

Automobilista Zawodowy

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

Konferencja Okręgowa Zw. Zaw. Automobilistów Rp. w Katowicach

W niedzielę, dnia 8 kwietnia 1934 r. odbyła się doroczna konferencja okręgowa delegatów Związku Zawodowego Automobilistów. Na konferencji zastąpione były oddziały Katowice, Król. Huta, Siemianowice, Rybnik i Sosnowiec. Obecnych było 19 delegatów uprawnionych do głosowania.

Konferencje zagał przewodniczący Okręgu kol. Adameczyk Alojzy o godzinie 10,30 w Sekretarjacie Związku, przy ulicy Wojewódzkiej 50 w Katowicach, z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie i przeczytanie protokołu
2. Sprawozdanie z działalności sekretarjatu i Zarządu Okręgowego za rok ubiegły.
3. Dyskusja nad sprawozdaniem i wnioski Komisji Rewizyjnej
4. Wybór Zarządu Okręgowego
5. Sprawa regulaminu Kasy Pośmiertnej
6. Wolne głosy i zakończenie

Przy zagajeniu konferencji kol. Adameczyk Al. wskazał na trudne położenie, w jakim się nasza organizacja znalazła wskutek ogólnego bezrobocia wśród szoferów. Wspomniał również zmarłych w roku sprawozdawczym członków naszego Związku, pozostali których otrzymali, dzięki istnieniu przy Związku Kasy pośmiertnej, odpowiednie zapomogi. Przeczytany przez kol. Melka protokół przyjęto bez zmian. Sprawozdanie kasowe i z działalności Sekretarjatu Okręgowego zdał kol. Melek, powołując się przy tem na dane umieszczone w miesięczniku „Automobilista Zawodowy”. Z ramienia Zarządu Okręgowego sprawozdanie uzupełnił kol. Adameczyk.

W dyskusji zabierali głos prawie wszyscy delegaci między innymi koledzy: Augsburg, Bartoszek, Czмок i Chinjel. Wszyscy dyskutanci byli zgodni, że Związek winien udzielać pomocy tylko tym członkom, którzy wywiązują się ze swych obowiązków wobec organizacji. Władze Związku winne dołożyć wszelkich starań, żeby ściągać od członków regularnie składki, gdyż od tego zależy w dużym stopniu sprawność i sprężystość organizacji.

Składki zaległe dłużej jak trzy miesiące, kasper załatwia po porozumieniu się z Zarządem danego oddziału. Majątek, który Związek posiada, powinien być utrzymany, celem zapewnienia świadczeń statutowych na rzecz członków i na czas przyszły.

W wyniku dyskusji uchwalono przeprowadzić w przeciągu najbliższych trzech miesięcy rejestrację wszystkich członków Okręgu, t. z. pracujących

i bezrobotnych. W tym celu powinien każdy członek w ciągu tego czasu podpisać odpowiednią deklarację. Treść deklaracji powinna zawierać wszystkie dane potrzebne do usprawnienia działalności związkowej na przyszłość, a w szczególności odnośnie płacenia składek związkowych i regulowanie sporów mogących powstać z tytułu przynależności do Związku. Poruszono również ściąganie składek członkowskich za pośrednictwem poczty, na podstawie ostatnio wydanych nowych przepisów pocztowych.

Kol. Augsburg imieniem Komisji Rewizyjnej stwierdził, że gospodarka finansowa Okręgu, nie nasuwa żadnych zastrzeżeń i Zarząd łącznie z Komisją Rewizyjną zrobił wszystko, aby mimo wielkich trudności finansowych, zrównać rozchody z dochodami bez szkody dla członków.

Uchwalono jenogłośnie absolutorjum ustępującemu zarządowi, poczem przystąpiono do wyboru nowego Zarządu Okręgowego, w skład którego weszli następujący koledzy: Adameczyk Alojzy, Stachniak Ludwik, Melek Mieczysław z Katowic, Czмок z Król. Huty, Rusok z Rybnika i Kornas z Siemianowic z tem, że poszczególne Oddziały mają prawo odwołania swoich przedstawicieli a delegowanie na ich miejsce innych. Członkowie Zarz. Okręg. z Katowic stanowią egzekutywę która w razie potrzeby decydować będzie o sprawach nie cierpiących zwłoki. Uchwały egzekutywy powinny być przedłożone do zatwierdzenia na następnym posiedzeniu pełnego Zarządu Okręgowego.

