

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. 303 944

III. Zjazd Związku Zawodowego Transportowców

Dnia 9. grudnia rozpoczął obrady III-ci Walny Zjazd Związku Zawodowego Transportowców R. P. w lokalu przy ul. Długiej 21 w Warszawie.

Porządek obrad Zjazdu był następujący: 1) zagajenie i przywitanie gości, 2) wybór prezydium, 3) przemówienia powitalne, 4) wybory Komisji Zjazdowych, 5) Referat polityczno gospodarczy przedstawiciela Kom. Centr. Zw. Zaw., 6) Sprawozdania, 7) Dyskusja, 8) Sprawozdania Komisji Zjazdowych, 9) Wybór Zarządu Głównego i Kom. Rew., 10) Praca Kult. wśród robotników transportowców, 11) Wolne wnioski.

Zjazd zagał prezes Zarządu Głównego tow. Adamczyk, który powitał obecnych na sali gości: tow. tow. Zdanowskiego (KCZZ.), Altera, Szweberową, (Rada Krajowa), Korala (Zw. Drukarzy) i odczytał list Międzynarodowej Federacji Transportowców. Po uczczeniu pamięci zmarłego przewodniczącego I. T. F. tow. Crampa, mówca omawia ciężką sytuację, w jakiej prowadził swoją działalność Związek Transportowców. Jednakże wszystkie niemal sekcje przejawiały ożywioną działalność i wykazały rozwój.

W skład prezydium Zjazdu weszli tow. tow. Augsburg i Złotkowski. Protokółują tow. tow. Winterok i Szymański.

Imieniem KCZZ. powitał Zjazd tow. Zdanowski, charakteryzując katastrofę gospodarki kapitalistycznej i stwierdzając, że ruch zawodowy sięgnąć musi do nowych metod, które już zakreśliły uchwały ostatniego Kongresu Związków Zawodowych w Polsce.

W imieniu Rady Krajowej przemawiał tow. Alter oraz tow. Szweberowa. Za Zw. Zaw. Drukarzy przemawiał zasłużony dla spraw robotniczych tow. Korala.

Referat gospodarczo-polityczny wygłosił tow. Zdanowski, wskazując kompletne bankructwo gospodarki kapitalistycznej. Złudność nadziei, pokładanych w t. zw. „kapitalizmie zorganizowanym”. Na tem tle reakcja, faszyzm atakują zawzięcie klasę robotniczą. Mówca charakteryzuje zamachy na ustawodawstwo społeczne, wreszcie przechodzi do omówienia zadań ruchu zawodowego. W końcu piętnuje działalność organizacji zdradzieckich, jak ZZZ. i BBS.

Sprawozdanie organizacyjne przedłożył tow. Rongenc, uzupełniając sprawozdanie wydane na piśmie. Związek Zawodowy Transportowców w okresie sprawozdawczym rozwinał się na wszystkie tereny transportu i komunikacji, opanowano żeglugę morską i rob. portowych; przełamano wpływy zdradzieckich organizacji w żegludze śródlądowej, opanowano w całym kraju robotników tragarzskich,

oraz turmanów na szeregu odcinków. Utrzymano w 100% organizację pracowników Międz. Tow. Wagonów Sypialnych. Na terenie automobilowym, gdzie kryzys przybrał rozmiary katastrofalne, utrzymano organizację po większych miastach, a ani jedna organizacja nie przeszła do obozu wroga. Przeprowadzono szereg walk.

Tow. Cymerman złożył sprawozdanie z terenu międzynarodowego, wykazując potęgę Międzynarodowej Federacji Transportowców, jak również celowość współpracy ZZZ. na tem polu ZZZ nie pominał żadnej okazji wzięcia udziału w takiej współpracy.

Tow. Maxamin imieniem Międzynar. Transportowców powitał zjazd, podkreślając trudną sytuację, w jakiej znalazła się klasa robotnicza w świecie; omówił również zadania, wobec których stanęły organizacje robotnicze.

