autobusowych, oraz stosunek do tych zamierzeń prywatnych przedsiębiorców autobusowych.

9. Sprawa wzajemnej konkurencji przedsiębiorców autobusowych, oraz omówienie środków zaradczych na nią.

10. Sprawy, dotyczące zarządzeń władz administracyjnych w stosunku do prywatnych przedsiębiorstw autobusowych, oraz omówienie środków zaradczych na nią.

11. Sprawy opłat drogowych.

12. Budowa dworców autobusowych, oraz umundurowanie obsługi.

13. Sprawy: szoferskie, znacznika związkowego, prenumeraty „Autobusu” i t. d.

14. Wybór Zarządu i Komisji Rewizyjnej.

15. Ustalenie wysokości składki, oraz wpisowego.

16. Przeprowadzenie zmian w Statucie.

17. Wolne wnioski.

### Wybór Prezydium i rozpoczęcie obrad.

Zebranie zagał prezes, p. Antoni Kurdziel, który zaproponował powołanie do prezydium p. p. Fiszela Segata

z Krasnosielca, Marynowskiego Antoniego z Płocka, oraz Wojtasza Kazimierza z Białogostoku, na co zebrani wyrazili swą zgodę, powołując jeszcze do prezydium, zagajającego prezesa Związku, p. Antoniego Kurdziela, jako przewodniczącego Zjazdu.

Pan Antoni Kurdziel, objąwszy przewodnictwo powołał na sekretarza p. Władysława Przyłuskiego, oraz udzielił głosu przedstawicielowi referatu samochodowego Dyrekcji Robót Publicznych w Warszawie, p. Stefanowi Karzyckiemu, który powitał Zjazd w imieniu tego referatu.

Następnie, przewodniczący odczytał porządek dzienny Zjazdu, który został bez zastrzeżeń przyjęty. Potem przewodniczący upoważnił sekretarza Zjazdu, p. Władysława Przyłuskiego — najpierw do odczytania protokołu ostatniego walnego zebrania Związku, które odbyło się w dniu 10 października r. ub., a następnie do odczytania sprawozdania z dotychczasowej działalności Związku, które zebrani przyjęli do wiadomości również bez zastrzeżeń.

### Koncesje, autobusy w zarządzie Państwa.

Z kolei przewodniczący uprosił p. Władysława Przyłuskiego, aby przedstawił obecnym uczestnikom Zjazdu sprawy, objęte w punktach 7, 8, 9, 10, 11, 12, i 13 przyjętego porządku dziennego.



Mówiąc o sprawie koncesjonowania prywatnych przedsiębiorstw autobusowych według projektu Ministerstwa Robót Publicznych, referent, przedstawiającemu zbranym szczegółowo tego projektu, postawił wnioski z prośbą o przyjęcie ich jako uchwał, aby zebrani wyrazili zgodę na przyjęcie zasady koncesjonowania prywatnych przedsiębiorstw autobusowych z temi jednak zastrzeżeniami, żeby nie przyznawano pierwszeństwa w udzielaniu koncesyj instytucjom samorządowym, żeby w ciałach przyszłych, które będą wydawały koncesje, miały zapewniony głos organizacje przedsiębiorstw autobusowych, żeby, wreszcie uproszczono procedurę wydawania koncesyj, a politykę koncesyjną prowadzono tak, by wykluczała ona możliwość istnienia niezgodnej konkurencji.

Co do zamierzeń Ministerstwa Poczty i Telegrafów które pragnie uruchomić własne przedsiębiorstwa autobusowe nietylko dla przewozu poczty, lecz i dla przewozu pasażerów, to, referent, przedstawiając szczegółowo tych zamierzeń wysnuł z nich wnioski treści następującej: Ministerstwo Poczty i Telegrafów nie powinno angażować się we własne przedsiębiorstwa autobusowe, lecz dla swych celów wykorzystywać istniejącą już prywatną sieć komunikacji autobusowej. Tam, gdzie położenie tej sieci nie rentowaloby się kapitałowi prywatnemu, a istnienie jej jest konieczne ze względów pocztowych, czy państwowych wogóle, Ministerstwo powinno zachęcać inicjatywę prywatną do działania natym terenie przez subwencjonowanie tych linii ewentualnie mogących powstać, t. j. tak, jakto pojmują Rządy w innych krajach. Referent, jako przykład możliwości gospodarki deficytowej przedsiębiorstw autobusowych w zarządzie poczty, wskazał Czechosłowację, jej pocztę, która mimo znacznie szczególniejszych warunków od nas, straciła na swych przedsiębiorstwach autobusowych w r. 1928 — 1.755.400 koron czeskich. Zresztą, dodaje na zakończenie referent, Państwo z racji swego uprawnienia nie może sobie stwarzać przywilejów, przy pomocy których mogłoby podrywać egzystencję i rozwój majątku obywateli.

Co do projektów Ministerstwa Komunikacji, które również, w obawie przed uszczerpkiem wpływów obrotowych kolei, wynikającym z faktów rozwoju w Polsce komunikacji autobusowej, pragnie uruchomić własne przedsiębiorstwa autobusowe to, referent, ujawniając zgrubszą niektóre szczegóły tych projektów, wyraził opinię, że w Polsce zbyt wiele jeszcze mamy potrzeb w dziedzinie rozszerzenia sieci dróg żelaznych; że kolej może swoje wpływy kasowe, uszczuplane jej przez komunikację autobusową, wyrównywać drogą stwarzania

nowych linii dróg żelaznych przez nią eksploatowanych, że, wreszcie, chcąc wyrównywać swe wpływy kasowe, kolej powinna wprowadzić szereg w swą eksploatację szereg zarządzeń modernizacyjnych, lecz tylko w dziedzinie przewozu towarowego, który jest podstawą jej zysków. Konkluzje swych referatów w postaci wniosków, w celu przyjęcia ich przez Zjazd, referent zapowiedział złożyć w stosownej chwili Zjazd.

### Walka z konkurencją.

Następnie, p. Wł. Przyłuski omawiał sprawę wzajemnej konkurencji, jaką sobie stwarzają sami przedsiębiorcy autobusowi. Mówca napiętnował tę konkurencję przedstawił jej opłakane skutki dla podróżującej publiczności, dla branży samochodowej, wreszcie — dla samych przedsiębiorców i gospodarki komunikacji autobusowej w Polsce wogóle. Mówca wezwał Zjazd, aby postanowił upoważnić Zarząd Związku do opracowania kilku typów umów, któreby, opatrzone rygorami materialnymi, choć w obecnych niepomyślnych warunkach stanu prawnego komunikacji autobusowej w Polsce, zaradziły złemu. Kończąc omawianie tej sprawy, mówca zaznaczył że wielką usługę odda tutaj obecność wszystkich przedsiębiorców autobusowych w szeregach Związku, poczem złożył odpowiednie wnioski do przyjęcia przez Zjazd.

