

Górnośląski Zakład Wulkanizacyjny

OPON I DETEK SAMOCHODOWYCH

w KRAKOWIE mieści się w AUTO GARAGE „STOP“, ULICA BERKA JOSELEWICZA 28

Kombinatorzy przy robocie

Jakkolwiek kryzys gospodarczy, a w szczególności kryzys automobilizmu coraz bardziej się pogłębia niemniej jednak wciąż trwają wysiłki różnych kombinatorów, prowadzących szkoły i kursy szoferskie, pragnących wmawiać naiwnym, że ukończenie takich kursów czy szkoły da im możliwość łatwego otrzymania pracy. Pisma przynoszą codziennie niemal ogłoszenia z różnych takich szkół, na każdym kroku napotkać można plakaty, zredagowane w tonie zachęającym. Nie ulega wątpliwości, że umiejętnie prowadzona reklama doprowadzi niejednego do wydania ostatnich oszczędności dla wnieśienia opłaty za naukę jazdy. W wyniku z jednej strony zwiększa się ilość bezrobotnych szoferów, a z drugiej coraz trudniej utrzymać jest należyte warunki pracy wobec tej wzmagającej się konkurencji.

Leży przed nami prospekt „wiosennego kursu samochodowego dla kierowców zawodowych“ przy kursach kierowców samochodowych J. Piątkowski, właściciel Fr. Jurkowski w Poznaniu ul. Dąbrowskiego 79. Trudno wyobrazić sobie większe krętownictwo niż cały szereg ustępów tego prospektu. Kombinatorzy piszą: „Pomimo obecnego kryzysu gospodarczego i bezrobocia w zawodzie szoferskim jest stale jeszcze najłatwiej dostać posadę“. Każdy kierowca wie dobrze, że jest to bezcelne kłamstwo i, że bezrobocie w zawodzie szoferskim jest nie mniejsze niż wśród innych grup robotniczych. Dalej pisze się, że zawód szoferski „zdobyć można w krótkim czasie i za niską cenę“. Znowu mamy świadome nabieranie ludzi. Wiadomo przecież, że wykwalifikowany kierowca musi mieć za sobą dłuższy okres praktyki.

W dalszym ciągu mamy wyjaśnienie, dlaczego

organizuje się wiosenny kurs samochodowy. Tznów kombinatorzy nie zawahali się twierdzić bezczelnie: „w związku z znaczną niższą obecnego podatku drogowego z dniem 1 kwietnia br. ożywi się bezwzględnie ruch samochodowy w całym kraju we wszystkich swych przejawach“. Piszący te słowa niezawodnie wiedzą, że nowelizacja ustawy o Funduszu Drogowym nie przynosi żadnej ulgi automobilizmowi i, że widoków na ożywienie ruchu, na ponowne uruchomienie wycofanych samochodów, na wzrost zatrudnienia w zawodzie naszym zupełnie nie ma. To też wbrew swym zapewnieniom nie tyle „wyzyskują dogodną chwilę“, gdyż chwila wcale nie jest dogodną, ile wykorzystać pragną naiwność ludzi nieznających dobrze stanu rzeczy.

Pragnąc gruntownie już ludzi nabierać, kierownicy kursów obiecują rozłożyć należność za naukę na raty, przyczem ostatnia z tych rat ma być wpłacona po otrzymaniu posady. Kryje się tu niebezpieczeństwo, że wielu bezrobotnych da się na taką i temu podobne kombinacje nabierać, gdyż nie wątpimy, że śladem owych kombinatorów podążą i inni kierownicy szkół i kursów, opowiadając o jakimś ożywieniu automobilizmu, którego spodziewać się można w warunkach obecnych chyba... na księżycu. I tam też prawdopodobnie naiwni poszukiwać będą posad. W dodatku kombinatorzy zachęcają do podpisania deklaracji, na zasadzie których podpisujący zobowiązuje się spełnienia warunków, zapowiedzianych w prospekcie. Deklaracja taka obowiązywać będzie prawnie pomimo nieprzybycia na kurs, to też nie wolno w własnym swoim interesie podpisywać jej lekkomyślnie.

—000—

Automobilizm kozłem ofiarnym

Ruch samochodowy na całym świecie nie ma szczęścia, jeśli chodzi o różne przepisy prawne, zwłaszcza dotyczące ciężarów i podatków, jakie płacić musi komunikacja samochodowa. Przyczyna tych najrozmaitszych obciążeń leży nie tylko w chęci zwiększenia dochodów państwa, ale również ma na celu zwalczenie rzekomej konkurencji z kolejami. Obciążenia te przybierają najrozmaitsze postacie: mamy więc rozmaite podatki od wagi wozów, od zużycia materiałów pędnych, mamy tendencję do zwiększenia ceł od wozu benzyny. Skutki tego na całym świecie są naśder szkodliwe, a przytem obciążenia te przybierają często formę całkiem groteskową. Przykładem służyć może Grecja. W kraju tym władze starają się ograniczyć przywóz benzyny przez ograniczenie jego zużycia, gdyż nadmierny dowóz benzyny do kraju zdaniem władz szkodzić ma bilansowi handlowemu. I dlatego usta-

lono, że taksówki i wszelkie samochody o numerach parzystych mogą krążyć tylko w poniedziałki, środy i piątki, natomiast nie wolno wyjeżdżać takimi wozami w inne dni tygodnia, które są zarezerwowane dla numerów nieparzystych.

Jeśli weźmiemy stosunki niemieckie, okaże się, że wzrost cła od benzyny oraz powiększenie ciężaru podatkowego spowodowało wycofanie z obrotu ponad 580 tysięcy wozów motorowych, w tem przeszło 300 tysięcy samochodów. Dowóz benzyny w związku z tem spadł niesłychanie: przez pierwsze sześć miesięcy roku ubiegłego przywieziono zaledwie 461 tys. tonn benzyny zamiast 710 tys. tonn w roku 1931. Oczywiście cały ciężar takiej błędnej polityki spada na szoferów, których dziesiątki tysięcy chodzą bez pracy. Rzecz jasna, że masy szoferskie uświadamiają sobie, że zdołają osiągnąć zmniejszenie tych nadmiernych obciążeń i zmianę całej tej błędnej