



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I STACJE OBSŁUGI

TUDOR Z. A. T.

Akumulatory
płyty i t. p.

GUIDE LAMP

Lampy przednie
i boczne

NORTH EAST

Instalacje samochodowe
liczniki i części

S. E. V.

Instalacje
samochodowe

LOVEJOY

Części zamienne do
amortyzatorów

A C

Liczniki, manometry,
amperomierze, części

DELCO REMY

Instalacje samochodowe,
sygnały, akumulatory

LUCAS

Instalacje
motocyklowe

JAXON

Koła, felgi, piasty, bębny
hamulcowe

Części samochodowe „Chevrolet” i akcesorja.
NAJWIĘKSZE WARSZTATY I STACJE OBSŁUGI

„MAGNET” Z. POPŁAWSKI Sp. z o. o.

WARSZAWA, HOŻA 33. TEL. 419-31 i 619-31

ADRESY ODDZIAŁÓW

Zw. Zawodowego Automobilistów

ZARZĄD GŁÓWNY Z. Z. A.

WARSZAWA

ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój 37

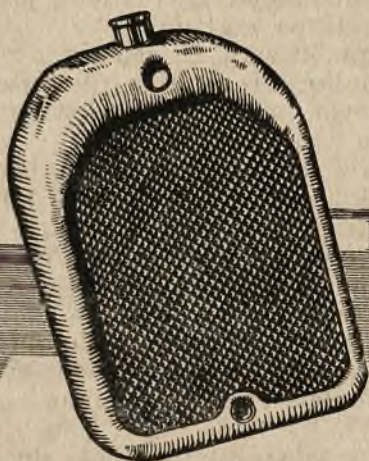
Bielsko — okr. sekr. Z. Z. A., Republikańska 4.
Cieszyn — Rudolf Zając, ul. Przykopa 34.
Częstochowa — Z. Z. A., Krośniewska 62.
Drohobycz — St. Sandheim, ul. Żyrna 37.
Gniezno — Z. Z. A. Gawroński, Koszarska 3.
Grodno — Z. Z. A., Brygidzka 14.
Kalisz — Z. Z. A., Jędraszek, ul. Polna 11.
Katowice — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Kościuszki 49.
Koło — Z. Z. A., Warszawskie Przedmieście 5.
Kołomyja — Z. Z. A., Karol Szuba, Piłsudskiego 2.
Konin — Br. Lewandowski, ul. Wolna 6.
Kraków — Z. Z. A., Plac Matejki 4,
Królewska Huta — Jan Ćmak, Straż Pożarna, ul. Bytomska.
Lwów — Z. Z. A., ul. Zielona 7.
Łomża — Z. Z. A., ul. Krótka 1.
Łódź — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Suwalska 7.
Łuck — Z. Z. A., Tłuchowski, Rada Związ.
Mikołów — Widera Józef, ul. Bytomska 14.
Nowogródek — Z. Z. A., Rynek 13.
Ostrów Pomorski — Z. Z. A., Staszycza 2.
Piotrków Trybunalski — Z. Z. A., ul. Legionowa 4.
Poznań — okr. sekr. Z. Z. A., Pl. Dąbrowskiego 42.
Rybnik — Stalmuch Józef, ul. Młyńska 2.
Sosnowiec — Pietrzak Leon, ul. Kołłątaja 17.
Tarnowskie Góry — Szurma Wiktor, ul. Przemysłowa 4.
Tomaszów Mazowiecki — Z. Z. A., ul. Św. Antoniego 1.
Tychy — Matera Paweł, Browary Książące.
Warszawa — Z. Z. A., ul. Długa 19.
Wilno — Z. Z. Szoferów Ziemi Wileńskiej, ul. Jagiellońska 3.
Wieluń — Z. Z. A., F. Czyż, ul. Niedzielska 6.
Żywiec — Worek Leonard, ul. Batorego 262.

AUTOMOBILISTA

ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31



CHŁODNICE SAMOCHODOWE

wszelkich typów i marek

BUDOWA NOWYCH I REMONT STARYCH

Skrzydła, lejki, bańki transportowe

Wszelkie wyroby blacharskie.

TANIO!

SZYBKO!

SOLIDNIE!

„TRYTON“

Warsztaty Blacharsko-Mechaniczne Sp. z o. o.

Warszawa, Madalińskiego Nr. 3, tel. 348-52.



OPONY o

NOWYM RYSUNKU PROTEKTORA

FISK

AIR-FLIGHT

Czy pacjent wytrzyma?!

Groźne niebezpieczeństwo dla bytu szoferów.

Znaną jest powszechnie anegdota o ciężko chorym pacjencie, do leczenia którego lekarze zabrali się bardzo ostro... Dokonali niezmiernie trudnej operacji. I, jak oświadczyli lekarze, operacja ta udała się, tylko że... pacjent nie wytrzymał...

Otóż, wydaje się, że w roli tego pacjenta znajdzie się obecnie cały przemysł samochodowy w Polsce, a to w związku z uchwaleniem przez większość rządową w Sejmie—ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym.

Ustawa ta nakłada bowiem ciężary tak niepomierne na znajdujący się u nas jeszcze w powijkach przemysł samochodowy, że w tych warunkach należy się obawiać, iż nigdy się on z tych powijków nie wygrzebie.

Zrozumiałem jest, że **szoferów kwestja ta musi interesować niesłychanie**, gdyż byt ich uzależniony jest bezpośrednio od rozwoju komunikacji samochodowej. Nim przejdziemy do szczegółowego omówienia tych niebezpieczeństw dla bytu szoferów, które kryją się w nowouchwalonej ustawie, musimy zająć się pokrótce jej treścią.

Jak już sama nazwa wskazuje, ustawa ma na celu—dostarczenie środków na budowę, utrzymanie i wzmocnienie, przede wszystkim dróg państwowych, a następnie (w drodze udzielania zapomóg) i dróg samorządowych.

Cel bardzo piękny! Wszyscy wiemy, że przysłowiowe „polskie drogi“, bruki w miastach, mosty i t. d. wymagają nakładów pieniężnych i że należy drogi te doprowadzić do porządku.

Celowi temu ma służyć Państwowy Fundusz Drogowy. Przy opracowywaniu ustawy, która decyduje z jakich źródeł mają płynąć pieniądze do tego funduszu, przyjęto założenie, że „płacić za drogi winien ten, kto z nich korzysta“!

Założenie to może jest i słuszne, ale w każdym razie zostało błędnie zrozumiane. Przypatrzmy się bowiem, kto ma ponosić opłaty na rzecz funduszu drogowego.

1. Przede wszystkim ustanowione zostały znaczne opłaty od każdego pojazdu mechanicznego, obliczone w stosunku do jego wagi własnej. Opłata od **mniejszych tanich samochodów** wynosić będzie w przybliżeniu **300—400 zł.**, od **większych 600—700 zł.** rocznie. Z tego źródła przewiduje się wpływ około 23 milionów zł.

2. Wszystkie przedsiębiorstwa, przewożące towary poza granicami miasta, mają opłacać 3 grosze od każdego tonno-kilometra **przewożonego towaru**. Wpływ ogólny ma wynieść rocznie około 3 milionów złotych.

3. Od **biletów autobusowych** ma być pobierana opłata w wysokości $\frac{1}{3}$ ceny biletu. Przynieść to ma 22 miliony rocznie.

4. **Grzywny z kar i odszkodowań** za przekroczenia przepisów mają przynieść $\frac{1}{2}$ miliona złotych.

5. Wpływy z opłat od reklam, umieszczanych wzdłuż dróg mają dać około 100 tysięcy złotych.

Do tego mają dojść dotacje (zasiłki) ze strony skarbu państwa, wreszcie ustawa zezwala na obciążenie Państwowego Funduszu Drogowego zobowiązaniami do łącznej wysokości 400 milionów złotych.

Jak z powyższego wynika — Fundusz Drogowy ma wycisnąć z komunikacji samochodowej ogromne sumy, bo około 50 milionów złotych, już pierwszego roku. Budowa i utrzymanie dróg będzie się odbywać za te pieniądze.

Trudno sobie wyobrazić, aby nasz młody ruch samochodowy mógł takie ciężary wytrzymać! Zupełnie zrozumiałe jest, że w pewnym stopniu winien on i musi być pociągany do świadczeń na doprowadzenie dróg do należytego stanu. Ale nie można od niego żądać zbyt wiele, jeśli nie chce się go skazywać na zagładę.

Nie ulega kwestji, że samochody korzystają z dróg i że dobre drogi oraz utrzymanie ich — są nieodzownym warunkiem rozwoju ruchu samochodowego.

Ale czy w rozwoju tego ruchu, będącego tylko częścią składową ogólnej sieci komunikacyjnej, jest zainteresowany tylko ten, kto bezpośrednio z tej komunikacji korzysta? Nie podobnego! Zainteresowany jest w tem cały kraj i dlatego wszyscy obywatele powinni być w mniejszym czy większym stopniu pociągnięci do świadczeń na cel rozbudowy dróg. Bowiem od usprawnienia komunikacji zależy rozwój ekonomiczny całego kraju.

A czy państwo nie dokłada do kolei państwowych, szczególnie do przewozu pasażerów (deficytowego) i do przewozu towarów eksportowych jak np. węgla, który opłaca taryfę niższą od własnego kosztu przewozu kolei? Dlaczego rząd w tym wypadku zmusza innych obywateli do ponoszenia świadczeń na rzecz komunikacji państwowej, a inną miarę stosuje do komunikacji samochodowej? Czyżby w ten sposób rząd bronił się przed konkurencją samochodową?

A dlaczego rząd nie bierze pod uwagę w jak trudnych warunkach rozwija się u nas przemysł samochodowy, wśród ogólnego kryzysu ekonomicznego, przy braku jakiegokolwiek poparcia, mający groźnego konkurenta w kolejach państwowych, które rozwijały się i organizowały w znacznie pomyślniejszych warunkach, bo nie miały żadnego współzawodnictwa.

* * *

Po tych ogólnych uwagach należy się zastanowić, jakie konsekwencje pociągnie za sobą uchwalenie ustawy o Funduszu Drogowym — dla kierowców samochodowych.

Jasne jest, że konsekwencje bardzo smutne! Jeżeli chodzi o kierowców posiadających własne wozy, to w pierwszym rzędzie padną oni ofiarą. Wyobraźmy sobie szofera, który ma „marnego „Fordzika“ wartości 500 czy 600 złotych i będzie musiał płacić od niego rocznie podatek w wysokości 400 złotych.

Albo szofer, mający na wypłat samochód „Renault'a“ (a wiadomo, że wielu nabywa cięższe maszyny, bowiem mają one większe powodzenie u publiczności)? Czy przy dzisiejszych zarobkach będzie w stanie zapłacić podatek 700 złotych a oprócz tego raty?