### Nieżyćciowość zarządzeń władz.

Przy omawianiu punktu 10 porządku dziennego zabrał głos delegat wojewódzkiego Związku Właścicieli Autobusów w Łodzi, p. H. Buczyński, który wykazał nieżyćciowość szeregu zarządzeń wydawanych przez władze, a dotyczących komunikacji autobusowej. a nawet szkody, jakie te zarządzenia czynią sprawie rozwoju racjonalnej i dobrze zorganizowanej komunikacji autobusowej. Mówca, przytoczywszy szereg jaskrawych przykładów z życia, w szczególny sposób nalegał na zmianę zarządzeń wydanych w dniu 17 kwietnia 1929 r. i zawartych w „Dzienniku Ustaw” № 55, i w końcu zgłosił wniosek, aby właściciele autobusów zorganizowali się i stworzyli organizację, która by miała posłuch u władz i podporządkowała się centrali organizacyjnej w Warszawie; aby zażądano zmiany rozporządzenia, o którym mówca wspomnieli; aby zażądano wprowadzenia zasady koncesyjnej, przyczem zapewniono głos organizacjom właścicieli autobusów.

P. Marynowski Antoni z Płocka podkreślił, że ostatnio wydane rozporządzenie przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, które nawet w wypadkach, wynikających z niedoskonałości

człowieka, a zdarzających się przedsiębiorcom autobusowym nakłada olbrzymie grzywny, których szafarzami są niższe instancje władzy administracyjnej bardzo często nie rzeczowo, a złośliwie pojmując swe obowiązki — powinno być złagodzone, a prawo wymiaru kary udzielone władzy bezstronnej, nie złośliwej.

### O zasadę obliczenia podatku drogowego.

Następnie, po przedstawieniu przez p. Wł. Przyłuskiego sprawy opłat drogowych, zabrali głos p. p. Edward Szwarz z Łomianek pod Warszawą i Henryk Zehin, delegat organizującego się związku właścicieli autobusów w Białymostku. P. Henryk Zehin przedstawił rażące uchopenia władz, przeważnie samorządowych, które dzieją się przy wymiarze podatku drogowego na rzecz samorządów. Mówca zaproponował, aby samorządy zniosły opłaty stosunkowe, które nie dają sprawiedliwej miary co do świadczeń rzeczywiście należnych samorządom na cele drogowe od przedsiębiorców autobusowych, a wprowadziły opłaty ryczałtowe, na co wszyscy uczestnicy Zjazdu wyrazili swą zgodę.

### Dworce autobusowe, umundurowanie.

O sprawach: budowy dworców autobusowych, umundurowania obsługi, znacząca związkowego — jednego do kłapy, drugiego na chłodnicę autobusów, należących do członków Związku — i innych, mówił p. Wł. Przyłuski, który też pokazał zebranym projekt takiego znacznika, a który zobaczywszy, zebrani przyjęli jako godną związkowe. Co do dworców autobusowych, to zebrani upoważnili Zarząd Związku, aby zhadzał ze stanowiska prawnego: kto powinien budować te dworce; co zaś do umundurowania obsługi, to sprawę tę narazie pozostawiono otwartą.

### Wybór władz Związku.

Po przerwie przystąpiono do wyborów Zarządu i Komisji Rewizyjnej. Jako członkowie Zarządu wybrani zostali jednogłośnie p. p. Kurdziel Antoni z Warszawy, Segal Fiszel z Krasnosielca, Krusiewicz Henryk z Płocka; Zbiński Stanisław z Kiernozia i Radzicki Bernard z Krośnice; jakich zastępcy p. p. Nowakowski Stanisław z Sannik, Paulinek Franciszek ze Skolimowa i Szwarz Edward z Łomianek. Do Komisji Rewizyjnej zostali powołani, jako członkowie p. p. Marynowski Antoni z Płocka, Halladin Jani Barnat Piotr obaj z Warszawy; na ich zastępców p. p. Sokolowski Feliks z Serocka i Zegarski Józef z Grójca.



### Ustalenie wysokości składek i wpisowego.

Następnie ustalono wysokość składek na 5 zł. miesięcznie od każdego posiadającego przez przedsiębiorcę autobusu, a wpisowe jednorazowo na 10 zł. od każdego samodzielnego przedsiębiorcy.

### Zmiana tytułu organizacji.

Wreszcie, przystąpiono do przeprowadzenia zmiany w Statucie w tym sensie, żeby dotychczasowy tytuł Stowarzyszenia „Związek Przedsiębiorców Komunikacji Samochodowej w Polsce” zmienić na tytuł bardziej popularny, a mianowicie: „Centralny Związek Właścicieli Autobusów w R. P.”, co zostało jednogłośnie przez wszystkich obecnych zaakceptowane.

### „Macherzy”.

W wolnych wnioskach wszyscy zebrani zwrócili uwagę na fakt kręcenia się wokół właścicieli autobusów podejrzanych osobników, którzy, powołując się na rzekome swoje stosunki w urzędach, proponują owym właścicielom załatwienie ich tam interesów, za co żądają wynagrodzenia dochodzącego do poważnych wysokości. Zebrani postanowili wyplenić z pośród siebie takich osobników, a ze swymi sprawami zwracać się tylko do biura Związku, gdzie będą one załatwione.

Po Zjeździe, obecni na nim, a dotychczas nie należący do Związku właściciele autobusów, zapisywali się do organizacji.

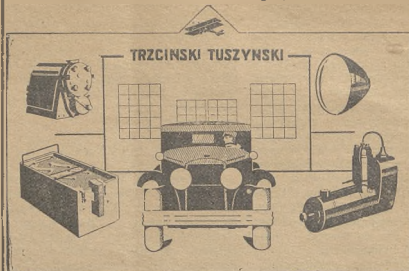
### Dworzec autobusowy w Mławie

Dzięki energii starostwa powiatowego w Mławie, oraz zapobiegliwości tamtejszego magistratu Mława posiada zgórą od 2 lat jedyny na terenie województwa warszawskiego dworzec autobusowy. Dworzec ten posiada bufet, poczekalnię, umywalnię i inne ubikacje potrzeby publicznej. Dzierżawi dworzec właściciel bufetu, który w ciągu 9 miesięcy jego istnienia zdolał wycofać koszty budowy, który przed dwoma laty wynosiły około 7.000 zł.

Przypuśćmy, że dziś budowa takiego dworca autobusowego, naprzykład w Płocku, kosztowałaby 15.000 zł., to czyż sami przedsiębiorcy autobusowi nie powinni by tworzyć między sobą spółkę, aby wspólnie eksploatować takie dworce i zamiast komuś obcemu — do własnej kieszeni zgarniać z tego tytułu pieniądze?

## WARSZTATY ELEKTROTECHNICZNO-SAMOCODOWE

Warszawa, Leszno 75 — drugie podwórze, tel. 54-30.



Nowe akumulatory różnych form, dynamo, startery, magnety i. p. oraz części zapasowe na skądzie. Ładownice akumulatorów. Wyposażenie akumulatorów służbowych — 21, 0,90 dba. UWAGA: Warsztaty posiadają w pierwszym podwórze stoisko samochodowe na kilkanaście aut w otwartej szopie pod dachem.

Naprawa, załadunek świateł w samochodach.

Naprawa magnet, delko, dynamo, startery, sygnalizatory, wyciągi i t. p. przepalanie wszelkich tworników, szpul na maszynach włóknarstwach.

Naprawa akumulatorów, zamiana naczyń, płyt i t. p.

