

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

Ustawa o czasie pracy w przemyśle i handlu

Podajemy wyjątki z ustawy o czasie pracy, (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr. 94, poz. 734), która obowiązuje od dnia 1 stycznia 1934 r.

Czas pracy wynosi bez wliczenia przerw odpoczynkowych najwyżej 8 godzin na dobę i nie może przekraczać 48 godzin na tydzień.

Za czas pracy uważa ustawa liczbę godzin, przez które pracownik obowiązany jest na mocy umowy pozostawać w zakładzie pracy lub poza nim do rozporządzenia kierownika robót.

Przewiduje wsk. (art. 5), że umowy zbiorowe mogą regulować czas pracy osób, zatrudnionych w zakładach, w których praca jest uzależniona od pory roku i warunków atmosferycznych, w sposób odmienny, niż to czynią przepisy ustawy, pod warunkiem jednakże, że postanowienia tych umów nie będą zawierały niekorzystnych dla pracownika odstępstw od tych przepisów.

Podlegające ustawie zakłady pracy obowiązane są prowadzić dla każdego pracownika osobne wykazy godzin nadliczbowych z oznaczeniem należnej za nie płacy.

Art. 10 zakazuje pracy w niedzielę i dni świąteczne, ustawą oznaczone.

Pracownicy, którzy pracują w niedzielę, muszą otrzymać wzamian wolny dzień w tygodniu (Art. 13).

Art. 14 zakazuje pracy nocnej od 9 wieczór do 5 rano, a w zakładach, pracujących na dwie zmiany — od 10 wieczór do 4 rano. Art. 15 dopuszcza pracę nocną we wszelkich zakładach o ruchu ciągłym.

Art. 16 brzmi: „Praca w godzinach nadliczbowych, ...ma być wynagradzana co najmniej 25% dodatkiem do pracy normalnej. Za godziny nadliczbowe ponad 2 godziny dziennie oraz za pracę w godzinach nadliczbowych, przypadających na noc lub w niedzielę i święta, dodatek ten ma wynosić co najmniej 50%. Przy pracy akordowej dodatki powyższe będą obliczane na podstawie płacy za czas, o ile ich umową w danym zakładzie inaczej nie unormowano“.

Art. 17 przewiduje przerwę po każdym 6 godzinach pracy, nie krótszą, niż jednogodzinna, kiedy to pracownik może opuścić miejsce pracy (wyjątek stanowią zakłady o ruchu ciągłym oraz te, w których z powodu natury pracy pracownik nie może opuścić miejsca pracy).

Ustawa o urlopach dla pracowników zatrudnionych w przemyśle i handlu

Ustawa o urlopach dla pracowników, zatrudnionych w przemyśle i handlu (Dz. U. R. P. z 1933 r.

Nr. 94, poz. 735), która obowiązuje od dnia 1 stycznia 1934 r. w streszczeniu przedstawia się jak następuje:

Ustawa przyznaje prawo do korzystania co rok z płatnego urlopu wszystkim pracownikom — z wyjątkiem pracowników przedsiębiorstw sezonowych, w których praca trwa krócej niż 10 miesięcy w roku. Przepisy ustawy nie podlegają zakłady przemysłowe, rzemieślnicze, zatrudniające 4 lub mniej pracowników.

Prawo do korzystania z płatnego 8-dniowego urlopu przysługuje pracownikom, o ile ich praca trwa bez przerwy rok w danym przedsiębiorstwie, i 15-dniowego, o ile trwa bez przerwy 3 lata. Przez dni urlopowe należy rozumieć kolejno po sobie następujące dni kalendarzowe, poczynając od ostatniego dnia pracy.

Pracownicy młodociani, poniżej lat 18, korzystają po roku pracy nieprzerwanej, z 14-dniowego urlopu. Z takiegoż urlopu korzystają terminatorzy i uczniowie, nie wyłączając zakładów, zatrudniających do 4 pracowników.

Wszystkim pracownikom, pracującym umysłowo, po półrocznej nieprzerwanej pracy przysługuje urlop 2-tygodniowy, po rocznej zaś — 1-miesięczny urlop płatny nieprzerwany.

