

NADEŚLANE

W odpowiedzi niepodpisanemu autorowi artykułu p. t. „Ministerjalny szofer“, umieszczonego w „Il. Kurj. Codz.“

Autor tego artykułu jest z pewnością albo źle, albo też wogóle nieobeznany w stosunkach zawodu szoferskiego, albowiem chcąc cośkolwiek przedstawić w jakimś dodatkiem czy też ujemnem świetle, należy się w pierwszym rzędzie zaznajomić dokładnie i szczegółowo o tym zawodzie, o którym ma się zamiar pisać.

Autorzy i sympatycy podobnych artykułów powinni wreszcie zrozumieć, że zawodowy szofer musi być nie tylko dobrym rzemieślnikiem i mechanikiem, lecz oprócz tego musi zdać egzamin z posiadanych zdolności fizycznych i umysłowych niezależnie od kwalifikacji moralnych. Oprócz powyższego każdy szofer musi wykazać się dokładną znajomością wszelkich przepisów dotyczących ruchu kołowego i pojazdów mechanicznych, które prawie że w każdym państwie a nawet powiecie i wiośce są różne, przez co naraża się szofera na stałe szkany, grożące temuż niejednokrotnie więzieniem a nawet nieostrożnością ta doprowadza szofera do kalectwa czy nawet śmierci.

Inni przeciwni śmiertelnicy wykonują swą pracę w określonych zazwyczaj porach dniach, podczas gdy szofer wykonuje swój zawód za dnia i w nocy, podczas dni pogodnych i słotnych, w czasie wielkich upałów i podczas silnych mrozów, byleby tylko zadowolić swego pryncypała lub swych gości, ponadto czas pracy szofera wynosi nie 7 względnie 8 godzin dziennie, jak to ustawa przewiduje w przeciwnieństwie zaś do wszelakiego rodzaju pracowników umysłowych a w tem tak samo różnego rodzaju „docentów“ z akademickim wykształceniem, którzy po zamknięciu biur i urzędów udają się najspokojniej do domów..

W tym samym czasie a między innemi w niedzielę i święta, kiedy każdy obywatel lub jakiś inny zazdrośnik cieszy się najspokojniej w gronie swej rodziny względnie używa rozkoszy świata, szofer natomiast musi być czynny i jeździć ze swymi pracodawcami z jednego miejsca rozrywkowego na drugie i jak to często bywa, stać na ulicy na mrozie i słońcu i czuwać nad samochodem.

Każdy zawodowy szofer oprócz wykonywanych obowiązków podczas jazdy musi utrzymywać w należytym porządku swój samochód, dbać stale o jego czystość, wykonywać częste reperatury, niszczyć prztem w niesłychanych sposobach swe zdrowie i częste ubrania oprócz utraty sporo wolnych chwil, które inni spędzają na różnego rodzaju wywczasach.

Porównanie zatem pracy jakiegokolwiek „docenta“ lub wogóle inteligenta z akademickim wykształceniem lub nawet wywyższanie jego pracy naukowej nad pracę szofera i jego szerokiej odpowiedzialności nie można uznać za słuszną. Rozumiemy, że w obecnie panujących stosunkach kryzysowych stan inteligencji pracującej jest w stanie coraz to bardziej opłakanym i stale się nauprzedza, lecz świat kapitalistyczny spycha nauki w coraz to głębszą otchłań, na skutek czego różni „docenci“ są zmuszeni prowadzić życie ledwie-że wegetacyjne.

Tu niema innej rady, jak tylko drogą organizacji, lecz klasowej a nie jakiejś dzikiej, walczyć o uczciwy byt za swą mozolną pracę.

Rozmaitości

Mimo kryzysu automobilizm czyni postępy

Jak wiadomo doroczny salon genewski jest jednym z najważniejszych wydarzeń w zakresie rozwoju automobilizmu i jest świadectwem rozwoju techniki w ciągu roku. Przygotowania do tegorocznej wystawy (10—19 marzec) świadczą, że mimo ciężkich czasów, mimo nadzwyczajnego kryzysu w transporcie samochodowym, technika automobilowa czyni nieustanne postępy. Dość powiedzieć, że na tegorocznej wystawie zjawi się aż 19 nowych modeli amerykańskich, 11 francuskich, 9 niemieckich i 7a angielskich.

Koleje i autobusy w Niemczech

W Niemczech towarzystwa kolejowe eksploatują znaczną ilość linii autobusowych. Towarzystwo Kolei Rzeszy w roku ubiegłym prowadziło 155 linii autobusowych o długości szlaku 3430 km. podczas, gdy w końcu 1931 r. długość szlaku wynosiła 2657 km. Widzimy więc znaczne rozszerzenie się komunikacji. W pierwszej połowie roku ubiegłego liczba przejechanych kilometrów wynosiła zgółą 2 1/2 miliona i w ciągu roku wzrosła o prawie 1/4. W tym czasie przewieziono przeszło 2 miliony osób.

Jak widzimy komunikacja autobusowa w Niemczech czyni kolosalne postępy.

Nowy typ opony

Pisma fachowe donoszą, że w krajach o wysoko rozwiniętym przemyśle samochodowym coraz więcej rozszerza się typ opony o większej powierzchni, wypełnionej powietrzem. W Stanach Zjednoczonych już przed pewnym czasem zjawily się na rynku wozy Forda i Chevrolet, zaopatrzone w takie opony, założone na koło bez szprych. Również inne firmy przystąpiły do prób tego rodzaju. Ostatnio jedna z fabryk wypuściła opony, u których w przecięciu podstawa jest dwukrotnie szersza od przestrzeni biegu. Opona taka ma być nadzwyczaj oporna na wszelkie nierówności drogi. Podobno pasażer, przebywając w aucie przejazdu kolejowego, jadąc nawet po bruku z kocih łbów nie odczuwa wstrząsów. Wszystko odbiera sama opona. Ciekawe, czy ta nowość znajdzie praktyczne zastosowanie.

Ulice z Bawełny

Szoferzy w południowej części Stanów Zjednoczonych, w okolicach plantacji bawełny, mają przyjemność jechania po drodze z bawełny. Nie jest to wcale żart. Jak wiadomo w Stanach Zjednoczonych odczuwa się niezwyklej nadmiar tego materiału i wszelkimi sposobami stara się znaleźć praktyczne zastosowanie dla ogromnych zapasów bawełny. Postanowiono zastosować je przy budowie dróg. W stanie Louisiana wytknięto już na przestrzeni 4-ch km. drogę, zbudowaną w sposób następujący: na podstawie z piasku i żwiru spoczywa warstwa asfaltu. Potem idzie warstwa gęsto ubitej bawełny, na której spoczywa wreszcie druga warstwa asfaltowa. Bawełna rzekomo konserwuje drogę od nadmiernego zużywania się i chroni asfalt przed działaniem wody podziemnej.