



GAZETA AUTOMOBILOWA

ORGAN GALICYJSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

wychodzi dnia 1-go każdego miesiąca.

PRENUMERATA wynosi z przesyłką pocztową
we Lwowie, na prowincyi i w Austrii:
rocznie 20 K kwartalnie 5 K
półrocznie . . . 10 „ miesięcznie . . . 2 „

Prenumeratę i inseraty przyjmuje Admi-
nistracya w księgarni Jana Maniszew-
skiego we Lwowie, ulica Wałowa 1. 7.

INSERATY: Jednorazowe ogłoszenie po 20 hal.
za miejsce jednego wiersza petitowego, za 3-
razowe ogłoszenie po 12 hal., stałe wedle u-
mowy, drobne ogłoszenia po 6 h. od wyrazu.

Biuro redakcyi przy sekretaryacie Galicyjskiego Klubu automobilowego we Lwowie, Chorążczyzna 18.

aktor: **Stanisław Barański.**

Redaktor: **Hieronim Zaleski.**

Wydawca: **Jan Maniszewski.**

ne, str. 1 — O stanie dróg w Galicyi, str. 2 — Początki, terażniejszość i przyszłość automobilu,
wiadomości bieżące, str. 6 — Wiadomości klubowe, str. 7 — Spis Członków Galicyjskiego Klubu
ego, str. 7 — Wykaz właścicieli wozów automobilowych w Galicyi z uwzględnieniem miast Lwowa
str. 8 — Rozporządzenie ministeryalne dotyczące wydania policyjnych przepisów bezpieczeństwa dla
w motorowych (samochołów, pociągów motorowych i kół motorowych), str. 9 — Ogłoszenia.

15365
B. P. im. Ł.

Księgarnia Jana Maniszewskiego

we Lwowie, ul. Wałowa 7. Poleca ostatnie nowości:

Baczyński Julian. Dzieje Polski ilustrowane, wydanie trzecie poprawione i powiększone 2



Austryacka ustawa automobilowa

o odpowiedzialności za szkody spowo-
dowane wskutek ruchu samochodów

(z dnia 9. sierpnia 1908 Nr. 162 Dz. u. p.)
wraz z dotyczącymi rozporządzeniami. Prze-
łożył na język polski, opracował i wydał

Dr. Herman Schwarz.

Cena 3 kor.

Skład główny w KSIĘGARNI
Jana Maniszewskiego
we Lwowie, Wałowa 7.

WYDAWNICTWA KSIĘGARNI

Jana MANISZEWSKIEGO we Lwowie, Wałowa 7.

- | | |
|---|---|
| Andersen. Bajki z 27 ilustr. Maryi Gawelkiewicz, opr. 2— | Mulford Prentice. Moc ducha. Zasady wzmacniania ducha i ciała, kształcenia siły woli i osiągnięcia prawdziwego szczęścia 3:60 |
| Antologia współczesnych poetów polskich z podobiznami niektórych autorów i życiorysami, stronic około 700. K 5— w pięknej oryg. opr. płóciennej K 6:50, w półskórek 7— | — Sztuka życia czyli rady przeciwko śmierci. 2:40 |
| Antologia współczesnych poetów ukraińskich w tłumaczeniu S. Twerdochliba, z przedmową Wł. Orkana i rzeźbą Z. Kurezyńskiego 4— | Neumanowa Anna. Tobie Ojczyzno! Zbiór poezji patriotycznych 2— |
| Bielski W. Wzory kwiatników ogrodowych z 245 rysunkami i tekstem objaśniającym 4— | Prosalus Dr. Jak wyszlachetnić kształty ciała i organ m wy? Wskazówki praktyczne dla pań i panów, dbających o powab osobisty z ilustracjami. Kultura ciała I. 1:60 |
| Brandowski St. Moja menażerya, humoreski 1:50 | — Jak posiadać piękną powierzchowność? Najnowsza metoda pielęgnowania oczu, nosa, włosów i zębów. P. dręcznik praktyczny dla pań i panów z ilustr. Kultura ciała II. 1:60 |
| Conan Doyle. Wybór pism. (Z przygód Sherlocka Holmesa) 2:40 | — Jak posiadać piękny biust i cerę? Estetyka biustu i wdzięków niewieścich. Uprawa skóry i pielęgnowanie cery z 41. ilustracjami. Kultura ciała III. 1:60 |
| — Sherlock Holmes jako włamywacz. Nowe opowiadania 1— | — Jak się pozbyć złych i śmiesznych przyzwyczajęń? Wskazówki i rady praktyczne dla pań i panów. Kultura ciała IV. 1:60 |
| E. Ch. A. Król szpiegów. powieść z czasów konsulatu Napoleona Wielkiego 3— | Studnicki W. Historia ustroju państwowego Rosji 3:20 |
| Gide Karol Prof. Solidaryzm. Część I. Zasady ogólne solidarności. Część II. Zastosowanie solidarności w walce ze złem 5— | Tokarski S. Na wzburzonej fali, powieść współczesna 3— |
| Grabowska Helena. Narzeczeństwa róże i ciernie. Niedozwony poradnik dla narzeczonych i tych, którzy narzeczonymi chcą zostać 1— | Zaleski Hieronim. Syn Cieśli, dramat w 3 aktach 5— |
| Króliński K. I mówi do mnie wieś, poezye, serya II. 2:40 | Zubrzycki Tadeusz. Ludzie-Olbrzymy. Zbiór fragmentów z czasów Napoleońskich 2:50 |
| Ksawery Maryan. Nasze dole, powieść na tle stosunków w zaborze rosyjskim 3:20 | Źródło zdrowia, siły i zręczności. (Dziu-dziecu) podług H. Irvinga Hancocka, opracował Z. Kłośnik z 36 rys. 2— |
| Kurnatowski J. Dobro i zło. (Nowy system etyki) 3:60 | Źmudzki W. Bór, powieść (trzeci i czwarty tysiąc) 4— |
| Marianna d'Alcoforado. Listy miłosne. Wstęp i tłumaczenie Stanisława Przybyszewskiego 2— | |