Nieczynności w zakładzie pracy wskutek choroby, nieszczęśliwego wypadku, oraz z powodu powołania pracownika do ćwiczeń wojskowych, nie uważa się za przerwę w umowie pracy, pozbawiającą lub ograniczającą prawa pracownika do korzystania z urlopu.

Pracownik traci prawo do urlopu, jeżeli sam rozwiązał umowę pracy lub jeżeli rozwiązanie to nastąpiło z powodów, które przedsiębiorcy dają prawo do rozwiązania umowy pracy bez uprzedniego wypowiedzenia. Pracownik traci prawo do otrzymania wynagrodzenia za czas urlopu, o ile w czasie urlopu będzie zarobkowo pracował w innym przedsiębiorstwie.

Urlopowany w myśl ustawy otrzymuje za czas urlopu wynagrodzenie takie, jakie otrzymałby, gdyby w tym okresie był zatrudniony. O ile praca odbywa się na akord lub od sztuki, wynagrodzenie za czas urlopu określa się na podstawie przeciętnego wynagrodzenia pracownika w ciągu trzech poprzedzających bezpośrednio urlop miesięcy.

Pracownikom przyznaje się prawo wzajemnego porozumienia się co do kolejności korzystania z urlopów; listy urlopowe uzgadniają pracownicy z zarządem przedsiębiorstwa, — w razie nieosiągnięcia zgody decyduje obwodowy inspektor pracy.

W okresie od 1 maja do 30 września z urlopów powinno korzystać co najmniej 50% ogólnej liczby pracowników, zatrudnionych.

Na Śląsku ustawy te jeszcze nie obowiązują, gdyż Sejm Śląski dotychczas nie powziął odpowiedniej uchwały.

Znamienny wyrok

„Nie może korzystać z przywilejów umowy ten, kto umowy takiej sobie nie wywalczył; jeżeli więc pracownik nie należy do Związku, który podpisał umowę zbiorową, — prawa wynikające z nich nie mogą obowiązywać w stosunku do niego pracodawców“.

Orz. S. U. Izby I. Cyw. w sprawie Gwiżdż — B-cia Borkowsky).

Wyrok ten został wykonany na tie skargi niezorganizowanego robotnika, który zaskarżył pracodawcę z powodu niezapłacenia mu przez pracodawcę różnicy w stosunku do płacy na zasadzie umowy zbiorowej.

Adwokat pozwanego dowodził, że robotnik ów nie miał prawa, domagać się o dopłatę taryfową, gdyż nie należał do związku zawodowego, który podpisał umowę.

Znamienna ewolucja w dziedzinie opon na samochody ciężarowe

W jednym ze swych wydawnictw „Via Automobile“ podaje opis nowego typu F. A. R. (traktor Chenard et Walcker, przyczepka Lagache et Glaszmann), tego mastodonta drogowego, zbudowanego dla transportu ciężaru 25 ton, z średnią szybkością od 25 do 30 km. na godzinę.

Traktor i przyczepka są na oponach o niskim ciśnieniu. Sprawa ta zasługuje na podkreślenie, gdyż przy ciężarze ponad 4 tony, jedynie opony o wysokim ciśnieniu miały zastosowanie do chwili obecnej.

Czy jesteśmy więc w przededniu radykalnej ewolucji? Czy możemy zanotować nowe zwycięstwo opon o małym ciśnieniu dla wielkich ciężarów zastosowanych ogólnie dla turystyki? Nie ulega wątpliwości, że 25 ton ciężaru typu F. A. R. daje dużo do myślenia.

Inżynierowie oddawna już uznali korzyści, które daje komunikacja na oponach o tak słabym ciśnieniu, o ile jest to tylko możliwe.

Pierwszem ulepszeniem było stworzenie opony pod ciężary o wysokim ciśnieniu, napełnianej powietrzem o 1.5 kg. mniej, niż odpowiednie opony amerykańskie.

