

O przepisach samochodowych.

Stosunek prawa do techniki jest dość interesujący. Prawo w ogólnych zarysach ma, za zadanie regulować stosunki między ludźmi. Wydaje przepisy z myślą o ich długotrwałości i rzeczywiście zwykle prawa te trwają dziesiątki lat, bez względu na ich przestarzałość.

Inaczej rzecz się ma z prawami dotyczącymi techniki. Technika operuje siłami przyrody i przynosi tyle dobrego ludzkości (ekonomia czasu i pracy), że zupełnie wykluczonem jest zamykanie jej w ciasne ramki przepisów.

Na trochę dłuższe trwanie może liczyć tylko prawo dotyczące sposobu używania, ale nigdy konstrukcji, te muszą być wciąż zmieniane.

Każdy poważniejszy postęp w technice, spotyka się z konserwatyzmem prawnika (można to tak nazwać), który z bastjonu swych fascykułów zarzuca na niego swe misterne sieci, a mając w ręku wykonawczą siłę, potrafi na pewien czas wstrzymać naturalny rozwój.

Średnie wieki były radykalne — paliły wynalazców, my staramy się przynajmniej unieszkodliwić. Trudności z jakimi musiały koleje, automobile, radio walczyć, świadczą o tem dowodnie.

U nas — przechodząc do samego tematu — pozostaje jeszcze szereg przepisów samochodowych, które nie wydają się słusznymi.

Ustawa nakazuje, by lampka policyjna była wyłączalna tylko z tyłu. Cel? by szofer nie mógł jej zgasić w razie wypadku i uciec (wątpliwą wydaje się możliwość uciekania pociemku)! Urządzenie takie ma poważną wadę. Druty do lampki jak się przetną powstaje krótkie spięcie i pożar. Stałe doglądanie tych drutów jest uciążliwe, bo znajdują się one w miejscu jaknajmniej dostępnym. Podczas postoju druty nadtarte zaczynają kontaktować i znane są wypadki, że karoserja już zaczęła się żarzyć, a tylko szczęśliwy zbieg okoliczności zapobiegł poważnemu nieszczęściu.

Nakaz używania trąbki ręcznej jest też słabo uzasadniony. Oprócz Boschhornu ma być trąbka ręczna na wozie. Z drugiej znów strony powiedzianem jest — i słuszenie, że sygnał powinien być o nierażącym dźwięku. Elektryczne sygnały są znacznie miłsze dla ucha — z tem się każdy zgodzi. — Ręczne wprowadzono, by przeszkodzić za częstemu trąbieniu. Tak, ale trąbienie jest nie tylko oznaką temperamentu, ale i sztuki prowadzenia, a w pierwszym rzędzie wykładnikiem ilości samochodów. Im większy ruch pojazdów tem mniej trzeba trąbić, bo strumień wozów reguluje policja lub sygnały i tu nie trąba nie pomoże. — Również im gorzej chodzi publiczność, tem więcej trzeba trąbić, a publiczność chodzi tem nieuważniej, im mniej jest aut.

Zapytywanie kierowcy przez sędziego, czy dał na skręcie lub skrzyżowaniu sygnał, nie jest celowem. Powinno się sprawdzić, czy jechał właściwą stroną

i czy zwolnił tempa. Nakaz sygnalizowania i odpowiednie zapatrywania sądów wyrabiają podświadome uczucie, że „jak dałem sygnał, to droga do mnie należy“ — nie szkodliwszego; po drugie rzeczywiście nie odpowiada duchowi czasu nakaz wzajemnego oszczędzania się sygnałami.

Istnieje też gdzieniegdzie — nie napisany zresztą — przymus posiadania kierunkowskazu. — (Ważniejszym byłby przymus posiadania automatycznej wycieraczki do szyby). Dobrze ale jakiego. Odrobina namysłu wykazuje, że na to, by zdaleka można spostrzec, gdzie wóz ma skręcić, musi się coś na nim zmienić. Gdzie i co? Oczywiście obrys wozu. Kierunkowskazy okrągłe są nieestetyczne i nie odpowiadają temu wymogowi. Jedynie umieszczone po bokach, podnoszące się po lewej lub prawej stronie strzałki odpowiadają celowi — bo są widoczne. Jazda wprost nie potrzebuje być zaznaczana.

Jedna dyrekcja nie dopuszcza wozów o naturalnym dopływie benzyny, druga srogo sprawdza hamulce i t. d. Tymczasem zapalanie się samochodu nie powoduje sposobu konstrukcyjnego rozwiązania dopływu benzyny, a nie dopuszczony w jednym wypadku system hamulców miał takiego pecha, że wziął pierwszą nagrodę na wszechświatowym konkursie hamowania.

Statystyka wykazuje, że defekty hamulców (pomimo, że znaczna większość teraźniejszych konstrukcyj nie odpowiada wymogom polskim) są obecnie o wiele rzadsze i stoją, jako powód wypadków — na szarym końcu odnośnej tabeli. Gdy się weźmie pod uwagę szybkości teraz normalnie używane, widać, że hamulcowe systemy są teraz o wiele lepsze jak dawniej i to jest najlepszym argumentem na potwierdzenie tezy, że technika potrafi rozwiązywać swoje zadanie lepiej, niż to prawo może przewidzieć.

Na karoserje też prawo rzuciło swe surowe spojrzenie. N. p. omnibusy mają mieć w myśl przygotowywanej ustawy: drzwi z tyłu, przejście przez środek. Drzwi z tyłu są nie praktyczne i jako takie, gdzieindziej, dawno zarzucone. W połączeniu z przejściem mają ułatwiać wyjście w razie wypadku. Trudno sobie wyobrazić ludzi wychodzących tym przejściem z wywróconego omnibusu. Statystyka wykazuje, że najwięcej okaleczeń jest od szkła — wobec czego oczekujemy ustawy nakazującej używania zamiast szyb — blachy.

Przejście przez środek usuwa poprzeczne wiązanie karoserji, wywołuje konieczność wzmocnienia konstrukcji, a więc zwiększenia wagi i mimo to karoserja taka jest słabszą od normalnej. Dla odbiorcy w sumie większy koszt, mniejsza rentowność. Drzwi z tyłu ułatwiają pozatem dostawanie się kurzu do wnętrza.

Już drzwi z boków są o wiele praktyczniejsze,

ciąg dalszy na str. 4-tej.

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!