Ceny w koronach.

Zamówienia z prowincji załatwia odwrotną pocztą, również za zaliczką poczt.

w ozdobnej oprawie Kor. 10.

Heptameron. Opowiadania królowej Nawarry. Według dokumentów zebranych przez de Roux de Lincy i Montaignon, tłumaczył St. Moulin, z 35 ilustr. Celem 10 Kor. 10.**Kirchner R. Z. Dr.** Potęga spirytyzmu Kor. 2.**Mniszek Helena.** Ordynat Michowski, powieść Kor. 4—.**Mniszek Helena.** Trędowata, powieść w 2 tomach Kor 6:50.**Rzepecka Helena.** Ojczyzna w piśmie i pomnikach. Ilustrowane dzieje piśmiennictwa polskiego 2 tomy w pięknej ozdobnej oprawie Kor. 23—.**Studnicki Władysław.** Sprawa polska Kor. 12—.**Weysenhoff Józef.** Hetmani, powieść współczesna Kor. 5:20.

Plac Akademicki 3. Lwów.

Najgustowniejsze
ubrania sportowe, spacerowe, sa-
lonowe etc. wykonuje firma**Andrzej Bednarczyk**

krawiec

Lwów. Plac Akademicki 3.

Lekcyi gry na fortepianie

udziela

była uczenica prof. Leszetyckiego.

Udziela także nauki

języka francuskiego.

Wiadomość ul. Lenartowicza 23 parter na lewo.

1813c

Biblioteka im. Hieronima
Łopacińskiego w Lublinie

#15365.

GAZETA AUTOMOBILOWA

ORGAN GALICYJSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

wychodzi dnia 1-go każdego miesiąca.

PRENUMERATA wynosi z przesyłką pocztową
we Lwowie, na prowincyi i w Austrii:
rocznie 20 K kwartalnie 5 K
półrocznie . . . 10 „ miesięcznie . . . 2 „

Prenumeratę i inseraty przyjmuje Admi-
nistracya w księgarni Jana Maniszew-
skiego we Lwowie, ulica Wałowa 1. 7.

INSERATY: Jednorazowe ogłoszenie po 20 hal.
za miejsce jednego wiersza petitowego, za 3-
razowe ogłoszenie po 12 hal., stałe wedle u-
mowy, drobne ogłoszenia po 6 h. od wyrazu.

Biuro redakcyi przy sekretaryacie Galicyjskiego Klubu automobilowego we Lwowie, Chorążczyzna 18.

Odpowiedzialny redaktor: **Stanisław Barański.**

Redaktor: **Hieronim Zaleski.**

Wydawca: **Jan Maniszewski.**

SŁOWO WSTĘPNE.

Rozwój automobilizmu na całym zachodzie postępuje bardzo szybko i stał się już powszechnym a produkcya wozów samochodowych najróżnorodniejszych typów oblicza się już na miliony.

Automobil bardzo krótko był sportową tylko rozrywką, życie praktyczne uznało go za narzędzie pracy i w tym kierunku samochód znalazł szerokie i na zachodzie Europy powszechne zastosowanie.

U nas rozwój automobilizmu postępuje bardzo powolnym krokiem; mimo to dzięki usiłowaniom jednostek, pragnących wykorzystania dla kraju nowego sposobu lokomocyi, zwiększającego bezsprzecznie intensywność ludzkiej pracy — udało się i na naszym, niezbyt korzystnym terenie doprowadzić automobilizm do tego stadium rozwoju, iż wreszcie okazała się potrzeba zrzeszenia się wszystkich tych, którzy używają samochodów dla celów sportowych lub praktycznych — i powstał w Krakowie w roku 1908 Galicyjski Klub automobilowy, liczący obecnie 90 członków, których liczba — powolnie wprawdzie — ale stale wzrasta.

Wzrost liczby członków Klubu automobilowego, których imienny wykaz podajemy na innem miejscu — spowodował konieczność otwarcia we Lwowie drugiego sekretaryatu Galicyjskiego Klubu automobilowego.