Od wyboru Komisji Rewizyjnej odstąpiono, powierając rewizję Kasy Okręgu Komisji Rewizyjnej oddziału Katowickiego. Każdy oddział ma jednak prawo zażądać zwołania posiedzenia tejże Komisji, przyczem należy wezwać także przedstawiciela danego oddziału.

Przy dyskusji nad poprawkami do regulaminu Kasy Pośmiertnej zabrali głos przedstawiciele oddziału Król.-Huckiego, domagając się pewnych zmian ogłoszonego ostatnio w miesięczniku „Automobilista zawodowy”. Po przeprowadzeniu obszerniej dyskusji postanowiono pozostawić ostatnio ogłoszony regulamin w mocy a ewentualne poprawki przedyskutować na następnej Konferencji Okręgowej, mającej się odbyć po upływie trzech miesięcy.

W wolnych głosach poruszono szereg drobniejszych spraw dotyczących organizacji i obsługi członków przez Związek, poczem konferencję zamknięto.

Trochę statystyki samochodowej

Przejrzenie statystyki samochodów posiadanych przez poszczególne kraje, jest o tyle interesujące, że w sposób wyjątkowo jaskrawy uwypukla ona sytuację Polski w tym zakresie i jej miejsce wśród innych państw świata:

Stany Zjednoczone	24 136
Francja	1 731
Anglia	1 633
Kanada	1 106
Niemcy	659
Australia	533
Włochy	317
Argentyna	307
Nowa Zelandja	197
Belgia	183 6 milionów ludności
Hiszpanja	172
Stany Połudn. Afryki	156
Szwecja	145
Brazylja	143
Holandja	135
Indje Angielskie	121
Danja	117 3,5 miliona ludności!
Japonia	101
Algier	100
Czechosłowacja	99 4 miliony ludności!
Meksyk	86
Indje Holenderskie	71
Rosja	60
Norwegja	51
Irlandja	49
Wyspy Hawajskie	49
Filipiny	40
Urugwaj	38
Chiny	38
Marocco	37
Portugalia	35
Austrja	35
Chili	33
Malezja Angielska	30
Egipt	30
Finlandja	30
Rumunja	30
Kuba	29
Polska	25 32 miliony ludności

Tak więc Polska posiada dzisiaj 26.133 (według ostatniej statystyki z dn. 1. I. 1934 r.) samochodów przy przeszło 32-u milionowej ludności, czyli, że

1 samochód przypada na około 1360 mieszkańców i w ten sposób kraj nasz stoi pod tym względem na 40-em miejscu wśród państw świata i na 19-em miejscu państw Europy.

Na początku roku 1931 liczba samochodów w Polsce osiągnęła maksymalną cyfrę 39.000 w znacznym stopniu, dzięki niżkom cen przeprowadzonym przez wytwórnie zagraniczne, które założyły w Polsce swoje filje fabryczne, zaopatrując rynek polski w tańsze samochody.

W następnych latach przyszło jednak gwałtowne załamanie.

Demotoryzacja kraju, która nastąpiła w ciągu ostatnich 2 lat tłamaczona jest jednak niesłusznie, jako skutek ogólnego kryzysu — gdyż — jak to wykazują statystyki — w krajach, dla których kryzys okazał się równie, a może nawet jeszcze bardziej dotkliwym, aniżeli dla Polski — ilość samo-

chodów stale wzrasta (za wyjątkiem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, których rynek samochodowy przesycony był samochodami).

Potwierdza to następująca statystyka:

	1932 w tys.	1933 w tys.	± przyrost — ubytek (w tys.)
U. S. A.	25.816	— 24.136	— 1.677
Francja	1.710	+ 1.731	+ 21
Anglja	1.578	+ 1.633	+ 54
Niemcy	600	+ 659	+ 59
Australia	525	+ 533	+ 7
Włochy	294	+ 317	+ 23
Belgia	176	+ 183	+ 7
Holandja	125	+ 135	+ 9
Japonja	100	+ 101	+ 1
Algier	93	+ 100	+ 7
Czechosłowacja	91	+ 99	+ 8
Szwecja	84	+ 93	+ 9
Meksyk	67	+ 86	+ 19
Norwegja	49	+ 51	+ 1
Portugalia	31	+ 35	+ 4
Polska (1931 r. 38.760)	27	— 25	— 2,7

Przyczyny demotoryzacji Polski leżą poprostu w sztucznym zahamowaniu normalnego rozwoju automobilizmu przez właściwą politykę, wyjątkowo wysokie cła, nadmierne opodatkowanie, zmonopolizowanie rynku przez Państwo.

Wskutek takiej polityki podstawowe warunki upowszechnienia samochodu: niska cena i tania eksploatacja nie mogły być osiągnięte.