## UCWAŁY ZJAZDU WOJEWÓDZKIEGO w sprawach zawodowych i organizacyjnych

Zjazd właścicieli autobusów z terenu województwa warszawskiego, wysłuchawszy referatu o stanie sprawy koncesjonowania prywatnych przedsiębiorstw autobusowych, postanawia popierać samą zasadę koncesjonowania tych przedsiębiorstw, zasadę wyrażoną w odpowiednim projekcie Ministerstwa Robót Publicznych. Jednocześnie Zjazd zwraca się do miarodajnych czynników, którzy mają wpływ na ostateczne rozstrzygnięcie w postaci ustawy sprawy koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych, aby czynnik ten usunął ze wspomnianego projektu te jego artykuły, które przynajmniej pierwszeństwo instytucjom samorządowym przy udzielaniu koncesji na prowadzenie przedsiębiorstw autobusowych. Zjazd wyraża życzenie, aby procedura przyznawania koncesji była bardziej uproszczona, niż to przewiduje projekt Ministerstwa Robót Publicznych, aby przyszła polityka wydawania koncesji była prowadzona w sposób któryby, wykluczając możliwość szerszenia się konkurencji, stał się rzecznikiem uzdrowienia stosunków w komunikacji autobusowej, oraz aby, przedewszystkiem, w ciałach kolegialnych, które w przyszłości będą decydowały o przyznawaniu koncesji, miały zapewniony głos organizacje przedsiębiorców autobusowych z Centralnym Związkiem Właścicieli Autobusów R. P. na czele.

Zebrani uznają, że moment wprowadzenia zasady koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych w Polsce jest dobrą sposobnością do postawienia na porządku dziennym sprawy budowy krajowego przemysłu samochodowego, oraz sprawy naszej samowystarczalności obronnej w tej dziedzinie.

### Co do zamierzeń, dotyczących uruchomienia autobusów państwowych...

Co do zamierzeń Ministerstwa Poczty i Telegrafów, oraz Ministerstwa Komunikacji, które to Ministerstwa pragną uruchomić przedsiębiorstwa autobusowe we własnym zarządzie, Zjazd stwierdza:

a) zamiast tworzenia własnych linii autobusowych Ministerstwo Komunikacji, w trosce o utrzymanie wpływów kasowych P. K. P. które im uszczuplają przedsiębiorstwa autobusowe, winno by wpływy te odzyskiwać przy pomocy uruchamiania nowych linii dróg żelaznych, których potrzeba jest w Polsce wielka, a przede-wszystkiem, drogą wprowadzenia w kolejniactwie szereg zarządzeń modernizacyjnych i to tylko w dziedzinie przewozu towarowego

b) będąc zdania, że przywozy towarowe stanowią zasadniczą pozycję dochodową P.K.P. zjazd wyraża sprzeciw co do uruchamiania przedsiębiorstw autobusowych do przewozu pasażerów w zarządzie kolei.

c) Zjazd stwierdza, że jeśli chodzi o wyzyskanie sieci eksploatacyjnych prywatnych linii autobusowych dla celów pocztowych, to w tej sprawie nic nie wskazuje, aby zarząd poczt uczynił cośkolwiek dla zbadania sprawy, w jakim stopniu obecnie czynne przedsiębiorstwa autobusowe, mogą być wykorzystane dla celów pocztowych;

d) Zjazd stwierdza, że w takich warunkach Ministerstwo Poczt i Telegrafów nie powinno, nie zbadawszy gruntownie sprawy, tworzyć własnych przedsiębiorstw autobusowych dla przewozu pasażerów;

e) Zjazd stwierdza, że samodzielne działanie każdego z resortów ministerjalnych w dziedzinie tworzenia własnych przedsiębiorstw autobusowych, bez skoordynowania tej sprawy nie tylko z innymi resortami, lecz i z reprezentacją prywatnych przedsiębiorstw autobusowych, mogłoby w gospodarce komunikacji autobusowej w Polsce wprowadzić niepożądany chaos dla stosunków gospodarczo-komunikacyjnych w Państwie;

f) Zjazd stwierdza, że przedsiębiorcy prywatni nie otrzymali dotychczas propozycji pracowania dla potrzeb poczty.

g) Zjazd stwierdza, że Ministerstwo Poczt i Telegrafów może być zdolne do zapewnienia sobie takich warunków prawnych w prywatnej komunikacji autobusowej, któreby mu zapewniły możliwość zadawalniającego korzystania z istniejącej, czy uzupełnianej jeszcze, sieci prywatnej Komunikacji autobusowej;

h) wobec powyżej przytoczonych faktów Zjazd wypowiada się przeciw tworzeniu przedsiębiorstw autobusowych w zarządzie poczty.

### Walka z niezdrową konkurencją

Zjazd wzywa Zarząd Związku do do energicznego przeciwdziałania szalejącej niezdrowej konkurencji, jaka panuje między poszczególnymi prywatnymi przedsiębiorcami autobusowymi. Zjazd upoważnia Zarząd Związku do opracowania kilku typów umów między przedsiębiorcami w celu zabezpieczenia ich przed wzajemną konkurencją, do wprowadzenia tych umów w życie, t. j. do zawierania ich za pośrednictwem Związku. Umowy te

powinny być opatrzone rygorem odpowiedzialności materialnej w stosunku do tego, któryby wazył się ich nie dotrzymywać.

### O złagodzenie wymiaru kar

Zjazd wzywa Zarząd Związku, aby rozpoczął starania u odpowiednich władz w celu złagodzenia wymiaru kar za różne przekroczenia, wynikające z faktu prowadzenia komunikacji autobusowej, wymiaru zalecanego przez ókólnik wydany przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z ministrem Robót Publicznych i zakomunikowanym p.p. wojewodom w grudniu r. ub.

### Stosunek do policji i władz administracyjnych wogóle

Zjazd stwierdza, że w dużej ilości wypadków dzięki temu, że niższe organy policji nie stoją na wysokości zadania, wymierzanie kar przez te organy ma powód nie rzeczowy, lecz złośliwy.

Zjazd stwierdza, że, w takich warunkach, edukacyjna praca Związku w kierunku podniesienia poziomu społecznego przedsiębiorców autobusowych napotyka na poważne trudności, które, miast pacyfikować, zaostrzają stosunki między przedsiębiorcami autobusowymi, a władzami administracyjnymi.

Zjazd zwraca się z apelem do wszystkich władz w państwie, mających do czynienia z prywatną komunikacją autobusową, aby zechcieli one korzystać z edukacyjnego i pojednawczego wpływu Związku na przedsiębiorców autobusowych.

Zjazd upoważnia Zarząd Związku do czynienia starań w kierunku zmiany przepisów, zawartych w rozporządzeniu Ministerstwa Robót Publicznych z dn. 17 kwietnia 1929 r.

### Samorządowe podatki drogowe

Zjazd wzywa Zarząd Związku, aby zwrócił się do miarodajnych władz z przedstawieniem konieczności obciążenia podatku drogowego, przypadającego samorządom od prywatnych przedsiębiorców autobusowych nie w zależności stosunkowej, lecz ryczałtowej, co jedynie może uchodzić za sprawiedliwy sposób wymiaru tego podatku, jeśli chodzi o przedsiębiorstwa autobusowe.

Zjazd upoważnia Zarząd Związku do zwrócenia się do miarodajnych władz z przedstawieniem konieczności jaknajrychlejszej budowy dworców autobusowych.

