

navnlig fra Esbjerg, er begyndt at transportere Fisk pr. Automobil til forskellige tyske Byer. Denne Kørsel har givet Anledning til mange Klager, baade fra dansk og tysk Side. Den 20. Maj 1930 paakørte et dansk Fiskeautomobil, der var paa Tilbagevejen fra Hamborg, ved Rejsby et tysk Fiskeautomobil, hvis Fører blev haardt kvæstet, hvorhos en Medhjælper paa sidstnævnte Vogn blev dræbt. Ulykken skete paa en bred, lige Landevej med god Udsigt, og efter de foreliggende Oplysninger kan man ikke se bort fra den Mulighed, at Træthed hos Føreren har været Aarsag eller medvirkende Aarsag til Ulykken. — Ogsaa paa tysk Grund er der forekommet Ulykker ved denne Kørsel, men det har ikke kunnet godtgøres, at disse Ulykker skyldes Træthed hos Føreren.

Ved Skrivelse af 18. Juni 1930 anmodede Justitsministeriet Politimesteren i Esbjerg om at tilkendegive de Vognmænd, der driver saadan Kørsel, at der vilde blive rejst Tiltale efter Motorlovens § 29 mod saavel Føreren som vedkommende Vognmand, hvis der paa længere Transporter end til Hamborg ikke medfølger en Reservechauffør eller sørges for, at der skiftes Chauffør undervejs, samt at der ogsaa vilde blive rejst Tiltale efter samme Bestemmelse med Hensyn til Transporterne til Hamborg, hvis Chaufførerne ikke har et fuldt Hviledøgn uden andet Arbejde for Vognmanden mellem hver Tur. Tilsvarende Skrivelse er senere tilstillet de øvrige Politimestre i det sydlige Jylland, fra hvis Politikredse der foregaar lignende Transporter.

Det maa for Udvalget stille sig som særdeles tvivlsomt, om en Straffesag mod en Fører eller Vognmand *alene* paa Grund af Træthed hos Føreren efter den nugældende Lovgivning vil kunne gennemføres. En Dom afsagt af Københavns Byret den 8. November 1930 frifinder da ogsaa en Chauffør, som paa Grund af Træthed hidrørende fra utilstrækkelig Søvn efter et ret langvarigt Sold faldt i Søvn paa Førersædet, medens Vognen holdt i Vognrækken ved Langebro. Har Trætheden derimod givet sig Udslag i uforsigtig Kørsel eller i Mangel paa Agtpaaagivenhed, vil Forholdet være strafbart efter Motorlovens § 29. — Imidlertid synes det efter de for Udvalget foreliggende Oplysninger, at de Vognmænd, der besørger Fisketransporten til Tyskland, selv har ønsket at bringe denne Kørsel ind i forsvarlige Former, og det maa antages, at den nu overalt foregaar under Hensyntagen til det i Justitsministeriets Skrivelse af 18. Juni 1930 udtalte. Fra Esbjerg er det saaledes oplyst, at Chaufførerne efter en Kørsel til Hamborg og tilbage til Esbjerg, der varer op mod 24 Timer, altid har et helt Fridøgn; ved Kørsel over længere Strækninger, f. Eks. til Berlin og tilbage, der varer op mod 48 Timer, medfølger altid en Reservechauffør. Det hævdes fra Vognmændenes Side, at Kørslen, som den nu er organiseret, er fuldt forsvarlig, og at det ikke er muligt at indrette den paa bedre Maade. Det skal navnlig være meget vanskeligt at indrette Kørslen saaledes, at Afløsning finder Sted et eller andet Sted undervejs, ved at en dér ventende Chauffør overtager Føringen, idet Transporterne er afhængige af Fisketilførslen og derfor foregaar uregelmæssigt.

Udvalget har indhentet Oplysninger om de Regler, der i Henseende til Arbejdstid følges ved forskellige Arter af Kørsel.

For Ruteautomobilenes Vedkommende er det oplyst, at der for By- og Forstads trafikken i København, Aarhus og Odense er truffet faglige Overenskomster, hvorved Arbejdstiden er begrænset til 48 Timer ugentlig. For de øvrige Ruters Vedkommende beror Forholdet paa private Aftaler, men der synes efter de foretagne Stikprøver ingen Grund til at antage, at Arbejdet nogetsteds er lagt saaledes, at Chaufførerne overanstreges ved Kørslen.

For de københavnske Droskers Vedkommende findes der faglige Overenskomster, der ogsaa giver Regler for Arbejdstiden. Det samme gælder om en Del af de københavnske »Lillebiler« og Lastmotorkøretøjer, og saadanne faglige Overenskomster findes formentlig ogsaa i stort Omfang udenfor København. Om end de herved fastsatte Arbejds-