Następnie rozpoczęto dyskusję, w której brało udział kilkadziesiąt delegatów.

W drugim dniu obrad Zjazdu Związku Transportowców odbywa się dalsza dyskusja nad sprawozdaniami, poczem zabrali głos w odpowiedzi tow. tow. Rongenc i Cymerman. Absolutorium dla Zarządu Głównego uchwalono jednomyślnie.

Komisja Mandatowa stwierdziła, że było reprezentowanych na Zjeździe 29 oddziałów ZZZ. Nie było obecnych delegatów z 16, mniejszych oddziałów. Były jednak i te oddziały pośrednio zastąpione przez przedstawicieli sąsiednich oddziałów. Uprawnionych do głosowania było 63 delegatów i członków ustępującego Zarządu Głównego. Referat na temat kulturalno-oświatowej pracy Związku wygłosił tow. Winterok.

Do Zarządu Głównego powołani zostali tow. tow.: Budzyński (Warszawa), Chodyński (Łódź), Trzeciak, Rongenc (Warszawa), Augsburg, Adamczyk (Katowice), Cymerman, Złotkowski (Warszawa), Sobolewski (Gdynia), Archutowski (Toruń), Jaworski (Bydgoszcz), Polanke (Gdynia), Lipszyc, Oberberg (Warszawa), Dubiński (Lublin), Scibto.

Jako zastępcy weszli tow. tow.: Melek, Bednarczyk, Łatko.

Prezydium Zarządu Głównego stanowią tow. tow.: Cymerman przewodniczący, Rongenc sekretarz generalny, Lipszyc zastępca sekretarza, wiceprzewodniczący: Adamczyk, Sobolewski, Trzeciak, Złotkowski skarbnik.

W końcu zjazdu przyjęto szereg rezolucyj, dotyczących poszczególnych sekcji Związku.

O godz. 4 p. p. Zjazd zaniknięto, poczem delegaci odśpiewali pieśni robotnicze.

Pod koniec Zjazdu jednomyślnie zjazd uchwalił przestać pozdrowienie dla b. więźniów brzeskich.

dla uwięzionych w Starogardzie marynarzy gdynskich i dla wszystkich robotników, cierpiących w więzieniach za sprawę robotniczą. Zjazd powziął uchwałę, domagającą się otwarcia bram więzniczych dla więźniów politycznych.

Rezolucja ogólna.

Trzeci Walny Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Transportowców R.P. stwierdza, że możliwość walki klasy robotniczej o poprawę bytu w granicach istniejącego ustroju staje się coraz trudniejszą, że nadzieje na stopniowe, ewolucyjne przejście do innego, lepszego ustroju, uznającego interesy mas pracujących za swą podstawę — okazały się płonne.

Zamiast stopniowego umacniania się zasad takiej gospodarki mamy całkowitą katastrofę ustroju kapitalistycznego — zamiast stopniowego wzrostu wpływów klasy robotniczej — zbrojną kontrrewolucję burżuazyjną, faszyzm, brutalne miazdżenie ruchu robotniczego w szeregu krajów Europy Środkowej i Południowej. Wszystko to narzucać musi klasowemu ruchowi robotniczemu nowe sposoby walki i nowe hasła.

Walka o poprawę warunków pracy i płacy, przeciw zamachom na zdobycze robotnicze, przeciw nadmiernym obciążeniom podatkowym, staje się dla nas punktem wyjścia do wielkiej rozprawy między siłami świata pracy, a burżuazją. Brutalnej przemocy faszyzmu przeciwstawiamy hasło walki o Państwo Robotnika i Chłopa, o Polską Republikę Socjalistyczną, o socjalizację gospodarstwa społecznego, o gospodarkę planową.

Zjazd wzywa członków Związku do propagandy tych zasad, do walki przeciw faszyzmowi, militarystyce i antysemityzmowi. W szczególności Zjazd wzywa do piętnowania na każdym kroku bestjalstwa hitlerizmu, do bojkotu towarów hitlerowskich Niemiec.