A teraz, jeżeli chodzi o szoferów, którzy pracują u przedsiębiorców? Wyobraźmy sobie przedsiębiorcę autobusowego, który $\frac{1}{3}$ część należności za bilety oddawać będzie skarbowi państwa, wyobraźmy sobie posiadacza wozu ciężarowego przeszło 4 tonnowej wagi, za który trzeba będzie płacić około 3.000 złotych na rzecz Funduszu.

Jedno z dwojga! Albo przedsiębiorca taki skalkuluje sobie, że nie opłaci mu się prowadzenie przedsiębiorstwa i wówczas szofera zwolni i skáže go na bezrobocie, albo też przedsiębiorca prowadzić będzie dalej przedsiębiorstwo, ale wówczas, nie ulega kwestji, kalkulację swą oprze w pierwszym rzędzie na wyzysku szofera, gdyż będzie chciał, jak każdy przedsiębiorca, przerzucić na innych ciężary na niego nałożone.

Sytuację szoferów pogarsza fakt, że pracują oni w małych przedsiębiorstwach i stąd trudniej im się bronić przed uciskiem. Następnie zaś — nie są ubezpieczeni od bezrobocia.

Jednym słowem, w obecnym stanie rzeczy, należy z goryczą przewidywać, że **szoferzy bardzo dotkliwie odczują „dobrodziejstwa“** nowej ustawy.

Wielu z nich będzie musiało **postawić swe go „grata“ i zwiększyć** wraz z innymi — **szeregi bezrobotnych**. A nie trzeba zapominać, że upadek przemysłu samochodowego pociągnie za sobą dalsze konsekwencje, gdyż zaczną się zamykać większe i mniejsze warsztaty samochodowe, lakiernicze, siodlarskie i t. d. Tysiące ludzi, którzy żyją z przemysłu samochodowego — znajdą się na bruku! Powiększy to grozę położenia.

Naturalnie, że nie będzie tak wiecznie. Przemysł samochodowy jest zbyt nieodzownym warunkiem rozwoju cywilizacji, zbyt jest żywotny, aby go można było wykreślić z powierzchni życia. Najbliższe doświadczenia dowiodą rządowi, że nieprzemyślana należycie ustawa — grubo zawiedzie i zamiast spodziewanych wpływów — nastąpi zupełne zahamowanie rozwoju komunikacji samochodowej i wzrost bezrobocia, co w rezultacie drożej będzie państwo kosztować. Bo zarówno pozostający bez pracy szoferzy jak i zwolnieni robotnicy **będą kategorycznie żądać od rządu pomocy dla głodujących swych rodzin**.

Trzeba się więc będzie cofnąć z tej drogi. Ale nim to nastąpi — przed szoferami staje znów widmo nędzy i wyzysku!

W tej ciężkiej sytuacji — **niema dla szoferów innego wyjścia**, jak tylko skupić się w swej organizacji zawodowej, aby **wspólnymi siłami stawić czoło** groźnemu niebezpieczeństwu.

R.

Przeszkody usunięte!...

Oddział Warszawski Związku oczekuje pełnia rozwoju!

W życiu organizacyjnym naszego Związku zaszło ważne wydarzenie.

Egzekutywa Zarządu Głównego rozwiązała Warszawski Oddział Związku, wyznaczając tymczasową Komisję Organizacyjną, której zadaniem jest przeprowadzić nową rejestrację członków Oddziału i doprowadzić do zwołania Walnego Zgromadzenia.

Zarząd Główny — nie z lekkim sercem zdecydował się na ten krok. Przez dość długi czas oczekiwał, że stosunki w Oddziale Warszawskim uzdrowione zostaną przez samych członków. Że zdobędą się oni na wysiłek odsunięcia od organizacji ludzi szkodliwych.

Tak się jednak nie stało! Różne na to wpłynęły przyczyny. Wielu kolegów dobrej woli, zrążonych metodami stosowanymi przez klikę, która owładnęła Związkiem, odsunęło się od czynnej pracy. Inni znów nie umieli się oprzeć ani tej śpiączce organizacyjnej, która owładnęła całym oddziałem, ani też zuchwałej demagogji, którą posługiwała się wspomniana klika z Zawadzkim i Żbikowskim na czele.

Była jednak spora grupa członków w Oddziale Warszawskim, która dążyła do usunięcia zeń ośrodka demoralizacji. Wysiłków tych kolegów Zarząd Główny nie mógł już dłużej pozostawić bez czynnego poparcia i zdecydował się w tej trudnej sytuacji rzucić na szalę wspomnianą decyzję, wywołaną troską o rozwój i o przyszłość Oddziału, który powinien przodować wszystkim

innym, a który przez ludzi nieodpowiednich skazany był na powolne zamieranie.

Mieliśmy nadzieję, że osobnicy ci, zdając sobie sprawę z rozmiaru swych win i z fatalnej opinji, jaką „cieszą się“ wśród ogółu szoferów warszawskich, schowają się obecnie w mysią dziurę, aby o nich jaknajprędzej zapomniano.

Ponieważ jednak mają na tyle czelności, że dziś jeszcze próbują mącić, warcholić wśród szoferów i przeciwstawiać się decyzji Zarządu Głównego, zmuszeni jesteśmy szerzej tę decyzję uмотywować, aby sprawa stała się dla wszystkich zupełnie jasną.

Będzie to wymagało z konieczności wywleczenia kilku nieprzyjemnych spraw, do których wolelibyśmy nie wracać, skoro jednak chodzi o to, aby chora gałąź raz na zawsze była odcięta od zdrowego pnia organizacji — nic nas zatrzymać nie może!

* * *

Zawadzki i Żbikowski wraz z grupą swoich kompanów przyszli do władzy w Związku w roku 1928 opanowując poza oddziałem warszawskim — Zarząd Główny. Przez cały ten okres poczynali sobie w Związku jak na własnym folwarku, lekceważąc wszelkie zasady organizacyjne, łamiąc statut i traktując wszystkie sprawy z punktu widzenia korzyści osobistych, a nie z punktu widzenia dobra organizacji.

Ktokolwiek ośmielił się przeciwstawić dyktatorom musiał być przygotowanym na to, że wy-

rzucą go z organizacji, zarzucając mu z palca wysane oskarżenia, które służyły do bezapelacyjnego wyrzucenia ze Związku.

Nie dopuszczano, aby Sąd Koleżeński badał zarzuty i orzekał o winie. W taki sposób pozbywano się wszystkich, którzy chcieli ratować oddział.

W taki sposób wyrzucono kol. Rongienca, który pracując w Oddziale już od roku 1923 zdołał postawić go na tak wysokim poziomie, iż dla obsłużenia członków trzeba było zaangażować aż czterech urzędników. W roku 1928 kolega ten zdołał założyć „Spółdzielnię Automobilową“, która zatrudniała 7 ludzi.

Związek Automobilistów, dzięki wysiłkom uczciwych ludzi, rozwijał się do roku 1927 bardzo szybko, mając utorowaną drogę ku przyszłości, dzięki wielkiemu zaufaniu ogółu szoferów do Związku. Wobec solidności z jaką prowadzona była „Spółdzielnia Automobilistów“ zyskiwała ona zaufanie i szacunek u kupców, przemysłowców jak również wśród szerokiego ogółu kolegów szoferów, odbiorców „Spółdzielni Automobilowej“. O sympatii jaką cieszyła się „Spółdzielnia Aut.“ świadczy fakt, że w życiu jej brali udział ludzie poważni i znani w życiu automobilowem.

Po fackie brutalnego wydalenia kol. Rongienca cała masa uczciwych ludzi gremjalnie wystąpiła ze Związku, nie chcąc być parawanem dla różnych nikczemnych praktyk.

Nie mając już przeszkód z żadnej strony i czując się panami sytuacji Zawadzki i Żbikowski w zupełności zapanowali nad obu instytucjami, czyniąc z nich dla siebie domenę nieograniczonych wpływów.

Stan taki niedługo trwał, gdyż zaledwie osiem miesięcy, lecz dla tak „zdolnych“ ludzi wystarczyło to, aby doprowadzić Spółdzielnię do strasznego bankructwa, bo na sumę 80.000 zł. Ogłoszono upadłość, prokurator aresztował owych „kierowników“ pod zarzutem nadużyć.

Wszystko co żyło, biło za tę upadłość w Związek. Cały nasz dorobek tylu lat runął i ruch zawodowych kierowców został w opinii publicznej skompromitowany. I nietylko my szoferzy zawodowi zostaliśmy skompromitowani, lecz i narażoną została na szwank opinia tych ludzi z poza sfer zawodowych szoferów, którzy wierząc nam, zaangażowali się w pracach Spółdzielni.

Los jaki spotkał Spółdzielnię był również i losem Związku. Oddział Warszawski stracił opinię, jaką dawniej cieszył się wśród ogółu kolegów szoferów. Rezultatem tej całej gospodarki był zupełny upadek Oddziału, który nie mógł utrzymać jednego bodaj funkcjonariusza. W rezultacie członkowie nowego Zarządu Oddziału, gdyż tamci skończyli swą zaszczętną niszczycielską rolę, musieli złożyć się między sobą po 10 zł. aby móc opłacić lokal Związkowy.

Powstanie dwóch nowych Związków szoferów na terenie Warszawy, mamy do zawdzięczenia również tylko Zawadzkiemu i Żbikowskiemu, bo niszczycielską robotą stworzyli oni grunt tym Związkom i utorowali drogę do powstania rozłamowych organizacji.

Gdyby Związek był silny, mocny jak pier-

wotnie, to nikt nie ośmielił by się rozbijać solidarności ogółu szoferów.

W momencie najtrudniejszym, kiedy Związek był narażony na ciężkie ataki ze wszystkich stron, wchodzi znów do Zarządu Głównego, pierwsi organizatorzy Związku kol. kol. Rongieniec, Trzeciak i inni.

Mimo trudnych warunków, dzięki wytężonej pracy stopniowo przywracają oni Związkowi dawne jego znaczenie. Zarząd Główny rozwija znów ożywioną działalność w obronie szoferów, zaczyna wydawać pismo zawodowe.

Zawadzkiemu i Żbikowskiemu ten rozwój Związku, łączący się z odsunięciem ich od władzy, gdyż zdołali się jedynie utrzymać w Zarządzie Oddziału Warszawskiego — jest solą w oku. Brużdzą więc jak mogą, przeszkadzają uczciwej pracy, korzystając z tego, że udało im się przy pomocy wyżej opisanych metod zagnieździć jeszcze na terenie Oddziału.

Ostatnio, pozwalają sobie na zuchwalstwo pod postacią „wykluczenia“ ze Związku sekretarza Zarządu Głównego kol. Rongienca, (wściekłość Zawadzkiego, wywołana została faktem, iż przy wyborach do Rady Zawodowej otrzymał o 250 głosów mniej od kol. Rongienca).