To rozszerzenie działalności Klubu ma doniosłe znaczenie zarówno dla Klubu samego jak i dla członków we wschodniej Galicyi zamieszkałych.

W dalszem następstwie tej akcji, odczuto w kołach interesowanych potrzebę powołania do życia organu klubowego, któryby objął całość spraw automobilowych.

Tym sposobem powstała nasza „Gazeta Automobilowa“, której pierwszy okazowy numer oddajemy w ręce łaskawych Czytelników.

Wydawnictwo nasze oczywiście nie może iść w porównanie z wydawnictwami zagranicznymi, poświęconymi sprawom automobilowemu, w szczególności na razie nie mogliśmy pokusić się o wprowadzenie działu ilustrowanego, który w piśmie tego rodzaju ma znaczenie informacyjne dla Czytelnika; mamy jednak nadzieję, że w dalszym ciągu naszej pracy, rozpoczętej w trudnych warunkach, zyskawszy życzliwe poparcie sfer interesowanych — zdołamy i ten dział wprowadzić.

Zadaniem naszej Gazety będzie przede wszystkim utrzymywanie stałej rubryki z dziedziny ustawodawstwa automobilowego. Kwestyę tę uważamy za jedną z najważniejszych; niezajomość bowiem przepisów odnośnych ustaw i dodatkowych rozporządzeń, często wydawanych bądź przez władze rządowe, bądź przez autonomiczne — zarówno po stronie

wielu posiadaczy wozów automobilowych, jak i po stronie szerszych warstw społecznych — powoduje częstokroć konflikty z przepisami ustawowymi i w następstwie z władzami, powołanymi do ich sterzenia.

Nie ulega wątpliwości, że to właśnie utrudnia w znacznej mierze rozwój automobilizmu w tym tempie i w tym stopniu, w jakim on postępuje w innych krajach Europy, w których wóz automobilowy, zastosowany do celów praktycznych, zdobył sobie należne znaczenie i uznanie.

Dokładna znajomość obowiązujących ustaw i rozporządzeń, wydanych w dziale automobilowym — usunie niezawodnie owe często zdarzające się przyczyny konfliktów — a przy wzmnożeniu się ruchu automobilowego, w krótkim czasie zdoła doprowadzić do oswojenia się wszystkich warstw ludności z nowym środkiem lokomocyi — a także i tych, które nie doceniając znaczenia automobilizmu, wrogo są dla niego usposobione.

Prócz tej rubryki informacyjnej Gazeta nasza jako organ Galicyjskiego Klubu automobilowego zamieszczać będzie komunikaty klubowe, co oczywiście ułatwi Klubowi i jego członkom utrzymywanie stałego ze sobą kontaktu.

Nadto Czytelnicy znajdą w naszej Gazecie zawsze wiadomości z dziedziny ulepszeń mechanicznych dotyczących, wozów automobilowych, sprawozdania ze wszelkich prób na tem polu a dla rozrywki opisy podróży i wy-cieczek.

Otwieramy także Szanownym Czytelnikom możliwość w powiadania swoich spostrzeżeń we wszelkich kwestyach, dotyczących spraw automobilowych i w tym celu oddajemy do użytku interesowanych stałą rubrykę w naszej Gazecie.

W końcu zaznaczyć musimy, że wszelkie nasze usiłowania skierujemy ku poparciu działalności Galicyjskiego Klubu automobilowego w nadziei, że Klub, opierając się o własny swój organ, zdoła u władz wyjednać pewną opiekę dla ruchu automobilowego, poprawę dróg i należyte ich urządzenie — o co od dłuższego już czasu bezskutecznie kołacze — oraz spełnienie wielu jeszcze postulatów klubowych dotychczas niespełnionych, a które omówimy w następnym numerze naszego pisma. — Wreszcie po tej wspólnej działalności Klubu automobilowego i naszego organu spodziewamy się sukcesu i w tym kierunku, iż liczba członków Klubu wzrośnie i zrówna się z liczbą posiadaczy wozów automobilowych.

O stanie dróg w Galicyi.

Od lat ośmiu, odkąd datują się pierwsze prze-błycki ruchu automobilowego w Galicyi, widocznym jest, że ten do niedawna tak bardzo zapoznawany środek komunikacyjny, rozpoczyna ogarniać coraz to szersze warstwy społeczeństwa, wysuwając się na pierwszy plan z pośród tylu innych — czy to siłą postępu, czy też rzeczywistą wyższością pod względem skrócenia czasu, potrzebnego do komunikacji.

