

Akcja belgijskich szoferów.

Sekcja szoferów belgijskiego Związku Transportowców na swojej ostatniej konferencji krajowej wystawiła szereg żądań, które podajemy niżej.

Przedmiotem obrad były następujące sprawy: a) przygotowanie przez ministra komunikacji projektu w sprawie ruchu omnibusów i samochodów turystycznych, b) poprawa stosunków panujących w ruchu kołowym, c) przygotowania do konferencji ruchu kołowego, która się odbyła 31 marca w komisji przy Lidze Narodów w Genewie.

Szoferzy belgijscy wyrazili swoje niezadowolenie z powodu projektu ministra komunikacji, który nie przynosi należytej poprawy dla ruchu autobusowego lub wozów turystycznych. Autobusy i wozy turystyczne są obsługiwane przez szoferów, którzy muszą wykonywać swoją pracę często po 12 — 18 godzin dziennie. Wskazuje to dobitnie, jak się „dba“ o bezpieczeństwo publiczne. W rezultacie uchwalono domagać się u odpowiednich władz zaspokojenia następujących postulatów:

1. Kierowca jak również szofer wozu turystycznego i autobusu nie mogą mieć mniej, niż 21 lat;
2. Siedzenie kierowcy autobusu lub wozu turystycznego musi być zupełnie izolowane od pasażerów;
3. Przy udzielaniu koncesji musi być postawiony warunek, aby w stosunku do szofera stale zatrudnionego była surowo przestrzegana ustawa o czasie pracy;
4. Przy pracy, a szczególnie na autobusach i wozach turystycznych — nie powinien szofer siedzieć za kierownicą dłużej niż 5 godzin bez przerwy. To znaczy, że po upływie tego czasu musi być stosowana przerwa najmniej 1½-godzinna. Publiczność musi się do tego przyzwyczaić, że nerwy szofera nie mogą być zbyt napięte — co dla samej publiczności jest wielkim niebezpieczeństwem;
5. Każdy właściciel pojazdu mechanicznego musi być zmuszony do ubezpieczenia nie tylko wozu i swego personelu, lecz również i pasażerów;
6. Nikomu nie wolno prowadzić autobusu lub wozu turystycznego, bez ważnego prawa jazdy. Prawo jazdy musi być wystawione przez specjalną komisję;
7. Wszystkie pojazdy mechaniczne będące w ruchu — muszą podlegać stałej państwowej kontroli.

Niniejsze żądania wskazują, że sytuacja szoferów w Belgii pozostawia wiele do życzenia.

Dalej postanowiła konferencja zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji z żądaniem, aby na konferencję do Genewy w skład delegacji belgijskiej weszli przedstawiciele Związku. (Zarząd Główny

naszego Związku zwrócił się w tej samej sprawie do rządu polskiego, lecz otrzymał odpowiedź odmowną).

Nasza międzynarodówka szoferów była reprezentowana na konferencji i poczyniła wszelkie starania, aby żądania, które szoferzy zawodowi wchodzący w skład delegacji rządowych przedstawili, były uwzględnione.

Ciężary na budowę dróg — należy rozłożyć sprawiedliwie!

Na ostatniem posiedzeniu plenarnem Zarządu Głównego Z. Z. A. żywo dyskutowana była sprawa Funduszu Drogowego. W wyniku obrad powzięta została uchwała, która brzmi jak następuje:

Zebrani członkowie Zarz. Głównego Z. Z. A. z zadowoleniem przyjmują wiadomość o utworzeniu funduszu drogowego. Zdają sobie sprawę, że dobre drogi są podstawą dla rozwoju komunikacji automobilowej, jak również sprzyjać będą rozwojowi produkcji samochodów w kraju. Dobre drogi świadczą o kulturze i cywilizacji danego narodu. Lecz rozumiejąc to wszystko, zebrani **muszą jednak zaprotestować przeciwko ustawie drogowej w formie, w jakiej została przyjęta** i ma obowiązywać od kwietnia 1931 r.

Zebrani są przekonani, że nałożenie tak dużego podatku na wozy zarobkowe, auto-dorożki, autobusy — przy dzisiejszym kryzysie, panującym w całym kraju spowoduje ruinę drobnych posiadaczy samochodów, jak również i przedsiębiorstw samochodowych. Może to mieć nieobliczalne skutki, gdyż wywoła zastój w przemyśle samochodowym, zwiększy bezrobocie wśród szoferów, obsługi autobusowej, lakierników, kowali, siodlarzy i t. d. Pod ciężarem tego podatku dotychczasowi właściciele autobusów postawią wozy. Przeto, jeżeli nie ulegnie on zmianie, musimy domagać się, aby Państwo (kolej, poczta) — uruchomiło te linie, które zostaną zwinięte.

Warunkiem stworzenia funduszu drogowego, który mógłby istotnie decydować o poruszeniu z miejsca rozbudowy dróg w Polsce, bez zburzenia dotychczasowego życia automobilowego, jest — aby ciężary budowania dróg rozłożyć **na wszystkie zainteresowane grupy gospodarcze**. W szczególności część ciężarów budowy dróg winno ponieść wielkie rolnictwo, które w niniejszej ustawie w niczem nie pomaga do rozbudowy dróg, z których będzie korzystać. Następnie przy wymienionym podatku powinny być obciążone **wozy luksusowe** do użytku prywatnego, a wzamian — za to zwolnione winny być wozy komunikacyjne, auto-dorożki i autobusy, będące w posiadaniu jednostek i stanowiące dla nich **warsztat pracy**.

Niezależnie od stałego podatku od wozów konnych, obciążenia rolnictwa, jak i wozów luksusowych — na rozbudowę dróg wpłynąć powinien podatek od ceł samochodów i części zamienionych zagranicznych oraz gum i akcesorii samochodowych. Poza tem Państwo powinno przekazać