Nasi rywale z za Atlantyki zrozumieli dobrze to ulepszenie. Pozostawiając swą oponę o wysokim ciśnieniu napełnioną d o 7 kg. cm. kw., produkują oni typ nowy — zwany „baloon“ — dla ciężkiej wagi napełniony do 4,5 kg./cm. kw.

Nowy etap jest przeżyty, gdzie w grę wchodzi ciśnienie znacznie mniejsze: 3,5 kg./cm. kw., t. zn. o 1 kg. mniej niż „baloon“ amerykański.

Różnica 1 kg. nie jest decydująca, jeśli chodzi o opony napełnione pod ciśnieniem 7 kg.

Jeżeli zaś chodzi o opony pod ciśnieniem 3,5 kg., 1 kg. więcej stanowi już zwyczaj 30 p. 100, która wystarczy całkowicie dla zmiany istoty opony.

Wyobraźmy sobie wehikuł, zaopatrzony w opony o idealnej wprost elastyczności. Jeśli wehikułowi temu damy np. do przebycia przeszkodę o 10 centymetrach wysokości, to opona taka z łatwością ją przekroczy, oś nie zostanie wzniesiona, nie odczuje się żadnego wstrząsu.

Przypatrzmy się teraz zwykłemu wozowi wiejskiemu. Koło przekroczy tę samą przeszkodę, wjeżdżając na nią. Oś zostanie wzniesiona o 10 cm. mimo ciężaru wozu i jego naładunku, i wstrząs ten udzieli się podwoziu, podnosząc je również o 10 centymetrów.

Jeżeli mamy sposób zmierzenia energii przesłanej w ten sposób podwoziu w formie wstrząsów, łatwo nam będzie rozdzielić różne typy bandaży, stosownie do ich zdolności brania przeszkód.

To właśnie umożliwia nam świeżo zmontowany przez Urząd Wynalazków aparat „ergometr“ Piétte. Aparat ten notuje graficznie energię przekazywaną podwoziu pod wpływem wstrząsów spowodowanych nierównością gruntu.

W czasie ostatniej wystawy i wobec braku wystawy wagi ciężkiej, mieliśmy na Pl. Inwalidów bardzo ciekawą wystawę wehikułów ciężarowych. Zauważyć tam było można całą skalę wehikułów zaopatrzonych w opony, gdyż konstruktorzy-specjaliści zrozumieli zgodnie wielki postęp, jaki przynosi ta nowa opona.

Postęp ten streszcza się w formule: „bierze lepiej przeszkodę“.

„Brać lepiej przeszkodę“ to znaczy — mniej reperacji mechanicznych, lepsza konserwacja podwozia i karoserji, zwiększenie komfortu dla pasażerów i obsługi, ulepszenie konserwacji towarów, uproszczenie ładunku towarów ciężkich i umożliwienie pakowania towarów łatwo się niszczących.

W przyszłości wszystkie te czynniki będą mniej oddziaływały, daje to możliwość odciążenia podwozia. W rezultacie: zmniejszenie ceny kupna, zmniejszenie konsumpcji, wobec tego, iż ciężar martwy będzie słabszym.

Ponieważ powierzchnia zetknięcia jest większa, bardzo małe ciśnienie daje lepsze przyleganie do powierzchni, — hamowanie więc będzie skuteczniejsze, mniej będzie ślizgań, lepszy stan dróg. Z tego jeszcze ta korzyść, nadzwyczaj ważna: możliwość poruszania się łatwego po terenie nierównym, w błocie, śniegu i t. p.

Dnia 5-go marca br. w lokalu Meisner Poniński (dawniej Traube) przy ul. 3-go Maja 15 w Król. Hucie o godz. 20-tej odbędzie się

Walne zebranie

Zw. Zaw. Automobilistów. Na porządku dziennym bardzo ważne sprawy. Referent kolega Adamczyk.

Uprasza się o punktualne i liczne przybycie członków.