Licząc się z powyższym faktem, łatwo zrozumieć, że Galicyjski Klub Automobilowy, który się niedawno, bo zaledwie 4 rok temu zawiązał, ma nadzwyczaj doniosły, jakkolwiek nad wyraz trudny zakres działania, bo celem i zasadniczym jego zadaniem jest skupienie w swoim ręku rozstrzelonego po kraju ruchu automobilowego, skoncentrowanie i skonsolidowanie tegoż w jednolitą i systematyczną organizację i podniesienie go do tej wysokości, na jakiej stoją ruchy automobilowe innych krajów. — W Austrii dolnej, Salzburgu, Czechach itd. postęp automobilizmu zaznacza się na każdym kroku, dzięki intensywnej pracy klubów krajowych i co najgłówniejsze, dzięki prawdziwie szczeremu

poparciu ze strony rządu, który przez swoje reprezentacje, t. j. odnośne namiestnictwa, oraz pod-władne im władze powiatowe, idzie klubom automobilowym na rękę, przez stałe wykonywanie ich postulatów i prośb, przyczyniając się tem niesłychanie do podniesienia organizacji automobilowej danego kraju.

U nas w Galicyi, w kraju pod względem ilości kilometrów drogowych największym w całym państwie, co podniesiono na konferencji delegatów klubów automobilowych dnia 21. grudnia 1908 roku we Wiedniu, rzecz ma się inaczej.

Na każdym kroku natrafia Gal. Klub Automobilowy na trudności, których usunięcie leży wyłącznie i bezsprzecznie w mocy krajowego rządu.

Faktem, z którym się bezwarunkowo liczyć musimy, jest ta okoliczność, że jednym z pierwszorzędnych warunków pomyślnego rozwoju automobilizmu i tem samem prosperowania klubu jako takiego, jest dobry stan dróg rządowych w kraju, tymczasem na znacznej części dróg rządowych znajdują się tak zwane wałki, które stanowią największe oraz najuciążliwsze

przeszkody w komunikacji automobilowej, powodujące wyłączenie tego rodzaju drogi z sieci tych, które do powyższej komunikacji są zdadne i nie przedstawiają żadnych przeszkód tego rodzaju.

Ponadto zauważyć należy, iż przejazd przez tego rodzaju wałki dla automobilisty, który koniecznością zmuszony używa takiej drogi, połączony jest wprost z niebezpieczeństwem życia. Dlatego jednym z pierwszych i najczęściej zasadniczych postulatów Galicyjskiego Klubu Automobilowego jest spowodowanie rządu krajowego do zniesienia owych wałków na drogach rządowych.

Byłoby rzeczą również wskazaną, aby rząd krajowy powołał do grona referentów w sprawach drogowych stałego delegata Klubu, dając tem samem Klubowi możność łatwego i skutecznego popierania postulatów klubowych.

Nie byłoby w tem powołaniu delegata klubowego żadnej nowacyi, gdyż w ten sposób uregulowane są już od dawna stosunki pomiędzy klubami automobilowymi a rządami krajowymi w innych krajach Monarchii, co — jak dotychczasowa praktyka potwierdza — znaczne przynosi korzyści.

Ponadto byłoby rzeczą bardzo pożądaną i Gali-

cyjskiemu Klubowi automobilowemu w jego działalności pomocną, gdyby rząd krajowy przez podwładne sobie władze powiatowe dostarczył Klubowi wykazów dróg wraz z odnośnemi uwagami co do stanu tychże, z podaniem miejsc do jazdy automobilowej bądź zupełnie niezdatnych, bądź też przedstawiających niebezpieczeństwo dla jadących, jak również odległości w kilometrach od gminy do gminy, a także mapy dróg rządowych z wykazem odległości w kilometrach.

Ponieważ dalej działalność Galicyjskiego Klubu Automobilowego nie ogranicza się jedynie do uzyskania w tym kierunku zaspokojenia pierwszorzędnych potrzeb automobilizmu w naszym kraju — ale zmierza do ujednostajnienia ruchu automobilowego i wprowadzenia na różnych przestrzeniach Galicyi stałej automobilowej komunikacji, przeto Galic. Klub automobilowy dąży do tego, aby rząd krajowy we wszelkich sprawach automobilowych, kraju naszego dotyczących, odnosił się do Galicyjskiego Klubu automobilowego, czem ułatwi mu spełnienie jego zadań, a przede wszystkim umożliwi Klubowi ujęcie w ręce całego automobilizmu krajowego, co przyczyni się do jego zjednoczenia i skoncentrowania.

Początki, teraźniejszość i przyszłość automobilu.

Przez Dr. A. G.

Porzućmy na chwilę czasy nasze, przenieśmy się w te dawne, jak mówią, dobre czasy, kiedy to nie było tych nowych wynalazków, pędzących z tak zawrotną chyżością. Lecz o dziwo! I w tych czasach spotykamy myśl ludzką, pracującą nad rozwiązaniem problemu zbudowania wozu, poruszanego siłą wytwarzaną w tymże wozie.

Już Heron z Alexandryi zajmuje się tem zagadnieniem, a później Roger Bacon of Verulam pisze w „Epistola frat. Rogerii Baconis de secretis operibus artis et naturae et de nullitate magiae“ o swoich doświadczeniach i przychodzi do przekonania wprost proroczego, że kiedyś „będą wozy poruszające się bez użycia pociągowej lub popychającej siły konia lub innego zwierzęcia“. I oto dzisiaj sprawdziło się zdanie tego człowieka, mówiącego jakby w jasnowidzeniu.