Postępek ten jest tak niedorzeczny z punktu widzenia statutowego i organizacyjnego, że wywołać może tylko politowanie. Ponieważ jednak jest on ukoronowaniem niecznej roboty notorycznych szkodników Zarząd Główny zmuszony był potraktować ten jaskrawy przejaw niesubordynacji organizacyjnej — jako kroplę, która przepełniła kielich wszelkich nieprawości.

Oddział został rozwiązany, utworzona została Komisja Organizacyjna, na czele której stanęli kol. kol.: **Welcel** Stanisław, **Szymański** Stanisław, **Wojewódzki**, i inni. Komisja ta przejęła akta i majątek Oddziału i przeprowadza rejestrację członków.

Wierzmy mocno, że teraz już Oddział Warszawski odpowie godnie swoim zadaniom.

Wzywamy wszystkich kolegów - szoferów Warszawy i okolic, aby rejestrowali się w nowym Oddziale Związku (Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20).

Akcja w sprawach szoferskich na terenie międzynarodowym.

Pracownicy każdego zawodu muszą łączyć się na terenie międzynarodowym, jeżeli chcą skutecznie walczyć z uciskiem i wyzyskiem ze strony kapitału, ze strony posiadaczy, którzy od dawien dawna są międzynarodowo zorganizowani, aby tem skuteczniej zalewać sadła za skórę pracownikom.

Szczególnie, o ile chodzi o pracowników transportowych, to zasada porozumiewania się między sobą organizacji zawodowych poszczególnych krajów i ustalania wspólnych akcji — występuje bardzo silnie.

Bo komunikacja i transport — same przez się noszą w znacznym stopniu piętno międzynarodo-

wości. Ku czemu służą linie kolejowe, okrętowe, trakty, szosy, jak nie po to, żeby ułatwić współżycie i porozumiewanie się mieszkańcom, nie tylko różnych prowincyj, ale i różnych państw a nawet i części świata.

Stąd też i pracownicy zawodu komunikacyjnego — nie tylko z konieczności muszą się stykać z sobą, bez względu na narodowość, nie tylko mają we wszystkich krajach wiele wspólnych trosk i kłopotów, ale i niektórych trudności, związanych z życiem zawodowym — **nie mogą** inaczej rozwiązać, jak tylko w skali międzynarodowej.

Wystarczy, na przykład, wspomnieć, jeżeli chodzi o kolejarzy, o sprawie sprzęgieł automatycznych, która może być załatwiona tylko wówczas, jeżeli zawrą umowę wszystkie kraje, między którymi istnieje wymiana wagonów, co w dzisiejszych warunkach jest rzeczą normalną (wagony polskie idą do Paryża, Wiednia, Berlina i t. d. i odwrotnie).

Jeżeli zaś chodzi o szoferów, to takich spraw, które powinny być uregulowane na terenie międzynarodowym, można wyliczyć bardzo dużo. Choćby kwestja ujednolajnienia znaków drogowych, przepisów ruchu kołowego, praw jazdy i t. d. i t. d.

Nie mówiąc już o pracownikach, rządy państw europejskich doskonale doceniają potrzebę porozumiewania się w tych sprawach. Stąd też na gruncie międzynarodowym — jest ożywiony ruch w sprawach automobilowych.

W dniu 31 marca b. r. odbędzie się w Genewie **europajska konferencja** w sprawie ruchu na drogach publicznych, zwołana przez sekcję ruchu i tranzytu, istniejącą przy Lidze Narodów.

Konferencja ma się zająć następującymi sprawami: międzynarodowego ruchu samochodów ciężarowych, ujednolajnienia sygnalizacji, zagubionych tryptyków, ujednolajnienia opodatkowania zagranicznych pojazdów mechanicznych.

Na konferencji zapewne będzie obecna delegacja szoferska z ramienia I. T. F. (Międzyn. Federacji Transportowców) z głosem doradczym.

Częściowo w związku z tą konferencją, jak również i w celu omówienia szeregu innych spraw, zbierze się w dniu 21 i 22 lutego b. r. w Berlinie — Rada Szoferska I. T. F. Na porządku dziennym posiedzenia są następujące sprawy:

1. Sprawozdanie sekretariatu za czas od ostatniego posiedzenia i komunikaty.

2. Dyskusja nad programem socjalnym żądań szoferów, dotyczących unormowania warunków ich pracy i bytu. Program ten, opracowany przez I. T. F., zamieszczamy w niniejszym numerze.

3. Sprawa okazywania pomocy szoferom, przebywającym poza granicami swego kraju.

4. Wybór delegatów i narada w związku z konferencją kołową, która ma się odbyć w Lidze Narodów w dniu 31 marca b. r.

5. Stosunek organizacji zawodowych do sprawy regulacji ruchu kołowego w mieście i na przedmieściach.

6. Kwestja bezpieczeństwa na skrzyżowaniach torów kolejowych z szosami.

Na wspomnianą konferencję udaje się z ramienia Zw. Zaw. Automobilistów kol. **Adamczyk**

Alojzy, wice-przewodniczący Zarz. Gł. i przewodniczący okręgu Śląskiego.

Po powrocie kol. Adamczyk niewątpliwie udzieli na łamach naszego pisma szczegółowych wyjaśnień, co do przebiegu tak ważnej dla szoferów konferencji i przedstawi nam stan obecny zawodowych organizacji szoferskich na terenie Europy. J.

Program socjalny żądań kierowców samochodowych.

Jak już o tem wspominamy w poprzednim artykule, na najbliższe posiedzenie Rady Szoferów przy Międzynarodowej Federacji Transportowców opracowany został program zasadniczych postulatów szoferów. Program ten ma na celu nadanie jednolitości akcjom wszczynanym przez organizacje szoferskie w poszczególnych krajach, jak również uregulowanie tych spraw, które wymagają międzynarodowego porozumienia się.

Naturalnie, że program ten nie wyczerpuje całokształtu żądań szoferskich we wszystkich szczegółach. W każdym kraju warunki są nieco odmienne i do tych warunków musi być dostosowywana zarówno taktyka działania, jak i muszą być wysuwane pewne szczególne postulaty, które w innym kraju mogą nie być aktualne.

Z tem zastrzeżeniem jednak — poniższy program zawiera te podstawowe, minimalne żądania szoferów, które winny stanowić szkielet dla opracowania już szczegółowej akcji, jaką winny przeprowadzić organizacje szoferów we wszystkich krajach, aby zapewnić swym członkom znośną egzystencję.

Liczne doświadczenia uczą, że pracodawcy i władze doskonale orjentują się, w jakich warunkach znajdują się pracownicy danego zawodu w poszczególnych krajach. I pracodawcy bardzo chętnie posługują się „argumentem“ w odpowiedzi na wystąpienia organizacji zawodowych, że w innym kraju „jest jeszcze gorzej!“

Dlatego też ważną jest rzeczą, aby akcja dotycząca pracowników jakiegokolwiek gałęzi przemysłu rozwijała się możliwie równomiernie we wszystkich krajach, bowiem łatwiej jest wówczas przełamywać opór pracodawców, czy opinii publicznej, czy władz.

Dlatego też, aczkolwiek osiągnięcie całości żądań zawartych w programie I. T. F. nie jest rzeczą łatwą, jednak opracowanie go przyczyni się do należytego uświadomienia sobie przez szoferów zakresu ich zasadniczych żądań.

A świadomość mas pracowniczych — jest pierwszym warunkiem realizacji tych żądań, które właśnie zawarte są w programie.

Jesteśmy przekonani, że czytelnicy chętnie się z nim zapoznają. Brzmi on jak następuje.

A. Ochrona pracy.

I. Kwestje związane ze stosunkiem najmu i warunkami pracy.

1) Należy usiłować osiągnąć we wszystkich krajach zaspokojenie następujących minimalnych

zadań, wprowadzając odpowiednie postanowienia do ustawy ochrony pracy i żądając przy zawieraniu umów o pracę dla kierowców zawodowych zagwarantowania:

- a) 8-io godzinnego dnia pracy względnie 48 godz. tygodnia pracy,
- b) ograniczenia ilości godzin nadliczbowych w ciągu dnia i w ciągu tygodnia,
- c) wynagrodzenia za godziny nadliczbowe,
- d) płatnego urlopu,
- e) odpowiednich przerw wypoczynkowych,
- f) ustanowienia tygodniowej ilości godzin wypoczynku,

g) unormowania warunków przyjęcia do pracy i zwolnienia,

h) płacenia poborów podczas przerwy w pracy spowodowanej chorobą i t. p.

i) zapewnienia środków, zabezpieczających przeciwko działaniom atmosferycznym.

Ustawodawstwo ochronne, mające moc w stosunku do pracowników zatrudnionych w innych gałęziach przemysłu musi mieć zastosowanie również i w stosunku do kierowców zawodowych.

Udzielanie przez władze terytorjalne koncesji na uruchomienie przedsiębiorstwa transportowego winno być uzależnione od podpisania pisemnego zobowiązania przestrzegania przepisów, zapewniających należyte warunki pracy.

II. Ubezpieczenia społeczne, ubezpieczenie od odpowiedzialności. Ochrona życia i zdrowia kierowcy zawodowego, ubezpieczenie na wypadek kalectwa lub choroby.

2) Zdobycie należytych przepisów, zawierających ubezpieczenie na wypadek inwalidztwa zawodowego, starości lub śmierci kierowcy zawodowego.

3) Uzupełnienie obowiązujących ustaw przepisem, że wszyscy posiadacze samochodów są obowiązani do ubezpieczenia wozów i kierowców od odpowiedzialności materialnej.

4) Dopuszczenie do użytkowania tylko takich wozów z motorami spalinowymi, które posiadają urządzenie pozwalające automatycznie uruchomić motor.

5) Przy budowie szos winna być zwrócona uwaga, aby zakręty były odpowiednio podwyższone.

6) Na szosach międzykomunalnych szczyty z nazwami winny być zastąpione systemem liczbowym.

7) Na przejazdach kolejowych winny być stosowane tunele lub wiadukty.

8) W miejscowościach zamkniętych, w punktach najbardziej ruchliwych winny być stosowane tunele lub wiadukty dla użytku pieszych.

B. Dopuszczenie do kierowania poj. mech.

Wykształcenie, szkoły kierowców, egzaminy, prawa jazdy.

9) Kandydaci na otrzymanie prawa jazdy dla prowadzenia poj. mech. muszą się poddać badaniom lekarskim dla stwierdzenia zdolności fizycz-

nych. Badanie winno dążyć przede wszystkim do sprawdzenia działalności wzroku, słuchu, serca i ogólnych zdolności. Badanie ogólnych zdolności ma na celu stwierdzenie, czy kandydat nie cierpi na chorobę lub czy nie posiada ułomności, które by przy prowadzeniu poj. mech. mogły być źródłem stałego niebezpieczeństwa publicznego.