Zjazd stwierdza, że kryzys w transporcie i komunikacji, jak i kryzys ogólny, jest wynikiem wadliwych zasad gospodarowania, świadectwem bankructwa polityki burżuazyjnej. W szczególności potwierdza to skandaliczna gospodarka armatorów, prowadząca do niszczenia żeglugi morskiej — niski stan żeglugi śródlądowej, monopolistyczna gospodarka Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych, które przez stosowanie wysokich cen uniemożliwia korzystanie z wagonów sypialnych i restauracyjnych przez szeroką publiczność, gdy nawałtne interesy Towarzystwa ratuje się przez coraz niższe stawki płacy, coraz gorsze warunki pracy i coraz gorsze traktowanie pracowników. Dalej — Zjazd stwierdza krępowanie rozwoju automobilizmu przez błędną politykę fiskalną. Wszystko to spycha pracowników transportu i komunikacji na coraz niższy poziom bytowania. W dodatku szereg posunięć ustawodawczych, szereg zarządzeń władz administracyjnych, jak ustawa o robotnikach portowych, samowolne wyznaczanie postojów targarskich w Warszawie i postępowanie władz z szoferami pogarsza jeszcze sytuację mas, zatrudnionych w transporcie i komunikacji.

W tym stanie rzeczy zadaniem naszej organizacji jest stworzenie zwartego frontu klasowego, przeciwstawienie kapitalistycznej polityce wyniszczania mas pracujących i faszystowskiej polityce przemocy i ucisku, jasnych i wyraźnych haseł, w których nieubłagana walka przeciw każdemu aktowi ucisku wiązać się będzie z walką całej klasy ro-

botniczej o panowanie klasowe proletariatu, w którego ramach transport i komunikacja postawione będą na właściwym poziomie i, służąc interesom całej ludności, zapewnią zatrudnionym robotnikom dobrobyt i swobodę decydowania o swych warunkach pracy.

Zjazd wzywa wszystkich pracowników transportu i komunikacji do przeciwstawienia się wszystkim dostępnymi środkami ustawom, przynoszącym przedłużenie czasu pracy, pogorszenie ustawy urlopowej, wybitne pogorszenie ustawy o Kasach Chorych pod pozorem fikcji ubezpieczenia na starość w t. zw. ustawie scaleniej. Zjazd wzywa do bojkotu i zwalczania wszelkich obozów pracy i innych przysposobień wojskowych.

Zjazd stwierdza z całym naciskiem, że jedynym właściwym terenem jednolitego frontu klasy robotniczej są silne, zwarte związki zawodowe.

Rezolucja w sprawach automobilowych.

III Walny Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Transportowców R. P. stwierdza, że młody automobilizm polski, cierpiący naskutek niewłaściwych metod produkcji samochodów, spekulacji firm samochodowych, złego stanu dróg i nadmiernych obciążeń podatkowych w epoce kryzysu kapitalizmu znalazł się nad brzegiem ruiny, a kraj nasz stanął na szarym końcu w liście stanu posiadania pojazdów mechanicznych. Zjazd protestuje przeciwko zupełnemu zniszczeniu automobilizmu w Polsce, przez wprowadzanie ustaw i rozporządzeń, stojących w rażącej sprzeczności z interesami automobilizmu polskiego.

Ustawa o Państwowym Podatku Drogowym spowodowała obciążenie, przekraczające skromne i przez kryzys nadwątlone zdolności płatnicze automobilizmu.

Niezmiernie wysokie podatki od materiałów pędnych spowodowały, że materiały te są w Polsce, gdzie są produkowane, droższe niż w krajach nie posiadających własnej produkcji i zdanych na import. Zjazd domaga się zniesienia podatku akcyzowego, ponieważ materiały pędne obciążone są podatkiem na Fundusz Drogowy. — Poza tem spekulacja kapitału naftowego, dźwigającego w górę ceny materiałów pędnych i pogarszającego ich jakość, uzupełnia ten beznadziejny stan, w jakim znalazł się automobilizm.

