

nie jest większy od luzu tłoków żeliwnych, w dolnej części sprawa ta jeszcze lepiej się przedstawia. Wskutek tego półsłotywny tłok Simdural B mocne ma prowadzenie, a zatem stukanie przy właściwym wbudowaniu nie występuje, jest stale szczelny, a z drugiej strony zatarcie jest wykluczone. Płaszcz tłoka zawsze zachowuje koncentryczność względem cylindra dlatego, że styka się całą powierzchnią ze ścianami cylindra i szybko odprowadza ciepło. Tłoki Simdural zaopatrzone są w dolnej czę-

ści płaszcz w dodatkowy pierścień t. zw. oliwny, który przyczynia się do zmniejszenia zużycia smaru, oraz do lepszego prowadzenia i ma szczególnie doniosłe znaczenie przy zastosowaniu krótkich tłoków o nisko osadzonym sworzniu. Symetryczne rozmieszczenie zakładek po obu stronach płaszcza ma jeszcze tę dobrą stronę, że przy wbudowywaniu nie trzeba tłoka specjalnie nastawiać.

## Związek — przeciwko nadmiarowi kierowców

Dzięki wytrwałym zabiegom naszego Związku — zniknęło z przed oczu starych szoferów widmo egzaminów psychotechnicznych. Dzięki temu — wielu kolegów, którzy sobie może z tego nie zdają sprawy, zostało ocalonych **przed utratą możliwości zarobkowania** w swoim zawodzie, a więc temsamem uratowanych przed nędzą, która groziłaby im w wypadku ujemnego wyniku egzaminu.

Chociaż akcja Związku zakończona została pomyślnie, sprawa ta — mimo wszystko — **nie może przestać nas interesować.**

O ile bowiem Związek widział słusznie w badaniach psychotechnicznych **ogromne niebezpieczeństwo** dla tych, którzy od szeregu lat oddają się zawodowi automobilisty i nie mają już z tej drogi powrotu, o tyle — jeżeli **chodzi o przyszłych szoferów**, to Związek zawsze stał na tem stanowisku, że badania psychotechniczne mogą odegrać rolę b. doniosłą. Powinny one, **zatomować dopływ do zawodu szoferskiego** ludzi nieposiadających odpowiednich kwalifikacji, których należy ustrzec przed wstąpieniem na drogę dla nich nieodpowiednią, gdyż mają wiele innych dróg do wyboru.

Nie potrzeba wyjaśniać, jak ważną jest ta kwestja dla szoferów, którym coraz silniej zaczyna zagrażać **nadmiar** pracowników, zatrudnionych w automobilizmie. Naturalnie że niemożliwym jest zahamować zupełnie dopływ świeżych sił, lecz należy dążyć, aby w każdym razie dopływ ten zmniejszył się i aby nasze szeregi, jeżeli się mają powiększać, to w każdym razie o ludzi **odpowiednio uzdolnionych**; bowiem im wyższy będzie poziom stanu szoferskiego, tem większe są możliwości **podniesienia zarobków** i uzyskania **odpowiednich przepisów prawnych.**

Właśnie z tych wszystkich względów niewątpliwie interesującym będzie dla każdego z kolegów przebieg konferencji, która odbyła się w zeszłym miesiącu w państwowym instytucie psychotechnicznym.

W konferencji tej brali udział przedstawiciele Ministerjum Robót Publicznych, Komisarjatu Rządu, Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego i delegaci 3-ch Związków Zawodowych. Nasz Związek reprezentowany był przez sekretarza generalnego kol. **Rongensa.**

Zagaił konferencję p. inż. Münchajmer (Min. Robót Publ.) stwierdzając, że chodzi o **ustalenie rezultatów** dotychczasowych badań psychotechnicznych w odniesieniu do szoferów.

Zabrał głos prof. Macewicz, który opierając się na osiągniętych wynikach badań wskazał, że szoferzy polscy pod względem swych uzdolnień **zajmują 2-gie miejsce, po szoferach francuskich.**

Na 617-tu zbadanych — okazało się 39-ciu nie nadających się do tego zawodu (6%), przeciętne zdolności wykazało 458-iu, a wybitne zdolności 120-tu. Mówca

stwierdził przytem, że w niektórych wypadkach o ujemnych wynikach decydowało nieobeznanie z aparatami psychotechnicznymi i pewna wrażliwość na te nowe metody badania. Dopuszczeni bowiem do 2-go a nawet 3-go badania — ci sami szoferzy — wykazywali lepsze wyniki, niż za 1-ym razem.

Naogół p. profesor odniósł z zetknięcia się z szoferami **jaknajlepsze wrażenie.** Nawet ci co zostali uznani za słabo uzdolnionych łatwo dali się przekonać profesorowi, że pozostawanie w dotychczasowym zawodzie nie leży w ich interesie i opuszczali instytut bez jakiegokolwiek urazy.

Po wyczerpującym i ciekawym referacie zgromadzeni zgłaszali różne zapytania i uwagi. Między innem nacz. oddziału drogowego p. Olechnowicz zapytywał: 1) czy instytut prowadzi statystykę z jakich zawodów kandydaci najwięcej nadają się na kierowców — (po 2-ie) czy szoferzy, będący dłuższy czas kierowcami, a kierowani na badania psychotechniczne z powodu swych przewinień — są badani **ostrzej niż inni**, co zdaniem p. Olechnowicza powinno mieć miejsce i 3) czem instytut kieruje się kwalifikując kierowców, jako nienadających się do kierowania wozami **do użytku publicznego.**

Na 1-sze pytanie odpowiedział p. profesor, że statystyka jest prowadzona, lecz wyniki jej będą opracowane przy końcu roku.

Jeżeli chodzi o szoferów przysyłanych do instytutu z powodu ich przewinień, to narazie byli oni badani na równi z innymi; zdaniem profesora naczelnicy urzędów ruchu powinni zaznaczać w jakim kierunku dany szofer specjalnie powinien być zbadany, a instytut może się do tego zastosować.

Przy określaniu zdolności do kierowania wozami przeznaczonemi do użytku publicznego brano pod uwagę, że **praca na dorożkach i autobusach jest b. męcząca**, wobec czego kandydat musi mieć odpowiedni zasób sił fizycznych.

Powyższa kwestja wywołała ożywioną dyskusję, w wyniku której przyjęto zasadę, że **opinie instytutu na przyszłość będą mówić ogólnie o uzdolnieniach badanego**, a więc **nie będą dzielić kierowców na zdolnych do prowadzenia pojazdów prywatnych i na zdolnych do kierowania pojazdami użyteczności publicznej.**

Przedstawiciel naszego Związku prosił instytut o dane statystyczne, dotyczące wzajemnego stosunku uzdolnień kierowcy — do lat jego pracy.

Wreszcie przedstawiciel naszego Związku wystąpił z **niezmiernie ważnym wnioskiem**, aby badaniom psychotechnicznym byli poddawani **kandydaci do stanu szoferskiego**, a nie ci, którzy już ukończyli szkołę i narazili się w ten sposób na znaczne nieraz wydatki.

Wiadomo, że dziś szkoły szoferskie wabia ludzi różnymi sposobami. Nieraz robotnik rolny sprzedaje ostatnią