10) Osoby poniżej lat 21, bez względu na rodzaj poj. mech., nie mogą otrzymać prawa jazdy.

11) Jednolite uregulowanie przepisów o sposobie nauczania. Jednolite minimalne przepisy o badaniu lekarskim (teoretycznym i praktycznym) kierowcy poj. mech.

12) Do zakładania i utrzymywania szkół kierowców upoważnione są tylko instytucje publiczne (państwo, kraj, gminy, publiczne instytucje gospod.). Wszystkie szkoły szoferów znajdują się pod nadzorem władz. Do komisji dozoru mającej działalność szkół szoferów muszą wejść obok przedstawicieli odpowiednich władz, zw. właścicieli samochodów i szoferów—właścicieli wozów, również i przedstawiciele organizacji zawod. szoferów.

13) Nauczycielem nauk praktycznych może być tylko osoba mająca najmniej pięć lat praktyki kierowcy zawodowego. Zdolności danej osoby do zawodu nauczycielskiego w szkole zawodowej mają być stwierdzone na podstawie egzaminu.

14) Osoby nieodpowiadające wymogom § 13, a zatrudnione nieurzędowo udzielaniem nauki jazdy, mają być usuwane pod grozą surowej kary.

15) Kandydaci do otrzymania prawa jazdy winni złożyć teoretyczny i praktyczny egzamin. W tym celu muszą złożyć dobre świadectwo z nauki w publicznej szkole szoferów.

16) Do komisji egzaminacyjnej (z teorii i praktyki), przesłuchującej kandydata do stanu szoferkiego, muszą wchodzić również i przedstawiciele organizacji zawod. szoferów.

17) Po złożeniu egzaminu z wynikiem dodatnim zostaje wydane prawo jazdy. Prawa jazdy mają być różne dla amatorów i zawodowców według następujących kategorii;

- a) dla motocykli,
- b) dla lekkich samochodów,
- c) dla wszelkiego rodzaju poj. mech.

18) W instytucji, której na wniosek komisji egzaminacyjnej, służy prawo wydawania lub odbierania pozwoleń na prawo kierowania poj. mech., winna być utworzona komisja z udziałem przedstawiciela organizacji szoferów, któraby z wyłączeniem wszelkiej innej instancji decydowała o wydaniu lub cofnięciu prawa jazdy.

19) Wystawianie we wszystkich krajach międzynarodowych praw jazdy, ważnych na obszar wszystkich krajów, które przystąpiły do międzynarodowej konwencji samochodowej.

C. Odpowiedzialność, statystyka.

20) Zwolnienie zawodowego kierowcy w ustawach automobilowych od współodpowiedzialności materialnej.

21) Stworzenie rady szoferskiej w stolicach wszystkich krajów, w której by organizacje zawodowych szoferów miały swoje zastępstwo.

22) Zobowiązanie rządów do prowadzenia statystyki wypadków (i ich przyczyn), spowodowanych przez automobile i tramwaje w ruchu ulicznym (wozy i cykliści).

D. Inne zawodowe sprawy.

23) Ustanowienie odpowiednich płac, aby szoferzy zawodowi nie byli zmuszeni dorabiać się napiwkami.

24) Forma zapłaty, według procentów od brutto wpływu — jest wykluczona. Jeżeli chodzi o wysokość płacy, to zależną ona być musi od lokalnych warunków w poszczególnych krajach.

25) Jeżeli warunki mieszkaniowe na to pozwalają, kierowca zawodowy nie powinien mieszkać u swego pracodawcy.

E. Żądania do międzynarodowej konwencji automobilowej z dnia 11 października 1909 r.

Międzynarodowa konwencja automobilowa winna być uzupełnioną następująco:

26) Kierowca zawodowy, który na skutek wykonywania swego zawodu opuszcza granice swego kraju, winien otrzymywać wszystkie świadectwa, według ustaw jego kraju i według umowy zawartej w ojczyźnie.

27) Ujednostajnienie przepisów o nauczaniu zawodowem. Jednostajne minimalne przepisy o teoretycznym i praktycznym badaniu lekarskim kierowcy automobilowego.

28) Wystawianie międzynarodowych praw jazdy dla kierowców zawodowych, z ważnością na obszarze wszystkich państw, które przystąpiły do międzynarodowej umowy.

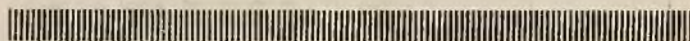
29) Uregulowanie w drodze umowy z międzynarodową ważnością powszechnego ruchu ulicznego (automobile, konne zaprzęgi, rowery i piesi).

30) Ujednostajnienie we wszystkich krajach kontynentu — przepisów o korzystaniu z prawej strony ulicy.

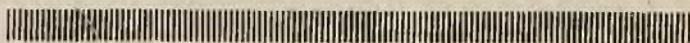
31) Międzynarodowe ustanowienie zasadniczych przepisów o jeździe na skrzyżowaniach (pierwszeństwo drogi).

32) Ulepszenie powierzchni jezdni we wszystkich krajach, przez stosowanie nowoczesnych metod.

33) Obowiązkowe przeprowadzenie przepi-




**TŁOKI PIERSCIEŃ I ZAWORY
SIMDURAL
DOSTARCZA
AUTOTECHNIKA
KRAKÓW
BRACKA 5. TEL. 4343.**



sów w sprawie zaprowadzenia znaków ostrzegawczych i sygnałów przy pomocy metody obrazowej (bez użycia jakichkolwiek napisów, aby szoferzy wszystkich nacji potrafili zauważyć niebezpieczeństwo) przy krzyżowaniu się torów kolejowych z szosą i na niebezpiecznych punktach szosy.

34) Zaprowadzenie jednolitego systemu posługiwania się światłami ostrzegawczymi przy pojazdach mech. i zapalaniu ich z nastaniem ciemności.

35) Jeżeli przyczepka nie może być hamowaną bezpośrednio z siedzenia kierowcy, musi ona być hamowaną przez specjalnego hamulcowego. Musi istnieć możliwość porozumiewania się pomiędzy kierowcą a hamulcowym.

36) Siedzenie kierowcy na wozie ciężarowym i hamulcowego na przyczepce musi być oparte na metalowych sprężynach i zabezpieczone przed wiatrem i deszczem.

37) Pojazd mech., stosownie do starości i zużycia, musi być poddawany w ciągu roku dość często oględzinom przez państwo, koncesjonowany warsztat lub fachowca-urzędnika państwowego, dla stwierdzenia czy pojazd ten nadaje się do użycia.

Najtańsza sprzedaż!! Benzyny, olejów i smarów samochodowych kraj. i zagranicznych

„BENZYNOPOL“

Złota Nr. 83, od Żelaznej, tel. Nr. 787-56.

Poleca stale na składzie wymienione towary.

Na żądanie z dostawą!

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Warszawa.

DO CZŁONKÓW ODDZIAŁU WARSZAWSKIEGO.

W związku z wydarzeniami, które rozegrały się na terenie Oddziału Warszawskiego, opisanymi w oddzielnym artykule, Komisja organizacyjna, stojąca obecnie na czele Oddziału, wydała następującą odezwę do ogółu szoferów warszawskich,

Koledzy szoferzy!

Zarząd Główny naszego Związku, jako organ kierowniczy i sprawujący nadzór nad organizacjami szoferскими w całym kraju, rozwiązał Oddział Warszawski, gdyż nie przejawiał on należytej działalności w życiu szoferów warszawskich. Zarząd Główny powołał nas jako członków Komisji organizacyjnej dla dokonania nowej rejestracji członków Oddziału Warszawskiego naszego Związku.

Wzięliśmy na siebie ciężki obowiązek usprawnienia naszej Organizacji. W tym celu wzywamy kolegów zalegających ze składkami i tych, którzy je regularnie opłacają, aby się stawili do rejestracji w nowej siedzibie naszego Związku, ul. Czerwonego Krzyża 20, pok. 38, parter.

Sekretariat Związku otwarty codziennie od godziny 10 — 3 pp. i od 6 — 8.

Wzywamy wszystkich Kolegów, niebędących dotąd członkami naszego Związku, do niezwłocznego wstępowania do szeregów naszej Organizacji Zawodowej.

Chcąc ułatwić wstępowanie do Związku, Zarząd Główny obniżył wysokość wpisowego z 5 na 3 złote.

Koledzy, sytuacja ekonomiczna jest ciężka. Wiemy, że każdy najmniejszy nawet wydatek jest uszczerbkiem dla Was, lecz składka członkowska jest jedyną naszą bronią, która umożliwi nam zbiorową i solidarną walkę z akcją wymierzoną przeciwko nam. Idą czasy takie, że musimy tworzyć mocną i potężną organizację, która by potrafiła nas szoferów obronić. Stoimy przed widmem bezrobocia, gdyż od kwietnia wchodzi w życie ustawa o funduszu drogowym, która niszczy przemysł samochodowy. Zbliża się prolongata praw jazdy, przy której szofer jest narażony na tysiączne przykrości i szyskany. Obronę znaleźć może tylko w Związku Automobilistów, jedynej, najstarszej Organizacji Szoferskiej.

Jeśli były jakiegokolwiek przeszkody do stworzenia silnej Organizacji Szoferskiej w Warszawie, to zostały obecnie usunięte.

Wszyscy więc do szeregu!

Wszyscy do Związku Zawodowego Automobilistów!

Komisja Organizacyjna.

NOWY DWORZEC AUTOBUSOWY JUŻ WYKOŃCZONO.

Dnia 15 lutego b. r. odbędzie się w godzinach południowych uroczyste otwarcie nowego, centralnego i zresztą jedynego w Warszawie Dworca Autobusowego, przy ul. Jerozolimskiej 123.

Dworzec ma dwa wjazdy — dla autobusów przychodzących i odchodzących, duże podwórce dla postoju wozów, kilkanaście boksów otwartych, krytych dachem. We frontowym budynku piętrowym mieszczą się biura Dworca, duża poczekalnia dla publiczności, kasy biletowe, automaty telefoniczne, pokój policyjny, bufet i inne ubikacje dla wygody podróżnych.

Dworzec obliczony jest na frekwencję dzienną stu autobusów. Za postój autobusu przedsiębiorca płacić ma 3 zł. na dobę i 50% od ceny biletu sprzedanego w kasie Dworca. Oprócz tych urządzeń zainstalowano na miejscu warsztat reparacyjny i umywalnię dla autobusów. Dzięki uru homieniu Dworca zniknie prawdopodobnie postój autobusów na placu przy dawnej rogatce u zbiegu ulic: Jerozolimskiej, Towarowej i Grójeckiej.

SYGNALIZACJA ŚWIETLNA.

