

wysokie kary dla pracodawców i pracobiorców przewidziane. Każdy szofer i pracodawca jest zobowiązany prowadzić dokładny spis godzin pracy. Władze spisy te mogą każdej chwili kontrolować.

W Szwajcarii wydano ustawę, która obowiązuje od 1. stycznia 1933 roku. Artykuł 17-tej ustawy przewiduje wydanie rozporządzenia regulującego czas pracy kierowców samochodowych, ze względu na bezpieczeństwo publiczne.

W Czechosłowacji obowiązuje od 31-go grudnia 1932 r. nowa ustawa automobilowa, która jednak nie przewidywała regulacji czasu pracy szoferów. Na wniosek Związku szoferów w Czechosłowacji uchwalono już obecnie w Wydziale Komunikacji Parlamentu czeskiego wydanie odpowiedniego rozporządzenia, któreby regulowało czas pracy szoferów.

W Austrii przy okazji uchwalenia dnia 3-go października 1931 roku ustawy koncesyjnej stwierdzono ponownie, że 8-godzinny dzień pracy obowiązuje bezwarunkowo i dla szoferów.

W Anglii przewiduje artykuł 19. ustawy, która obowiązuje od 1-go kwietnia 1931 r., że kierowcy samochodowemu nie wolno dłużej jak 5 1/2 godzin prowadzić bez przerwy samochód. W ciągu 24 godzin t. j. jednej doby, nie wolno więcej jak 11 godzin jechać, przyczem kierowca musi mieć co dobre przynajmniej 10 godzin bez przerwy od-

poczynku. Jeżeli przerwa trwa mniej jak pół godziny, nie będzie jako taka liczona. Pracodawca i pracobiorca będą surowo ukarani o ile zostanie udowodnione, że czas pracy został przekroczony.

W Danii ustawa z kwietnia 1932 r. nie zezwala na jazdę samochodem o ile kierowca jest przemęczony t. znaczy niewypoczęty. Pracodawca i pracobiorca odpowiadają solidarnie.

W Niemczech obowiązują i szoferów tak jak i nas ogólne przepisy o czasie pracy. Nie będą tam jednak w całej pełni przestrzegane. Dzięki jednak silnej organizacji zawodowej szoferów uregulowano jednak te sprawy umowami zbiorowymi. Tak np. w Berlinie przy autobusach pracuje szofer 8 godzin. Z tego jednak tylko 4 godziny w charakterze kierowcy, zaś pozostałe 4 godziny jako konduktor. W tem celu jest zatrudnionych na każdym autobusie 2 szoferów, mogących w razie potrzeby się na wzajem zastępować. Zaprowadzenie i u nas tego systemu, przyczyniłoby się znacznie do zmniejszenia bezrobocia wśród szoferów i byłoby bardzo wskazane ze względu na bezpieczeństwo publiczne.

Zarząd Główny naszego Związku wystosował w tej sprawie do Ministerstwa memoriał, domagający się i dla szoferów należytego uregulowania czasu pracy, pogotowia i wypoczynku w interesie bezpieczeństwa publicznego oraz celem zmniejszenia bezrobocia wśród szoferów.

## Niewłaściwe ujęcie słusznej zasady

Na skutek inicjatywy Naczelnika Oddziału Drogowego przy Komisarjacie Rządu powstać ma w Warszawie Komisja Ruchu Ulicznego. Samą myśl powitać należy z uznaniem, tembardziej, że Organizacja nasza niejednokrotnie zwracała wspomnianemu Naczelnikowi uwagę na konieczność powstania takiej Komisji. Jednakże staliśmy zawsze na tem punkcie widzenia, że decydować powinni o sprawach ruchu ulicznego ci, dla których jazda po ulicach jest pracą zawodową i, którzy najbardziej odczuwają niekorzystne następstwa złej regulacji ruchu.

W Komisji takiej obok przedstawicieli szerokiej publiczności winna zasiadać należyta reprezentacja szoferów zawodowych.

Jeśli zatem sama myśl była szczęśliwa, samo ujęcie projektu jest zupełnie niewłaściwe. W Komisji reprezentowani mają być wszyscy prócz szoferów warszawskich, co jest zupełnie niezroczne i stawia pod znakiem zapytania samo utworzenie Komisji. Nawet zdecydowani wrogowie szoferów muszą przyznać, że nikt inny tylko właśnie kierowcy zawodowi wypowiedzieć się może ze znajomością o takich sprawach, jak wady ulic warszawskich, jak niewłaściwość postępowania policji lub poszczególnych posterunkowych w takich czy innych wypadkach. Niemniej kompetentnym jest szofer w wypowiedzianiu się na temat postojów taksówkowych, wartości światła reklamowych, niewłaściwości umieszczenia jakiegoś słupa itp. — Czynniki miarodajne stoją na tem stanowisku, że w tych sprawach wypowiedzieć się może przedstawiciel Touring-Club'u. Należy wątpić w to, czy sąd taki będzie oparł o praktykę. Przecież każdy zdaje sobie sprawę z tego, że posterunkowy, widząc wóz prywatny, od razu daje mu drogę, że policja otacza specjalnym szacunkiem wozy ozdobione żetonami Touring-Club'u.

A więc taki automobilista nie może mieć sprawiedliwego pojęcia o postępowaniu policji ruchu. Jakkolwiekby taki pan prezes czy inny dygnitarz jechał, zawsze będzie to uznane za właściwe. A cóż może on mieć do powiedzenia o rozmieszczeniu stacji taksówek i dorożek, albo o wjazdach na dworce czy też o jeździe w bocznych ulicach.

Tak więc tylko ten, kto przez 24 godziny zasiada za kierownicą, dla którego ulica jest terenem pracy i, któremu najbardziej zależy na porządku i regulacji ruchu, jest powołany do decydowania w tych sprawach.

Jeśli zaś chodzi o to, jaka organizacja powinna być reprezentowana, tej sprawy nie przesadzamy, gdyż uważamy ją za przesadzoną zgóry. Nie wątpimy, że tylko nasz Związek, będący najbardziej reprezentatywną organizacją, a przytem organizacją, która od lat wielu wykazała żywe zainteresowanie sprawą porządku na ulicy, ma prawo rościć sobie pretensje do reprezentowania interesów szoferów zarówno w tej sprawie, jak i w innych.



**Zakład  
Wulkanizacyjny  
OPON I DĘTEK  
IAN STRNAD  
KRAKÓW**  
Kościuszki 49: Tel. 137-20  
PRZY META-GARAŻE