W papierach Leonarda da Vinci znaleziono rysunki wozów poruszanych przez ukrytych wewnątrz ludzi. Wozy te przeznaczone były dla celów wojennych.

Wschód ze swą prastarą kulturą chińską wyprzedził Zachód. Już w XV i XVI wieku znane są tam wozy żaglowe, podczas gdy pierwszy wóz taki zbudował w Hollandyi Szymon Stevin około roku 1600. Jak zapiski ówczesne donoszą, poruszał się wóz ten z dość znaczną chyżością, gdyż przestrzeń z Scheveningen do Ketten (67.6 km.) odbył w dwóch godzinach, a więc z chyżością 33.8 km. na godzinę. A było wtedy na wozie 28 osób.

W roku 1649 buduje w Norymberdze zegarmistrz Jan Hautzsch wóz, poruszany przez dwóch ludzi ukrytych wewnątrz. Wozy tego rodzaju, najrozmaitszych systemów, szczególnie rozpowszechniły się przy końcu XVII stulecia w Londynie, Paryżu i Frankfurcie, a w połowie XVIII wieku zbudowano prawdopodobnie w Augs-

burgu nawet wóz wojenny z armatą, poruszany przez dwóch ludzi, siedzących z tyłu.

Na tem kończy się pierwsza epoka usiłowań rozstrzygnięcia zajmującego nas zagadnienia, ciągle jeszcze używająca sił dawno znanych, czy to wichru, czy też siły mięśni. Postępy fizyki dostarczają nowej, nieznaney dotąd siły prężności pary wodnej. Czy Newton zbudował model wozu, polegający na sile odtrącającej, jaką posiada para wodna, wydostająca się z tyłu kotła, to pytanie. Za to pewnem jest, że Denis Papin zbudował wóz, mogący poruszać się tak na lądzie, jak i w wodzie, który jednak obawiający się o swój byt majątkowie w Münden zniszczyli. Nie mógł więc wynalazca doskonalić swego dzieła, jakkolwiek początek był zachęcający, bo wóz się poruszał. Coraz bardziej doskonałona maszyna parowa znajduje zastosowanie w wozie, zbudowanym przez oficera artylerii francuskiej, Mikołaja Cugnot, w arsenałach paryskim w r. 1770. Pierwszy model poruszał się z chyżością około 4 km. na godzinę. Mógł być jednak zaledwo przez 12 do 15 minut w ruchu, następnie musiał stawać, celem wytworzenia nowej, dostatecznej ilości pary. Drugi model był już dwucylindrowy, o średnicy cylindrów 330 mm, lecz rewolucya niszczy dotychczasowy dorobek wynalazcy, który umiera w r. 1804, właśnie w tym czasie, gdy w Londynie ukazują się na ulicach pierwsze wozy, wynalezione i zbudowane przez Trevithick'a i Viviana'a. Postęp teraz idzie coraz szybciej. Watt, jakkolwiek nie zbudował sam wozu motorowego, wziął jednak patent na wóz taki, w którym już mówi o „Two Speed gear“, a więc o dwóch chyżościach. Coraz więcej wóz motorowy zyskuje pracowników i zwolenników, jak Anglik William Murdoch, Symington, Amerykanin Olivier Evans. Najznakomitsze jednak wyniki osiąga Trevithick z po-

czątkiem XIX wieku. W r. 1802 bierze patent, w którym opisuje aparat, służący do zmiany przenośności, stosownie do rodzaju terenu. Później porzuca Trevithick automobilizm i razem z Vivian'em zwraca się do wózów, poruszanych po szynach. Powstaje nowa potęga: kolej żelazna. Mimo tego automobilizm nie zanika i walczy z rozwijającą się potęgą nowego sposobu komunikacji.

Rok 1818 przynosi wynalazek Längensperger-Ackermann'a, który pozwala na nieruchomość osi przedniej, przez umocowanie kół przednich na kawałkach osi obracanych zapomocą dźwigni. Wynalazek ten stanowi do dziś podstawową zasadę budowy kół przednich.

Tworzą się teraz towarzystwa, powstają czasopisma i literatura fachowa, a rozwój początkowych wówczas linii kolejowych nie osłabia ruchu, gdyż jako główną zaletę automobilu podają niezależność od stałej trasy, od kosztów zakładania szyn.

Pierwsze wozy, które rzeczywiście dodatnie wyniki wykazały, to wozy zbudowane przez Sir Goldsworthy Gurney'a. Pierwszy z nich ważył jeszcze cztery tonny, następny dwie tonny, a wreszcie ostatnie 1750 kg. Chyżość tych wozów dochodziła do 24 km. na godzinę, wzniesienia zaś brały w tempie ośmiokilometrowym. I już wtedy ludność występuje wrogo przeciw nowym wozom, obrzuca jadących kamieniami tak, że muszą szukać opieki zbrojnej.