**Znaczek, prenumerata „Autobusu”, składka i wpisowe, tytuł i walka z „macherami”.**

Zjazd postanawia:

a) wprowadzić godło związkowe w dwóch postaciach, według

projektu, przedstawionego przez Zarząd Związku, jedno na wierzchnie okrycie, a drugie na chłodnice autobusów, należących do członków Związku w celu rozpoznania ich od przedsiębiorców niezorganizowanych;

b) uznać za przymusowe abonowanie miesiecznika „Autobus”, stanowiącego organ Związku;

c) ustalić wysokość składki członkowskiej na 5 zł. miesięcznie.

d) przeprowadzić zmianę tytułu Związku na: „Centralny Związek Właścicieli Autobusów R. P.”

e) przeciwdziałać i zwalczać zerowanie na ciemnocie niektórych przedsiębiorców autobusowych, uprawiane przez pokątnych radców, którzy usiłują legitymować się rzekomymi stosunkami w urzędach, mających do czynienia ze sprawami komunikacji autobusowej.

### Do właścicieli Autobusów całej Polski!

Zjazd właścicieli autobusów województwa warszawskiego śle pozdrowienia właścicielom autobusów całej Polski oraz ich organizację. Wzywa ich i te organizacje, aby zjednoczyły się pod sztandarem jednej wielkiej ogólnopolskiej organizacji przedsiębiorców autobusowych z Centralnym Związkiem Właścicieli Autobusów R. P. na czele w celu wspólnego podjęcia obrony i uzdrowienia komunikacji autobusowej w Polsce.

### Zaproszenie Związku

do Międzynarodowej Federacji Transportów Samochodowych.

Jak już donosiliśmy w drugim numerze „Autobusu”, w Paryżu powstała Międzynarodowa Federacja Transportów Samochodowych. Do Federacji tej obecnie należy 1500 przedsiębiorstw autobusowych i samochodowych przewoźów ciężarowych z Francji, 500-z Anglii, 400-z Belgii, 1000-z Niemiec, 1200-z Austrii, 4000 z Holandii, 700-z Hiszpanii i 1800-ze Szwajcarii.

W swoim czasie Związek nasz zgłosił przystąpienie do Międzynarodowej Federacji Transportów Samochodowych.

W dniu 30 stycznia r. b. prezes naszego Związku otrzymał zaproszenie na posiedzenie Komitetu Zarządzającego tej Federacji, które odbędzie się w dn. 7 i 8 marca r. b. w siedzibie Federacji, 9, Rue Le Sueur, o godz. 2 p. p.

Niestety z powodów niezależnych od siebie, Związek nasz nie jest w możności wydelegować w tym czasie kogoś na owe, interesujące nas, posiedzenie.

## Powstanie Koła w Płocku

W dniu 8 lutego r. b., o godz. 11, w sali Biura Parcelacyjnego przy Hotelu Polskim w Płocku, odbyło się zebranie organizacyjne Koła płockiego Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P., na które przybył delegat Centralnego Związku.

W zebraniu wzięło udział 20 właścicieli samochodów zarobkowych przewodniczył p. Marynowski Antoni, a sekretarował p. Krusiewicz Henryk, obaj z Płocka.

Przewodniczący udzielił najpierw głosu delegatowi z Warszawy, który odczytał sprawozdania i uchwały zjazdu wojewódzkiego, odbytego w Warszawie w dniu 2 lutego r. b., z których treści zebrań wyrazili swą solidarność.

Patem przewodniczący zaproponował utworzenie w Płocku Koła właścicieli autobusów i samochodów zarobkowych Centralnego Związku, na co jednogłośnie wszyscy wyrazili swą zgodę, na dowód czego podpisali protokół założycielski następującej treści:

### Protokół

#### założenia Koła Związku w Płocku

*Doztało się to w dniu 8 lutego 1930 r. w lokalu Biura parcelacyjnego przy Hotelu Polskim w Płocku, zebrał się właściciele autobusów i zarobkowych samochodów ciężarowych w ilości 20 osób. Przewodniczył zebraniu p. Marynowski Antoni z Płocka.*

*Po zapoznaniu się ze Statutem Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P., zebrani postanowili utworzyć Koło tego Związku w Płocku, na dowód czego sporządzili i podpisali niniejszy protokół założycielski.*

#### Podpisy:

*Przewodniczący zebrania:*

(—) A. Marynowski

*Sekretarz zebrania:*

(—) H. Krusiewicz

(—) W. Goszczyński

(—) A. Złyszyski

(—) K. Pelkowski

(—) J. Grzybowski

(—) ST. Czaraki

(—) B. Łatoszkiewicz

(—) C. Goszczyński

(—) E. Gubalski

(—) S. Przypiórkiewicz

(—) H. Trzcińska

(—) P. Halladin

(—) E. Dzięgielewski

(—) S. Zabolicki

(—) P. Kujawa

(—) E. Zbyczyński

(—) K. Radwański

Po przerwie wszyscy zapisali się do Związku, wypełniwszy odpowiednie deklaracje, poczem otrzymali legitymacje członkowskie.

W wolnych wnioskach wyszło na jaw, że na linjach Płock — Kobylniki konkurują ze sobą dwa przedsiębiorstwa których właściciele, z jednej strony p. Marynowski Antoni, a z drugiej p.p. Łatoszkiewicz i Zabolicki zapisali się do Związku. Delegat Centrali zaproponował pogodzenie się obu przedsiębiorców, ua podstawie ustalenia jednakowej ceny przejazdu i kolejności wyjazdów. W rezultacie, strony pogodziły się i zobowiązały do przewożenia pasażerów po jednej cenie i do wyjazdów kolejnych w ten sposób, że autobus p. Marynowskiego będzie wyjeżdżał między dwoma autobusami p. p. Łatoszkiewicza i Zabolickiego. Na dowód tego obie strony podpisały odpowiednią umowę, nad wykonaniem której czuwać będzie Zarząd Koła Płockiego.

Następnie dokonano wyborów do władz Koła, t. j. do Zarządu. Weszli doń p. p. Halladin Jan, Krusiewicz Henryk, Marynowski Antoni, Goszczyński Michał i Adam Górski; jako ich zastępcy: b. p. Cybulski Edward, Zawadzki Aleksander i Zabolicki Stanisław.

W dniu 13-II. r. b., o godz. 12.30, w sali biura przedsiębiorstwa „Ford” u p. Fr. Halladina, ul. Kościuszki 4 w Płocku, odbyło się zebranie Zarządu Koła Płockiego w celu podzielenia czynności między sobą, które rozdzielono następująco:

wybrano na prezesa p. Adama Górskiego,  
na wice-prezesa p. Wacława Goszczyńskiego,  
na skarbnika p. Franciszka Halladina,

na członka zarz. p. Antoniego Marynowskiego,

na sekretarza p. Henryka Krusiewicza.

Obrano na siedzibę Koła w Płocku lokal przy ul. Kościuszki 4 w firmie pp. Halladin i S-ka. Postanowiono również w sobotę, to jest dnia 15-II. wybrać się do władz miejscowych w celu zawiadomienia o istnieniu Związku. Na tem zebranie zamknięto.

