

a jeżeli chodzi o poważniejszy wypadek, to i tak pasażerów wyjmują się oknami.

W opisie technicznym podawanym do rejestracji jest zapytanie, jakie jest ciśnienie koła na 1 cm. bieżący styku. Najprzód ciśnienie mierzy się na cm^2 , a później, ponieważ teraz używa się w 90% pneumatyków, ciśnienie to zależy od stopnia napompowania gumy i jest równe ilości atmosfer do jakich została guma napompowana.

Ustawa powiada, że do rejestracji urząd może wymagać bolety celnej. W myśl tajnego okólnika niektóre dyrekcje wymagają zawsze bolety, a w razie gubienia tejże powodują kilkumiesięczną zwłokę w rejestracji, upływającą aż do chwili otrzymania pozwolenia na rejestrację z dyrekcji cel.

Również wymagany jest rachunek ostemplowany. Na jakiej podstawie? Czy urząd rejestracyjny jest urzędem kontroli skarbu?

Tablice muszą być oświetlone, lampa ma mieć światło czerwone. Tu powinno rozstrzygnąć doświadczenie. Jaki kolor najlepiej przebija mgłę. Jak powinny być ułożone numery i litery, by były najwidoczniejsze. (Najwidoczniejsza kombinacja kolorów jest czarny na żółtym). Praktycznym by było, by poszczególne województwa wystawiały numery od 1 w górę i żeby każde miało swoją literę.

A teraz zasadnicza kwestja: ponieważ przepisy samochodowe zawierają różne wymagania techniczne, różne są w różnych urzędach interpretacje. Stan dla zainteresowanych przykry, a dla postronnych śmieszny. Dlaczego państwo nie posiadające przemy-

ślu samochodowego, nie można brać pod uwagę jako takiego licencji przestarzałego typu, narzuca swoje wymagania wyrobom państw, które stoją i prowadzą na czele techniki samochodowej.

Bardzo ryzykownem jest ew. zmienianie konstrukcyj już istniejących wozów przez wbudowywanie nowych mechanizmów. Teraz budowane wozy są przeważnie serjowe jako takie w detalach przemysłane i tak skonstruowane, że każdy dodatek lub zmiana mogą być bardzo szkodliwe a nawet niebezpieczne. Trzeba wierzyć poważnym markom mającym sztab inżynierów i długoletnie doświadczenie, że to co robią i co zawsze przed puszczeniem na rynek wypróbowali wszechstronnie jest i musi być dobrem.

Zresztą nie tylko techniczne trudności stawiamy importowi samochodów. Izba Skarbowa rzuca się na każdego rozrzutnika, który jeździ zamiast tracić czas na chodzenie. Wiadomo, że urzędy rejestracyjne muszą donosić o zakupie wozu Izbie Skarbowej.

Cóż mamy wprost prohibicyjne pomimo, że tylko 2,5% ogólnego importu przypada na samochody. Dalej taryfa celna popiera import najłżejszych wozów, a więc tem samem najsłabszych (ładnie będziemy wyglądali w razie wojny!). Taryfa nie robi różnicy między podwoziem ciężarowym, a osobowym. Większą kwotę płaci się od ciężarówki niż 100 km osobowego podwozia. Montownie nie mają ulg celnych na części. Cóż od niektórych części wynosi 100% i więcej ceny tej części loco fabryki.

Ludność nieuświadomiona (a może w szlachetnej rywalizacji z rządem) kładzie belki w poprzek dróg

O współpracy rządu w automobilizacji kraju

Motto: *Co tu mówić o garażach, kiedy niema jeszcze... toalet.*

„Już sobie myją cały nos i część czoła“... przeor czytał sprawozdanie misjonarza z jego kulturalnej pracy wśród dzikich i uśmiechnął się.

W przetłumaczeniu na nasze stosunki, brzmi to tak:

„Automobilizm szalenie rozwija się, na 1/1 1929 r. notują 29.000 samochodów w Polsce“.

Czytał Rząd w Wiadomościach Statystycznych i zamyślił się.

29.000! To jest strasznie dużo! To jest tyle, ile ich w New Yorku rocznie kradną. To jest prawie tyle ile jest omnibusów w Londynie, ba nawet więcej! To jest straszne.

Zasmucił się Rząd i postanowił: 1) podwyższyć cło o 75%, 2) opodatkować wozy, 3) właścicieli ścigać przez kasy skarbowe.

By to ostatnie było skuteczniejsze, biura rejestracyjne mają podawać każdego nowego właściciela do urzędu skarbowego.

Omne trinum perfectum — tak było dawniej —

Rząd zwątpił i wprowadził 4 punkt: drogi utrzymywać w jaknajgorszym stanie, a jeżeli czasem nie da się uniknąć naprawy, czy to z powodu zapowiedzianego przejazdu głowy państwa lub międzynarodowego raidu, to naprawić drogi w ten sposób, by ten nienaturalny stan trwał jaknajkrócej — a maximum dni 30

Potiemkin uśmiechnął się w grobie.

Znaleźli się jednak ryzykanci, którzy, spojrzawszy na mapy kolejowe innych państw, porównali je z Polską i rzekli sobie: przykro jest chodzić piechotą, niewygodnie jechać furką. Dajmy omnibusy. Założyli linje i, o zgrozo, dalej zakładają.

Rząd zdrętwiał. Stanowczo niebezpieczeństwo jest groźne, jeżeli obecnie na 1000 mieszkańców jest 1 samochód, to co będzie, jak się w Polsce znajdzie, dajmy na to, 30.000 omnibusów 20-osobowych? Zwykła arytmetyka wykazuje, że wtedy można będzie jednorazowo przewieźć 600.000 ludzi samymi omnibusami. A rocznie? Co będą szewcy robić? Czy się nadarmo Kilińskiemu pomnik postawiło?

Rząd pomyślał i znów wymyślił:

Upaństwowimy linje omnibusowe!

Wypróbowany to przecież sposób na zarżnięcie

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!