

dzą. Zamiast padać na góry, lasy i pola, padał właśnie i akuratnie na drogi i to specjalnie na nasz zakopiański trakt. Wiatry włóczęgi, nie mając nic innego lepszego do roboty, bawiły się całą zimę tem błogosławieństwem spadłem z nieba i zbierały śnieżek skrzętnie z pól i z ugorów i niosły go na szosy. To też nie dziwota, że na naszej drodze, którą mieliśmy odbyć, już od Borku Fałęckiego rozpoczynały się zaspasy.

Szybyfowe prace podejmowane przez organa drogowe Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie na całej drodze między Krakowem a Zakopanem, a w szczególności od Borku Fałęckiego do Głogoczowa, na Luboniu, Obidowej i na odcinku drogi między Nowym Targiem a Zakopanem, umożliwiały komunikację samochodową w przeciągu całej zimy między Krakowem a Zakopanem i wzbudziły w każdym osobniku, odbywającym podróż na tej przestrzeni, podziw dla organizacji walki przedsięwziętej ze śniegiem jak i dla technicznego wykonania zadania.

Z pełną satysfakcją patrzeliśmy na pracę pomysłów urządzonych, składanych, w trzy pary koni zaprzężonych pługów śniegowych, oczyszczających ze śniegu nawierzchnię drogową na szerokości umożliwiającej wymijanie się dwóch pojazdów. Również z podziwem spoglądało się na cierpliwą a wytrwałą pracę robotników, którzy ręcznie, przy pomocy łopaty, w ważniejszych i bardziej zaśnieżonych punktach drogi borykali się ze śniegiem, wyrównując obustronnie przy drodze usypane wały śnieżne. Gdy przytem zauważy się z pełnem uznaniem, że partje robotników, pracujące przy usuwaniu śniegu i ich organa nadzorcze, odnosiły się do przejeżdżających lub potrzebujących pomocy na drodze z uprzejmością i usługowością, która miała specjalny serdeczny charakter, należy stwierdzić, że akcja walki ze śniegiem na drodze między Krakowem a Zakopanem odniosła pełny sukces i powinna być wzorem dla takich akcji w przyszłości na całym obszarze Rzeczypospolitej.

Drugim wrogiem automobilistów, który szczególnie nas silnie atakował, był mróz. Takich temperatur poniżej zera, jakie notowaliśmy tej zimy w szczególności od połowy stycznia do końca lutego, nie pamiętają nawet starzy ludzie.

W poprzednim artykule wspomniałem, że dnia 10 lutego b. r. w czasie między 8-mą a 9-tą rano w Chabówce mieliśmy mróz 46° C. No, przecież to temperatura łańcie syberyjska.

O ile walka ze śniegiem podjęta racjonalnie przez ludzi, mogła wydać i wydała dobre rezultaty i umożliwiła samochodom ruch na drodze zakopiańskiej, o tyle w polu szecerem na drodze tej walka z mrozem nie mogła mieć dla automobilistów żadnych szans powodzenia.

Najlepiej zabezpieczające szaty dla podróżnych a dla samochodu najrozmaitsze przemysłne osłony, nie dawały gwarancji, że odpowiedzą swemu przezna-

czeniu. Obserwacje moje, które poczynić zamierzałem, miały za cel, jak już to wspomniałem, przyglądnięcie się jak się zachowa samochód ze wszystkimi mechanizmami w śniegu i mrozie i jak zachowują się w tych warunkach podróżni o rozmaitej wytrzymałości na mróz. Łatwiej będzie się rozprawić z ludźmi i ich odpornością na zimno, dlatego też od nich zaczynam.

Człowiek w samochodzie występuje w dwóch rolach: jako kierowca samochodowy i jako pasażer. Jako kierowca wykonywa pewne ruchy mięśniowe, używając przytem pewnej siły na pewnych odcinkach drogi, wobec czego wykonywa pewną pracę. Do wykonywania pracy potrzeba jest ciepła, otóż kierowca samochodowy powinien być zaopatrzony w ciepło, aby mu wystarczyło na promieniowanie ciała w czasie jazdy i na wykonywanie pracy. Aby nie tracić ciepła promienistego w czasie mrozu, kierowca samochodowy powinien być odpowiednio przyodziany. Lekkie, średnio przewiewne szaty wełniane, względnie futro, osłonięte dobrze kolana, golenie i stopy, na rękach miękkie, wygodne rękawice t. zw. z jednym palcem, na głowie miękka, nieuciskająca czapka, o ile możliwości z daszkiem i kłapami na uszy, byłyby mniej więcej przyodziewą odpowiednią dla kierowcy, bo lekką, miękką a stanowiącą dobrą izolację.

Czynnikami na wytworzenie ciepła w organizmie ludzkim, izolowanym odzieżą, byłoby pożywienie. Przepisy higienistów nakazują, aby jeść mało a dobrze. Mało, to znaczy, aby nie obciążać żołądka, dobrze, aby pożywienie było intensywne, czyli, aby spalając się w organizmie, dawało taką ilość ciepła w kaloriach, która by wystarczyła na straty wszelkie w organizmie konieczne i na produkcję. W zimie chętnie spożywamy chleb, cukier, mięso i tłuszcze, a także owoce, pijemy najchętniej dla rozgrzania, dobrze słodzoną gorącą herbatę, zaprawioną... cytryną. Dlatego też z tych składników ułożone menu, pozwoli kierowcy odpowiednio się przygotować do wysiłku fizycznego, jaki go w czasie jazdy samochodem czeka. Nie byłoby to jeszcze wszystko, bowiem człowiek syty i ciepło przyodziany do pełnienia pewnych funkcji wymagających sprawności fizycznej i umysłowej, powinien być jeszcze wypoczęty. Wypoczynek ten czerpie się przede wszystkim ze snu. Kierowca samochodowy zawsze powinien być wyspany. I tembardziej w zimie, gdy strata ciepła powoduje szybciej znużenie niż inną porą roku. Nie wolno jest siadać za kierownicą kierowcom po nocy nieprzespanej, tembardziej w czasie mrozów. Nie wolno jest siadać za kierownicą głodnemu, który niema napalone na „wnątrzu”. Niech Bóg broni palcie w organizmie materjałem, co prędko grzeje. Myślę o alkoholu. Nierozsądny grzeje organizm napojami wysokokowem, mądry rozgrzewa go pożywieniem.

Po tej definicji kto chce dowiedzieć się jak działa alkohol na organizm, niech szuka wywodów w odpowiedniej literaturze.