

**Jeneralne przedstawicielstwo i stacje obsługi**  
**DELCO REMY — A. C. — NORTH EAST**  
**S. E. V. — JOSEPH LUCAS — Z. A. T.**

**„MAGNET“**  
**Z. POPŁAWSKI**  
 WARSZAWA — HOŻA 33  
 TEL. BIURA 919-31  
 WARSZTATU 949-31.

1930 za 42,9 milj. zł. Aby dorównać motoryzacji St. Zjedn., Polska musiałaby mieć, odpowiednio do stanu ludności około 1 i pół milj. samochodów. Określając trwałość wozu na 7 lat, na samo odnowienie tego taboru, trzeba by 200 tys. samochodów i około 3 miliardy zł. rocznie. Zatem rozwój automobilizmu nie może opierać się na przywozie ale trzeba dbać o rozwój własnego przemysłu automobilowego. Zgadza się pod tym względem z autorem. Zgadza się również, że automobilizm ponosi ciężar wydatków na przedstawicielstwa firm samochodowych, przyczem każdy wóz jest obciążony kosztami handlowymi, co podnosi jego cenę prawie dwukrotnie, dochodzi haracz na utrzymanie dróg. Zachodzi jednak pytanie, co obecny system zrobił dla rozwoju przemysłu samochodowego. Autor przyznaje że w pierwszym okresie rządów pomajowych jeszcze sprawa nie została poruszona. W dalszym ciągu usiłowano rozwiązać sprawę na podstawie popierania prywatnych kapitalistów, co dało w praktyce pewną ilość montowni, ale nie posunęło naprzód produkcji samochodów. Państwowe Zakłady Inżynierii przejęły Centralne Warsztaty Samochodowe i „Ursusa”, ale także nie zrobiono zasadniczego. P. Meyer tłumaczy, że właśnie nastąpił kryzys i nie dało się wiele zrobić. Przychodzi słynna umowa z firmą Saurera, o której p. M. pisze: „oparcie o firmę, idącą w dziedzinie produkcji wozów ciężarowych stale naprzód, przy odpowiednim ujęciu umowy licencyjnej, daje gwarancję, że produkcja nasza stać będzie pod względem technicznym na odpowiednim poziomie. Tymczasem fachowcy zwracają uwagę, że metody fabrykacji Saurera są przestarzałe i koszt wozów bardzo wysoki, o czym zresztą pisze również p. M. Jakże więc w ten sposób ma się popierać automobilizm i fabrykację samochodów? Przecież raczej należałoby starać się o wozy tańsze. Przytem powstaje narazie jeszcze jedna montownia, a sprzedaż wozów pozostaje pod kontrolą zagranicznej firmy. Trudno wierzyć, że uda się dźwignąć przemysł automobilowy na tej drodze. Oznacza to więc jeszcze jedną pozycję obcego kapitału w Polsce.

### **Choroby kierowców samochodowych.**

U kierowców samochodowych zdarzają się głównie dwa rodzaje chorób: zakłócenia nerwowe i przeziębienie. Przytem największy procent przypada właśnie na cierpienia nerwowe. Jest to zupełnie zrozumiałe: szofer uważać musi i na drogę i na motor, przyczem nerwy jego są również napięte w kierunku unikania wypadku. Pierwszem niebezpieczeństwem dla zdrowia, którego się należy wystrzegać, jest przemęczenie. Niestety, wymaga to poprawy dzisiejszej sytuacji materialnej

kierowców, przy której ludzie czasem nie schodzą z wozu po całych dniach. Siedzenie po 8 godzin przy kierownicy jest zupełnie dostateczne dla wyczerpania sił. Po pracy konieczne jest zupełne wypoczęcie: żadnych wyczynów sportowych, czy to automobilowych, czy np. lekko-atletycznych, żadnej pracy domowej. Jest błędne mniemanie, że siedzenie przy kierownicy mniej wyczerpuje od jakiejś ciężkiej pracy fizycznej. To uprzedzenie należy zwalczać i u siebie i u innych. Początkowo zakłócenia nerwowe są trudne do zaobserwowania i łatwo można je przeoczyć. Miganie przed oczyma jest objawem, że nerwy wzrokowe zaczynają słabnąć i trzeba bardzo wystrzegać się nadmiernego ich natężenia, zwłaszcza przy prowadzeniu auta przez ciemne ulice, na szosach, przy słońcu rażącym w oczy.

Często się zdarza, że, gdy szofer zdecyduje się iść wreszcie do lekarza już niezdolność zrenić do zważania się, względnie do rozszerzania, pod wpływem silnego, względnie słabego oddziaływania światła już przeszła w wadę organiczną. Skoro kierowca zauważy, że przez pewien dłuższy czas ma przed oczyma pasemka względnie płatki, jakkolwiek od pewnego czasu wzrok swój skierowuje w stronę ciemną, mamy tu do czynienia z wyczerpaniem nerwów ocznych. Przy dalszej jeździe należy bardzo uważać, a w każdym razie wcześniej radzić się. Przy wczesnem leczeniu trwa ono względnie krótko, w przeciwnym razie, przez całe miesiące albo lata będzie się w niemożności kierowania samochodem. To samo tyczy się wyczerpania i drgawek mięśni, zwłaszcza drgawek w powiekach, mięśni przedramienia, nogi i t. p. I tu zawczasu niezaleczone cierpienie przechodzi w poważną chorobę. Zakłócenie powiek przejść może w niezdolność do widzenia. I tu jednak pierwszem lekarstwem jest odpoczynek. Ale wszystkie wyżej podane cierpienia nie wyczerpują sprawy. Istnieje specjalna tak zwana „newroza szoferów”, objawiająca się w zakłóceniach działalności serca. Jeśli zbadać większość szoferów przed i po jeździe okazuje się, że 60% wszystkich cierpi na nerwicę serca. Jedną z głównych przyczyn jest nieprawidłowe oddychanie w czasie jazdy: wstrzymywanie wdechów, niewdechów dostatecznie głęboko, w rezultacie cierpi obieg krwi i krew nie oczyszcza się należycie. Po krótkim czasie szofer uczuwa już utrudnienia w oddychaniu i kłócie serca, zrazu w czasie jazdy, a potem i po zejściu z wozu. Środkiem przeciw temu są ćwiczenia w oddychaniu prawidłowem. Szofer, cierpiący na taką newrozę nie musi koniecznie zaraz rzucić swej pracy, ale zaniechać musi wszelkich eksperymentów i zbyt szybkiej jazdy. W przeciwnym bowiem razie już wcześniej można się nabawić astmy płucnej albo poważnych cierpień sercowych, a w takim wypadku trudno już znaleźć radę.