

Albo szofer, mający na wypłat samochód „Renault'a“ (a wiadomo, że wielu nabywa cięższe maszyny, bowiem mają one większe powodzenie u publiczności)? Czy przy dzisiejszych zarobkach będzie w stanie zapłacić podatek 700 złotych a oprócz tego raty?

A teraz, jeżeli chodzi o szoferów, którzy pracują u przedsiębiorców? Wyobraźmy sobie przedsiębiorcę autobusowego, który  $\frac{1}{3}$  część należności za bilety oddawać będzie skarbowi państwa, wyobraźmy sobie posiadacza wozu ciężarowego przeszło 4 tonnowej wagi, za który trzeba będzie płacić około 3.000 złotych na rzecz Funduszu.

Jedno z dwojga! Albo przedsiębiorca taki skalkuluje sobie, że nie opłaci mu się prowadzenie przedsiębiorstwa i wówczas szofera zwolni i skáže go na bezrobocie, albo też przedsiębiorca prowadzić będzie dalej przedsiębiorstwo, ale wówczas, nie ulega kwestji, kalkulację swą oprze w pierwszym rzędzie na wyzysku szofera, gdyż będzie chciał, jak każdy przedsiębiorca, przerzucić na innych ciężary na niego nałożone.

Sytuację szoferów pogarsza fakt, że pracują oni w małych przedsiębiorstwach i stąd trudniej im się bronić przed uciskiem. Następnie zaś — nie są ubezpieczeni od bezrobocia.

Jednym słowem, w obecnym stanie rzeczy, należy z goryczą przewidywać, że **szoferzy bardzo dotkliwie odczują „dobrodziejstwa“** nowej ustawy.

Wielu z nich będzie musiało **postawić swe go „grata“ i zwiększyć** wraz z innymi — **szeregi bezrobotnych**. A nie trzeba zapominać, że upadek przemysłu samochodowego pociągnie za sobą dalsze konsekwencje, gdyż zaczną się zamykać większe i mniejsze warsztaty samochodowe, lakiernicze, siodlarskie i t. d. Tysiące ludzi, którzy żyją z przemysłu samochodowego — znajdują się na bruku! Powiększy to grozę położenia.

Naturalnie, że nie będzie tak wiecznie. Przemysł samochodowy jest zbyt nieodzownym warunkiem rozwoju cywilizacji, zbyt jest żywotny, aby go można było wykreślić z powierzchni życia. Najbliższe doświadczenia dowiodą rządowi, że nieprzemyślana należycie ustawa — grubo zawiedzie i zamiast spodziewanych wpływów — nastąpi zupełne zahamowanie rozwoju komunikacji samochodowej i wzrost bezrobocia, co w rezultacie drożej będzie państwo kosztować. Bo zarówno pozostający bez pracy szoferzy jak i zwolnieni robotnicy **będą kategorycznie żądać od rządu pomocy dla głodujących swych rodzin**.

Trzeba się więc będzie cofnąć z tej drogi. Ale nim to nastąpi — przed szoferami staje znów widmo nędzy i wyzysku!

W tej ciężkiej sytuacji — **niema dla szoferów innego wyjścia**, jak tylko skupić się w swej organizacji zawodowej, aby **wspólnymi siłami stawić czoło** groźnemu niebezpieczeństwu.

R.

## Przeszkody usunięte!...

### Oddział Warszawski Związku oczekuje pełnia rozwoju!

W życiu organizacyjnym naszego Związku zaszło ważne wydarzenie.

Egzekutywa Zarządu Głównego rozwiązała Warszawski Oddział Związku, wyznaczając tymczasową Komisję Organizacyjną, której zadaniem jest przeprowadzić nową rejestrację członków Oddziału i doprowadzić do zwołania Walnego Zgromadzenia.

Zarząd Główny — nie z lekkim sercem zdecydował się na ten krok. Przez dość długi czas oczekiwał, że stosunki w Oddziale Warszawskim uzdrowione zostaną przez samych członków. Że zdobędą się oni na wysiłek odsunięcia od organizacji ludzi szkodliwych.

Tak się jednak nie stało! Różne na to wpłynęły przyczyny. Wielu kolegów dobrej woli, zrążonych metodami stosowanymi przez klikę, która owładnęła Związkiem, odsunęło się od czynnej pracy. Inni znów nie umieli się oprzeć ani tej śpiączce organizacyjnej, która owładnęła całym oddziałem, ani też zuchwałej demagogji, którą posługiwała się wspomniana klika z Zawadzkim i Żbikowskim na czele.

Była jednak spora grupa członków w Oddziale Warszawskim, która dążyła do usunięcia zeń ośrodka demoralizacji. Wysiłków tych kolegów Zarząd Główny nie mógł już dłużej pozostawić bez czynnego poparcia i zdecydował się w tej trudnej sytuacji rzucić na szalę wspomnianą decyzję, wywołaną troską o rozwój i o przyszłość Oddziału, który powinien przodować wszystkim

innym, a który przez ludzi nieodpowiednich skazany był na powolne zamieranie.

Mieliśmy nadzieję, że osobnicy ci, zdając sobie sprawę z rozmiaru swych win i z fatalnej opinji, jaką „cieszą się“ wśród ogółu szoferów warszawskich, schowają się obecnie w mysią dziurę, aby o nich jaknajprędzej zapomniano.

Ponieważ jednak mają na tyle czelności, że dziś jeszcze próbują mącić, warcholić wśród szoferów i przeciwstawiać się decyzji Zarządu Głównego, zmuszeni jesteśmy szerzej tę decyzję uмотywować, aby sprawa stała się dla wszystkich zupełnie jasną.

Będzie to wymagało z konieczności wywleczenia kilku nieprzyjemnych spraw, do których wolelibyśmy nie wracać, skoro jednak chodzi o to, aby chora gałąź raz na zawsze była odcięta od zdrowego pnia organizacji — nic nas zatrzymać nie może!

\* \* \*

Zawadzki i Żbikowski wraz z grupą swoich kompanów przyszli do władzy w Związku w roku 1928 opanowując poza oddziałem warszawskim — Zarząd Główny. Przez cały ten okres poczynali sobie w Związku jak na własnym folwarku, lekceważąc wszelkie zasady organizacyjne, łamiąc statut i traktując wszystkie sprawy z punktu widzenia korzyści osobistych, a nie z punktu widzenia dobra organizacji.

Ktokolwiek ośmielił się przeciwstawić dyktatorom musiał być przygotowanym na to, że wy-