Przeses (—) A. Górski

Sekretarz (—) H. Krusiewicz

Skarbnik (—) Fr. Halladin

(—) A. Marynowski

(—) W. Goszczyński

## Powstanie Koła w Kaliszu

W dniu 6 lutego r. b., w Kaliszu, odbyło się pierwsze organizacyjne zebranie w celu utworzenia tam Koła Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P., zwołane z inicjatywy o. H. Żarneckiego z Kalisza. W zebraniu wzięli udział właściciele autobusów p. p. Zygmunt Żarnecki, Józef Feingebłat, Kazimierz Cywusz i Stefan Krystek-wszyscy z Kalisza, Antoni Gołębiowski, Ignacy Kuznowicz i Alfons Potrzebski-z Konina, Stanisław Wesołowski, Klemens Przybylski, Józef Szczepankiewicz i Majer Wakiernan-z Błaszcz, oraz Kajetan Graczykowski-z Koźminka, ogółem 12 osób.

Zebranie zgalił p. H. Żarnecki, poczem na przewodniczącego zebrania powołano p. Klemensa Przybylskiego, na asesorów p. p. A. Żarneckiego i A. Gołębiowskiego, a na sekretarza p. H. Żarneckiego.

Po naradach postanowiono założyć w Kaliszu Koło Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P. dla właścicieli autobusów z terenu powiatów kaliskiego i konińskiego, oraz z tych sąsiedzkich, z których zainteresowani zgłoszą swój akces.

Dokonano następnie wybory powołały do władz Koła: jako prezesa p. Zygmunta Żarneckiego, jako sekretarza p. Kazimierza Cywusza, jako skarbnika p. Stanisława Wesołowskiego; do Komisji Rewizyjnej powołono p. p. Kajetana Graczykowskiego i Antoniego Gołębiowskiego, z prawem kooptacji 3-go członka.

Za siedzibę Koła obrano tymczasowo lokal u p. Zygmunta Żarneckiego, ul. 3-go Maja 26.

Przewodniczący: (—) K. Przybylski

Sekretarz: (—) H. Żarnecki

Asesorzy: (—) A. Gołębiowski

(—) Z. Żarnecki

Protokółista: (—) K. Masło

## Organizacja na Kujawach

W dniu 23 lutego 1930 r. o godz. 11 przed południem, w sali Kujawskiego Chrześcijańskiego Stowarzyszenia Rzemieślników i Przemysłowców we Włocławku, przy ul. Kopernika 6, odbyło się zebranie właścicieli autobusów w celu powołania do życia Koła Kujawskiego Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P.

Na zebranie przybyli następujące osoby: p. p. Józef Kowalski z Dobrzyńa n/Wisłą, Isydor Kornacki z Brzeźcia Kujawskiego, Jakób Idzikowski z Brzeźcia Kujawskiego, Władysław Brałkowski z Lubrańca, Jan i Mieczysław Kwiatkowsy z Brzeźcia Ku-

jawskiego, Władysław Kociński z Włocławka, Gustaw Boehm z Przedczna, Andrzej Kaczorowski z Przedczna, Władysław Krajewski z Kowala, Daniel Feh z wsi Lihuwiec, Stanisław Jędrzejewski z Lubienia, Jan Migdałski, Bolesław Stanecki-obaj z Radziejowa, Henryk Lipiński z Włocławka, Józef Bukowski z Dobrzyńa n/Wisłą, Gerold Wiliam, Herbert Szulc, Władysław Rutkowski i Edward Szulc-wszyscy z Włocławka, Abram Cohn z Radziejowa, Stanisław Skonieczny z Osiecin, Robert Szulc z Lubrańca, Cudek Czarny z Kowala, Seloma Idzikowski z Brzeźcia Kujawskiego, Abram Gradowski z Piotrkowa Kujawskiego i Fr. Koprowski z Lipna.

Zebrańie zgalił p. W. Gerold, który zawiadomił obecnych o przybyciu delegata z Warszawy w celu zorganizowania we Włocławku Koła Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R.P.

Następnie dokonano wyboru prezydium zebrańia, do którego weszli— jako przewodniczący p. W. Gerold, jako asesorowie—p. p. Stanecki i M. Kwiatkowski, jako sekretarz—p. Wł. Krajewski.

Potem przewodniczący udzielił głosu p. delegatowi z Warszawy. P. delegat omówił szereg spraw, dotyczących komunikacji autobusowej i jej przedsięwzięciom, odczytał sprawozdanie i uchwały, powzięte na zjeździe wojewódzkim, odbytym w Warszawie, w dn. 2 lutego r. b. a, przedwestyktem, poruszył sprawę konieczności zorganizowania się w Związek właścicieli autobusów z terenu całych Kujaw. Po przemówieniu p. delegata i po odczycaniu Statutu zebrańi powzięli następującą uchwałę:

„Zebrańi w dn. 23 lutego r. b. właściciele autobusów z Kujaw, w ilości 27 osób, postanawiają założyć Koło Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P., przystąpić do tego Koła, oraz wzywają właścicieli autobusów nieobecnych na zebrańiu, aby również przystąpili do organizacji!”

Następnie zebrańi podpisali protokół założycielski Koła we Włocławku, a potem przewodniczący zarządził przerwę, aby dać możność zebrańym zapisania się do Związku.

W czasie przerwy wszyscy zebrańi wypełnili i podpisali deklaracje członkowskie, uskuteczniłi wpłaty na rzecz Związku, poczem otrzymali legitymacje członkowskie.

Po przerwie, przystąpiono do omawiania sprawy postoju autobusów we Włocławku. Zebrał głos p. Koprowski z Lipna, który oświadczył, że obecnie miejsce postoju przy ul. Kościuski, na placu p. Sterna jest za drogie, że należy wystarać się o tańsze. Po wyjaśnieniach przewodniczącego p. Gerolda, który dotychczas sprawował

funkcje gospodarza placu, zebrańi na wniosek p. Koprowskiego postanowili upoważnić przyszły Zarząd Koła Związku we Włocławku, aby wziął pod uwagę na ten cel inne place, aby zebrał oferty, oraz aby o wyniku swoich starań w tej sprawie zakomunikował walnemu zebrańiu, które trzeba będzie zwołać w tej sprawie.

Następnie p. H. Lipiński uskarżał się na zdzierstwo, uprawiane przez miejscowych sprzedawców części samochodowych. Po wygłoszeniu uwag na ten temat przez p. Koprowskiego z Lipna, zebrańi postanowili sprawę tę przekazać do załatwienia Zarządowi Wojewódzkiemu w Warszawie.

Wreszcie postanowiono funkcjonariuszy Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P. przewozić autobusami bezpłatnie, a sprawę czapek i opasek dla obsługi autobusów powierzyć do załatwienia również Zarządowi Wojewódzkiemu.

Na wniosek p. delegata z Warszawy zebrańi jednomyślnie upoważnili Zarząd Koła we Włocławku do wszczęcia energicznej walki z wazjemną konkurencją na liniach autobusowych.

Przeprowadzone następnie wybory do władz Koła Kujawskiego Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P. powołały: p. p. W. Gerolda, M. Kwiatkowskiego, Skoniecznego, Gradowskiego i E. Szulca; do Komisji Rewizyjnej: p. p. Koprowskiego, Fr. Szulca i Migdałskiego.

W końcu przewodniczący p. W. Gerold podziękował p. delegatowi z Warszawy za jego przyjazd do Włocławka i za energię, która sprawiła, że wszyscy jednomyślnie stanęli w szeregu organizacji.

