

leżą do nich. Ci, którzy od trzech lub czterech lat należą do związku i kasy, muszą mieć większe prawa od tych, którzy mają za sobą jakiś rok należenia do Związku.

Nie znaczy to, byśmy zamierzali porzucić pracę i walkę w obronie praw kierowcy. Chodzi o jedno jeszcze pole pracy naszego związku, chodzi o to, by nasi członkowie czuli się we wszystkich ważnych momentach swojego życia związani z organizacją, która zawsze będzie gotowa pośpieszyć im z pomocą i nigdy ich nie zawiedzie. Zementowana podwójnym związkiem: solidarności robotniczej i wspólności zainteresowań w zakresie doraźnych korzyści organizacja będzie tym murem, o który rozbijają się wszelkie zakusy rozbijaczy i wichrzycieli, wnoszących zamęt w szeregi robotnicze i pracujących dla różnych ciemnych celów, a zawsze dla swej własnej korzyści.

R-s.

Czy wszystko ma stanąć?

Władze, mimo wszystko, stanęły jednak na tem stanowisku, że opłaty na fundusz drogowy mają być pobierane w całej rozciągłości, wraz ze ściąganiem w drodze egzekucji i opłatami za zwłokę. Ulgi, przyznane przez komisję między-ministerjalną są bardzo nieznaczne, dotyczą zmniejszenia opłat o 20% i niestosowania progresji od wagi samochodów zarobkowych, pobierania opłat od rzeczywiście sprzedanych biletów autobusowych, przedłużenia czasu wpłacania zaległości podatkowych do końca roku. Ulgi te są zupełnie niedostateczne, przecież zarobki właścicieli pojedynczych wozów nie starczą dziś prawie na utrzymanie, jeśli obliczyć koszty benzyny, utrzymania wozu, podatków. Opłaty biletowe zabijają komunikację autobusową, a zarobki szoferów, zwłaszcza dziś w okresie kryzysu, coraz bardziej tonieją.

Stanowisko nasze w sprawie funduszu drogowego było jasne: domagaliśmy się obciążenia na rzecz budowy dróg wielkiego rolnictwa, wozów luksusowych, a zwolnienia auto-dorożek i autobusów. Prócz tego zachodzi możliwość osiągnięcia wielkich sum na utrzymanie dróg przez najskromniejsze choćby opodatkowanie pojazdów konnych. Przecież w Polsce na 10 km. drogi przypada 4 samochody i 430 koni, a w St. Zjedn. na 1 km. drogi bitej przypada 6 samochodów i niecałe 3 konie. W tych warunkach każdego uderzy niesprawiedliwość obciążenia młodego naszego automobilizmu. Przecież utrzymanie dróg jest sprawą całego państwa.

Trzymający z rządem „Kurjerek” krakowski (I. K. C.) ogłosił artykuł, w którym stwierdził, zgodnie z tem, co powiedzieliśmy wyżej, że nietylko ci, co po drogach jeżdżą, ale całe państwo jest zainteresowane w utrzymaniu dróg. Fundusz drogowy opiera się na błędnych przesłankach i opłaty wprowadzone są w złym czasie, gdy kryzys wyczerpuje całe życie ekonomiczne. Zachodzi pytanie, które postawiliśmy w tytule artykułu, bo przecież w niedalekim czasie nie będzie komu płacić a szoferzy stracą zarobek. Można sobie wyobrazić jak to będzie wyglądać jeżeli już dziś w Warszawie na 773,915 zł. wymierzonych opłat na fundusz drogowy, zaległości wynoszą 472,383.

Również miesięcznik „Auto” (Nr. 10) pisząc o strasliwym stanie dróg dodaje „gdyby do świadczeń na rzecz utrzymania dróg pociągnięci zostali wszyscy użytkownicy dróg, tych kilka milionów pojazdów konnych, co krąży po nich, gdyby na rzecz funduszu przekazane były wpływy z opodatkowania materiałów pędnych, wpływy z ceł od środków lokomocji drogowej i t. d., no to fundusz dysponowałby zapewne środkami, któreby pozwoliły w ciągu kilku lat doprowadzić do względnego porządku drogi polskie”. Przypominamy, że związek nasz domagał się przekazania na fundusz drogowy podatku od benzyny, od smarów i t. p.

Będąc zupełnie przekonani o szkodliwości nowych obciążeń, w trosce o los kierowców, którym grozi widmo bezrobocia i głodu, domagamy się, by te, dla automobilizmu tak krzywdzące obciążenia zostały zniesione.

Swego czasu premier przyrzekł nowelizację ustawy. Mamy nadzieję, że jednak projekt nowelizacji wpłynie do sejmu, że wynagrodzi krzywdę, wyrządzoną automobilizmowi. Narazie jednak należałoby wstrzymać wykonanie ustawy, gdyż dotąd przyznane ulgi nie wprowadzają zasadniczej zmiany i pytanie „czy wszystko ma stanąć” nadal wisi nam nad głowami.

W sprawie sądów automobilowych.

Nasz postulat specjalnych sądów automobilowych uzasadnialiśmy niejednokrotnie. Twierdziлиśmy, że sprawy automobilowe muszą być rozważane przez specjalistów, którzy się na tem znają i nie będą ulegać powszechnej naganie przeciw szoferom, których, jeszcze przed zbadaniem sprawy, już z góry piętnuje się jako winnych. Tymczasem uwzględnić trzeba i nieostrożność publiczności i łatwość defektu wozu i przemęczenie i wiele innych okoliczności łagodzących. Sprawy takie może znać tylko ten dla kogo automobilizm nie jest obcy. Ale to nie wystarcza, gdyż, podobnie jak w sądach pracy są ławnicy reprezentujący pracodawców i robotników, w sądach automobilowych powinni być rzeczoznawcy z pośród szoferów. Tylko na tej drodze osiągnie się gwarancję że wyrok będzie bezstronny.

Utworzenie w Warszawie specjalnego sądu grodzkiego dla spraw automobilowych uważamy za częściowe zwycięstwo naszych mozolnych zabiegów i ciągłych nawoływań. Jednak tylko częściowe. Pozostaje bowiem otwartą sprawą rozpowszechnienia tej reformy na całą Polskę i wyżej poruszona sprawa rzeczoznawców. Dopóki nie powstaną w całej Polsce takie sądy automobilowe, nie będziemy uważali sprawy za załatwioną.

O przemyśle automobilowym.

W książce, wydanej przez grupę pisarzy ekonomicznych i społecznych, trzymających z rządem p. t. „Pięć lat na froncie gospodarczym”, znajdujemy artykuł inż. K. Meyera o przemyśle samochodowym. P. Meyer podaje wartość przywiezionych do Polski automobili: w r. 1928 przywieziono ich za 82,6 milj. zł. w r. 1929 za 71 milj. zł., w r.