Wynikiem tego stanu rzeczy jest zniszczenie właścicieli pojedynczych wozów, likwidacja przedsiębiorstw autobusowych, a w następstwie — zwiększenie bezrobocia przez armię pozbawionych zarobku szoferów.

Zjazd stwierdza, że zorganizowany w szeregach Z. Z. T. ogół szoferski wysuwał jako jedyną formę podatku drogowego, podatek od materiałów pędnych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu umiarkowanej ceny tych materiałów. Stojąc na stanowisku, że budowa i utrzymanie dróg jest sprawą ogólnopństwową, Zjazd daje wyraz przekonaniu mas szoferskich, że, jeśli nawet automobilizm ma być pociągany do świadczeń na rzecz budowy i utrzymania dróg, to tylko w granicach ściśle odpowiadających możliwości płatniczej przy jednoczesnym położeniu kresu spekulacji kapitału naftowego.

Zjazd domaga się umorzenia zaległego podatku wszystkim właścicielom pojedynczych wozów, dla których samochód stanowi warsztat pracy, względnie rozłożenia na raty odpowiadające zdolności płatniczej tych właścicieli.

Zjazd domaga się ubezpieczenia wszystkich szoferów od bezrobocia.

Zjazd stwierdza, że liczne szkoły szoferskie przez swe przesadne reklamiarstwo zwiększają jeszcze chaos, panujący w automobilizmie, ściągając naiwnych, wierzących, że w automobilizmie wciąż łatwo o zarobek i pracę. W wyniku liczne zastępy młodych niedoświadczonych szoferów stwarzają niezdrową konkurencję wypróbowanym w zawodzie pracownikom. Zjazd domaga się zamknięcia prywatnych szkół szoferskich i stworzenia szkół państwowych lub komunalnych.

Zjazd staje na stanowisku, że Związek nasz, jako reprezentacja fachowa ogółu szoferskiego jest najbardziej powołany do kontroli dopływu nowych sił do zawodu szoferskiego. W myśl § 58 Ustawy z dnia 15. II. 33 r. Zjazd domaga się przekazania egzaminów szoferskich naszemu Związkowi. Zjazd domaga się przywrócenia okresu próbnego dla nowicjusów w zawodzie szoferskim.

Zjazd stwierdza, że nieuregulowanie czasu pracy jest powodem zwiększenia się w dzisiejszych tak trudnych czasach bezrobocia szoferów, dalej powoduje szkodliwe następstwa dla zdrowia i zdolności do pracy szoferów, a także zagraża bezpieczeństwu ruchu, gdyż przemęczony szofer nie może zapanować należycie nad wozem.

Zjazd domaga się ścisłej regulacji i kontroli czasu pracy szoferów oraz wprowadzenia książeczek kontroli czasu pracy.

Zjazd domaga się przymusowego ubezpieczenia samochodów i kierowców tychże od odpowiedzialności prawnocywilnej i uwarunkowania od tego wydawania koncesji dla przedsiębiorstw autobusowych, taksówkowych i innych.

Zjazd przeciwstawia się samowolnemu odbieraniu praw jazdy szoferom bez rozpoznania sądowego i prawa obrony. Domaga się położenia na drodze ustawowej kresu samowoli władz administracyjnych w stosunku do kierowców. Przeciwstawia się wypadkom dwukrotnego karania szoferów przez nakładanie na nich sankcji karnych i odbierania im prawa jazdy.

Zjazd domaga się wprowadzenia na terenie całego kraju sądów automobilowych z udziałem

fawników, wyznaczonych z listy, przedstawionej przez organizację zawodową.