Kierowcy samochodowi przyjęli jako zasadę ruszanie przy zbiegu Al. Jerozolimskiej i Marszałkowskiej natychmiast po podaniu sygnału dźwiękowego. Komisariat rządowy przypomina, że momentem ruszenia pojazdu jest ukazanie się sygnału zielonego. Sygnał dźwiękowy służy, jako przygotowanie do ruszenia, nadto, aby przechodnie mogli zakończyć spokojnie przejście na linii zatrzymanego ruchu. Podczas sygnału dźwiękowego ruszać nie wolno.

Katowice.

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁU OBRONY PRAWNEJ.

Dnia 25 września 30 r. odbyła się przed Sądem Przemysłowym w Świętochłowicach sprawa kol. Kowolika Urban przeciwko Fabryce Kwasu Węglowego w Wielkich Hajdukach. Kol. Kowolika zastępował kol. Melek, zastępca pozwanej nie stawiał się. Na wniosek kol. Melka Sąd odrzucił sprzeciw od wyroku zaoznego z dnia 12.VIII, jak niedopuszczalny i zasądził fabrykę na zapłacenie kol. Kowolikowi 168.75 zł. tytułem **należności za przepracowane godziny nadliczbowe.**

Kol. Kowolikowi Urbanowi serdecznie gratulujemy wygranej. Szkoda tylko, że p. Tracz wyszukuje rozmaitych sztuczek, aby się wywinąć od zapłacenia należności bezrobotnemu kol. Kowolikowi.

Dnia 20 listopada 30 r. odbyła się sprawa kol. Kowolika Jana przeciwko p. Kohany. Wobec niestawienia się pozwanego, kol. Melek wniósł o wyrok zaoznny. Sąd do wniosku się przychylił i p. Kohany ma zapł. kol. Kowolikowi 350.—zł.

Dnia 20 listopada 30 r. odbyła się przed Sądem Grodzkim w Mikołowie, sprawa kol. Haśnika przeciwko Sonnderlingowi.

Zastępował kol. Haśnika sekretarz Z. Z. A. kol. Melek. Sprawa toczyła się o sprzeczne z ustawą zwolnienie z pracy kol. Haśnika, któremu p. Sonnderling wypowiedział na 14 dni i to 1 lutego miast 15. Termin wydania wyroku został odłożony.

Dnia 25 listopada 30 r. odbyła się rozprawa przed Sądem Przemysłowym w Katowicach w sprawie kol. Bulla przeciwko Polskiemu Instytutowi Wydawniczemu o niezachowanie właściwych terminów przy zwolnieniu z pracy. Kol. Bulla był zatrudniony dawniej w firmie M. O. Groh, w której samodzielnym prokurentem był p. Wollfeiler, obecny właściciel Polskiego Instytutu Wydawniczego.

Kol. Bulla zawarł z p. dyr. umowę, mocą której przysługiwało obu stronom miesięczne wypowiedzenie.

Kiedy p. dyr. stał się właścicielem firmy, którą przemianował na Polski Instytut Wydawniczy, z niewiadomych przyczyn zwolnił kol. Bullę. W międzyczasie Zakład Ubezpieczeń zgłosił się po należne wkładki za kol. Bullę, wówczas p. Wollfeiler kazał kol. Bulli iść do Zakładu Ubezpieczeń po pieniądze za 14 dni, bo za 14 dni zapłacić zaraz przy zwolnieniu.

Sprawa kol. B. za pośrednictwem Z. Z. A. została skierowana na drogę sądową. Sąd Przemysłowy po uzasadnieniu skargi przez kol. Melka wydał wyrok skazujący — byłego p. dyr. a obecnego właściciela firmy — **na zapłacenie kol. B. 175.— zł** tytułem **odszkodowania przy zwolnieniu.**

Nawiasem zaznaczamy, że p. dyr. Wollfeiler zwrócił się do kol. Bulli, o **zwrot munduru**, który kol. B. dawno zdarł przy pracy, i **kurtki skórzanej**, którą otrzymał kol. B. na gwiazdkę od firmy M. O. Groh, a do której dopłacił 180 zł. Pan dyrektor groził, że o ile kurtki i munduru nie otrzyma, sprawę skieruje na drogę sądową. A no! czekamy.

Dnia 12 grudnia b. r. odbyła się przed Sądem Przemysłowym w Katowicach sprawa kol. Szynika przeciwko Ewaldowi Pruszkiewiczowi, właśc. Frieszer o odszkodowanie z tytułu **zwolnienia.** Po uzasadnieniu skargi przez kol. Melka i udowodnieniu że na Górnym Śląsku obowiązuje wypowie-

dzenie pracy. Sąd wydał wyrok skazujący p. Frieszera na **zapłatę kol. Szymikowi 250 zł.**

Nie pomogło tłumaczenie, że kol. Szymik rzekomo miał czas próbny i inne wykryty.

Dnia 8.I 31 r. odbył się szereg rozpraw sądowych w Sądzie Przemysłowym w Katowicach. W sprawie kol. Tełdy przeciwko Mikołowskiemu Zakładom Metalurgicznym. Sąd wydał wyrok zaoczny.

Sprawa kol. Wyciślika została odroczone z powodu niedoroczenia wezwania Królakowi.

W sprawie Kowolik Jan przeciwko p. Kohany wyrok zaoczny wydany na przesłanej rozprawie został zatwierdzony.

Dnia 8.I odbyła się przed Komisją Pojednawczą i Arbitrażową rozprawa w sprawie Kol. Gajdzika przeciwko Śląskiemu Linjom Autobusowym. Przebieg rozprawy podany w oddzielnym artykule.

ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE UŻYWANIA SYGNAŁÓW

W dniu 20 listopada 1929 r. wydała Dyrekcja Policji w Katowicach (ogłoszone w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego Nr. 40 strona 668, dnia 21.XII 1929 r.).

rozporządzenie policyjne, dotyczące używania sygnałów ostrzegawczych przez kierowców samochodów.

Treść par. 1-go rozporządzenia podajemy poniżej do wiadomości:

Jako dźwiękowego sygnału ostrzegawczego wolno kierowcom samochodów na obszarze miasta i powiatu Katowickiego, a mianowicie w dzielnicach zabudowanych, używać tylko ręcznych trąbek o niskim tonie, oraz klaksonów; motocykliści winni używać trąbek o wysokim tonie.

Używanie innych sygnałów o silnym przejmującym dźwięku jak gwizdków, syren, piszczałek lub dzwonek jest wzbronione. Kierowcy pojazdów mechanicznych ratunkowych, sanitarnych, straży pożarnej oraz Policji Woj. Śl. mogą dla odróżnienia używać specjalnych sygnałów, jak dzwonek, gwizdek, syren, piszczałek i t. p.

W gazecie urzędowej Woj. Śl. Nr. 39 rok IX. z dnia 7 listopada 1930 r. strony 496 i 497 ogłosiła Dyrekcja Policji w Katowicach następującej treści:

rozporządzenie policyjne z dnia 27 października 1930 r. zmieniające rozporządzenie policyjne z dnia 20 listopada 1929 r. o używaniu sygnałów ostrzegawczych przez kierowców samochodów.

Część I par. 1 rozporządzenia policyjnego z dnia 20 listopada 1929 o używaniu sygnałów ostrzegawczych przez kierowców samochodów znosi się. W części II par. 1 wyżej wymienionego rozporządzenia skreśla się słowo „innych“.

Ponieważ przepis policyjny o używaniu **sygnałów elektrycznych** skreślono, przeto obecnie wolno kierowcom używać sygnałów elektrycznych o niskim i nierzuciącym tonie.

Poznań.

DOROCZNE WALNE ZGROMADZENIE.

Walne doroczne zebranie, które odbyło się dnia 18.I. b. r. w obecności 84 członków, zagał kol. **Gebel** witając przedstawiciela Zarządu Głównego kol. **Rongiencę** oraz przedstawicieli filji Gnieźno i Chodzież, kolegów: **Gawrońskiego** i **Woznego**.

Następnie uczczono pamięć zmarłych kolegów: ś. p. Rudnickiego, Michalczaka i Małeckiego przez powstanie z miejsc.

Przystąpiono do wyboru prezydium. Jako przewodniczący wybrany został najstarszy pod względem przynależenia do Związku kol. **Radlewski**. Jako asesorów wybrano kolegów **Wyrembka** i **Stachowiaka**.

Ogólne sprawozdanie imieniem zarządu zdawał kol. prezes **Gebel**. Oświadczył on, że mimo wielkich trudności, praca nasza wykazuje poważne sukcesy. Rozłam, jaki po-

wstał w ubiegłym roku, osłabił znacznie naszą siłę, lecz mimo to, nie tracimy ducha. Ci, którzy rozłam spowodowali zarzucali nam tendencje polityczne, a tymczasem sami uprawiają grę wybitnie polityczną... Wytocono nam zjadliwą walkę, walkę tę podjęliśmy, lecz nie ze złą wolą... Przyszły zarząd winien dążyć, mimo wszystko, do porozumienia z drugim związkiem, bo tego wymaga dobro szoferów, dzięki bowiem rozdzieleniu taryfa dla kierowców nie może dojść do skutku, pracodawcy wykorzystując osłabienie Związku, narzucili szoferom płacę 25%. Szoferzy wskutek tego są zmuszeni do najrozsądniejszych kroków, aby utrzymać się przy życiu.

Przechodząc do spraw finansowych związku, oświadczył mówca, że niezbyt różowo wygląda nasz stan kasowy, a to dlatego, że rozehód pozostał na tej samej wysokości, co w roku ubiegłym, podczas gdy dochód zmniejszył się. Dużo członków lekceważy obowiązek regularnego płacenia składek, inaczej, bowiem deficytu prawie nie byłoby. Wielu członków nie może płacić, dzięki kryzysowi, jaki przeżywamy. Mówca wyraża przekonanie, że nowy rok przyniesie poprawę w położeniu naszego oddziału.

Następnie przedłożył sprawozdanie sekretarz kol. **Karpiński**. Z sprawozdania jego wynika, że oddział wydawniczo obsługiwał prasę zawodową, przysyłając „Aut. Zaw.“ i „Samochodowi“ liczne artykuły z życia organizacyjnego i zawodowego. Oddział utrzymywał żywy kontakt z bratnimi oddziałami tak w Polsce jak i zagranicą. W celach agitacyjnych urządzono szereg zebrań na prowincji, a większe w Poznaniu; w tym samym celu wydano ulotki o nakładzie 2000 egz.

Z władzami utrzymywano należyty kontakt, dzięki czemu nasze sprawy były traktowane życzliwie. W licznych sprawach wniesiono memoriały, wytoczono skutecznie walkę „zielonym“ szoferom. Przeprowadzono akcję w sprawie egzaminów psychotechnicznych, w sprawie ustawy o czasie pracy dla szoferów. Wysiłki oddziału w **sprawach zarobkowych**, nie odniosły niestety pożądanego wyniku. Lecz starania w tej sprawie nie ustały. Po wyczerpującym sprawozdaniu swem zakomunikował kol. Karpiński, że Oddział obecnie liczy 456 członków.

