

W okresie od 1 maja do 30 września z urlopów powinno korzystać co najmniej 50% ogólnej liczby pracowników, zatrudnionych.

Na Śląsku ustawy te jeszcze nie obowiązują, gdyż Sejm Śląski dotychczas nie powziął odpowiedniej uchwały.

Znamienny wyrok

„Nie może korzystać z przywilejów umowy ten, kto umowy takiej sobie nie wywalczył; jeżeli więc pracownik nie należy do Związku, który podpisał umowę zbiorową, — prawa wynikające z nich nie mogą obowiązywać w stosunku do niego pracodawców“.

Orz. S. U. Izby I. Cyw. w sprawie Gwiżdż — B-cia Borkowsky).

Wyrok ten został wykonany na tie skargi niezorganizowanego robotnika, który zaskarżył pracodawcę z powodu niezapłacenia mu przez pracodawcę różnicy w stosunku do płacy na zasadzie umowy zbiorowej.

Adwokat pozwanego dowodził, że robotnik ów nie miał prawa, domagać się o dopłatę taryfową, gdyż nie należał do związku zawodowego, który podpisał umowę.

Znamienna ewolucja w dziedzinie opon na samochody ciężarowe

W jednym ze swych wydawnictw „Via Automobile“ podaje opis nowego typu F. A. R. (traktor Chenard et Walcker, przyczepka Lagache et Glaszmann), tego mastodonta drogowego, zbudowanego dla transportu ciężaru 25 ton, z średnią szybkością od 25 do 30 km. na godzinę.

Traktor i przyczepka są na oponach o niskiem ciśnieniu. Sprawa ta zasługuje na podkreślenie, gdyż przy ciężarze ponad 4 tony, jedynie opony o wysokiem ciśnieniu miały zastosowanie do chwili obecnej.

Czy jesteśmy więc w przededniu radykalnej ewolucji? Czy możemy zanotować nowe zwycięstwo opon o małym ciśnieniu dla wielkich ciężarów zastosowanych ogólnie dla turystyki? Nie ulega wątpliwości, że 25 ton ciężaru typu F. A. R. daje dużo do myślenia.

Inżynierowie oddawna już uznali korzyści, które daje komunikacja na oponach o tak słabem ciśnieniu, o ile jest to tylko możliwe.

Pierwszem ulepszeniem było stworzenie opony pod ciężary o wysokiem ciśnieniu, napełnianej powietrzem o 1.5 kg. mniej, niż odpowiednie opony amerykańskie.

Nasi rywale z za Atlantyki zrozumieli dobrze to ulepszenie. Pozostawiając swą oponę o wysokiem ciśnieniu napełnioną do 7 kg. cm. kw., produkują oni typ nowy — zwany „baloon“ — dla ciężkiej wagi napełniony do 4,5 kg./cm. kw.

Nowy etap jest przeżyty, gdzie w grę wchodzi ciśnienie znacznie mniejsze: 3,5 kg./cm. kw., t. zn. o 1 kg. mniej niż „baloon“ amerykański.

Różnica 1 kg. nie jest decydująca, jeśli chodzi o opony napełnione pod ciśnieniem 7 kg.

Jeżeli zaś chodzi o opony pod ciśnieniem 3,5 kg., 1 kg. więcej stanowi już zwyżkę 30 p. 100, która wystarczy całkowicie dla zmiany istoty opony.

Wyobraźmy sobie wehikuł, zaopatrzony w opony o idealnej wprost elastyczności. Jeśli wehikułowi temu damy np. do przebycia przeszkodę o 10 centymetrach wysokości, to opona taka z łatwością ją przekroczy, oś nie zostanie wzniesiona, nie odczuje się żadnego wstrząsu.

Przypatrzmy się teraz zwykłemu wozowi wiejskiemu. Koło przekroczy tę samą przeszkodę, wjeżdżając na nią. Oś zostanie wzniesiona o 10 cm. mimo ciężaru wozu i jego naładunku, i wstrząs ten udzieli się podwoziu, podnosząc je również o 10 centymetrów.

Jeżeli mamy sposób zmierzenia energii przesłanej w ten sposób podwoziu w formie wstrząsów, łatwo nam będzie rozdzielić różne typy bandaży, stosownie do ich zdolności brania przeszkód.

To właśnie umożliwia nam świeżo zmontowany przez Urząd Wynałazków aparat „ergometr“ Piétté. Aparat ten notuje graficznie energię przekazywaną podwoziu pod wpływem wstrząsów spowodowanych nierównością gruntu.

W czasie ostatniej wystawy i wobec braku wystawy wagi ciężkiej, mieliśmy na Pl. Inwalidów bardzo ciekawą wystawę wehikułów ciężarowych. Zauważyć tam było można całą skalę wehikułów zaopatrzonych w opony, gdyż konstruktorzy-specjaliści zrozumieli zgodnie wielki postęp, jaki przynosi ta nowa opona.

Postęp ten streszcza się w formułce: „bierze lepiej przeszkodę“.

„Brać lepiej przeszkodę“ to znaczy — mniej reperacji mechanicznych, lepsza konserwacja podwozia i karoserii, zwiększenie komfortu dla pasażerów i obsługi, ulepszenie konserwacji towarów, uproszczenie ładunku towarów ciężkich i umożliwienie pakowania towarów łatwo się niszczących.

W przyszłości wszystkie te czynniki będą mniej oddziaływały, daje to możliwość odciążenia podwozia. W rezultacie: zmniejszenie ceny kupna, zmniejszenie konsumpcji, wobec tego, iż ciężar martwy będzie słabszym.

Ponieważ powierzchnia zetknięcia jest większa, bardzo małe ciśnienie daje lepsze przyleganie do powierzchni, — hamowanie więc będzie skuteczniejsze, mniej będzie ślizgań, lepszy stan dróg. Z tego jeszcze ta korzyść, nadzwyczaj ważna: możliwość poruszania się łatwego po terenie nierównym, w błocie, śniegu i t. p.

Dnia 5-go marca br. w lokalu Meisner Poniński (dawniej Traube) przy ul. 3-go Maja 15 w Król. Hucie o godz. 20-tej odbędzie się

Walne zebranie

Zw. Zaw. Automobilistów. Na porządku dziennym bardzo ważne sprawy. Referent kolega Adamczyk.

Uprasza się o punktualne i liczne przybycie członków.