Zjazd uznaje konieczność rozbudowy własnego przemysłu samochodowego w Polsce, gdyż leży to w interesie społeczeństwa. Nie można natomiast pogodzić się z udzielaniem specjalnych przywilejów pojedynczym firmom zagranicznym, które nie są w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb polskiego automobilizmu. Nim nastąpi rozwój własnego przemysłu samochodowego, pobieranie wysokich stawek celnych od pojazdów mechanicznych jest zabójcze dla automobilizmu polskiego wobec faktu, że nie mogą zostać wytworzone w kraju w wystarczającej ilości i jakości i po odpowiednich cenach. Ustawa koncesyjna, mająca normować zarobkowy przewóz osób i towarów, to — po wprowadzeniu podatków nałożonych na materiały pędne, samochody, obok zastosowania wysokich stawek celnych — ostatni cios, godzący w automobilizm. W szczególności utrudniają sytuację automobilizmu przepisy koncesyjne, dotyczące udzielania koncesyj na pewnych liniach z określeniem rozkładów jazdy, taryf itp.

Zjazd domaga się przyznania i planowej rozbudowy spółdzielczości w dziedzinie produkcji nadwozi, w dziedzinie warsztatów reparaturowych i montażowych, dalej reorganizacji handlu hurtowego i detalicznego materiałami pędnymi, tworzenia państwowego monopolu handlu benzyną z udziałem w Radzie kierującej przedstawicieli automobilizmu, rozwoju spółdzielczości w dziedzinie pośredniczenia między handlem hurtowym i odbiorcą.

Zjazd domaga się planowej rozbudowy linii autobusowych, municypalizacji komunikacji między-miastowej, rozwoju przewozu samochodowego rozdzielnego i drobnicowego w przystosowaniu do przewozu towarowego kolejami i wodą.

Zjazd domaga się szerokiej akcji pomocy kredytowej dla wszystkich drobnych przedsiębiorców, żyjących z automobilizmu, właścicieli pojedynczych wozów.

Zjazd wzywa wszystkich szoferów, by w walce o powyższe postulaty stanęli zwarcie w szeregach oddziałów szoferskich ZZT.

Regulamin Kasy Pośmiertnej

przy Związku Zaw. Automobilistów R. P. Okręg Katowice.

§ 1.

Prawo do świadczeń Kasy Pośmiertnej mają:

- Członkowie Zw. Zaw. Autom. Okręg Katowice na wypadek śmierci, żony;
- Pozostali po zmarłym członku, o ile byli na jego utrzymaniu, — pod warunkiem, że dany członek opłacał przez przynajmniej 6 miesięcy składki do Zw. Zaw. Autom. Okręg Katowice i nie zalegał dłużej jak 3 miesiące ze zwyczajnymi i nadzwyczajnymi składkami.

§ 2.

Świadczenia są dobrowolne i nie mogą być skarżone. Instytucją rozstrzygającą ostatecznie jest Zarząd Okręgu Katowice, Zw. Zaw. Autom. Rz. P.

§ 3.

W wypadku śmierci członka otrzymują członkowie rodziny zmarłego:

Po zapłaceniu: 6 do 600 włądek miesięcznych zł. 500,—.

Po zapłaceniu ponad 60 włądek miesięcznych zł. 1000,—.

Przy wypadku śmierci żony otrzymują członkowie 50 procent powyższych kwot.

§ 4.

Oprócz wypadków przewidzianych w par. 3 może Zarząd Okręgu, jeżeli stan kasy na to zezwala, wypłacić zapomogę według uznania.

§ 5.

Miesięczna składka do Kasy Pośmiertnej wynosi 0.50 zł., którą pobiera się wraz z składką członkowską co miesiąc. Przynależenie do Kasy Zapomogowej jest obowiązkowe dla każdego członka Okręgu Katowice Zw. Zaw. Automobilistów. Oprócz opłaty w wysokości 0.50 zł miesięcznie, opłaca każdy członek, w razie wypadku śmiertelnego, pod-

legającemu przepisom niniejszego regulaminu 1,— zł. Kwota ta winna być płacona jednak przynajmniej co 3 miesiące.

§ 6.

Członkowie bezrobotni mają prawo do świadczeń z tytułu regulaminu niniejszego, o ile płacą regularnie składkę uznaniową w wysokości 0,25 zł. miesięcznie.

§ 7.