Sprawozdanie z czynności sekretariatu zdał sekretarz kol. **Kaczmarek**. Z sprawozdania jego wynika m. in., że ogólnych zebrań odbyło się 12, zarządu 45, poszczególnych komisji 17, na prowincji 9. Korespondencji wpłynęło 474, a wysłano 975. Spraw karnych wzg. nakazów karnych opracowano 184, w których uzyskano następujący wynik. Umożniono 54 na sumę 665 zł. obniżono 63 na sumę 578 zł. oddalono 34 na sumę 435 zł., cofnięto 4 na sumę 35 zł. Poza tem uzyskano 3 uniewinnienia w sprawach o najechanie wzgl. uderzenia.

Ponadto opracował sekretariat 111 spraw cywilnych, wygrawszy 49 na sumę 6.174.59 zł., w tem dwie eksmisje, 1 areszt rzeczowy i 4 świadectwa. Przegrano 2 sprawy na sumę 911.27 zł. z tem, że w jednej wniesiono apelację. Na życzenie członków wycofano 7 spraw, z powodu utraty praw członkowskich wycofano 16 spraw, 3 sprawy załatwiono polubownie z korzyścią dla członków. Ogólna liczba rozpraw wynosi 250. Dzięki staraniom związku otrzymano z powrotem 2 prawa jazdy, które zatrzymała władza.

Z kolei zdał sprawozdanie kol. skarbnik **Kowalski**. wedle tego sprawozdania dochody włącznie z saldem z roku 1929 wykazują się cyfrą 17.056.60 zł., rozehody zaś cyfrą 8.990.18 zł. Saldo na rok 1931 wynosi 8.060.42 zł.

W imieniu komisji rewizyjnej oświadczył kol. **Kuberski**, że komisja znalazła kasę w porządku i sprawozdanie skarbnika akceptuje.

Sprawozdanie adwokata przedstawił kol. **Karpiński**, z sprawozdania tego wynika, że w roku 1930 powierzono adwokatowi Dr. Majewskiemu 40 spraw.

Następnie przemawiał w imieniu Zarządu Głównego kol. **Rongiencę**. Na podstawie usłyszanych sprawozdań stwierdził, że żaden oddział nie zrobił tyle, co oddział poznański, tylko heroiczny wysiłek oraz dobrze przemyślana gospodarka zarządu mogły przynieść taki rezultat. Przy tak niskiej wkładce członkowie dużo uzyskali. Ponieważ sprawozdanie wykazuje deficyt, uważa za rzecz konieczną, podwyższenie składek. W dalszym ciągu zwraca mówca uwagę na wielkie niebezpieczeństwa, grożące warstwie pracującej, a więc i szoferom z powodu tendencji, zdążających do znacznego obniżenia zarobków. W takiej sytuacji jeszcze bardziej ujawnia się konieczność stworzenia silnej organizacji.

Mówca przedstawił szczegółowo wysiłki zarządu głównego, aby uzyskać obniżenie **szablono i wysoko wymerzanych kar** administracyjnych. Starania te powiodły się, lecz gdy kryzys gospodarczy będzie się wzmacniał, państwo starać się będzie niedobory pokryć m. innymi przez podwyższenie kar. W sprawie szkół szoferskich starania zarządu Głównego powiodły się o tyle, że szkoły będą mogły przyjmować tylko tych kandydatów, którzy przedtem złożyli egzamin psychotechniczny. Tym sposobem o 50% zmniejszy się napływ nowych szoferów. O ile chodzi o **sądy automobilowe**, to zarząd główny zwołał konferencję, zaprosiwszy na nią wszystkie związki, aby wspólnymi siłami przeprowadzić ten postulat. Konferencja wyłoniła komisję prawniczą, która opracowuje obszerny memoriał, mający być przedłożony Ministerstwu. Następnie podał mówca do wiadomości, że I. T. F. prowadzi akcję przed Ligą Narodów o jednolitą międzynarodową ustawę automobilową. Związek stara się, aby na konferencję, którą w tej sprawie zwołała Liga Narodów, rząd wysłał również i naszego przedstawiciela. Mówca jeszcze raz podkreślił, że tylko przez silną organizację osiągnąć możemy poprawę i obronić się przed niebezpieczeństwem.

Nad powyższymi sprawozdaniami otworzono dyskusję.

Jako pierwszy przemawiał kol. **Lulkiewicz**, stwierdzając, że kasa nie miała by niedoboru, gdyby wszyscy członkowie regularnie zapłacili składki i tem samem spełnili swój podstawowy obowiązek. W dalszym ciągu podniósł mówca żądanie, aby centrala i I. T. F. unormowały sprawę **odbierania dyplomów**, co równoznaczne jest z pozbawieniem szoferów egzystencji. W innych zawodach takich represji nie stosuje się. Omawiając panujące bezrobocie wśród szoferów, spowodowane nadprodukcją dokonywaną przez szkoły, mówca stanął na stanowisku, aby Związek nasz postąpił podobnie jak Zw. Drukarzy, który wymógł zakaz przyjmowania uczni na przeciąg 2 lat. Mówca podkreślił konieczność, aby w Sądzie Przemysłowym jako ławnicy zasiadali również szoferzy.

Następnie przemawiał kol. **Krzekotowski**. Poddaje krytyce stanowisko Zrzeszenia, które działa wspólnie ze Zw. Właścicieli Dor. Samoch., zamienną jest uchwała Zw. Właśc. Dor. Sam., wedle której członkom tegoż związku nie wolno należeć do naszego Związku, podczas gdy uchwała ta nie

wspomina o zakazie należenia do Zrzeszenia. Mówca wyraził swe oburzenie, że „Kurjer Poznański“ bojkotuje nasze komunikaty, zamieszczając natomiast komunikaty Zrzeszenia. Co do sztandaru oświadczył mówca, że zarząd użył i używa wszelkich środków, aby zdobyć go z powrotem, lecz poczynione kroki, pozostaną narazie w tajemnicy starego i nowego zarządu. W końcu wezwał kol. Krzekotowski do silnego organizowania się, aby wywalczyć zaprzestanie dalszego szkolenia szoferów przez szkoły szoferskie.

W imieniu filji chodzieskiej przemawiał kol. **Woźny**. Podał on, że długotrwałe wysiłki powiodły się, bo nareszcie **zorganizował** już filję na gruncie chodzieskim. Początki są wprawdzie skromne, jest jednak przekonany, że powiększy się ona znacznie.

Ponieważ wpłynęło zapytanie, czy „Aut. Zaw.“ przestał wychodzić, oświadczył kol. Rongiene, że „Aut. Zaw.“ walczy z trudnościami finansowymi a to dlatego, że oddziały nie wywiązują się należycie wobec centrali, a centrala sama musi podtrzymywać małe oddziały. Nado to powodu kryzysu gospodarczego trudno jest o ogłoszenia. Mimo tych trudności zarząd główny starać się będzie, aby pismo wychodziło.

Następnie przemawiał kol. **Gawroński** w imieniu filji gnieźnieńskiej. Podał on, że na początku 1930 r. stan członków wynosił 17, obecnie zaś prawie 50. Dowodzi to o znacznym rozwoju filji. Filja umiała sobie wyrobić u władz autorytet, gdyż zasięgają u niej opinii. Mówca stwierdził, że najmniej poczucia związkowego mają ci szoferzy, którzy lepiej zarabiają, i tych właśnie trzeba do organizacji pobudzić.

Kol. **Borowczak** podkreśla, że poczytujemy sobie za zaszczyt, że nikogo nie prosiliśmy o pieniądze, jak to czyniło Zrzeszenie. Pomału i cierpliwie dojdziemy do zadawalającego stanu finansowego.

Kol. **Krzekotowski** zwrócił uwagę na zajmowanie ujemnego stanowiska w stosunku do spraw szoferskich przez Sąd Przemysłowy. Następnie oświadczył mówca, że należy przeprowadzić oszczędności, aby podtrzymać organ związkowy. Wreszcie apelował mówca do zebranych, aby więcej agitowali i regularnie płacili składki.

Przemawiali jeszcze koledzy **Woźny**, **Karpiński** i **Werner**, poczem po wyrażeniu przez przewodniczącego w imieniu zebranych podziękowania ustępującemu zarządowi

Listy z Wilna.

Dlaczego konie wierzą?... — Jak inni mieszkańcy miasta zapatrują się na szoferów. — Nie rozmawiać, tylko płacić! Nim się pasażer wyklóci, czas szybko leci. — Najtrudniej szoferowi o dobrego świadka.

W ostatnim swoim liście skończyłem na tem, że siedząc w naszym klubie szoferskim zacząłem się przysłuchiwać rozmowie dwóch kolegów.

Może ktoś powie, że to nie jest ładnie — tak podsłuchiwać! Ale tematem rozmowy nie były sprawy osobiste, lecz nasze zawodowe sprawy szoferskie, więc też słuchałem bez skrupułów, a że z natury jestem plotkarzem, więc treść tej rozmowy podam z chęcią do wiadomości naszym czytelnikom.

Otóż rozmawiał jeden z kolegów — nazwę go po prostu: brunet — z owym starszym kolegą, który opowiadał nam poprzednio o nieszczęśliwym wypadku, zakończonym nasakrą szofera o czem pisałem w poprzednim numerze.

Początku rozmowy niestety, nie słyszałem, ale z treści jej mogłem się domyśleć, że mowa była o dziwnie niechętnym stosunku całego społeczeństwa do pracy szofera.

— Otóż — mówił brunet — dowodzi kolega, że wszyscy u nas uwzięli się, żeby tępić szoferów! Ale nie wyjaśnił kolega, na co komu to potrzebne!

— Dobrze — przerwał stary, — otóż niech kolega wie, że wszyscy bez wyjątku mieszkańcy naszego miasta czyhają na zgubę szoferów i zaraz powiem dlaczego!

— Gdy pierwszy samochód ukazał się w naszym mieście, szkapy dorożkarskie odrzucały w nim swego konkurenta! To też odrazu wrogo się do niego usposobiły i gdy samochód przejeżdżał w ich pobliżu, zagrażały mu drogę i wierzały nogami. I cóż, głupio oczywiście czyniły, bo samochód faktycznie przecież nie jest wrogiem konia tylko przyjacielem, który wybawia go od ciężkiej pracy i tem samem przechodzi mu poniekąd z pomocą. Ale czy koń to zrozumiał?

— Kolega odbiega od tematu — ozwał się brunet, głosem podrażnionym, — mówiliśmy przecież o mieszkańcach

naszego miasta, którzy według was, rzekomo, czyhają na naszą zgubę.