### Posiedzenie Zarządu Koła Kujawskiego

Obecni: Pp. Skonieczny, Gradowski, Gerold, E. Szulc. Nieobecny p. M. Kwiatkowski (usprawiedliwiony).

Postanowiono między sobą rozdzielić czynności, jak następuje: prezes — W. Gerold, skarbnik — Skonieczny, sekretarz — M. Kwiatkowski, członek Zarządu — Gradowski i E. Szulc.

Na tem posiedzenie zamknięto.

### Podział czynności w Komisji Rewizyjnej

Obecni Pp. Koprowski, Fr. Szulc i Migdałski. Postanowiono uprosić na prezesa Komisji Rewizyjnej p. Koprowskiego, który tę godność przyjął. Na tem posiedzenie zamknięto.

### Wojewódzki Związek Właścicieli Autobusów w Białymstoku

Z inicjatywy kilku ruchliwszych jednostek powstał w Białymstoku Okręgowy Związek Właścicieli Autobusów województwa białostockiego.

Związek wydał odezwę do wszystkich tamtejszych właścicieli autobusów, którą zamieszczamy na innem miejscu. W dniu 9 lutego r. b. odbyło się pierwsze Walne Zebranie tego Związku.

### Uchwały Zjazdu w Białymstoku

Walne Zebranie członków Wojewódzkiego Związku Właścicieli Autobusów w Białymstoku, odbyło w dn. 9 lutego 1930 r. uważając:

1. że drogi publiczne służą w jednakowej mierze ogółowi obywateli Rzeczpospolitej, że korzyści, płynące z użytkowania tych dróg dla właścicieli autobusów nie są większe, niż korzyści gospodarcze i kulturalne, osiągnięte pośrednio przez pasażerów i okolicznych mieszkańców dzięki komunikacji autobusowej.

2. że z tych względów kosztu utrzymania i konserwacji dróg komunalnych winny być uskuteczniiane z ogólnych funduszy związku komunalnego, tak samo jak i drogi państwowe utrzymywane są z ogólnego budżetu państwowego, a to w myśl słusznej zasady, że korzystanie z dróg publicznych nie jest przywilejem lecz prawem każdego obywatela;

3. że komunikacja autobusowa przyczynia się niezaprzeczalnie do wzmocnienia (tętna życia gospodarczego w kraju i że w interesie Państwa leży popieranie, a nie podrywanie tej komunikacji;

4. że procedur autobusowy wskutek jego nieumiarowienia i niedrogości koncesyj jest obecnie nierentownym i że właściciele autobusów i tak już uginają się pod ciężarem rozmaitych opłat podatków i trywizyj, że dalszych ciężarów na swoje własne barki wziąć nie mogą, przerzucić zaś nowe ciężary na pasażerów w formie podwyższenia ceny przejazdu nie mają możności;

5. że w tych warunkach projekt wprowadzenia horrendalnie wysokiej opłaty stosunkowej na rzecz samowładz państwowych, niezależnie od już istniejących prawem uregulowanych podatków drogowych, grozi nieuniknioną zagładą młodej gałęzi przemysłu autobusowego;

6. że niebacząc na stenowsko Walnego Zebrania iż nie ma słusznych podstaw do żądania specjalnych dopłat drogowych od właścicieli autobusów, Zebrańie wypowiada się jednakoż za przyjęciem z pomocą Wydziałom Powiatowym w ich gospodarce drogowej pod warunkiem, że odnośna świadczenia będą utrzymywane w ramach realnych możliwości i że będą nosiły formę ryczałtu.

dla przytoczonych motywów Walne Zebranie wzywa i upoważnia Zarząd Związku do podjęcia jaknajbardziej energicznych starań dla uniknięcia katastrofalnych skutków wprowadzenia projektowanej stosunkowej dopłaty drogowej, przyczem Zebranie oświadcza gotowość poparcia poczyniań Zarządu z całkowitą solidarnością.

# Walne Zgromadzenie w woj. Stanisławowskim

W dn. 19 stycznia r. b., w Stanisławowie (Małopolska) odbyło się Zwyczajne Walne Zebranie tamtejszej Korporacji Właścicieli Autobusów i Dorożek Samochodowych na okręg województwa stanisławowskiego.

Przydek dzienny tego Zebrania podaliśmy już w Nr 5 „Autobusu”, dziś zaś podajemy niektóre jego, bardziej znamienne uchwały.

## Przeciw „luzakom” i szkodnikom

Wyrażono ubolewanie z powodu odciążania się wielu przedsiębiorstw od życia organizacyjnego, gdyż jest to bardzo szkodliwe dla przemysłu i w skutkach swoich bardzo fatalne.

Uchwalono zaapelować do wszystkich przedsiębiorców, by natychmiast wpisywali się w szeregi Korporacji i przyczynili się do poparcia jej organizacji wszystkimi siłami.

Wykluczono jednogłośnie z szeregow Korporacji pp. *Hermana Streiflera* (podstarszego Zarządu), *Józefa Lewickiego*, *Michała Kondrata*, *Nathana Tittmana*, *Judę Schneida*, *Marijana Kutaja*, *Augusta Hartha*, *Demitra Proca* i *Wolfa Flirstera*, jako zalegających z opłatami korporacyjnymi ponad 4 i 6 miesięcy.

Ostatnim 4 wykluczonym uznano za możliwe dać 14 dni czasu do wyrównania zaległości, poczem wykluczenie następuje automatycznie, o ile zaległości nie wyrównają, lub nie złożą Zarządowi przyrzeczenia o wyrównaniu w najbliższej przyszłości.

## Wybory wypełniające do Zarządu Korporacji

Dokonano uzupełniającego wyboru na resztę okresu wyborczego: na podstarszego — p. *Karola Lindena* z Kolomyi, na zastępców członków Zarządu: p. *Emanuela Enocha* z Kreczowic i p. *Marcelego Terleckiego* z Pecenizyna, na członka Komisji Kontrolującej — p. *Jana Iwlijewa* ze Stanisławowa.

## Przystąpienie do organizacji ogólnopolskiej

W sprawie przystąpienia do ogólnopolskiego Związku Korporacji Walne Zebrania uchwaliło:

a) wyrazić swoją zasadniczą zgodę na przystąpienie do mającego powstać ogólnopolskiego Związku Korporacji wojewódzkich narówni z innymi analogicznymi związkami i korporacjami autonomicznymi.

b) Na Walne Zebranie ogólnopolskiego Związku Korporacji wysłała tut. Korporacja wojewódzka delegatów i opłaca składki do kasy Związku w ilości i wysokości ustalonej statutem tego Związku.

c) Wybór delegatów ma dokonać najbliższe Walne Zebranie Korporacji po zatwierdzeniu statutu ogólnopolskiego Związku i po nadejściu jego do stat. Korporacji.

d) Tut. Korporacja bierze udział również w tworzeniu tego Związku i wyrabianiu statutu przez wysłanie delegatów na ewentualny organizacyjny Zjazd Delegatów Korporacji i Związków autonomicznych, w proporcji 1 delegat na 20 członków Korporacji. Ta sama proporcja winna obowiązywać również inne Związki celem do utrzymania równowagi i sprawiedliwości.

