

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO I WARSZTATY

DELCO REMY — A. C. — NORTH EAST

BENDIX; AUTO-LITE, R. B.

WSZYSTKO DLA OŚWIETLENIA ZAPŁONU I SYGNALIZACJI

„MAGNET“

Z. POPŁAWSKI

WARSZAWA — HOŻA 33

TEL. BIURA 919-31

WARSZTATU 949-31

Memoriał naszej organizacji

Rozporządzenie o pojazdach mechanicznych, ogłoszone w Dz. Ust. Nr. 9 zawiera między innymi przepis, że prawa jazdy nie podlegają żadnym okresowym prolongatom, a tem samem są stałymi. Jest to postanowienie, któremu, można tylko przykładać. Natomiast pominięty został stosowany dotychczas roczny okres próby dla kandydatów do zawodu szoferskiego na wozy do użytku publicznego.

W myśl rozporządzenia z r. 1928 (Dz. Ust. 41) wozy do użytku publicznego prowadzić mógł szofer, który posiadał roczną praktykę pracy na wozach prywatnych lub roczną praktykę garażową. W ten sposób zawód nasz zabezpieczony był przed dopływem sił niedostatecznie wykwalifikowanych i nie posiadających dostatecznej praktyki. Zarazem było to bardzo pożądane z punktu widzenia interesu publiczności, korzystającej z komunikacji samochodowej.

Organizacja nasza nie tylko stała na stanowisku zachowania jednorocznego okresu próby, lecz także domagała się przedłużenia go do trzech lat. Opinię swoją niejednokrotnie komunikowała władzom.

Pominięcie okresu próby w nowym rozporządzeniu uważać należy za krzywdę zarówno dla zawodu szoferskiego jak i dla szerokiej publiczności, zainteresowanej w bezpieczeństwie ruchu samochodowego, ściśle związanem z należytym wyszkoleniem i przygotowaniem praktycznym kierowców.

W związku z temi problemami Organizacja nasza zwróciła się do Ministerstwa Komunikacji z memoriałem, w którym podnosi wyżej wskazane problemy, a dalej domaga się w myśl § 58 punkt 4 omawianego rozporządzenia, aby Związek Zawodowy Transportowców w Rz. P. otrzymał prawo egzaminowania tych, co ubiegają się o zawodowe prawo jazdy. W uzasadnieniu Organizacja nasza powołuje się na to, że jest jedyną Organizacją, mającą Oddziały szoferskie we wszystkich miastach wojewódzkich i ważniejszych ośrodkach życia automobilowego, że jest zatem najbardziej reprezentatywną Organizacją zawodową szoferów. Nie mniej ważnym jest argument, że właśnie naszej Organizacji, jako reprezentacji zawodowych szoferów zależy na doborze wykwalifikowanych fachowców. Wreszcie pamiętać należy, że opinia społeczna czyni często szoferów kozłami ofiarnymi, potępiając nie raz ogół szoferski za poszczególne wypadki. Byłoby niesprawiedliwym, gdyby sgół szoferów miał być ofiarą tych nastrojów i celem nieustannych ataków prasy, a jednocześnie nie miał żadnego wpływu na dobór elementu szoferskiego.

Jesteśmy zupełnie przekonani, że dla każdego bezstronnego słuszność naszych postulatów nie ulega najmniejszej wątpliwości, to też ufamy, że memoriał nasz wywoła pożądane następstwa.

—OOO—

Czas pracy szoferów

Jedno z najważniejszych zagadnień ustawodawstwa automobilowego powinno być uregulowanie czasu pracy dla kierowców samochodowych. Ileż to wypadków dałoby się codziennie uniknąć, gdyby kierowca samochodowy siedzący za kierownicą, był zawsze wypoczęty i mógłby wobec tego natychmiast odpowiednio reagować o ile zajdzie na to potrzeba. Ileż to szoferów zmusza się codziennie do nadmiernej pracy wtedy, gdy ich koledzy nie mogą znaleźć pracy. Są dwa ważne główne powody do uregulowania czasu pracy: Bezpieczeństwo publiczne oraz panujące obecnie wśród szoferów ogromne bezrobocie.

Niestety ustawodawstwa poszczególnych krajów za mało przykładają wagi do tego. Nawet w tych krajach, gdzie czas pracy dla innych kategorii robotników i pracowników jest uregulowany, jak np. w Polsce, to jednak przepisy te nie będą wobec szoferów stosowane. Rzadko gdzie szofer pracuje tych 46 godzin tygodniowo jak to ustawa przewiduje. Bardzo często natomiast pracuje 100 i więcej godzin tygodniowo i to w dodatku bez wynagrodzenia za przepracowane nadgodziny.

Czyż można od takiego człowieka wymagać,

żeby spełnił swe zadania jako kierowca w stu procent? Zdarzy się z tego powodu wypadek, to prokurator nie pyta się z czyjej winy nie dano kierowcy należytego wypoczynku. Nic pomoże żadne tłumaczenie się, że pracodawca kazał jechać. Zdaniem Sądów powinien kierowca przestać jechać, o ile spostrzeżę, że nie panuje już całkowicie nad sobą, względnie nad samochodem. A no! Niech tylko kierowca spróbuje odmówić jazdy właścicielowi samochodu. Zwolnienie z pracy wtedy już nie jest dalekie.

Niektóre państwa uregulowały już jednak choćby po części czas pracy szoferów, a szczególnie szoferów zatrudnionych na samochodach koncesjonowanych jak autobusy itd.

Tak np. w Holandji wydano 13. sierpnia 1932 r. rozporządzenie, mocą którego ustalono, że czas pracy i pogotowie szofera nie powinien więcej wynosić jak najwyżej 10 godzin dziennie, ale nie więcej jak 55 godzin tygodniowo. Dalsze nadgodziny są niedopuszczalne. Jeżeli w wyjątkowych wypadkach szofer jedzie więcej godzin, jest pracodawca zobowiązany o tem donieść władzy w ciągu 24 godzin. Za nieprzestrzeganie tych przepisów są