— Dobrze, dobrze, — zaczął znów stary, — a czy kolega sądzi, że dwunożni mieszkańcy naszego cudownego miasta w tym wypadku okazali się wiele mądrzejsi od czworonożnych? Bynajmniej, bo człowiek również dotąd nie ocenił korzyści jakie mu przyniósł samochód. Ludzie paniętają tylko o tem, że ten i ów gapa wlaży pod samochód i nabawił się guzów! Z tego wyciągają wnioski, że samochód to wróg, przyszedł po to, aby ich wytracić. Oto jakie pojęcie panuje u nas o samochodzie. Tu ma kolega dowód, dlaczego nas tak wszyscy przesładują i społeczeństwo i prasa, i dlaczego w wypadku o którym opowiadałem, poturbowano Bogu ducha winnego szofera i zdemolowano autobus. Tak kolego, ciemnota i zacofanie!

Stary splunął siarczyście, naciągnął czapkę na uszy i wyszedł.

— Stary ma rację — ozwał się, siedzący opodal i milczący dotąd, olbrzym o atletycznej budowie ciała i muskularnych ramionach, zdaje się autor owego „cicho“, od którego mi dotąd dzwoniło w uszach.

— Stary ma rację, — powtórzył, — Skądże ma rację — zagadnąłem — ja oświadczyłem z nim się nigdy nie zgodzę, ponieważ jestem przekonany, że o ile szofer będzie jechał ostrożnie, z zachowaniem wszelkich przepisów o ruchu kołowym, to go napewno żadna kara nie dosięgnie i nikt do niego nie będzie miał pretensji.

— Co też kolega mówi takie rzeczy — odparł olbrzym. Mnie tu wszyscy znają z tej strony, że w czasie jazdy zachowuję wszelkie ostrożności, a przepisów pilnuję jak oka w głowie. Przez 9 lat jak jestem szoferem, nie spowodowałem najdrobniejszego wypadku. A ileż to moich pieniędzy pochłonęły te przekłete mandaty karne? O gdybym dziś miał te pieniądze — westchnął. Nie potrzebowałbym w zimie marznąć, mógłbym na piecu leżeć, wystarczyło by.

— Ot niedaleko szukając i wczoraj, przyjeżdżam na dworzec i staję w kolejkę. Przychodzi pociąg, kilka samochodów odchodzi, przedemną robi się luz, posuwam więc swoją maszynę na miejsce wyznaczone dla pierwszego sa-

zebrani i przez powstanie z miejsc udzielili zarządowi temu **absolutorjum**.

Przystąpiono do uchwalenia wniosków, zgłoszonych na poprzedzającym zebraniu. Na tem zebraniu przedłożył zarząd 2 wnioski, zmierzające do zmiany regulaminu, a brzmią one następująco:

do art. 26. Wykluczenie ze związku z natychmiastowem pozbawieniem praw członkowskich nastąpi wtedy, gdy członek działa na szkodę związku, należy do pokrewnego, lecz wrogiego nam związku, oraz gdy nie przestrzega ściśle uchwał i ustaw związkowych.

do art. 31. Członkom przysługuje prawo do obrony prawnej w następujących wypadkach:

- 1) gdy chodzi o przekroczenie przepisów policyjnych o ruchu kołowym i ustawy automobilowej.
- 2) gdy członków oskarża się o spowodowanie wypadku samochodowego.
- 3) gdy powstanie zatarg na tle umowy o pracę, w szczególności, gdy zachodzi wypadek, że pracodawca nie dotrzymuje warunków, ustalonych ustawami społecznymi i umową zbiorową.

O ile stwierdzonem zostaje, że zarzucone przekroczenie lub wypadek samochodowy spowodowany został w stanie nietrzeźwym lub z grubego niedbalstwa, obrony prawnej nie udziela się.

Jeżeli sprawa wymaga obrony ze strony adwokata, członek dopłaca do kosztów adwokackich według następującej normy:

- | | |
|---------------------------------|-------------------|
| a) o ile czł. należy do związku | do 1/2 r. 75% |
| b) " " " " " " | od 1/2 — 1 r. 50% |
| c) " " " " " " | od 1 — 3 l. 25% |
| d) " " " " " " | od 3 — 5 l. 10% |
| e) " " " " " " | ponad 5 l. wolne |

Resztę kosztów dopłaca Związek.

O ile sprawa toczy się poza Poznaniem, członek ponosi kosztą przejazdów.

W tej sprawie przemawiali koledzy Gebel, Krzekotowski, Borowczak, Karpiński, Ronglenc i Kaczmarek, którzy udzielili wyjaśnień. Mianowicie, chodzi tu o podzielenie się żaru obrony adwokackiej, która pochłania wielką część dochodów.

Przemawiał jeszcze kol. **Jankowski**, który stanął na stanowisku, aby dla szoferów, pracujących na dorożkach ustanowiono osobne składki ze względu na małe zarobki.

Przystąpiono do głosowania nad wnioskiem zarządu w sprawie zmiany regulaminu. W rezultacie jednogłośnie wniosek został przyjęty.

Z kolei przystąpiono do wyboru nowego zarządu i poszczególnych komisji:

Wyboru dokonano przez aklamację. Wynik przedstawia się następująco:

Prezesem zarządu został kol. Andrzej Gebel,	
zastępcą " " Ignacy Borowczak,	
skarbnikiem " " Ludwik Kowalski,	
zastępcą " " Michał Wyrembek,	
sekretarzem " " Stanisław Krzekotowski,	
ławnikami " " Jan Stachowiak i Franciszek Florysiak.	

Do komisji rewizyjnej wybrano kol. kol. Czesława Kuberskiego, Wincentego Korka i Stanisława Nowaka.

Do komisji zarobkowej wybrano kol. kol. Bolesława Lulkiewicza, Jana Jankowskiego, Stan. Brambora, Bernarda Karpińskiego i Czesława Środeckiego.

Do pocztu sztandarowego wybrano kol. kol. Wincentego Korka — jako chorążego, Józefa Sztabińskiego — zastępcą, Stefana Hanczaka i Stefana Stankowskiego — asystentami, Bernarda Karpińskiego i Czesława Kuberskiego — zastępcami.

Po wyborach nowo wybrany zarząd objął swe funkcje z rąk ustępującego prezydium.

Przy tej sposobności wspomniał kol. Borowczak, że kol. Gebel już 11 rok piastuje urząd prezesa, wobec czego zebrani pominąć jego zasługi uczcili go przez powstanie z miejsc i entuzjastycznym okrzykiem: **Niech żyje!**

Dziękując zebrany, oświadczył kol. prezes Gebel, że praca nasza wydałaby lepsze plony, gdyby nie nastąpił rozłam. Prosił zebranych, aby i duchem związani byli z swą

mochodu w kolejce. Jak że wpadnie na mnie posterunkowy, — gdzie pan jedzie! poco pan jedzie! czemu pan jedzie!!!

— No, jakto, odpowiadam zdziwiony, jest wolne miejsce, to się posuwam, tak jak zwykle. A kto panu pozwolił? Jakto, na posunięcie się do przodu trzeba uzyskać najpierw pozwolenie? Odkądże to taki porządek zaprowadzono? pytam zdziwiony.

— Od dwóch dni jest taki porządek! Ja go zaprowadziłem! I posuwam wolno się tylko wtedy, gdy ja dam znak! — W takim razie przepraszam, bo od tygodnia nie przyjeżdżałem na dworzec i nie wiedziałem...

— Płać pan 2 złote, to pan będziesz wiedział, a teraz marsz! Na koniec kolejki! — Panie, ależ to już będę 2 razy karany: 2 złote i na koniec kolejki. Ja tu stoję od czterech godzin... Nie rozmawiać, przerwał mi posterunkowy, płacić 2 złote i marsz!

— No i co kolega na to? — Ha, — rzekłem, — że jeden policjant popełnił nietakt, to jeszcze nie dowód, że nas przesładują, moim zdaniem, prościej, nie należało płacić owemu niemądremu policjantowi, sprawa powędrowałaby do starostwa i tam by się wyjaśniła.

— I w starostwie kazali by płacić 20 zł. — wtrącił prostodusznie inny szofer, który do tej pory obojętnie przysłuchiwał się rozmowie.

— Ja, na przykład, miałem taki wypadek. Na miejsce postoju przy ul. Królewskiej, zgłasza się jakiś jegomość, (zapewne portjer hotelu) wsiada do auta i każe się wieść do hotelu Polonja. Ponieważ do siódmej (rano) brakowało jeszcze całych 10 minut, włączyłem więc drugą taksę i pojechaliśmy.

— Przed hotelem pasażer mój wysiadł i kazał mi czekać, po kilku minutach wyszedł inny jegomość, wsiadł do auta i kazał się wieść na dworzec. Po przybyciu na miejsce oświadczył, że za przejazd należy mi się 2 zł. i 40 gr.

— Skąd za co! zaczyna krzyczeć pasażer i opowiada, że wieczoraj jechał z dworca do hotelu i zapłacił tylko 1 zł. i 60 gr. Zacząłem mu dowodzić, że od dworca do hotelu wypadnie faktycznie tylko 1 zł. i 60 gr., ale ja przebyłem

przestrzeń znacznie większą, bo od ul. Królewskiej, nie zaś od hotelu do dworca. Ale to nie poskutkowało, pasażer twierdząc, że jechał tylko od hotelu poszedł szukać policjanta.

Po kilku minutach zjawia się policjant, wysłuchuje najpierw pasażera, a następnie mnie. Opowiedziałem mu wszystko po porządku i dodałem, że pasażer wieczoraj jechał w południe, to znaczy przy I taksie, mnie zaś musi płacić według II taksy.

— A do której godziny obowiązuje II taksa, pyta pasażer policjanta. Ponieważ policjant nie odpowiadał, gdyż sam nie wiedział, wyręczyłem go z kłopotu oświadczając, że II taksa obowiązuje do godz. 7 rano. Policjant spojrzał na zegar. Toż to po siódmej już 6 minut — powiada, to pan użył niewłaściwej taksy! Pańskie prawo jazdy!

— Panie — powiedział. Przyjechałem jeszcze przed siódmą, a od dziesięciu już minut, pasażer się ze mną kłóci, no i szukał pana. Będzie się targował jeszcze pół godziny, to będzie pół do ósmej. — Nie rozmawiać! prawo jazdy. Spisał protokół.

Po czterech miesiącach wzywają mnie do starostwa, wytłomaczyłem jak sprawa się przedstawiała i dodałem, że samochód wynajmowałem prawdopodobnie portjerowi hotelowemu. Wówczas urzędnik mówi. Niech mi pan tego portjera sprowadzi. O ile się okaże, że samochód był wynajęty na ul. Królewskiej, to będziesz pan uniewinniony.

— Idę więc do hotelu i pytam, kto wynajmował samochód ósmego lipca. Któż to może pamiętać — uśmiecha się odzwierny — portjerów mamy trzech i każdy z nich biega codziennie kilka razy po samochodach dla gości. I rzeczywiście miał rację. A urzędnik tej okoliczności nie uwzględnił i wymierzył karę! Jak że się to koledze podoba?