Sir Charles Dance otwiera trzema wozami tego systemu pierwszą linię automobilową publiczną w r. 1831, między Gloucester a Cheltenham. Linia ta niedługo jest w ruchu, gdyż ludność, podburzona przez pocztylionów, zachowuje się stale wrogo, aż wskutek zarzucenia drogi kamieniami łamie się oś tylna w jednym z wozów. W parlamencie przechodzi prawo, podnoszące opłaty drogowe i zawierające przepisy nader uciążliwe. Przedsiębiorstwo zostaje zwinęciem, a proces o odszkodowanie, wytoczony przez Gurney'a rządowi, przynosi mu odszkodowanie w pokażnej sumie 16.000 funtów szterlingów.

Mimo tych smutnych doświadczeń zaprowadza w kwietniu 1833 roku inżynier Walter Hancock komunikację automobilową między londyńskim City a Connington, która czynną jest przez sześć miesięcy. Wozy jego przebiegają przez ten czas 7.654 km.

Jak widzimy więc, Anglia wykazuje w owych czasach znaczny rozwój automobilizmu wozami parowymi. Dziwna jednak rzecz, że już wtedy nietylko klasy nieoświecone, ale nawet prawodawcy, zamiast otoczyć opieką rozwijający się automobilizm, przeszkadzają jego rozwojowi. Bezpośrednią przyczyną dla wrogiego wystąpienia przeciw wozom motorowym był wypadek pęknięcia kotła między Glasgowem a Paisley, zdaje się na wozie Russel'a z Edynburga, przyczem pięć osób zostało zabitych. Wyszedł więc zaraz zakaz używania tych wozów w służbie publicznej. Doszło do tego, że wynalazcy mogli nocą tylko próbować swe wozy, narażając się na więzienie. Naturalnie wobec takich trudności liczba ich coraz bardziej malała, a ostatni cios zadała wozom parowym lokomotywa Acts'a. Wraca więc dawny rozdział wozu z siłą pociągającą lub popychającą. Tylko źródło siły jest odmienne: zamiast zwierzęcia występuje maszyna. W rozwoju tych maszyn przoduje teraz Francja. Prawa angielskie coraz ostrzejsze niszczą rozwój wozów motorowych, osobowych. Postęp i doskonalenie tych wo-

zów zwraca się w innym kierunku. Powstaje wóz parowy ciężarowy, który dochodzi w Anglii do olbrzymiego rozwoju i jest w użyciu aż do dni dzisiejszych.

Podczas tych postępów automobilizmu w Anglii zaopatruje Onésiphore Pecqueur we Fancy po raz pierwszy swój wóz w tryby różniczkowe w r. 1828, a przednie koła ujmuje w widełki. Do kierowania kół przednich używa korby, podobnej do dzisiejszych. Głównie jednak zwracają Francuzi uwagę na przewożenie ciężarów i budowę lokomotyw drogowych, a Dietz w roku 1835 demonstruje swój pociąg automobilowy przed komisją Akademii Umiejętności na drodze Paryż — St. Germain. Lokomotywa jego bierze wzniesienia w tempie wozów pocztowych, co na owe czasy było wynikiem nadzwyczajnym. Uzyskuje też za to medal honorowy.

Następcy jego, jak inżynier Lotz, firmy Cail i Albaret doskonalą coraz bardziej lokomotywy drogowe. Na wystawie paryskiej w r. 1867 widzimy te olbrzymy drogowo, które zawsze jednak poruszają się jeszcze z małą chyżością. Znaczny postęp wykazuje pod tym względem lokomotywa drogowa braci Michaux, zbudowana w r. 1870, która przy próbach na drodze Paryż — St. Germain wykazała chyżość 12 km.

Postępy te jednak wozów parowych przypadają na czasy, kiedy występują pierwsze wozy z motorem benzynowym. Jest to koniec epoki bezwzględnej panowania maszyny parowej i jakkolwiek wozy motorowe parowe ciągle się jeszcze doskonalą, to wreszcie ustąpić będą musiały zwycięskiemu rywalowi, motorowi benzynowemu.

Pierwszy motor benzynowy zbudował Lenoir dla łodzi motorowych. Motor ten o sile 20 HP. był czterocylindrowy, który wiele podobieństwa do dzisiejszych motorów wykazywał. Już wtedy wynalazca zamyka osie korbowe osłonami. W r. 1863 zbudował Lenoir pierwszy wóz z motorem benzynowym o sile 1½ HP. Liczba obrotów wynosiła 100 na minutę, przy dość ciężkim kole rozpedowem. Współczesny jego F. Forest rozwija dalej motor benzynowy. Obaj jednak, jak Lenoir i Forest, zajmują się motorem dwu-taktowym i nie mogą znaleźć środków w celu powiększenia liczby obrotów. A to jedynie mogło ich doprowadzić do wyników dodatnich. Epokę tę, tak ciekawą tworzenia motorów benzynowych, opisuje sam Forest w swem dziele „Les bateaux automobiles“. Próby te i usiłowania Lenoir'a i Forest'a nie dały jednak wyników dostatecznych dla wozów motorowych. Znowu więc wszystkie usiłowania zwracają się ku zbudowaniu lekkich wozów parowych. Między pracownikami na tem polu wymienić należy Ravel'a (1868), w latach zaś 1870—1880 starają się rozwiązać te zagadnienia Stampfer, Riva, Palmers de Groote Touze i inni.

