

ków od 100 litrów benzyny) jest dla automobilizmu bardzo szkodliwe.

Włochy również wprowadziły przymus mieszanek, ale został on zawieszony na lat parę. Jak cały szereg innych dekretów rządu faszystowskiego pozostał na papierze. Życie okazało się silniejsze od papierowych rozporządzeń.

Niema zalem żadnej racji, aby w Polsce myśleć o wprowadzeniu tego przymusu, który zagranicą

dał rezultat ujemny. Automobilizm nie może ponosić konsekwencji kryzysu w rolnictwie, kryzysu w monopolu spirytusowym, który, wobec ograniczenia konsumpcji alkoholu, ugiął się pod ciężarem martwego kapitału, ulokowanego w zapasach spirytusu. Dodajmy tu poważne szkody, jakie płynęłyby dla przemysłu naftowego, uginającego się i tak pod ciężarem kryzysu.

—/—

Zarządzenia inspektorów pracy mają być wykonywane

Agencja Press donosi, że Ministerjum Spraw Wewnętrznych wystosowało do wojewodów okólnik, zarządzający stosowanie przez władze administracyjne środków przymusowych wobec kierowników zakładów przemysłowych i handlowych, którzy naruszają przepisy o ochronie pracy, a zwłaszcza o czasie pracy. Zarządzenie to motywowane jest panującym bezrobociem oraz nie wystarczającymi wynikami stosowania przez inspektorów pracy sankcji karnych.

W wypadkach stwierdzonego naruszenia przepisów ustawy o czasie pracy, inspektorzy pracy kierować mają do powiatowej władzy administracyjnej wnioski zastosowania środków przymusowych celem zniewolenia kierowników zakładów pracy do przestrzegania odpowiednich przepisów ustawy. — Wdrożenie egzekucji winno być poprzedzone postępowaniem upominawczym.

Powiatowa władza administracyjna wdroży egzekucję, stosując wobec opornych kierowników fabryk i warsztatów pracy przede wszystkim karę pieniężną. Gdyby stosowanie tego środka nie odniosło rezultatu, należy użyć przymusu bezpośredniego, a więc zastosować przymusowo usunięcie robotników z zakładu pracy i areszt wobec odpowiedzialnego kierownika.

Okólnik ministerjalny nakazuje, w wypadkach drażliwych lub skomplikowanych, jak np. przy przymusowym wykonywaniu nakazów inspektorów pracy z zakresu higieny i bezpieczeństwa pracy, nie należy zlecać przeprowadzenia przymusu gminnym organom egzekucyjnym, które nie zawsze stoją na

wysokości zadania. W tych razach należy przeprowadzenie egzekucji powierzać urzędnikom z pośród personelu starostwa. Gdy chodzi o usunięcie z fabryki większej ilości pracowników, a zachodzi obawa naruszenia bezpieczeństwa i spokoju publicznego, obwodowi inspektorzy pracy asystować muszą przy czynnościach egzekucyjnych.

Tyle agencja.

Okólnik — okólnikiem, ale przy panujących obecnie stosunkach, wobec ścisłych „więzów“ łączących administrację z fabrykantami wątpić należy, czy okólnik przyniesie jakieś praktyczne korzyści.

Ustawa o obciążeniu samochodu we Francji

We Francji ministrowie spraw wewnętrznych i robót publicznych wydali ustawę, w myśl której samochody ciężarowe, które po obciążeniu przekraczają 3 tysiące kg. wagi, przestrzegać muszą następujące przepisy co do szybkości: 1) kategoria od 3000 do 6500 kg 30 km. na godzinę, 2) od 6500 do 10000 — 25 km. na godzinę i 3) powyżej 10000 — 20 km. Wozy, mające ładunek szerszy, niż 2,20 m. nie mogą w żadnym razie jechać szybciej niż 20 km na godzinę.

pierścienie żarowe. Mieszanka rozpalonej cieczy z powietrzem nagrzewa się o pierścieni żarowy i paruje. Mieszanka gazów, powietrza i pary paliwa ulega kompletnemu spalaniu w komorze dawkowej. Gdyby zastosować olej ciężkopalny do zwykłego motoru benzynowego, wówczas pozostałyby resztki paliwa. Ta sama zasada: palenie się ciężkiego oleju w zetknięciu z rozpalonym motorem jest zastosowana i przez inne firmy, jak Lanz (ciężarówka i traktory) VOMAG itp. Czas powiedzieć parę słów o zaletach i wadach motorów ropnych.

Mówiliśmy powyżej, że motory te zostały wprowadzone pod wpływem chęci obniżenia kosztów paliwa. Nie jest to jedyna zaleta. Zużycie paliwa jest o 20 % mniejsze niż w zwykłych motorach, a więc oszczędność jest jeszcze większa. Dalej niebezpieczeństwo pożaru jest mniejsze wobec trudniejszej palności materiału pędnego.

Mają jednak motory ropne i swoje wady, które są przeważnie chorobami dziecięcymi i, jak się zdaje, mogą być usunięte przez dalsze ulepszenia. Przede wszystkim większy ciężar. Nie trzeba jednak tego przesadzać. Przewaga motoru Diesla pod względem ciężkości nad motorem benzynowym o równej mocy wynosi jakieś 10 procent. Przy tem trwają próby budowy lżejszych motorów Diesla. Nie jest prawdą dla najnowszej konstrukcji, by motory Diesla łatwiej się zużywały. Inna trudność związana jest z małym jeszcze rozpowszechnieniem „dieslów“. Nie każdy warsztat może dokonać reparatur i nie wszędzie dostać można paliwa.

Coraz większe zainteresowanie motorami ropnymi, coraz nowsze ulepszenia i duże zalety rokuja cila nich jaknajlepszą przyszłość.