Jak to wykazują statystyki krajów zachodnich roczny, normalny uzupełniający przyrost samochodów w poszczególnych państwach, posiadających już pewien poważniejszy stan nasycenia rynku, stanowi 10—20 proc. ilości pojazdów mechanicznych. Opierając się tych do doświadczeniach, to w Polsce przy obecnej ilości samochodów (ca. 26000), w norm. warunkach przyrost roczny powinien wynosić co najmniej (bez rozszerzania kręgów zbytu) 2600 do 5000 wozów. Tymczasem rok 1933 zamknięty został sprzedażą około 700—800 wozów nowych, prócz samochodów, nabytych przez M. S. Wojsk. przy jednoczesnym wycofaniu z ruchu paru tysięcy starych.

Naprężona sytuacja w przemyśle samochodowym Ameryki

Zaburzenia wśród robotników przemysłu samochodowego zagrażają poważnie zenwaniem rozwoju. Robotnicy coraz bardziej są niezadowoleni z metod stosowanych przez państwowe urzędy pracy w przemyśle samochodowym. Przedstawiciele organizacji robotniczych stanu Ohio i Michigan postanowili zebrać się w niedzielę celem rozważenia stosunku wysokości płac i czasu pracy. W Detroit sytuacja jest w dalszym ciągu naprężona. W Saint Luis nastąpiło polepszenie się wskutek ustępstw i ponownego przyjęcia do pracy niektórych pracowników. W Filadelfji, wybuchły zamieszki o ponowne otwarcie fabryk, 10 osób odniosło rany, kilkadziesiąt aresztowano. Zakłady Rhode Isred są unieruchomione na skutek strejku robotników, domagających się podwyżki płac.

BILANS

Handlowo-Komunikacyjnej Spółdzielni Automobilistów, z odp. udziałami w Łodzi

Stan czynny	za czas od 1. sierpnia 1932 r. na dzień 31. grudnia 1933 r.	Stan bierny	
Gotówka w kasie	zł. 493,07	Wierzyciele: Zw Zaw Automobilistów	zł. 1 481,89
Towary	" 55,05	Urząd Skarbowy, podatki	" 1 208,21
Dłużnicy za towary	" 1 154,44	Kasa Chorych	" 248,84
Stacje benzynowe, kapitał obrotowy	" 4 186,90	Fundusz Pracy	" 38,45
Papiery wartościowe	" 96,—	Fundusz Bezrobocia	" 13,—
		Z. U. P. U. w Warszawie	" 84,20
		Udziały	" 825,—
		Kapitał zakładowy	" 1 257,81
		Nadwyżka	" 828,06
	Razem zł. 5 985,46		Razem zł. 5 985,46

Wpływy	Rachunek strat i zysków na dzień 31. grudnia 1933 r.	Wydatki	
Prowizja od benzyny, olejów i smarów	zł. 25 766,95	Koszta ogólne	zł. 26 622,15
Zysk w towarach	" 172,90	Czysty zysk	" 828,06
Dochody różne	" 1 510,36		
	Razem zł. 27 450,21		Razem zł. 27 450,21

ZARZĄD: Wł. Wiśniewski.

St. Kasprzak.

P. Lechner.

Sprawa koncesjonowania przewozów samochodowych

Tymczasowe odroczenie terminu obowiązywania ustawy?

Z dniem 18 kwietnia br. wchodzi w życie nowa ustawa samochodowa, nakładająca obowiązek uzyskania koncesji od zarobkowego przewozu osób i towarów pojazdami mechanicznymi. Innymi słowy oznacza ona wprowadzenie przymusu koncesyjnego dla przedsiębiorstw autobusowych oraz dla transporty towar. samoch. w celach zarobkow. Od uchwalenia tej ustawy do pełnego wejścia jej w życie, co właśnie zrealizuje się w przyszłym tygodniu, minęły dwa lata, które miały być okresem przejściowym; w okresie tym przemysł samochodowo-przewozowy miał stopniowo przejść z przemysłu wolnego na przemysł koncesjonowany. Jak dotąd jednak, władze udzieliły w ciągu ubiegłych dwu lat tylko jednej koncesji na komunikację autobusową, a mianowicie towarzystwu, mającemu budować t. zw. drogę pasową między Łodzią a Tomaszowem Mazowieckim.