Rok 1881 przynosi nową siłę, dotychczas w tym celu nie używaną, a mianowicie elektryczność. W tym bowiem roku zbudował G. Trouvez trójkołowiec elektryczny, który po asfaltowanej ulicy w Paryżu poruszał się z chyżością dorożki. W ten sposób zaczyna się epoka najnowsza, w której o pierwszeństwo walczy motor parowy, benzynowy i elektryczny.

W dziedzinie motorów parowych największe wyniki osiągnął Amadée Bollée, zbudowawszy w r. 1873 omnibus parowy na 12 osób, wagi 4.800 kg., który nazwał dla jego posłuszeństwa „L'obeissante“.

Chyżość tegoż najwyższa była 40 km., przeciętna zaś 15 km. na godzinę. W r. 1878 przebył na swym innym wozie „La Mancelle“ drogę z Paryża do Wiednia. Następne wozy jego były jednak za ciężkie, jakkolwiek z pierwszych zapasów z nowymi motorami benzynowymi wyszły zwycięsko co do chyżości i pewności funkcjonowania. Syn Amadeusza, Leon Bollée, rozpowszechnił później użycie zbudowanej przez siebie „Voiturette“ parowej.

Ogromny tego czasu zwolennik wozów parowych, markiz de Dion, poleca w r. 1883 zbudowanie trójkołowca parowego mechanikowi Bouton. Powstaje stąd spółka de Dion, Bouton i Trépardoux, która z początku fabrykuje trójkołowce parowe, później zaś nabiera światowej sławy, gdy zastosowała motor benzynowy z zapalem elektrycznym. Trépardoux wycofał się, gdyż nie wierzył w przyszłość motoru benzynowego.

Rozwój dzisiejszych motorów benzynowych zawdzięczamy Gottliebowi Deimler'owi, który pracuje u Deutz'a wraz ze sławnym konstruktorem Otto. Już na wystawie paryskiej w r. 1867 motory gazowe Deutz'a zyskują ogólne uznanie. Na czele fabryki staje od r. 1872 Daimler, który później zakłada w Cannstatt mały zakład próbny dla swych wynalazków. Tam w r. 1885 powstaje motor benzynowy leżący, a następnym stojący, a wkrótce dwu-cylindrowy z ułożeniem cylindrów w kształcie V.

Rozwojem tych wynalazków zajmują się teraz firmy francuskie Panhard i Levasser jakoteż Peugeot. Godnem uwagi jest, że zasady budowy automobili dziś ogólnie przyjęte, zastosowuje po raz pierwszy już w r. 1878 Amadeusz Bollée. Pierwszy on bowiem umieszcza motor na przodzie, w środku mniej więcej tryby różniczkowe, a kołami popędowymi czyni koła tylne. Położenie motoru i układ ten nie jest jeszcze wówczas ogólnie uznane. Levasser z początku umieszcza motor z tyłu, przenosi go jednak wkrótce na przód wozu, przeciwnie jak Peugeot, który dłużej stara się koniecznie motor z tyłu umieszczać.

Równocześnie pracuje Benz. Patent jego francuski obejmuje firma Panhard i Levasser. W ten sposób powstają pierwsze do użytku zdolne trójkołowce z motorem benzynowym. W Austrii pracuje podczas tego Siegfried Marcus, w Ameryce Selden. Około 1895 r. ukazują się pierwsze dwukołowce benzynowe.

Wynalazki Lenoir'a i Forest'a, rozwój wynalazków Daimlera i Bensa, zastosowanie zapalu elektrycznego, zasady konstrukcyjne Amadeusza Bollée prowadzą teraz automobilizm do szybkiego i olbrzymiego rozkwitu. Nie jest to naszym zamiarem rozwój ten tutaj choćby tylko krótko streszczać. Wspomnieć jedynie chcielibyśmy główne momenty, jakie zagadnienia tego dotyczą. Wyniki wyścigów i jazd dystansowych od r. 1894 dają ciągłą zachętę doskonalenia istniejących maszyn. Dzięki niezmordowanej pracy, twórczości i poświęceniu jednostek zyskuje ludzkość nowy środek komunikacji, mimo przeszkód, jakich nie oszczędzono, a smutno przyznać i nie oszczędzą pionierom automobilizmu. Że trzeba było nielada wysiłków i poświęcenia, to wykazuje choćby wytrwałość niezmordowana Levassora, który w wyścigu Paryż-Bordeaux-Paryż przebył drogę 1.190 klm. w 48³/₄ godz. z przeciętną chyżością 24 klm. na godzinę, bez

zatrzymania się nigdzie, z wyjątkiem ośmio-minutowego przystanku w Bordeaux. Dzięki tym bohaterom automobilizmu zwycięski jego pochod szybko ogarnia świat cały. Obyź i społeczeństwo i jego organa: władze i prawodawstwo rzuciły raz uprzedzenia, otoczyły opieką automobilizm, który obecnie przestał być już użyciem sportowem, a stał się jedną z potęg koniecznych dla postępu!

