

Związek prowadzi w dalszym ciągu energiczną akcję

Delegacja Związku w osobach kol. kol. **Rongensa, Zawadzkiego i Welcla**, która udała się do Komisarza Rządu na m. st. Warszawę w dn. 28.II r. b. — poruszyła również sprawę badań psychotechnicznych.

Pan Komisarz oświadczył, że nie godzi się ze stanowiskiem Związku i że jest zdania, iż nie tylko teraz należy zbadać szoferów psychotechnicznie lecz poddawać ich od czasu do czasu (!!) tym badaniom, gdyż zdaniem p. Komisarza im kto dłużej jeździ — tym gorszym (!) kierowcą się staje i powinien odpasć!

Oświadczenie p. Komisarza najlepiej ilustruje jak władze zaczynają ujmować kwestję badań psychotechnicznych szoferów.

Na zwróconą przez delegację uwagę, iż szoferzy z motywów kilkakrotnie już przez nas przytaczanych nie mogą się z tem stanowiskiem pogodzić — p. Komisarz stwierdził, że musi dbać przede wszystkim o mieszkańców, a szoferów jest mniejszość...

Wobec takiego stanu rzeczy delegacja udała się niezwłocznie do **Min. Robót Publicznych** i zwróciła się do Naczelnika Dep., który po przedstawieniu mu sprawy — oświadczył, że starzy szoferzy **nie będą** badani psychotechnicznie i że badania te będą dotyczyć tych, którzy będą zdawać egzamin z zielonego — na otrzymanie prawa jazdy dla prowadzenia pojazdów do użytku publicznego.

Lecz nie wszyscy, którzy będą starać się o prawo czerwone winni być badani psychotechnicznie lecz tylko ci którzy wykażą „zdenewrowanie”. Delegacja w tem miejscu stwierdziła, że na tem tle może nastąpić wiele nad-

użyć. Pan Naczelnik wobec tego oświadczył, że prosi, aby Związek zawiadomił go o jakichkolwiek faktach nadużywania w przyszłości prawa badania psychotechnicznego, a wówczas p. Naczelnik tym nadużyciom zapobiegnie.

Wreszcie wyraził p. Naczelnik Dep. opinię, że organizacja zawodowa niepotrzebnie narobiła tyle hałasu w tej sprawie, która nie grozi żadnem niebezpieczeństwem dla kierowców.

Wolno p. Naczelnikowi pozostać przy tem zdaniu!

Ale w świetle próbnych doświadczeń z aparatami do badań i w świetle oświadczenia p. Komisarza Rządu, aż nadto jaskrawo wyjaśnia się, że Związek nic, a nic nie przesadza w swej ostrożności i że niewątpliwie szoferzy będą mieli do czynienia z próbami różnego rodzaju „interpretacyj” rozporządzenia Min. Rob. Publ. — na ich niekorzyść naturalnie.

Dlatego dobrze się stało, iż **władze odczuły pod naciskiem imponujących manifestacyj** urządzonych przez szoferów w całym kraju, że potrafią oni stać na straży swych interesów.

Nawet niezadowolenie władz, które wyraziło się np. we Lwowie rozwiązaniem wiecu przez policję — nie zdoła zagłuszyć głosu solidarności szoferów.

Zorganizowanie się w jednym Związku — musi dopełnić reszty! A wtedy krok za krokiem będziemy zdobywać posłuch i zrozumienie we wszystkich sprawach dotyczących życia szoferów.

L. W.

Plaga szoferów samozwańców

Czy tylko w Poznaniu?

W ostatnich czasach mnożą się skargi, że właściciele dorożek samochodowych w Poznaniu zatrudniają szoferów, którzy nie mają pozwolenia na prowadzenie dorożki samochodowej, a nawet nie mają prawa jazdy wogóle. Tacy szoferzy przeważnie jeżdżą w porze nocnej, aby łatwiej ująć uwagę organów kontrolujących.

Stan taki nie może być dłużej tolerowany, albowiem — po pierwsze, tego rodzaju kierowcy są niesłychanie szkodliwi dla bezpieczeństwa publicznego, dowodem czego są liczne wypadki przez takich właśnie kierowców spowodowane; po drugie odbierają możność zarobkowania istotnie wykwalifikowanym kierowcom, którzy chodzą bez pracy, cierpiąc wraz z rodziną wielką nędzę. Ponieważ właściciele dorożek, przyjmując nielegalnych „szoferów”, kierują się tylko egoizmem, dążeniem wyeksploatowania do najwyższych granic taniej siły roboczej, to tembardziej winna władza takich właścicieli karać jaknajsurowiej, nie wyłączając odebrania koncesji.

Wobec tego zwracamy się do Miejskiego Urzędu Bezp. i Porządku Publicznego w Poznaniu z gorącym apelem, aby jaknajczęściej zarządzano obławy i to przede wszystkim w porze nocnej. O ile będą one częściej przeprowadzane, i o ile władze wezmą się do tej sprawy energicznie wówczas napewno plaga ta ustanie, a szoferzy wykwalifikowani będą mieli możność zarabiać, by utrzymać siebie i rodzinę.

Na jeden szczegół pragniemy zwrócić uwagę. Oto oka-

zuje się, że są posterunkowi, którzy nie wiedzą, jakie znaczenie ma prawo jazdy, a jakie — pozwolenie na prowadzenie dorożek samochodowych, wystawione przez władzę administracyjną. Zdarzało się bowiem, że szofer, co do którego doniesiono, że nie ma prawa prowadzić dorożki samochodowej, okazał zielony dyplom, co dla niewtajemniczonego posterunkowego było wystarczające!! Inny wypadek bardziej charakterystyczny miał niedawno miejsce. Otóż posterunkowy zażądał od szofera okazania „tryptyku”! Był bowiem przekonany, że prawo jazdy a tryptyk to jedno i to samo.

Z tego wynika, że jest bardzo pożądanem, aby posterunkowi otrzymali instrukcję, wyjaśniającą rodzaj i wygląd poszczególnych pozwoleń, jakie wogóle w automobilizmie wchodzi w rachubę.

Mamy nadzieję, że Miejski Urząd Bezp. i Porządku Publicznego na powyższy apel zareaguje, gdyż doprawdy opisane wyżej stosunki wywołują dużo rozgoryczenia i niezadowolenia.

Przypuszczam również, że kwestja ta jest aktualną również i w innych ośrodkach ruchu automobilowego, bowiem niejednokrotnie czytałem w pismach warszawskich, krakowskich i innych, że w ostatnich czasach są na porządku dziennym wypadki przyłapania takich szoferów — „amatorów”.

Ze zjawiskiem tem trzeba rozpocząć wszędzie energiczną walkę.