

szkodowania za spalony samochód pewnej firmie Katowickiej, mimo, że komisja znawców względnie Sąd Polubowny orzekł, że firmie tej należy się odszkodowanie w wysokości 4 400 złotych. W myśl warunków ubezpieczeniowych tegoż towarzystwa oddano sprawę za zgodą obu stron do Sądu Polubownego, wykluczając temsamem postępowanie przed sądami zwykłemi. Gdy jednak towarzystwo spostrzegło, że komisja znawców, składająca się z trzech sędziów zaprzysiężonych znawców dla spraw samochodowych, nie poszła po linii życzeń towarzystwa, wtedy nie uznano wyroku Sądu Polubownego i towarzystwo nadal wzbrania się wypłacić należące się ubezpieczonej firmie odszkodowanie. Po-

dobno i w innych wypadkach wspomniane towarzystwo dopiero pod wielkim naciskiem strony przystępuje do likwidacji szkód.

Powinni sobie to dobrze zapamiętać ci, którzy ubezpieczają siebie, pasażerów, czy też samochód, w towarzystwie ubezpieczeń.

W przyszłości będziemy się nieco więcej, jak dotychczas, interesować sposobami załatwienia spraw samochodowych przez towarzystwa ubezpieczeniowe i będziemy bezwzględnie krytykować i podawać do publicznej wiadomości wszelkie nadużycia. Naszych czytelników prosimy o poparcie nas w tej walce z nieuczciwością przez podawanie nam odpowiednich informacji.

W obronie wolności zawodowej

Wydane w drodze Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27. 10. 1932 r. „Prawo o stowarzyszeniach“ —

1. Poddaje pracownicze Związki Zawodowe pod kontrolę władz administracyjnych, ponieważ nakłada na Związki Zawodowe obowiązek dostarczania władzom — na ich żądanie — danych co do składu zarządu, odpisu protokołu posiedzenia lub treści powziętych uchwał, dostarczania danych ze spisu członków;

2. Daje władzom administracyjnym daleko idące prawo wglądu w życie wewnętrzne Związków, ponieważ uprawnia władze do przeglądania w lokalu Związków prowadzonych akt, ksiąg i posiadanych dokumentów;

3. Całkowicie uzależnia działalność i nawet egzystencję Związków Zawodowych od „widzimi się“ władz administracyjnych, ponieważ daje im całkowitą możliwość zawieszania działalności Związków, jeżeli — podług uznania władzy — działal-

ność Związku Zawodowego „zagroza bezpieczeństwu, spokojowi lub porządkowi publicznemu“;

4. Całkowicie uzależnia od władz administracyjnych stowarzyszenia pracowników państwowych, ponieważ rozciąga równie i na nie moc obowiązującą przepisów wymienionego „Prawa o stowarzyszeniach“.

Wobec powyższego, podpisane niezależne Związki Zawodowe zakładają stanowczy protest przeciwko wydanemu rozporządzeniu, które od dnia 1 stycznia 1933 r. ma oddać pracownicze Związki Zawodowe pod kontrolę władz administracyjnych, uzależnić działalność i egzystencję Związków od samowoli tych władz, tem samem uniemożliwić Związkom obronę interesów pracowniczych, oraz w rezultacie całkowicie przekreślić zagwarantowane w art. 108 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej „prawo koalicji, zgromadzania się i zawiązywania stowarzyszeń i związków“.

Podpisane Związki Zawodowe wzywają ogół

bo zawodowi szoferzy nie posiadali poważnej organizacji, aby władze mogły z reprezentantami w kwestiach tego zawodu konferować. Szkoły szoferkie zostały otwierane prywatnie, szkoląc — a raczej wypiekając całe masy nowych szoferów. Istniejące wówczas Zawodowe Związki a więcej „Kluby Panów Szoferów“ interwenjowały w sprawie nauczania przez prywatne szkoły, lecz to pozostało kiwaniem palcem w bucie. Dla całego zawodu takie ogólne szkolenie było klęską, gdyż wartość zawodowego szofera fachowca spadła do zera, a i społeczeństwo wielkiej korzyści z tego nie miało. Automobili stale ubywało i ubywa a szoferów stale bezrobotnych szoferów. Ci niedoszli fachowcy byli zmuszeni powrócić do swych wiosek rodzinnych pielęgnując krówki i inny pożyteczny dobytek domowy, mając na głowie piękną czapkę szoferką, w klapie surduta „Mercedesa“ lub innej marki samochodowej a w izbie na honorowym miejscu — za obrazem — z ciężkim mozołem i nakładem kosztów w pocie czoła zdobyte, prawo jazdy.

Rzesza pracowników zawodowych szoferów — licząca w Polsce około 100 000 osób, nie posiada

przedstawiciela swego w sejmie, w radach miejskich ani też w innych instytucjach społecznych, by móc godnie i skutecznie reprezentować zawód i mieć prawo głosu i wpływ przy opracowaniu różnych ustaw i rozporządzeń.

Z powyższego artykułu widzicie koledzy, na co i dlaczego potrzebną jest dobra i silna organizacja zawodowa, wolna od wszelkiej naleciałości demagogicznej. Do tych wszystkich żywotnych waszyc spraw zawodowych możecie i powinniście zdążyć przez organizowanie się w Zawodowym Związku, tworząc zwarte szeregi obywateli, zawodowych kierowców samochodowych.

Organizacja obecna, dobrze prowadzona, scentralizowana, posiadająca kilkadziesiąt oddziałów w całej Polsce, może dać Wam to, co Waszemu zawodowi i egzystencji materialnej dotąd brakowało. W sprawie powyższego uprasza się kolegów i czytelników o wyrażenie swego zdania i ewentualnych uzupełnień dla ogólnego dobra zawodu, kierując listowne uwagi do redakcji „Automobilisty Zawodowego“. Potrzeba poważnego zrozumienia i poparcia przez Was koledzy tej zawodowej organizacji.