

wości. Ku czemu służą linie kolejowe, okrętowe, trakty, szosy, jak nie po to, żeby ułatwić współżycie i porozumiewanie się mieszkańcom, nie tylko różnych prowincyj, ale i różnych państw a nawet i części świata.

Stąd też i pracownicy zawodu komunikacyjnego — nie tylko z konieczności muszą się stykać z sobą, bez względu na narodowość, nie tylko mają we wszystkich krajach wiele wspólnych trosk i kłopotów, ale i niektórych trudności, związanych z życiem zawodowym — **nie mogą** inaczej rozwiązać, jak tylko w skali międzynarodowej.

Wystarczy, na przykład, wspomnieć, jeżeli chodzi o kolejarzy, o sprawie sprzęgieł automatycznych, która może być załatwiona tylko wówczas, jeżeli zawrą umowę wszystkie kraje, między którymi istnieje wymiana wagonów, co w dzisiejszych warunkach jest rzeczą normalną (wagony polskie idą do Paryża, Wiednia, Berlina i t. d. i odwrotnie).

Jeżeli zaś chodzi o szoferów, to takich spraw, które powinny być uregulowane na terenie międzynarodowym, można wyliczyć bardzo dużo. Choćby kwestja ujednolajnienia znaków drogowych, przepisów ruchu kołowego, praw jazdy i t. d. i t. d.

Nie mówiąc już o pracownikach, rządy państw europejskich doskonale doceniają potrzebę porozumiewania się w tych sprawach. Stąd też na gruncie międzynarodowym — jest ożywiony ruch w sprawach automobilowych.

W dniu 31 marca b. r. odbędzie się w Genewie **europajska konferencja** w sprawie ruchu na drogach publicznych, zwołana przez sekcję ruchu i tranzytu, istniejącą przy Lidze Narodów.

Konferencja ma się zająć następującymi sprawami: międzynarodowego ruchu samochodów ciężarowych, ujednolajnienia sygnalizacji, zagubionych tryptyków, ujednolajnienia opodatkowania zagranicznych pojazdów mechanicznych.

Na konferencji zapewne będzie obecna delegacja szoferska z ramienia I. T. F. (Międzyn. Federacji Transportowców) z głosem doradczym.

Częściowo w związku z tą konferencją, jak również i w celu omówienia szeregu innych spraw, zbierze się w dniu 21 i 22 lutego b. r. w Berlinie — Rada Szoferska I. T. F. Na porządku dziennym posiedzenia są następujące sprawy:

1. Sprawozdanie sekretariatu za czas od ostatniego posiedzenia i komunikaty.

2. Dyskusja nad programem socjalnym żądań szoferów, dotyczących unormowania warunków ich pracy i bytu. Program ten, opracowany przez I. T. F., zamieszczamy w niniejszym numerze.

3. Sprawa okazywania pomocy szoferom, przebywającym poza granicami swego kraju.

4. Wybór delegatów i narada w związku z konferencją kołową, która ma się odbyć w Lidze Narodów w dniu 31 marca b. r.

5. Stosunek organizacji zawodowych do sprawy regulacji ruchu kołowego w mieście i na przedmieściach.

6. Kwestja bezpieczeństwa na skrzyżowaniach torów kolejowych z szosami.

Na wspomnianą konferencję udaje się z ramienia Zw. Zaw. Automobilistów kol. **Adamczyk**

Alojzy, wice-przewodniczący Zarz. Gł. i przewodniczący okręgu Śląskiego.

Po powrocie kol. Adamczyk niewątpliwie udzieli na łamach naszego pisma szczegółowych wyjaśnień, co do przebiegu tak ważnej dla szoferów konferencji i przedstawi nam stan obecny zawodowych organizacji szoferskich na terenie Europy. *J.*

Program socjalny żądań kierowców samochodowych.

Jak już o tem wspominamy w poprzednim artykule, na najbliższe posiedzenie Rady Szoferów przy Międzynarodowej Federacji Transportowców opracowany został program zasadniczych postulatów szoferów. Program ten ma na celu nadanie jednolitości akcjom wszczynanym przez organizacje szoferskie w poszczególnych krajach, jak również uregulowanie tych spraw, które wymagają międzynarodowego porozumienia się.

Naturalnie, że program ten nie wyczerpuje całokształtu żądań szoferskich we wszystkich szczegółach. W każdym kraju warunki są nieco odmienne i do tych warunków musi być dostosowywana zarówno taktyka działania, jak i muszą być wysuwane pewne szczególne postulaty, które w innym kraju mogą nie być aktualne.

Z tem zastrzeżeniem jednak — poniższy program zawiera te podstawowe, minimalne żądania szoferów, które winny stanowić szkielet dla opracowania już szczegółowej akcji, jaką winny przeprowadzić organizacje szoferów we wszystkich krajach, aby zapewnić swym członkom znośną egzystencję.

Liczne doświadczenia uczą, że pracodawcy i władze doskonale orjentują się, w jakich warunkach znajdują się pracownicy danego zawodu w poszczególnych krajach. I pracodawcy bardzo chętnie posługują się „argumentem“ w odpowiedzi na wystąpienia organizacji zawodowych, że w innym kraju „jest jeszcze gorzej!“

Dlatego też ważną jest rzeczą, aby akcja dotycząca pracowników jakiegokolwiek gałęzi przemysłu rozwijała się możliwie równomiernie we wszystkich krajach, bowiem łatwiej jest wówczas przełamywać opór pracodawców, czy opinii publicznej, czy władz.

Dlatego też, aczkolwiek osiągnięcie całości żądań zawartych w programie I. T. F. nie jest rzeczą łatwą, jednak opracowanie go przyczyni się do należytego uświadomienia sobie przez szoferów zakresu ich zasadniczych żądań.

A świadomość mas pracowniczych — jest pierwszym warunkiem realizacji tych żądań, które właśnie zawarte są w programie.

Jesteśmy przekonani, że czytelnicy chętnie się z nim zapoznają. Brzmi on jak następuje.

A. Ochrona pracy.

I. Kwestje związane ze stosunkiem najmu i warunkami pracy.

1) Należy usiłować osiągnąć we wszystkich krajach zaspokojenie następujących minimalnych