Podobno zanoszą się na odroczenie terminu obowiązywania ustawy. Jak wiadomo, ministerstwo komunikacji ma zamiar eksploatować szereg linii autobusowych na swój własny rachunek, nasuwając właśnie przy pomocy systemu koncesyjnego możliwość konkurencji prywatnej. Wchodzi tutaj w rachubę najważniejsze linie międzymiastowe, jak

Warszawa—Radom, Warszawa—Białystok, Warszawa—Grajewo, Kraków—Krynica, Kraków—Zakopane, Nowy—Targ—Szczawnica oraz szereg innych. Ponieważ zaś nie ukonczono jeszcze przygotowań do uruchomienia tych linii w zarządzie ministerstwa Komunikacji, uruchomienie to odłożono do 1 czerwca br., do tego też terminu ma być odroczone wejście w życie nowej ustawy. Do tego terminu prywatne linie autobusowe będą mogły utrzymywać komunikację na podstawie tymczasowych zezwoleń administracyjnych.

Na terenie Wojew. Śląskiego obowiązują przepisy ustawy koncesyjnej w całej pełni dopiero od dnia 1. listopada 1935 r. Do tego czasu obowiązują na Śląsku przepisy przejściowe wspomnianej ustawy.

Podśluchane

— Co koledze się stało? Czy znowu zostały pobory obniżone, albo może narzeczona strejkuje? Bo minę macie tak kwaśną, że niechęć człowieka bierze na Was patrzeć.

— Prawda, że mi nie wesoło. Zostałem zwolniony z posady, a to tylko za to, że nie chciałem już dłużej po 16 godzin dziennie jeździć. A żeby nadgodziny zapłacono, to ani mowy. Co mam zrobić?

— Idźcie do Związku. Tam poradzą co macie zrobić. Pracodawca musi zapłacić i za nadgodziny o ile macie na to dowody, i nie zrezygnowaliście z nich dobrowolnie. Poza to należy Wam się odškodowanie za czas wypowiedzenia.

— Dobrze! To ja zaraz do Związku pójde i dam się zapisać na członka.

— Co? To kolega nie jest członkiem? To teraz nie tak łatwe, teraz już zapóźno. Gdyby kolegę nawet do Związku przyjęli, to jednak kolega nie ma prawa do świadczeń Związku bo zwolnienie z pracy nastąpiło jeszcze przed wstąpieniem do Związku. Związek nie udziela pomocy, jeżeli ktoś przyjdzie tylko wtedy, jeżeli potrzebuje już pomocy. Trudno przychodzić po wypadku, należy być członkiem już przedtem.

Dnia 8-go kwietnia 1934 r. zmarł po krótkich lecz ciężkich cierpieniach kolega

Fołda Jan

dożywszy lat 41 osierocając żonę i 4 nieletnich dzieci

Cześć Jego Pamięci.

— Ale to przecież Związkowi może być obciążnie. Ja zapłacę moje składki, a Związek udzieli mi pomocy.

— Tak nie jest. Bo trzeba być trzy miesiące członkiem Związku niż się uzyska prawo do otrzymania obrony prawnej. Nieby nawet nie pomogło gdyby kolega chciał 3 miesiące wstecz zapłacić.

— Co zrobić? Na adwokata nie mam pieniędzy. Skargi sobie sam zrobić nie mogę, bo nie znam dokładnie odnośnych przepisów ustawowych. Trzeba z przysługujących mi się należności zrezygnować.

— Nie wiem, co Wam poradzić. Sam kolega sobie winien. Niech teraz sobie kolega wliczy ile by to było lat składek wpłaconych, gdyby obecnie przy pomocy Związku należą mu gotówkę otrzymał. A przecież Związek pomaga nie tylko przy wyskarzeniu należności za pracę i czas wypowiedzenia. Broni zawsze i wszędzie w sprawach zawodowych. Poza tym adwokaci i sekretarze związkowi dobrze znają ustawodawstwo odnoszące się do szoferów i o wiele lepiej i skuteczniej będą bronili jeżeli zajdzie na to potrzeba, niż inni adwokaci, którzy ze sprawami temi mają mało do czynienia.

— Przyznaję się, że zrobiłem głupstwo. Ale teraz już za późno. Spróbuję zrobić sam skargę ale już obecnie boję się o koszt, bo wątpię, żebym sam mógł skargę wygrać.

— Wątpię, żeby pod takimi warunkami Związek objął obronę. Ale nie zaszkodzi wnieść prośbę do Zarządu Związku. Może jednak da się coś zrobić. A na przyszłość to wiecie.

— Do Związku tak czy inaczej dam się zapisać, bo nie chciałbym, żeby jeszcze raz znaleźć się w tak głupiej sytuacji. Ale wszystkim kolegom powiem, żeby należeli do Związku i nie przychodzili wtedy jak ja, gdy już jest zapóźno.

