

o) wyrzucać z autobusu przedmioty mogące zranić, zabrudzić lub przestraszyć publiczność;

p) wprowadzać w błąd obsługę autobusu, bądź to przez naśladowanie używanych sygnałów, bądź to przez fałszywe alarmy.

(2). Obsługa autobusu obowiązana jest ściśle przestrzegać stosowania się podróźnych do powyższych zakazów. Podróżnych niestosujących się do zakazów wymienionych w punktach a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, może obsługa usunąć z autobusu.

§ 15. Od orzeczeń i zarządzeń władz administracyjnych wydanych na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia służy odwołanie w myśl ogólnych przepisów o postępowaniu administracyjnem.

§ 16. Winni przekroczenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani w myśl postanowień roz. IV. ustawy z dnia 1 października 1921 o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. Rz. P. Nr. 89, poz. 656) w brzmieniu rozporz. Prezydenta Rz. P. z dnia 14 lutego 1928 (Dz. U. Rz. P. Nr. 18, poz. 151).

§ 17. (1). W razie stwierdzonego przekroczenia najwyższej dopuszczalnej szybkości (§ 12 p. 2. niniejszego rozporządzenia) wojewódzka władza admini-

stracji ogólnej niezależnie od nałożenia przez powiatową władzę administr. ogólnej na kierowcę kary administracyjnej, winna odebrać mu pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do publicznego użytku na przeciąg czasu do 6 miesięcy, a w razie trzykrotnego ukarania go za to przekroczenie odebrać mu na stałe pozwolenie na prowadzenie wymienionych pojazdów mechanicznych.

(2). W razie powtarzającego się nieprzestrzegania postanowień min. rozporz. wojewódzka władza administr. ogólnej może zabronić przedsiębiorcy utrzymywania publicznej komunikacji.

§ 18. Autobusy kursujące w chwili wejścia w życie nin. rozporz. i używane do utrzymywania publicznej komunikacji, winny być przystosowane do wymagań § 3 i 4 nin. rozporz. w ciągu roku a do wymagań § 5 w ciągu 3-ech miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia. Przepis § 7 niniejszego rozporz. ma również do tych autobusów zastosowanie.

§ 19. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w miesiąc po jego ogłoszeniu. Minister Robót Publicznych: Moraczewski, Minister Spraw Wewn.: Sławoj Składkowski, Minister Spraw Wojskowych: J. Piłsudski.

Ściny jubileusz omnibusu w Londynie.

Przemysł samochodowy należy do jednego z najmłodszych przemysłów świata, gdyż datuje się zaledwie od ostatniego dziesiątka lat ubiegłego wieku. W rzeczywistości więc trudno byłoby mówić o wytworzeniu się w tak krótkim czasie tradycji tego przemysłu na wzór innych dziedzin przemysłu, które starannie dbają o zachowanie swej kilkunastowiecznej tradycji. Ta ostatnia ma charakter całkowicie odmienny od zwykłego pojętego znaczenia, jakie nadajemy słowu tradycja. Podstawą każdego przemysłu jest ciągle udoskonalanie swych wytworów, eliminowanie dawnych systemów produkcji przez coraz to nowsze i racjonalniej zorganizowane, a nie przedłużanie życia starych i nieudolnych form. Jedyną więc nicią, łączącą przeszłość danego przemysłu z jego terażniejszością jest usilna wola pracy w kierunku wytworzenia takiego produktu, który możliwie idealnie zaspakajałby pewne potrzeby społeczeństwa.

Wychodząc z tego punktu widzenia nie zdziwimy się, że przemysł samochodowy hołduje zwyczajom obchodzenia jubileuszów takich środków komunikacji, które zostały zastosowane poraz pierwszy na kilkadziesiąt lat przed pojawieniem się samochodu, ich dzisiejszego kontynuatora.

Jednym z tych jubileuszów, który kilka tygodni temu bardzo uroczyście obchodzono w Londynie, była setna rocznica narodzin jednego z najpewniejszych

ślug i przyjaciół każdego mieszkańca miasta, mianowicie omnibusu.

Jak donosi Biuro Badań Naukowych General Motors jeszcze 4-go lipca 1829 roku pewien przedsiębiorca londyński, George Shillibeer, wyprowadził w świat pierwszy omnibus zaprzężony w trzy kare konie i mogący pomieścić 22 osoby. Z niejśca omnibus zyskał takie powodzenie, że przedsiębiorca nasz stale powiększał ilość kursujących omnibusów, zwiększając przytem ilość zaprowadzonych linii. W czterech latach później przeprowadzono w Londynie nową próbę w dziedzinie komunikacji omnibusowej, a mianowicie, wypuszczono parowy omnibus, który nie zdołał się jednak utrzymać na stałe, okazując się niepraktycznym dla ruchu ulicznego. Dopiero pewnej francuskiej spółce przypadło w udziale obdarzyć Londyn rozgałęzioną siecią linii autobusowych. Wozy te, zaprzężone w konie, i mające dwa piętra przewożyły wzrastającą ustawicznie liczbę pasażerów z City na krańce miasta i odwrotnie.

Nowa era nastąpiła dla omnibusów, gdy pojawił się na ulicach Londynu na początku dwudziestego wieku pierwszy omnibus z silnikiem spalinowym. Z tą chwilą konny omnibus został skazany na zagładę. Przez kilka lat próbował on konkurować z omnibusem samochodowym, pocieszając się może myślą, że uda się go zwyciężyć tak jak niegdyś został zwy-

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!