Wszystkie wypadki śmierci, które dotyczą Kasy Pośmiertnej będą podawane do publicznej wiadomości za pośrednictwem pisma „Automobilista Zawodowy“.

§ 8.

Pozostali po zmarłym członku, który opłacał swe składki do Zw. Zaw. Automobilistów Okręg Katowice kwartalnie z góry (do 25 danego miesiąca, przed rozpoczęciem kwartału) otrzymują, o ile śmierć nastąpiła z powodu nieszczęśliwego wypadku, dalszych 1000,— złotych.

Prawo do wypłacenia pośmiertnego z tytułu niniejszego par. nie istnieje, o ile zapłacenie składek nie zostało zgłoszone do Zarządu Okręgowego przed rozpoczęciem danego kwartału.

§ 9.

Regulamin niniejszy obowiązuje od dnia 1 stycznia 1934 roku. Od czasu tego tracą moc wszelkie przepisy obowiązujące poprzednio odnośnie wypłacania zapomóg pośmiertnych przez Związek.

Związkowi, którzy spełnili wobec organizacji swój obowiązek, to znaczy nie zalegali więcej jak 3 miesiące przed bezrobociem ze składkami zwyczajnymi i nadzwyczajnymi do Związku, przychodzili przynajmniej raz w miesiącu do sekretariatu celem kontroli, uczęszczali na zebrania członkowskie, opłacali składki uznaniowe za czas bezrobocia w wysokości 0,25 złotych miesięcznie i wykonywali prace organizacyjne powierzone im przez Związek. Pierwszeństwo mają członkowie Związku, którzy byli równocześnie klientami Spółdzielni Automobilistów w Katowicach, która przez wpłacenie do kasy Związku 20% swych zysków, umożliwiła Związkowi wypłacanie zapomóg. Wnioski o przyznanie zapomogi rozpatrywać będzie Zarząd na następnym posiedzeniu mającym się odbyć w styczniu.

Pozatem rozpatrywał Zarząd regulamin wsparcia dla bezrobotnych członków i polecił sekretariatowi zwołanie zebrania członków opłacających dodatkowe składki na wypadek bezrobocia, celem przyjęcia tegoż regulaminu. Nowy regulamin powinien zostać ogłoszony w piśmie „Automobilista Zawodowy“.

Przyjęto również do wiadomości nowo opracowany regulamin Kasy Pośmiertnej. Regulamin ten obowiązuje po przyjęciu takowego przez członków od dnia 1. stycznia 1934 r.

KRÓL-HUTA

Oddział naszego Związku w Król-Hucie urządził dla swych członków skromną zabawę taneczną, która się bardzo dobrze udała. Obecni bawili się w najlepszym nastroju aż do rana, z wyjątkiem oczywiście tych, którzy w dniu następnym t. j. w niedzielę mieli służbę. Koledzy ci żalowali bardzo, że musieli zabawę wcześniej opuścić. Są sprawy kryzysowe, ale to nie powod. żeby nie urządzić chociażby tylko raz w roku imprezy towarzyskiej, skupiającej członków Związku razem z rodzinami przy dźwiękach orkiestry.

Wiadomości z Oddziałów

KATOWICE

Na odbytem w grudniu r. b. posiedzeniu postanowił Zarząd Związku zwyczajem lat poprzednich, wypłacić członkom bezrobotnym zapomogi zimowe. Wsparcie otrzymać mają tylko ci członkowie

Spółdzielnia Automobilistów

z odpowiedzialnością udziałami

KATOWICE, ULICA STAROWIEJSKA 3 : TEL. NR. 663, 30-14 i 11-16

Benzyna : Benzol : Smary

Oleje : Gumy i akcesoria

STACJE
BENZYNOWE:

KATOWICE, ul. Starowiejska 3, Mikołowska-Raciborska, Wojciechowskiego 103

i części zamienne

Nowocześnie urządzone warsztaty

Akumulatory



Konta bankowe: P. K. O 306265 — Miejska Komunalna Kasa Oszczędności w Katowicach