Z. Z. Z. w roli rozbijacza

Zatrudnieni w zawodzie automobilowym pracownicy Śląska, zorganizowani są w Zw. Zaw. Automobilistów. Ma to miejsce również w Śląskich Linjach Autobusowych, przedsiębiorstwie stworzonym przez gminy Górnego Śląska. Jednolitość ta organizacyjna już od dłuższego czasu nie dała spokoju stronom zainteresowanym. Dyrekcja Śląskich Linij niejednokrotnie życzyła sobie, żeby załoga była mniej jednolita, gdyż leżało to w ich interesie jako pracodawcy. Nie brakowało dlatego różnych prób rozbicia załogi. Ostatnio wzięto się na serio do roboty. Przyjęto do pracy najróżniejszych ludzi nie mających nic wspólnego z zawodem automobilowym, którzy rozpoczęli „organizowanie”. Przyjęto np. takiego Feliksa, brata płatnego sekretarza Z. Z. Z., znanego jako byłego przywódcy komunistów. Pan ten po przeleceniu przez wszystkie organizacje wylądował nareszcie jak wielu innych mu podobnych na podwórku Z. Z. Z. Niejaki Kopiec został kontrolerem, nie mając do tego żadnych kwalifikacji, ale trudno, jest przecież bratem dygnitarza sanacyjnego. Dalej jest tam taki sobie wybitny „fachowiec” Skopek z zawodu konditor, który przyjęty został do warsztatu jako monter samochodowy. Obecnie wykorzystuje swe zdolności zawodowe przy obsłudze centralnego ogrzewania w warsztatach Śląskich Linij. Pan ten był poza tym kelnierem „głupim augustem” itd. Obecnie dorabia się przywódcą w Z. Z. Z. Koledzy nasi znają go jako łamistrejka z czasów, gdy walczyliśmy na Śląsku o zniesienie przepisów ustaw niemieckich a wprowadzenie polskich. Jest tam sobie oprócz tego taki Szafaniec, wyrzucony już poprzednio z pracy za różne przekroczenia, a przyjęty z powrotem do pracy po daniu przyrzeczenia, że będzie wiernie służył Dyrekcji Śląskich Linij i wszystko donosił. Jak widać, spełnia świetnie swą rolę.

Najpierw zwołano zebranie zapomocą afiszów i specjalnych zaproszeń. Z załogi liczącej około 180

ludzi przybyło aż 1. Mimo to przybyli na zebranie dygnitarze Z. Z. Z. p. Kapuściński i Feliks chcieli referować. Nie przyszli do tego, gdyż zebrani sobie to stanowczo wyprosili, powiedziawszy im parę gorzkich słów prawdy. Obecni na zebraniu członkowie Rady załogowej stwierdzili, że przywódcy Z. Z. Z. chcąc rozbić jednolitość załogi, są zdrajcami interesów robotniczych. Asy sanacyjne widząc, że nawet w tak szczupłym gronie, nie znajdą większości zwrócili się do policji, żeby zebranie rozwiązano co też nastąpiło. Drugie z kolei zebranie zwołano pod terrorom, przyczem grożono, że każdy który na zebranie nie przybędzie straci pracę. Na zebranie to przybył znowu Feliks jako referent, p. Kapuściński wołał już nie ryzykować. Na zebranie przybyło kilkanaście osób. W sprawozdaniu zebrań tych, umieszczono w sanacyjnej prasie miejscowej, podano jednak, że obecnych na zebraniu było przeszło 40 osób. Widocznie p. Feliks już przedtem sobie dobrze „zagazował” tak że widział wszystko podwójnie. Zresztą to nic nowego u p. Feliksa. Charakterystyczne było powiedzenie jednego z członków załogi, którego na owe zebranie ściągnięto. Powiedział: Wiem dobrze tak jak wszyscy inni, że jedyna prawdziwa obrona nasza to Zw. Zaw. Automobilistów, ale dranie z Z. Z. Z. grożą utratą pracy, szykanami i t. p., więc nic dziwnego, że ludzie mniej zdecydowani i świadomi, od samego strachu do nich się zgłaszają. Wynik całej tej imprezy sanacyjnej jest taki, że Zw. Zaw. Automobilistów nie stracił nic a zdobył 16 nowych członków. Załoga da sobie z tego dokładnie sprawę, co znaczy jedność i solidarność.

