

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