

Skutki niefortunnego „funduszu drogowego“

Nadchodzi okres rejestracji taksówek warszawskich.

Aby zarejestrować wóz, szofer przedstawić musi pokwitowanie wpłacenia podatku drogowego.

Należność podatkowa od poszczególnych właścicieli taksówek wynosi niekiedy po tysiąc złotych, jakkolwiek wartość samochodu nie przekracza czasem połowy tej sumy.

Gdy właściciel wozu zgłasza się do rejestracji, musi najpierw opłacić 11 zł. z groszami za Komisję Techniczną, która dokonać ma technicznego badania samochodu.

Potem dopiero dowiaduje się, że książeczka rejestracyjna zostanie zatrzymana, gdyż podatek nie jest opłacony. W takim wypadku właściciel (zazwyczaj jeżdżący sam na tym wozie) zostaje pozbawiony warsztatu pracy.

Nie może być mowy, by zdołał wpłacić tysiąc złotych zaległości.

Można co prawda wnieść podanie o umorzenie podatku, jednak rozstrzygać tu ma jakiś urzędnik Komisarjatu Rządu, który niezawsze jest w możliwości oceny sytuacji petenta.

Wobec tego, że podatek drogowy obarczył automobilizm nadmiernym ciężarem, że nawet rząd wnosi projekt nowelizacji ustawy o Państw. Funduszu Drogowym, koniecznym jest umorzenie tych należności. Jeśli zaś władze uważają, że jedyną możliwość rozpatrywania indywidualnie tej sprawy, utworzyć powinny Komisję Fachową, mającą odpowiednie kompetencje do badania stanu materialnego automobilistów.

Dwa tysiące szoferów warszawskich stanęło przed grozą utraty pracy. Swego czasu przedstawiciele Naczelnego Komitetu do walki z bezrobociem, przyrzekli przedstawicielom Zw. Zaw. Transp. (Czerwonego Krzyża 20), że zrobią wszystko, by nie dopuścić do zwiększenia kadr bezrobocia przez unieruchomienie taksówek.

Oczekujemy od władz zrozumienia wagi tego zagadnienia. Mamy nadzieję, że p. Naczelnik Olechnowicz z Wydz. Ruchu Drogowego, znając położenie szoferów warszawskich, zajmie właściwe stanowisko.

—/—

Praktyki Towarzystw Ubezpieczeniowych w Polsce

Ostatni strajk pracowników, zatrudnionych w niektórych zagranicznych towarzystwach ubezpieczeniowych, a dopuszczonych do wykonywania swych czynności na terenie Polski, zwrócił uwagę całego społeczeństwa polskiego na swoisty sposób „robienia interesów“ przez zagraniczne towarzystwa ubezpieczeniowe w Polsce. Kapitałiści zagraniczni uważają Polskę za pewnego rodzaju folwark czy też kolonję, gdzie mogą się rządzić jak szare gęsi. Nie tylko, że nie płacą należycie swych pracowników i starają się terorem zmusić ich do zgodzenia się na niemożliwe do zniesienia redukcje płac, ale te same

metody próbują stosować wobec ubezpieczonych. Nam nie może być obojętne, jak towarzystwa ubezpieczeń regulują szkody samochodowe. Musielibyśmy właśnie stwierdzić, że przedewszystkiem zagraniczne towarzystwa wszystko robią, żeby tylko zbierać wkładki ubezpieczeniowe, ale mało okazują ochoty do płacenia należności, jeżeli zajdzie wypadek, podlegający ubezpieczeniu.

Oto taki wypadek uchylania się od zapłacenia należności za uszkodzenie ubezpieczonego samochodu mamy znówu do zanotowania. Niemiecko-Bawarskie Towarzystwo Ubezpieczeń nie płaci od-

Kolegom Zawodowym Szoferom do wiadomości

(Dokończenie)

Co możecie uzyskać przez swoją silną, ogólną organizację na przyszłość, abyście nie byli po przepracowaniu szeregu lat w zawodzie zdani wraz z rodzinami swymi na pastwę losu. Każdy zawodowy automobilista winien zapisać się na członka swej zawodowej organizacji, wpłacać wkładki miesięczne, interesować się życiem tejże organizacji, popierać ją moralnie a nie obczerniać jej wobec społeczeństwa, pamiętając o tem, „jacy członkowie taki i Związek mają“. Temsamem ubliżacie swej godności zawodowej i osobistej. Jeżeli zorganizujecie silny Związek Zawodowy, to staniecie się przez to do bremsi obywatelami, zajmując w społeczeństwie stanowisko zorganizowanego pracownika, i będziecie chlubą Waszego zawodu. Przez Związek Zawodowy możecie uzyskać dużo lepsze warunki pracy i płacy na przyszłość. A starość — o której zwykle młodzi tak mało myślą, sobie zabezpieczycie.

Przy Zawodowym Związku mogą członkowie utworzyć sobie fundusz emerytalny, wpłacając w

tym celu wkładki do kasy emerytalnej, tak jak to się w innych instytucjach praktykuje. W ten sposób po przepracowaniu ustanowionego szeregu lat, otrzymywalibyście zasłużoną emeryturę.

Czy ambicja wasza koledzy jest tak małą, że nie staracie się zdążyć do udoskonalenia swojego zawodu? Starania wasze powinny iść po takiej linii, aby zawód wasz był zawodem a nawet, aby posiadał swój Cech z prawem wyzwalania tych uczniów, którzy mają praktykę warsztatową, byliby kwalifikowanymi zawodowo kierowcami. Nie jesteście przecież gorsi fachowcy od innych rzemieślników.

A o szkołach szoferskich co możemy powiedzieć? Czy nie mógłby nasz Związek Zawodowy uzyskać prawa nauczania nowych kandydatów na szoferów, mając temsamem możność nauczania takiej ilości szoferów jakiej byłoby potrzeba rozwijającemu się automobilizmowi. Cóż się ale stało z braku silnej zawodowej organizacji? Władze w sprawie nauczania szoferów nie miały z kim mówić,