Mimo wszystkiego jednak Kopiec, jako przełożony podczas służby agituje nadal za przystąpieniem do Z. Z. Z. To samo robi Skopek, który pijany w godzinach służbowych, wyraża się innym. Zapewniamy rozbijaczy jedności robotniczej, że nie ujdzie im to bezkarnie.

Sprawozdanie

z działalności Sekr. Okr. Zw. Zaw. Automobilistów
Okręg Katowice

za okres sprawozdawczy 1933 r.

Sekretarz Okręgu brał udział w 65 zebraniach poszczególnych oddziałów. Interwencji przeprowadzono w 57 wypadkach, w większości z dodatkiem wnioskiem. W sprawach umów zarobkowych odbyto 28 Konferencji. Terminów przed Kom. Poj. i Arb. obsłużono 18. Posiedzeń Zarządu odbyto 12, Komisji Rewizyjnej 4. Wieców w sprawach automobilowych odbyto jeden, na którym obecnych było 600 automobilistów.

Zamiejscowych zebrań obsłużono 9. Odbyto 20 konferencji z innemi Zw. Zaw. wzgl. Kom. Okr. Zw. Zaw. Zebrań załogowych odbyto 8.

W sądzie I. instancji przeprowadzono 24 sprawy, na skutek których brano udział w 78 terminach. Spraw wygrano 20 na ogólną kwotę 15.663 zł. Przegrano 4 na kwotę 580.— zł. Listów wysłano 483. Druków różnych wysłano 25 tysięcy.

Konferencji dorocznych 2. Wyjazdów uskutecznilo 26. Zebrań poza naszym Okręgiem odbyto 6. Kol. Adamczyk jako prezes Zarządu Głównego i kol. Melek brali udział w zebraniach pozamiejscowych w Gdyni, Poznaniu, Krakowie i Boryslawiu. W Ślą-

skich Linjach Autobusowych odbyto około 40 konferencji, zebrań i posiedzeń.

Zapośredniczono kilkanaście posad dla członków.

W wielu wypadkach przeprowadzono interwencje na piśmie i osobiście w Urzędach Wojewódzkich, Dyrekcji Policji, Magistracie w sprawie obrony interesów naszych członków. Pośredniczono w sto-kilkudziesięciu wypadkach przy zmianie względnie prolongowaniu praw jazdy.

Dnia 18. stycznia 1934 r. zmarł po
dłuższych cierpieniach kolega

Pietura Franciszek

dożywszy 34 lat, osierocając żonę i kil-
koro nieletnich dzieci.

Cześć Jego Pamięci!

W niedzielę, dnia 4 marca br. o godz. 10 w lokalu „Union“ przy ul. Mickiewicza 8 w Katowicach (dawniej „Bundes Haus“) odbędzie się

Walne zebranie

Związku Zaw. Automobilistów.

Na porządku dziennym: Sprawozdanie i wybór nowego zarządu oraz inne bardzo ważne sprawy.

Uprasza się członków o punktualne i liczne przybycie.

Zarząd.

Sprawozdanie Kasowe Związku Zawodowego Automobilistów

Okręg Katowice za rok 1933.

Wpływy

Saldo kasowe na dzień 1 stycznia 1933 r.	8.188,17 zł.
Składki członkowskie	9.433,86 zł.
Spółdzielnia Automobilistów w Katowicach, subwencja na bezrobotnych	1.260,85 zł.
Inne dochody	1.287,29 zł.
Razem	20 160,17 zł.

Wydatki

Składki do Zarządu Głównego i wydawnictwo Automobilista Zawodowy	3.441,50 zł.
Obrona prawna	2.037,— zł.
Rozjazdy i wydatki w Okręgu	443,20 zł.
Zapomogi dla członków	2.531,44 zł.
Komorne, opał, światło, telefon, portorja, Kasa Chorych, Zakład Ubezpieczeń, wydatki kancelaryjne i wynagrodzenie pracowników	5.895,— zł.
Inne wydatki i zakup inwentarza	1.198,12 zł.
Razem	15.547,26 zł.