## Lojalność wobec zarządzeń władz, a... rzeczywistość

Walne Zebranie stwierdza, że Korporacja nie uchyła się od wykonania przepisów i uważa za konieczne jedynie obronę prawa, które przysługują przedsiębiorcom co do terminów wykonania przepisów. Przeto Zebranie prosi Okręgową Dyрекcję Robót Publicznych o pozostawienie nienaruszonymi maksymalnych terminów, ustalonych przez Ministerstwo w §§ 3 i 4 rozporządzenia z dnia 17 kwietnia 1929 r. co do zastosowania się autobusów w gaśnice, koła zapasowe, wskaźniki kierunków, zegarki kontrolne i t.p. i nie ograniczać prawa przedsiębiorców.

Równocześnie Zebranie stwierdza że autobusy, które kursowały na drogach publicznych do dnia 31 sierpnia 1929 r. t. j. do dnia wejścia w życie przytoczonego rozporządzenia ministerjalnego i nie posiadają tylnych drzwi, nie mogą zastosować do wymogów o posiadaniu tychże, gdyż konstrukcja budowy karoserji tych autobusów nie pozwoliła na tak poważne przeróbki. Brak tylnych drzwi

w tych autobusach nie zagraża wcale bezpieczeństwu publicznemu. Zresztą autobusy te budowane były stosownie do wymogów, stawianych jeszcze przed wydaniem ostatniego rozporządzenia i do tego czasu autobusy z tylnymi drzwiami nie były przyjmowane do rejestracji przez Dyрекcję lub stawiano im trudności przy rejestracji. Chcąc zaś dokonać takiej przeróbki i uzupełnić brakujące drzwi, każdy przedsiębiorca musiałby ponieść bardzo dotkliwe wydatki, sięgające 400 zł. i wyżej, gdyż dorabianie drzwi jest równoznaczne z całkowitą przeróbką karoserji. Takie wydatki doprowadziłyby przedsiębiorców do ruiny.

Ze względu na to Zebranie prosi Pana Wojewodę o zezwolenie na odstępstwo od wykonania tego wymagania na mocy prawa, przysługującego w myśl §§ 7 i 8 przytoczonego wyżej rozporządzenia ministerjalnego i o dopuszczenie autobusów, będących w użyciu przed wejściem w życie tego rozporządzenia, do ruchu publicznego bez przeróbki aż do chwili wycofania się takowych.

W ten sposób ochroni się przedsiębiorców od dotkliwych strat.

## O rozumny wymiar kary

W sprawie nakładania kar administracyjnych, po odpowiednim zreferowaniu i wysłetleniu tej sprawy, Walne Zebranie uchwaliło:

Prosić P. Wojewodę o wydanie rozporządzenia organom administracji:

1) by na każde zgłoszenie obsługi autobusowej o niestosowaniu się pasażerów do przepisów jazdy była udzielona pomoc policyjna przez każdego najbliższego posterunkowego i winnych pasażerów pociągano do odpowiedzialności w myśl § 16 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 17 kwietnia 1929 r. (Dz. U. Nr. 55);

2) by spisanie protokołu w wypadkach przeładowania wozu i niestosowania się do godzin jazdy nie było stwierdzeniem gołego faktu, lecz by ściśle były wyjaśnione okoliczności, które spowodowały to przeładowanie i niezastosowanie się;

## Redakcja i Administracja

WARSZAWA, SMOLNA 38 m. 9, TEL 254-20  
KONTO P. K. O. 21.436.

PRENUMERATA: kwartalnie—3 zł., półrocznie—6 zł.  
rocznie — 12 zł., z przesyłką do domu.  
OGŁOSZENIA: 1/3 str.—400 zł., 1/2 str.—200 zł., 1/4 str.—100 zł., 1/6 str.—50 zł.

Redaktor: A. Kurdziel

Wydawca: Centralny Związek Właścicieli Autobusów R. P.



## AKCESORIA SAMOCHODOWE



CZĘŚCI ZAMIENNE  
CHEVROLET i FORDA  
— OPONY i DĘTKI —

różnych marek najtaniej w firmie

**Kazimierz Trukan**

WARSZAWA

Marszałkowska 19, IIIA Mokłowska 45

telefony 422-25 i 255-41

OLEJE i SMARY

GARGOYLE MOBILOIL



**ŁOŻYSKO**  
kulkowe i rolkowe

**F&S**

JEST NAJLEPSZYM ŁOŻYSKIEM DLA SAMOCHODU.

ŻĄDAĆ ŁOŻYSK

**FICHTEL i SACHS**

we wszystkich składach części samochodowych.

3) by w razie przeładowania wozu stwierdzono było, czy posiadają wszyscy pasażerowie bilety jazdy i czy pasażer nie wszadł mimo sprzeciwu obsługi autobusu;

4) by każdemu przedsiębiorcy była dana możliwość usprawiedliwienia się z robionych mu zarzutów jeszcze przed orzeczeniem kary;

5) by kary za powyższe przekroczenia jak i w innych nakładano po porozumieniu i poprzednim zasięgnięciu informacji od Zarządu Korporacji;

6) by nałożenie kar na przedsiębiorców autobusowych i dorożkarsko-samochodowych, jakoteż na ich kierowców, było przekazywane Zarządowi Korporacji, ostatni zaś zbada sprawę dokładnie, pouczy członka co do jego obowiązków i w razie konieczności ukarze na mocy statutu Korporacji, zatwierdzonego przez Województwo lub odda sprawę władzom do ostrzejszego przykładowego ukarania.

Wzmocniteli karności wśród właścicieli i stwórcy tej gwarancji, która jest tak potrzebna dla utrzymania porządku i bezpieczeństwa publicznego, a równocześnie usunie wszelką możliwość nadużywania i jednostronnego zastosowania przepisów przez mylne i nieodpowiednie przedstawienie sprawy przez niższe organa policyjne.

W razie gdyby w praktyce napotkano takiego członka, któryby nie stosował się do porządku i stawiał opór zarządzaniem Korporacji, takiego Zarząd odda do dyspozycji władz celem przykładowego ukarania, a nawet odebrania jemu prawa utrzymania komunikacji publicznej.

### Potępienie konkurencji nieuczciwej

W sprawie zwalczania szkodliwej i rujnującej konkurencji. Walne Zebranie uznało, że prowadzenie takiej konkurencji w szeregach Korporacji jest rzeczą anormalną i rujnującą wszelkie podstawy solidarności organizacyjnej. Konkurencja ta oprócz swej negatywnej strony czysto han-

dlowej, stanowi również źródło naruszenia porządku i bezpieczeństwa publicznego, gdyż towarzyszą jej różne przekroczenia przepisów ustaw i tp. Zarząd, zmierzających do utrzymania porządku w ruchu publicznym, jak przeładowanie, przekroczenie szybkości jazdy, nieprawidłową jazdę oraz podenerwowanie kierowcy i obsługi i tp. Taka konkurencja winna być bezwzględnie prześladowana i Zarząd ma karać członka Korporacji w myśl postanowień statutu, o ile dopuści się on nieodpowiednich praktyk, zabierania pasażerów nie na swoich godzinach jazdy, namawiania pasażerów, wprowadzania takowych w błąd przez fałszywe informowanie i tp.

