

i z jednej i drugiej strony istnieje zrozumienie potrzeby połączenia się. Szczegółowe opracowanie warunków tego połączenia powierzone zostało egzekutywom Związków. Mamy nadzieję, że zainteresowani Koledzy znajdą w sobie dość dobrej woli, aby z powierzonego im zadania wywiązać się skutecznie.

Jeszcze raz powtarzamy, że zjednoczenie organizacji szoferskich w jedną, silną całość jest **obecnie najwyższą koniecznością i ciężką odpowiedzialność wzięłoby na swe sumienie wobec szoferów ten — kto by się tej akcji przeciwstawiał.**

**Czekamy!**

## Nierozsądne metody!

Niema chyba na tyle ciemnego człowieka w Polsce, któryby nie zdawał sobie sprawy, że organizacje zawodowe ludzi pracy są niezmiernie potrzebne i odgrywają dużą rolę w życiu społecznym.

Zamiast jakichś wybuchów niezadowolenia ze strony poszczególnych jednostek, ukrytej nienawiści, odruchów rozpacz, konspiracyjnej zmowy i t. p. zjawisk, które często mogłyby wprowadzać zamęt w życiu zbiorowym, wszelkie dążenia pracowników znajdują swe ujście w organizacji zawodowej. W ten sposób społeczeństwo wie, czego od niej żąda dana grupa ludzi, wszelkie zatarci mają określone swe podłoże, unika się anarchii, tragicznych konfliktów i niepotrzebnej zatury energii.

Zdają sobie z tego sprawę nawet te rządy, które są w poszczególnych państwach wykładnikiem wyłącznie kapitalistycznych interesów. Poczują się one do konieczności zapoznawania się z poglądami organizacji pracowniczych, uzgadniania z nimi przepisów, które będą obowiązywać w danej gałęzi przemysłu.

Sfery rządzące czynią to, nie kierując się w najmniejszym stopniu „miłością” do pracowników, lecz w prostym zrozumieniu faktu, że każde rozporządzenie czy ustawa, które zostało choć w głównych zarysach uzgodnione z zainteresowanymi — ma znacznie większe szanse wydania praktycznych wyników, niż przepisy narzucone siłą, bez zaznajomienia się z poglądami tych, których będą dotyczyć, a więc zwykle nie odpowiadające wymogom życia.

U nas w Polsce też tak było niegdyś. Przypominamy sobie, że nawet rządy wyłaniane przez prawicowe sfery obszarniczo-fabrykanckie — poczuwały się do obowiązku przesyłania do zaopiniowania związkom, interesujących je projektów rozporządzeń. Mielśmy możność wówczas nadsyłania swych rzeczowych uwag, które choć „oficjalnie” nie zawsze były brane pod uwagę, ale, jak mieliśmy możność obserwować po wydaniu danych przepisów — były zwykle w ich treści uwzględniane.

Od pewnego jednak czasu — coś się u nas zmieniło! A najlepszym przykładem jest omawia-

na przez nas obszernie na innym miejscu ustawa o Funduszu Drogowym, co do której nie miały możliwości wypowiedzieć się nietylko związki pracownicze, ale i związki właścicieli wozów, tak niesłuchanie silnie interesujących się ustawą, gdyż decyduje ona poprostu o ich losie.

Myślałby może kto, że wśród pracowniczych — może nasza organizacja specjalnie została pominięta? Nic podobnego! Nawet te związki, które przez obóz rządzący w Polsce stworzone zostały po to, aby próbować podkopać naszą organizację — też w sprawie wspomnianej ustawy nie miały możliwości pisać nawet słówka!

Wskazuje to, że mamy do czynienia z pewnym określonym kierunkiem — ignorowania i zwalczania organizacji pracowniczych. Komu i na co to potrzebne — nie wiemy! I wątpimy, czy wyjdzie to na dobre!

W każdym razie jest to objaw bardzo, naszym zdaniem, niepożądany! Tem smutniejszy, że przykład idący zgóry zaczyna się udzielać i poszczególnym organom administracyjnym. Mamy tego przykład na Warszawskim Oddziale Drogowym. Budzi to o tyle zdziwienie, że ludzie pozostali tam ci sami, tylko w nich... też coś się zmieniło!

Naprzykład p. Naczelnik Oddziału zawsze chętnie podkreślał dawniej, że jest demokratą i woli mieć do czynienia z organizacjami, niż z poszczególnymi szoferami. Ba! Przecież brał nawet udział w jednej z instytucji stworzonych przez szoferów!

Teraz jakoś wszystko się zmieniło! Dawne poglądy poszły w kąć — nie wiemy pod jakim wpływem? Pan Naczelnik nie znosi widoku delegacji pracowniczej. Minęły te czasy, kiedy wyznaczanie postoi dorożek, układanie wysepek i t. p. odbywało się w porozumieniu z organizacjami. Co gorsze wprowadzony został bez poprzedniego poinformowania organizacji — jakiś nowy sposób zabierania praw jazdy do czasu... dodatkowego (!) dochodzenia, które trwa po kilka tygodni!

Najczęściej zaś zatrzymuje się prawo jazdy do czasu rozprawy sądowej! W zależności od rodzaju sprawy, od świadków i t. d. sprawa niejednokrotnie wlecze się do dwóch lat i nieszczęsny szofer musi w obecnych strasznych warunkach przysmarzać głodem, nim się doczeka rozstrzygnięcia.

Przy możliwości życzliwej współpracy organizacji zawodowej z władzami administracyjnymi można by wiele w tych stosunkach opłakanych naprawić — z korzyścią dla obu stron. Ale, niestety, jak stwierdziliśmy wyżej, przedstawiciele Związku nie są obecnie mile u p. Naczelnika widziani.

Nie znaczy to, naturalnie, abyśmy mieli zrezygnować z walki o swe prawa. Znajdziemy stosowne drogi, aby się bronić, a nie pominiemy przytem prasy, będącej do naszej dyspozycji. Nie dążymy do zaostrzenia stosunków, ale jeżeli nas się do tego zmusi, to mamy wrażenie, że nietylko my będziemy stroną poszkodowaną.

Roli organizacji zawodowych w życiu społecznym nie da się przekreślić. A jeżeli tego zajdzie potrzeba — szoferzy potrafią udowodnić, że z ich organizacją liczyć się trzeba