Zestawienie

Dochody razem z saldem z roku poprzedniego	20.167,17 zł.
Rozchody za rok 1933	15.547,26 zł.
Pozostaje na dzień 1. 1. 1934 r. saldo w wysokości	4 612,91 zł.

Majątek Związku na dzień 1 stycznia 1934 roku.

Saldo kasowe	4.612,91 zł.
Inwentarz	673,50 zł.
Zarząd Główny zaległość za drukowanie miesięcznika i inne wydatki	1.961,45 zł.
Zaległość za ogłoszenia i abonament miesięcznika	891,90 zł.
Udziały w Drukarni Ludowej	400,— zł.
Należności zwrotne z tytułu pożyczek dla członków i t. p.	1.148,— zł.
Razem	9 687,76 zł.

Komisja Rewizyjna w osobach kol. kol. Kamińskiego, Skazidrogi, Augsburga i Wojtackiego w dniu 6 lutego 1934 r. stwierdziła, że kontrola wykazała zgodność kwitów rozchodowych z kasą jak również zgodność sprzedanych znaczków związkowych.

Manifestacja paryskich szoferów

Około 8.000 szoferów taksówek odbyło w pobliżu wieży Eifla wielką demonstrację na znak protestu przeciwko ciężkim warunkom pracy. Następnie szoferzy udali się zwartym pochodem na brzeg Sekwany, gdzie spalili dwugłowy manekin, mający wyobrażać dotychczasową dwustronną umowę i rzucili demonstracyjnie popiół do rzeki. Szoferzy żądają umowy zbiorowej i zamierzają wytrwać w strajku aż do spełnienia ich żądań. Przeciwno sporadycznych łamistrajkom, strajkujący występują bardzo ostro. W ciągu jednego dnia posterunki strajkowe zatrzymały kilkanaście taksówek. Taksówki zostały zniszczone i spalone.

Nowa placówka Spółdzielni Automobilistów w Katowicach.

Celem skuteczniejszego bronięcia swych interesów zwrócili się właściciele samochodów zarobkowych do Spółdzielni z wnioskiem o przejęcie ich wozów na własność Spółdzielni. Po przeprowadzeniu szczegółowych pertraktacji i odbyciu kilku zebrań Spółdzielnia przejęła szereg samochodów na własność. Dotychczasowi właściciele nadal będą prowadzić samochody w charakterze kierowców. Należność za samochody będzie w dogodnych ratach spłacona, względnie dany członek pozostawia swój kapitał z tego tytułu osiągnięty w Spółdzielni. Koledzy ci dali sobie z tego dokładnie sprawę, że tylko wspólne prowadzenie interesu w ramach spółdzielczych, umożliwić im może przetrwanie tego niesłychanie ciężkiego kryzysu, jaki zapanował wśród automobilizmu w Polsce a szczególnie wśród samochodów zarobkowych.

Spółdzielnia Automobilistów w Katowicach posiadając obecnie samochody osobowe i ciężarowe uprawia zarobkowy transport towarów i osób.

Ciekawe jest rozwiązanie tego problemu przez Spółdzielnię, która angażując danych właścicieli na kierowców przejęła samochody na własność z zastrzeżeniem, że dany kierowca jest za stan techniczny samochodu odpowiedzialny; z drugiej zaś strony bierze bezpośredni udział w zyskach osiągniętych danym samochodem.

Przykład ten powinien znaleźć więcej naśladowców w Polsce.

Sprostowanie.

W grudniu 1933 r. umieszczono w miesięczniku naszym „Regulamin Kasy Pośmiertnej“ przy Zw. Zaw. Automobilistów R. P. Okręg Katowice.

W ustępie drugim par. 3 wkraść się błąd drukarski. Wydrukowano:

Po zaplaceniu 6 do 600 wkładek miesięcznych złotych 500.—

Należy wstawić zamiast 600 liczbę 60. Wynika to zresztą logicznie z treści następnego ustępu tego samego paragrafu.