DROBNE OGŁOSZENIA

BYŁY KOMUNISTA, kopnięty przez socjalistów, zbity na kwaśne jabłko wielokrotnie przez robotników, poszukuje jako

ZAWODOWY ZDRAJCA ZWIĄZKOWY

łatwowiernych do płacenia składek.

Zgłoszenia przyjmuje Fel (ix) Grandziarz.

SPECJALISTA od golenia wszelkiego rodzaju, kandydat na dyrektora, obecnie zatrudniony jako kontroler i prezes

ZWIĄZKU ZAWODOWEGO ZŁODZIEJ

poszukuje zdeklarowanych głupców do udzielenia pomocy przy osiągnięciu stanowiska na wysokiego dygnitarza.

Za udzieloną mi pomoc przyrzekam gruntowne i fachowe ogolenie. Migłanc z pod kopca.

Do rejestru spółdzielni Sądu Okręgowego w Łodzi Nr. 451 wciągnięto dnia 26. lutego 1934 roku przy firmie „Handlowo Komunikacyjna Spółdzielnia Automobilistów w Łodzi z odpowiedzialnością udziałami” następujący wpis: Zarząd obecnie stanowią: Stanisław Kacprzak, Składowa 16, Władysław Wiśniewski, Srebrzyńska 83, Paweł Bich, Emilji 14 oraz zastępca Edmund Chodzyński, Srebrzyńska 93.

† Kol. FOŁDA JAN

W niedzielę, dnia 8 kwietnia br. odprowadziłyśmy na cmentarz w Krasowach członka naszego Związku śp. kol. Fołdy Jana. Zaznaczyć wypada, że kol. Fołda był kilkakrotnie w czasie wojny ranny i przechodził wskutek tego wiele operacji, co też było przyczyną Jego niespodziewanej śmierci. W wielkim jednak stopniu przyczyniły się do śmierci zgubne dla zdrowia warunki pracy szofer-skiej.

W pogrzebie brała udział załoga Śląskich Linij Autobusowych, w której to firmie zmarły był przez kilka lat zatrudniony. Obecni byli także przedstawiciele poszczególnych oddziałów i Zarządu Okręgowego naszego Związku. Koledzy przyjechali na pogrzeb samochodami do Kosztów, miejscowości odległej około 20 klm. od Katowic.

W imponującym kondukcje pogrzebowym zwracały szczególną uwagę wieńce ofiarowane przez Związek Zawodowy Automobilistów i Jego współpracowników. Przy dźwiękach orkiestry stawionej dzięki ofiarności Jego kolegów, odprowadzono zmarłego na miejsce ostatniego odpoczynku. Żalobnie odezwały się sygnały samochodów, biorących udział w pogrzebie, gdy opuszczano trumnę do grobu. Pogrzeb ten był wielką demonstracją solidarności związkowej i koleżeńskiej.

Przykre wrażenie wywarło na obecnych zachowanie się miejscowego „sługi Bożego”, który nie pozwolił przedstawicielowi naszego Związku i załogi na pożegnanie się ze Zmarłym, przez przemówienie kilka słów nad grobem.

Żona zmarłego z czworgiem małoletnich sierót znalazła się po śmierci żywiciela w nadzwyczaj trudnym położeniu. To też pierwszym naszym zadaniem naszego Związku było przyjść rodzinie zmarłego z pomocą. Postarano się o wypłatę zapomogi 250,— złotych od pracodawcy, przewidzianej umową zarobkową, zawartą przez nasz Związek. Podjęto należność z Kasy Pośmiertnej naszego Związku, przysługującą pozostałym po członkach Związku w wysokości 500,— złotych w myśl regulaminu.

Z tego miejsca Zarząd Związku wyraża wszystkim podziękowanie za pomoc, ofiarność, i udział przy pogrzebie. Specjalne uznanie należy się członkom Rady Załogowej.

Pod kołami auta

Na 36-tym kilometrze szosy Krzepiec - Wieluś samochód ciężarowy nr. rej. P. M. 12852, prowadzony przez szofera Adolfa Kochowicza, zamieszkałego w Golubinie, pow. Wąbrzeźno — Pomorze, najechał na furmana Turgalskiego Ignacego z Krzepic, który według tymczasowego orzeczenia lekarza, doznał bardzo ciężkiego uszkodzenia ciała, mianowicie: złamania w dwóch miejscach prawej nogi, oraz uszkodzenia kości miednicowej i kiszki. W stanie groźnym odwieziony został do szpitala w Krzepicach.