### Służba ruchu i rozkłady jazdy

W sprawie regulowania ruchu autobusów i ustalenia rozkładu jazdy. Walne Zebranie uznaje za konieczne by ruch autobusowy był regulowany ściśle i że osiągnięcie tego możliwe jest tylko wtedy, gdy rozkłady jazdy autobusów każdego przedsiębiorstwa będą ustalone bezwarunkowo w porozumieniu z Zarządem Korporacji i z uwzględnieniem tak interesów przedsięwzięcia jak i wygod publicznych. W ten sposób usunie się wszelką możliwość szkodliwej i rujnującej konkurencji wśród przedsiębiorstw autobusowych jakoteż usunie się podłoże nieporządku i niebezpieczeństwa publicznego, gdyż muszą wtedy zaprzestać wysiłki i kłótnie tak obsługi jak i przedsiębiorstw, które nieraz stają się przyczyną katastrof, wypadków ognia i tp. Przeto pożądanym byłoby by władze przyjmowały do wiadomości tylko te rozkłady jazdy, które będą uzgodnione i aprobowane przez Zarząd Korporacji lub przez niego przedłożone i ustalone.

### Za koncesjowaniem z zastrzeżeniami

W sprawie przyszłych koncesji. Walne Zebranie stanęło zasadniczo

za koncesjowaniem przedsiębiorstw komunikacji publicznej.

Równocześnie Zebranie wyraża się przeciwko uprzywilejowaniu w nadawaniu koncesji urzędem samorządowym i instytucjom państwowym, mając na względzie że przemysł zarobkowo-samochodowy jest warsztatem pracy i źródłem zdobycia minimum egzystencji szerokich kół klasy zawodowo pracującej.

O tych, którzy tłuczą się cudzą pracą i o pomocy władzom władzom w zwalczaniu anarchii

Walne Zebranie uznaje, że tylko organizowany przemysł może przynieść korzyści Państwu i społeczeństwu i dać wystarczającą gwarancję za utrzymanie porządku i bezpieczeństwa w ruchu publicznym.

Dopóki wszyscy przedsiębiorcy nie będą złączeni w szereg organizowanej Korporacji, tak długo nie może być mowy o porządku i bezpieczeństwie gdyż organizowany przemysł nie może ponosić odpowiedzialności za tak zw. „dzikich”. Należy przeto dążyć do bezwarunkowego wzięcia całego przemysłu w ramy organizowane, a wszelką winę za naruszenie porządku odnieść na rachunek tych, którzy nie chcą podporządkować się regulaminowi organizacji i swojemu postępowaniem stwarzają podłoże chaosu i anarchii w ruchu publicznym.

Zebranie uważa wykorzystywanie pracy i wkładów organizowanego przemysłu przez element dziki za postępowanie nie godne solidnego przedsiębiorcy i piętnuje tych przedsiębiorców, które uprawiają podobne praktyki bez żadnych wkładów, tak materialnych jak i normalnych, z swej strony.

Władzom państwowym należy zwracać na takie przedsiębiorstwa uwagę i pomóc im w postawieniu kresu anarchii i by nauczyć winnych poszanowania prawa i obowiązków.



Nowoczesne elektryczne wulkanizatory zainstalowane w naszym zakładzie

ZAKŁAD WULKANIZACYJNY  
SERVICE STATION

**GOODYEAR**

Wolska Nr. 106.

Telefon 343-23.

Zakład nasz zaopatrzony w nowoczesne urządzenia pneumatyczne i elektryczne wulkanizatory, wykonywa naprawy opon podług metod i oryginalnymi nowymi surowcami GOODYEAR

Opony do naprawy przyjmują również główne składy opon GOODYEAR przy ul. Oboźnej Nr. 1.

### Inne sprawy

*W sprawie prawnej obrony członków Korporacji.* Walne Zebranie uznało że sprawa ta została rozstrzygnięta pozytywnie przez uchwalenia preliniarnarza budżetowego.

Sprawę angażowania syndyka przekazano do załatwienia Zarządowi Korporacji w myśl uchwały poprzedniego Walnego Zebrania.

*W sprawie utworzenia własnej składowicy, stacji benzynowej i dworca autobusowego względnie parku samochodowego.* Walne Zebranie uchwaliło pozostawić tą sprawę kompetencji Zarządu Korporacji, który ma poczynić wszystkie kroki petrakcyjne celem doprowadzenia tej sprawy do skutku

*W sprawie utrzymania komunikacji autobusowej w porze zimowej.* Walne Zebranie aprobowало stanowisko, zajęte przez Zarząd Korporacji i poleciło stać na tem stanowisku do końca.

*Sprawę organizacji turystycznej.* Walne Zebranie uważa za nieaktualną dopóki nie będzie zakończona organizacja przemysłu w całości.

*Na wniosek wielu członków o ustalenie tego wzoru biletów jazdy autobusowej dla wszystkich przedsiębiorstw*

na terenie województwa Walne Zebranie uznało konieczne wprowadzenie tego rodzaju biletów i wzywa Zarząd Korporacji by 1) poczynił wszelkie starania do jaknajruchlejszego wprowadzenia w życie tych biletów, 2) ustalił formę i rozmiar takowych i 3) zamówił potrzebny nakład tych biletów po najdogodniejszych cenach.

Przytem Zebranie uznaje za obowiązek każdego właściciela przedsiębiorstwa autobusowego nabywania biletów wyłącznie w biurze Korporacji.

W końcu m wniosek skarbnika p. Jurewicz i przewodniczącego p. Zajęczkowskiego Walne Zebranie wyraziło dzięki dla p zastępcy starszego Gustawa Maringnera za jego ofiarność dla Korporacji i za bezinteresowne udzielenie pomieszczenia dla jej biura.

Przewodniczący Zebrania, Starszy Korporacji *H. Zajęczkowski w. r.*

Prrowadzący protokół, sekretarz *M. Szessor w. r.*

### Pożyteczna broszura dla właścicieli autobusów

P. p. K. Fuchs i M. Sobota, nadkomisarze policji w Warszawie, grun-

towni znawcy naszego ustawodawstwa samochodowego, opracowali bardzo pożyteczną książeczkę p. t.: „Przepisy policyjne o ruchu samochodowym. Egzamin kierowcy w pytaniach i odpowiedziach, oraz nowe przepisy o autobusach.”

Książeczka ta zawiera 20 rysunków w tekście, wyjaśniających obrazowo wszelkie zagadnienia, dotyczące ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, na które odpowiedzi zredagowane są w sposób przejrzysty i zrozumiały Poza omówieniem przepisów, obowiązujących na obszarze całego Państwa, ta pożyteczna książeczka zawiera zbiór zarządzeń, wydanych przez niektóre władze lokalne a mianowicie Poznań, Katowice, Kraków, Łwów i Łódź. Książeczkę uzupełniają ostatnie przepisy o autobusach ułożone w sposób, godny pochwały. Miarą powodzenia tej książeczki, a więc i jej użyteczności, niech będzie fakt, że ostatnio ukazało się jej wydanie 3-cie, uzupełnione i poprawione. Cena książeczki wynosi 2 zł. 50 gr. Radzimy wszystkim kołom Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P. oraz poszczególnym przedsiębiorcom, aby zaopatrzyli się w tę książeczkę, którą można nabyć w każdej księgarni.