Nie mając już więcej argumentów na obronę naszej policji i starostwa, milczałem bezradnie, a nie chcąc by zauważono moje zakłopotanie, spojrzałem na zegarek, a udając, że mam gdzieś pilny interes na tę właśnie godzinę, wyniosłem się pośpiesznie.

J. P. P.

organizacją. Nie należy myśleć wyłącznie o zabawach, jak to czyni Zrzeszenie, lecz trzeba więcej pracować w sprawach zawodowych i zarobkowych.

Przed zakończeniem zabrał głos kol. **Środecki**, który oświadczył, że owoce pracy zależą ściśle od poparcia członków. Związek należy popierać nie tylko materialnie ale i moralnie. Mówca wzywał do zgodnego łączenia się w starym wypróbowanym Związku Zaw. Automobilistów Rz. P. \downarrow

DALSZY ROZWÓJ PRAC ODDZIAŁU

Następne zebranie odbyło się dnia 4.II r. b. Zagał je kol. **Krzekotowski** w zastępstwie chorego kol. prezesa Gebła i nieobecnego zastępcy prezesa kol. Borowczaka. Po przyjęciu porządku obrad i odcytaniu protokołu, przystąpiono do komunikatów zarządu:

- 1) odczytano nazwiska 21 nowoprzyjętych członków.
- 2) przedstawiono sprawozdanie sekretariatu za miesiąc styczeń, z którego wynika, że rozpraw w tym miesiącu było 19; wygrano 5 spraw na sumę 542.80 zł.
- 3) odczytano memoriał, wystosowany do Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porz. Publ. w Poznaniu żądający przedsięwzięcia zarządzeń, uniemożliwiających uprawianie **handlu koncesjami** na drożki samochodowe. „Odstępujący” bowiem żądają niezwykle wysokich sum, sięgających 1000 i przeszło zł. za koncesję, za którą płać w Urzędzie tylko 6. zł. Memoriał ten odniósł ów skutek, że istotnie tego rodzaju handel będzie uniemożliwiony.
- 4) odczytano komunikat Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego w Poznaniu z dnia 28.I. 31 r., który podajemy poniżej.
- 5) przedstawiono przebieg narady przedstawicieli Związków Zawodowych w Poznaniu, odbytej w dniu 14 grudnia 1930 r. na której obradowano nad kwestią wzrastającego bezrobocia i nad zadaniami związków w obecnej chwili.
- 6) zakomunikowano, że zarząd wypowiedział dr. Majewskiemu umowę w sprawie obrony prawnej i że przedsięwzięto starania celem zapewnienia członkom obrony prawnej na warunkach, ustalonych w uchwale walnego zebrania.
- 7) zakomunikowano, że poraz drugi w ostatniej chwili Komisja rozjemcza, która miała rozstrzygnąć zatarg zarobkowy, posiedzenie odwołała, pod różnymi pozorami. Zarząd wyciągnie z tego konsekwencje.
- 8) odczytano memoriał, wystosowany do Prezesa Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z prośbą o ustanowienie specjalnych wydziałów w sądach dla spraw samochodowych oraz o ustanowienie rzeczoznawców, których w tem piśmie Zarząd proponuje.

Z kolei miano rozpatrzyć projekt międzynarodowej ustawy automobilowej, odłożono to jednak do następnego zebrania.

Dłuższy czas poświęcono propozycji Zrzeszenia Zw. Zaw. Automobilistów, zawartej w piśmie z dnia 2. II. 31 r., w którym Zrzeszenie proponuje naszemu Związkowi **połączenie się**. Zebrani w obszernej dyskusji przyjęli tę propozycję sceptycznie (co do jej szczerości) do wiadomości, powierzyli jednak zarządowi opracowanie warunków połączenia przy współudziale komisji, którą zarząd sam z pośród kolegów skooptuje.

Na tem zebranie zamknięto.

Wzywa się Zarządy Oddziałów, aby nadsyłały korespondencje do „Automobilisty Zawodowego”.

Wielka konferencja brytyjska w sprawie ruchu kołowego.

Z Londynu donoszą, że odbyła się tam wielka konferencja przedstawicieli ministerjum komunikacji z delegatami organizacji samochodowych, władz miejskich i policyjnych, oraz mieszkańców Londynu i przedmieść.

Konferencja trwała 6 godzin. Uczestniczyło w niej przeszło 100 osób.

Zagadnienie pieszych: ludzi i zwierząt.

Poraz pierwszy na tej konferencji wysuwano w formie oddzielnych postulatów projekty przepisów o zachowaniu się zwierząt na jezdni. Oczywiście pomysły ustawodawcze w tej dziedzinie, łączono z odpowiedzialnością właściciela lub osoby, której powierzono chwilową opiekę nad zwierzęciem.

Powstała kwestja, czy zwierzęta prowadzone na smyczy, w zaprzęgu i t. p. mogą postępować przeciw biegowi ruchu kołowego, czy też muszą iść z ruchem? Ogólnie zalecano zmianę przepisów istniejących—na kontynentalne, a więc na zwrócenie ruchu pieszego frontem do biegu pojazdów tak, jak to jest w większości krajów europejskich, gdzie idący brzegiem chodnika ma po swej prawej ręce front ruchu kołowego.

Publiczność nie może regulować ruchu.

W wyniku narad, przyjęto wniosek Królewskiej Komisji Komunikacyjnej, uznający za szkodliwe sygnalizowanie przez przechodniów, na własną rękę, chęci przejścia przez jezdnię i dowolne zatrzymywanie ruchu kołowego. Uznano, że taki przepis wprowadziłby niebezpieczny chaos.

Zakaz ryku klaksonów i huku motorów.

Konferencja przyjęła jednogłośnie projekt przepisu, grozący szeregiem różnych, przeważnie dotkliwych kar, za nadużywanie przez kierowców klaksonów i trąbek sygnałowych oraz wywoływanie wybuchów i huku silnika, zwłaszcza w porze nocnej, za pozostawienie przez dłuższy czas samochodu na jezdni w miejscach niedozwolonych, za jazdę ze zgaszonymi lub słabo płonącymi latarniami, wreszcie—za przekroczenie przepisów o szybkości w miejscach, gdzie obowiązują postanowienia o maksymalnej szybkości.

Co to jest wózek z dzieckiem?

Ostatnią z kwestji Wielkiej Konferencji było nieco groteskowe zagadnienie, do jakiej postaci ruchu ulicznego należy zaliczyć wózek dziecięcy? Wobec braku zdecydowanej większości postanowiono pozostawić do rozstrzygnięcia tę sprawę samemu ministrowi komunikacji p. Morrisonowi, czy wózek dziecięcy na jezdni uznany zostanie za jedną z postaci ruchu kołowego, czy też za „przechodnia o charakterze specjalnym”.

Postanowienia Konferencji służyć będą, jako materiał, na którym angielskie ministerjum komunikacji oprze przyszły Kodeks Ruchu Ulicznego, mający obowiązywać na Wyspach Brytyjskich.

(P. A. K.)

AUTOMOBILIŚCI

zaopatrujcie się w części oryginalne
sprawdzajcie i naprawiajcie
INSTALACJĘ ELEKTRYCZNĄ
swoich wozów tylko w autoryzowanej

STACJI OBSŁUGI

DELCO-REMYIA[®]

WARSZAWA, Kazimierowska 74.

Telefon 301-48.

ELIS

A. HOLZER

DOM BANKOWY

KRAKÓW

Rok założenia 1863.

Adres telegraficzny: „HOLZERABANK“.

Telefony: 104-35, 106-02, 132-43, 135-49, 142-96.

Załatwia wszelkie czynności w zakres
bankowości wchodzące.

KANTOR WYMIANY:

Rynek Sukiennice 9. Telefon 142-06.

ZAKŁAD BLACHARSKI

B. KRASUSKIEGO

Warszawa, ul. Wolność Nr. 8.

Telefon 61000.

PRZYJMUJE:

Wszelkie roboty automobilowe w zakres
blacharstwa wchodzące.

SPECJALNOŚĆ:

Chłodnice, skrzydła, obicia karoserji itp.

Aparat do szwejsowania na miejscu.

CENY KONKURENCYJNE. SZYBKE WYKONANIE.

Wysokowartościowe

Oleje i Smary Samochodowe

dla każdego typu maszyn oso-
bowych, ciężarowych i traktorów
(Zastosowanie według tablicy polegającej)

przeciwdziałająca stukaniu

LOT

„GALICJA“ S. A.

Stacje olejowe i benzynowe wszędzie

GALTOL

BENZYNA BŁĘKITNA

Zapewniającą nienaganne
DZIAŁANIE MOTORU

Doskonała konserwacja!
Szczyt wydajności!

Żądajcie prospektów!

GALICYJSKIE T-wo NAFTOWE

Rok założenia 1908.

Rok założenia 1908.

Ważne dla pp. Automobilistów!!

Kto z Panów życzy sobie mieć solidnie i fachowo wykonaną robotę, niech pamięta, że najstarsza firma w Krakowie może spełnić ich życzenia, mając swoje warsztaty w razie potrzeby czynne nawet w nocy (Tel. 1987)

Tak naprawiam każdy **chłodziak** szybko i dokładnie

ZAKŁAD BLACHARSKO-MECHANICZNY I SPAWALNIA METALI

B. A P P E L

Kraków, ul. Św. Łazarza L. 11. Tel. 1987.

(obok Collegium Medicum).



uszkodzony



naprawiony

Chłodnice i błotniki do samochodów wszelkich typów wyrabia nowe i naprawia stare. Środki do chłodnic całkiem nowe (na żądanie w 2 dniach) wykonuje po niskiej cenie ze specjalnością w pierwszorzędnym chłodzeniu i roczną gwarancją. Wykonujemy również wszelkie roboty w zakres blacharstwa wchodzące.

AUTOMOBILIŚCII U W A G A !

Już otwarta składnica części
i akcesorji samochodowych

POD FIRMĄ



„OTOSTOP“

przy Al. Jerozolimskie Nr. 35
(róg Marszałkowskiej, wprost
Dworca Głównego) Tel. Nr. 216-51.

Ceny niskie. Obsługa fachowa, życzliwa i sumienna.

Koledzy! Kupujcie w firmach, które się u nas ogłaszają.

C E N Y O G Ł O S Z E Ń:

1 strona — zł. 400; 1/2 strony — zł. 200; 1/4 strony — zł. 100; 1/8 strony — zł. 50.

Okładka o 30% droższa. Przy umowach stałych rabaty.

PISMO REDAGUJE KOMITET REDAKCYJNY PRZY ZARZĄDZIE GŁÓWNYM Z. Z. A.

WYDAWCA: ROMAN APRILL.

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: STANISŁAW RONGENS.

Drukarnia Społeczna, Pl. Grzybowski 3/5, tel. 205-80.