

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303 944

Czy możliwa jest faktyczna racjonalizacja w automobilizmie w chwili obecnej

Racjonalizacja była modą czy raczej manją czasów powojennych. Starano się zrationalizować wszelką dziedzinę życia gospodarczego. Nie będziemy zaprzeczać, że i w automobilizmie racjonalizacja odgrywa poważną rolę i nie mamy nic przeciw metodom, które mają na celu wzmocnić wydajność pracy motoru i samochodu oraz przedłużyć jego „okres życia”. W gruncie rzeczy cały postęp techniczny, kolosalny rozwój automobilizmu zmierza w kierunku zaoszczędzenia pracy motoru, materiałów pędnych i siły ludzkiej.

Uważamy również za bardzo ważną racjonalizację ruchu samochodowego jako takiego. Chodzi tu o należyte przepisy, które ułatwią pracę szofera. Chodzi tu również o odpowiednie wykształcenie przechodniów, którzy często tamują i utrudniają tę pracę przez niewłaściwe zachowanie się na jezdni. Również nie mamy nic przeciw zasadom racjonalizacji uczącym, że wóz powinien być utrzymywany w porządku, co przedłuża jego czas pracy i zaoszczędza koszty reparacji. Jednak istnieje pewna dziedzina racjonalizacji, o której się zwykle mało mówi. Mamy na myśli samego człowieka, samego kierowcę.

Artykuły pism fachowych, traktujące racjonalizację automobilizmu piszą dużo na temat konieczności odpowiedniego nastawienia, uzdolnienia i wykształcenia kierowcy. Piszę się wiele o różnych sprawach z działy t. zw. psychotechniki. Piszę się więc, że kierowca powinien mieć szybką zdolność orientacji, zdolność przystosowania się do zmiennego otoczenia, poczucie własnej i cudzej szybkości, należyty zmysł przestrzenny. Nie pisze się tylko o jednym: w jaki sposób zdolność i siła życiowa pracownika ma być chroniona. A przecież jest to właśnie rzecz najważniejsza. Człowiek jest przecież najcenniejszym bogactwem w produkcji. Racjonalizacja, która mówi o wszystkim prócz o ochronie materiału ludzkiego, jest pozorem racjonalizacji, jest racjonalizacją fałszywą, chybioną.

Weźmy tylko jeden problem, mianowicie problem przemęczenia szofera. Czyż mało jest wypadków samochodowych, w których to przemęczenie odegrało rolę decydującą. Siły i zdolność orientacji kierowcy, zmordowanego nadmiernym wysiłkiem odmówiły i nie mógł on należycie zareagować na jakąś bardziej trudną sytuację. Rzecz jasna dla skuteczności pracy, a zarazem dla oszczędności zdrowia konieczny jest należyty układ okresu pracy i spoczynku. Idźmy z takimi przepisami, do ludzi, zadowolonych, że znaleźli najcięższą choćby pracę

np. w komunikacji autobusowej lub na ciężarówkach, pracując po kilkanaście godzin na dobę. Ludzie ci godzić się muszą na pracę wyczerpującą ich zdrowie, na pracę, narażającą ich na przemęczenie ze wszelkimi katastrofalnymi często następstwami. Widzimy zatem, że w tych warunkach wszelkie przepisy racjonalizacji w zakresie ochrony organizmu ludzkiego muszą zawodzić.

Weźmy inny problem — nerwowość. Każdy, kto ma coś wspólnego z automobilizmem wie, że nerwowość wynika nie tyle z takiej czy innej natury danego osobnika, ale jest powodowana przez same warunki pracy. Z pracą w zawodzie — nerwowość wzrasta i w wielu wypadkach traktować ją należy jako pewien rodzaj choroby zawodowej szofera. Zajrzyjmy do jakiegoś podręcznika medycznego, i poszukajmy w jaki sposób uniknąć nadmiernej nerwowości. Znajdziemy tam cały szereg bardzo ważnych w istocie porad. Radzą więc, aby nie jeść przy pracy, bo wtenczas niema należytej koncentracji wysiłku nerwowego. Radzą, żeby nie palić papierosów naczczo, bo jest to szkodliwe dla zdrowia. Radzą, w jakim porządku przyjmować pokarmy, radzą, by pić po jedzeniu a nie odwrotnie. Piszą też, że jest bardzo zdrowo pozwolić sobie na drzemkę poobiednią. Przy jedzeniu nie można czytać, zato można prowadzić przyjemną rozmowę albo słuchać lekkiej muzyki.

Nie przytaczamy tego wszystkiego dla ironji. Wierzmy, że są to świetne sposoby utrzymania człowieka w dobrym zdrowiu. Możemy tylko stwierdzić, że są to rzeczy niedościgłe. Gdy człowiek cały dzień, całą dobę spędzić musi przy kierownicy, aby zarobić jakieś 2 czy 3 zł., nie może stosować się do tych cennych rad. Organizm jego wyczerpuje się, jest skołatany przez codzienną troskę w pogoni za kawałkiem chleba, oraz przez nieustanną grozę utraty możliwości zarobkowania.

Dopóki te warunki nie zmieniają się, dopóki każdy człowiek, pracujący w naszym zawodzie nie będzie miał pewności egzystencji i należytego poziomu zarobku, dopóki nie będzie mógł sobie zapewnić należytego wypoczynku po pracy, nie mówimy o racjonalizacji ruchu samochodowego. Mówienie o tym zakrawałoby na ironję, na drwiny z ludzi, uginających się pod ciężarem głodu i nędzy.