

# Ze świata

## W sprawie bezpieczeństwa w ruchu samochodowym

W Ameryce, kraju o najbardziej rozwiniętym ruchu samochodowym, przeprowadzono niedawno niezmiernie ważne i ciekawe badanie w zakresie bezpieczeństwa tego ruchu. Ma ono znaczenie ogólne i świadczy, jak dalece niesłuszne są tak pospolite zarzuty pod adresem nieostrożności szoferów. Jedno z towarzystw naukowych przeprowadziło badanie, dotyczące 5000 szoferów. Chodziło o zbadanie w jakim stopniu przyczynili się do spowodowania wypadków samochodowych w ciągu 5 ostatnich lat.

Okazało się, że prawie  $\frac{2}{3}$  szoferów w ciągu 5 lat nie spowodowało żadnego wypadku. Pozostałe 32 proc. były pociągane do odpowiedzialności w związku z 1 lub 2-ma wypadkami. Ponieważ chodzi tu o okres 5-letni, więc rezultat wcale nie jest zły. W dodatku okazało się, że większość wypadków nie płynęła z winy szofera. Pozostaje zaledwie 5 proc. szoferów, którzy spowodowali 3—9 wypadków.

Okazuje się zatem, że 95 proc. szoferów amerykańskich są to ludzie niezawodni i doskonale wypełniający swoje obowiązki. Pisma fachowe amerykańskie podnoszą fakt, że na 20 szoferów zaledwie 1 jest człowiekiem o wątpliwych uzdolnieniach samochodowych. Jest rzeczą interesującą jakie to powody sprawiają, że należący do owej grupy „niebezpiecznych” stają się sprawcami wypadków. Powody te są następujące: znaczna część traci głowę w jakiejś niebezpiecznej sytuacji i nadmiernie się denerwuje. Inni znów są nieuważni: zwracają uwagę tylko na siebie a nie na drogę, przechodniów, inne wozy itp. — Znaczna jednak ilość wypadków może być przypisana świadomej nieostrożności, jak: niezwolnienie szybkości przy krzyżowaniu się dróg, prześciganie poprzedzających wozów itp.

## Zakaz sygnałów głosowych w Helsingfors

W Helsingfors władze ruchu zakazały używania sygnałów głosowych (klaksonów) i, jak się okazuje, wyniki rocznej praktyki są zadawalające, co jednak należy przypisać wielkiemu zrozumieniu ze strony przechodniów. Ruch odbywał się zupełnie normalnie. Liczba wypadków nie okazała wzrostu. Skoro na rogu ulicy niema policjanta, obowiązkiem szofera jest zwolnić szybkość jazdy. Zakaz używania sygnałów głosowych ma być również rozciągnięty na motocykle.

## Obłęd rekordów

W organie szoferów szwajcarskich „Autocourier” czytamy:

Niedawno przeczytaliśmy w prasie automobilowej o nowych „wyczynach” francuskiego automobilisty Lecot'a, który już w roku ubiegłym „wślawił się” — tem, że dzień w dzień, całymi tygodniami odbywał na malutkim wozie podróż z Paryża do Zurychu, przebywszy 100 000 km. — Parę tygodni temu tenże sam rekordzista wyruszył w podróż, trwającą 15 dni po północnych okolicach Francji, przebywając tymże samym wozem 500 km. Jeste-

nią zamierza zacząć podróż, trwającą 6 miesięcy po 1000 km. dziennie. Potem wybiera się na gościnne występy do Ameryki.

Tego rodzaju rekordy są w istocie śmieszne. Ciekawe tylko, jakby dawał sobie radę pan Lecot, gdyby musiał prowadzić, jak wielu szoferów zawodowych ciężarówkę na odległość setek km. O tego rodzaju rekordach szoferów zawodowych pisma turystyczne i automobilowe nie rozpisują się jednak.

## Sprawa konkurencji samochodów z kolejami w Stanach Zjednoczonych

Konferencja przedsiębiorstw przewozu samochodowego sformułowała cały szereg postulatów, dotyczących sprawy konkurencji samochodów z kolejami. W myśl tych postulatów przedsiębiorstwa, prowadzące transport w równoległe z kolejowym, winny opłacać te same podatki opłaty, co i koleje. Jednak władze prowincjonalne oraz samorządy nie mogą pobierać specjalnych podatków od automobilizmu. Przedsiębiorstwa, które nie konkurują z koleją, winne mieć specjalne ulgi. Koncesje wydawane były dotąd na 20 lat, obecnie formułuje się postulat koncesji 10-letniej. Sprawa konkurencji samochodów z kolejami w Stanach Zjednoczonych ma być przedmiotem specjalnych obrad między przedstawicielami kolei oraz automobilizmu. Zarazem zwrócono się do rządów wszystkich Stanów z prośbą, by nie wydawano żadnych nowych rozporządzeń w tej dziedzinie zanim narady nie dobiegną końca.

Widzimy zatem, że sprawa t. zw. konkurencji samochodów z kolejami zaczyna być traktowaną w rozsądnej płaszczyźnie. Automobilizm stwierdził już praktycznie swą ogromną pożyteczność, a więc i żywotność. Nie może być mowy o jednostronnej obronie kolei przed konkurencją samochodów, a tylko może i powinno chodzić o rozsądne rozgraniczenie i podział pracy między obu temi sposobami transportu lądowego.

## Warunki pracy szoferów w Irlandji

Według ustawy o ruchu samochodowym Wolnego Państwa Irlandzkiego minister komunikacji przy udzielaniu koncesji przedsiębiorstwom samochodowym ustanawia również warunki pracy i płacy szoferów, przyczem ustala tę rzecz w porozumieniu z organizacją szoferską. W roku ubiegłym cały szereg koncesyj uległ odnowieniu, a jednocześnie odbyły się rokowania między przedstawicielami związków szoferów a przedsiębiorcami samochodowymi, które dały wyniki bardzo pomyślne dla szoferów. W wyniku tych rokowań organizacja uzyskała cały szereg nowych członków.

## Ruch samochodowy w Anglii

W Londynie ruch reguluje 1278 policjantów. Według przepisów tamtejszych szofer nie jest obowiązany na życzenie policjanta okazać swego prawa jazdy. Wystarczy przyrzeczenie, że szofer, który był nawet sprawcą wypadku przyniesie w ciągu 5 dni prawo jazdy do komisariatu policji.