

Wolno karać, ale kary muszą być sprawiedliwe!

O wprowadzenie sądów automobilowych i Komisji Karno-administr.

Wśród licznych trosk i niedomagań, związanych z naszym zawodem, wysuwa się na czoło zagadnienie wymierzania szoferom kar administracyjnych, jak również i sądowych.

Sprawa ta była żywo dyskutowana na ostatnim Kongresie przedstawicieli Związku Zawodowego Automobilistów w roku ubiegłym. I nic dziwnego, bowiem każdy z nas w życiu codziennym miał możliwość na sobie doświadczyć, że obecny system karania szoferów zamiast być środkiem wychowawczym i prowadzić do usprawnienia ruchu ulicznego, jest raczej jakimś systemem torturowania szoferów, podcinającym ich egzystencję materialną i nieprowadzącym do niczego!

Bo przecież szofer ukarany niesłusznie, szofer, którego fachowe i rzeczowe oświecenie wypadku nie jest brane pod uwagę, a zmuszony skutkiem przewagi władz — do zapłacenia wysokiej grzywny, nosi w sobie poczucie tej krzywdy, które przy ładzie okazji potęguje się i wywołuje zrozumiałe rozdrażnienie, tak przecież szkodliwe w zawodzie szoferskim.

A czyż można dziwić się, że szofer, którego lekomyślnie pozbawiono na pewien czas prawa jazdy i w ten sposób pozbawiono możliwości zarobkowania, że taki szofer stara się później jeździć dniem i nocą, żeby zarobić na utrzymanie swej rodziny. A wywołane w ten sposób przemęczenie — łatwo może stać się przyczyną wypadku.

W myśl uchwał Kongresu Zarząd Główny Związku żywo zajmuje się tą palącą sprawą. Przedewszystkiem więc już w listopadzie ub. r. zostały szczegółowo opracowane i złożone dwa memorjały. Jeden do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, w którym Zarząd Główny domaga się powołania specjalnych komisji karno - administracyjnych z udziałem przedstawicieli Związku Zawodowego Automobilistów, przy starostwach, któreby rozpatrywały sprawy szoferów. Zasiadanie w takiej komisji przedstawiciela Związku dawałoby gwarancję, że przed ukaraniem szofera sprawa jego byłaby należycie rozpatrzona i fachowo oświetlona.

W drugim memorjale, skierowanym do Ministerstwa Sprawiedliwości, Zarząd Główny domaga się wyłonienia specjalnych sądów do rozpatrywania wypadków automobilowych, do których wogóle kierowanoby wszystkie sprawy szoferów. Jest rzeczą jasną, że sędzia, który będzie rozpatrywał wyłącznie sprawy kierowców samochodowych, łatwiej będzie mógł wnikać w istotę przyczyn wypadków, a temsamem wydawać bardziej uzasadnione i sprawiedli-

we wyroki. Należy przytem podkreślić, że sądy specjalne dla poszczególnych spraw — jeżeli chodzi o Warszawę, już istnieją. A więc np. istnieją specjalne sądy dla spraw prasowych i inne.

W obydwóch memorjałach Zarząd Główny wykazuje, że ocena wypadków wymaga dużej znajomości techniki samochodowej. Urzędnik zaś rozpatrujący jednostronnie te wypadki, lub sędzia, nie mający dostatecznej praktyki w badaniu tych spraw, nie orientuje się nieraz, że przyczyną wypadku często jest nie szofer, lecz na przykład:

a) **opieszala publiczność**, lekceważąca wszystkie przepisy, niezwracająca najmniejszej uwagi ani na znaki posterunkowe, regulującego ruch, ani na sygnały samochodowe; publiczność ta uważa się często za wyłącznego pana chodnika i jezdni, którą traktuje jako najbardziej dogodny punkt dla namiętnych dyskusyj, czytania gazet, powitań, pożegnań itd.;

b) **brak należycie wyszkolonych posterunkowych**, którzy nie znając konstrukcji samochodu, powodują przez nieudolne regulowanie ruchu liczne wypadki, a przy protokołowaniu lekceważą wszystkie okoliczności, któreby mogły niejednokrotnie wyświetlić przyczynę tkwiącą poza nieostrożnością szofera i „nieprzestrzeganiem przepisów”;

c) **zły stan jezdni** na wszystkich ulicach przedmieścia, brak oświetlenia, brak posterunkowych, regulujących ruch, kręte, ciemne i wyboiste zaufki;

d) **mieszanie pojazdów** na jednej i tej samej trasie: wiecznie zajeżdżających dorożek, ledwo wlokących się wózków ręcznych, płaczących się rowerów i wreszcie tramwajów, będących bezapelacyjnymi panami środka jezdni skutkiem niemożności zmiany kierunku;

e) **szosy międzymiastowe**, urozmaicone wybojami, przekopane rowami, wykładane jeszcze belkami położonemi przez wojska państw zaborczych, zatarasowane furmankami kmotków, pozbawione znaków ostrzegawczych, oświetlane księżycem, pozbawione obsługi policji drogowej;

f) **wiele wad w konstrukcji** poszczególnych marek samochodów, jak również nieprzewidziane defekty poszczególnych mechanizmów, jak pęknięcie drążka w kierownicy, widełek kierowniczych, zerwanie linki hamulcowej, a nawet krótkie spięcie i brak światła z tego powodu.

Oto szereg przyczyn, które wymienił i szczegółowo rozwinął Zarząd Główny we wspomnianych memorjałach.

Mimo przeprowadzanych interwencji ani Mini-