Przypatrzmy się teraz, w jakim kierunku idzie rozwój obecny, jak będzie wyglądać automobil najbliższej przyszłości. Nie mamy tu bowiem zamiaru na daleką patrzeć metę. Rozwój automobilu pędzi z chyżością tak wielką, że to, co dziś jest najnowszem, jutro należy do przeszłości, a za dni parę może mieć wartość tylko historyczną.

Na pierwszy rzut oka uderza prostota i przystosowanie celowe wozu. Dążenie to obejmuje tak karosserię jak i motor. Zajmijmy się naprzód motorem.

Większość motorów ma cylindry lane w jednym bloku, niektóre tylko firmy i wozy silniejsze zachowują cylindry lane parami, lub pojedynczo. Oprócz prostoty zyskuje się w ten sposób miejsca, a i waga staje się mniejszą. Za to coraz więcej okrywa się motor tak, że w niektórych nie tylko wentyle są osłonięte lecz nawet magneto. Stosunek skoku do drażenia zmienia się obecnie gwałtownie. Podczas gdy dawniej drażenie przewyższało ogólnie 100 mm dziś zmniejsza się 80—90 mm, a nierównomiernie powiększa się skok, wynoszący już w niektórych motorach dwa razy a nawet 2¹/₄ razy tyle co drażenie. 80 mm : 160 mm, 80 mm : 180 mm.

Zapał o podwójnej iskrze zyskuje coraz więcej zwolenników, a wśród uwagi godnych nowości wymienić trzeba użycie łańcuchów wewnątrz motorów i zastosowanie łożysk kulkowych do osi korbowych.

Smarowanie prawie wszędzie odbywa się dziś zapomocą pompy, „termosiphon“ coraz bardziej rozszerza swe panowanie. Łańcuchy zanikają coraz bardziej i przypuszczać należy, że w najbliższej przyszłości wozy osobowe łańcuchowe znikną zupełnie.

Tak więc motor przyszłości, to motor o cylindrach lanych w jednym bloku, lub co najmniej parami, zakryty pod zewnętrzną pokrywą zupełnie, drażenie dwa razy mniejsze od skoku, „termosiphon“, zapał dwuiskrowy, kardana.

Popatrzmy teraz na zewnątrz. Uderza nas przede wszystkim coraz szersze zastosowanie kół metalowych do zdejmowania o jednakowych wymiarach tak przednich jak i tylnych. Forma karosserii przyszłości, to typ Torpedo liniami swymi wydłużonymi najbardziej odpowiadająca chyżym wozom dzisiejszym. Wszystko okryte, by jak najmniej było załomów, a tem samem jak najmniej przeszkód ruchu. Ciekawem jest dążenie, które szczególnie we Francji spostrzedz można, do okrycia i przedniego siedzenia. Torpedo-Caléche stara się pogodzić korzyści karosserii otwartej z zaletami zamkniętej. Przed przedniem siedzeniem „pare-brise“ do nastawiania we wszelkich możliwych kierunkach osłania skutecznie prowadzącego.

Tak więc Torpedo, to typ karosserii przyszłości i jakkolwiek dzisiejsze zamknięte są jeszcze zbyt ciężkie, to pewno postęp przyniesie nam Torpedo zamkniętą, lekką, na zgrabnych lekkich kołach metalowych do zdejmowania.

Wiadomości bieżące.

Dorożki automobilowe we Lwowie. Pp. Julian Zgórski i dr. Hofmokl uzyskali podobno koncesję na utrzymywanie dorożek automobilowych we Lwowie. Spodziewać się zatem należy, że wkrótce już obok powozów, zaprzężonych w końskie szkielety, staną publiczne pojazdy automobilowe, nadające się do ruchu miejskiego.

We wszystkich niemal większych miastach na zachodzie Europy zastąpiono konne dorożki automobilami, przyczem cena jazdy nie tylko nie wzrosła, lecz przeciwnie, znacznie się obniżyła.

Jaką we Lwowie zechcą pp. przedsiębiorcy ustanowić takse i jaką władza przemysłowa zatwierdzi, dotychczas jeszcze nie wiemy; mając atoli pewne dane po temu, możemy dla przykładu zestawzić obliczenie cen jazdy dorożką automobilową, uwzględniając oczywiście fatalny stan lwowskich bruków, powodujący szybsze zużycie kół i samych wozów.

Za podstawę naszych obliczeń we wszystkich szczegółach przyjmujemy wprowadzenie w użycie małych wozów automobilowych, przeznaczonych na pomieszczenie prócz szofera, trzech dorosłych osób. Wóz taki, poruszany motorem o sile 14 do 16 H. P. zużywa na przejeździe 1 kilometra:

benzyny, oliwy, nafty i karbitu za	10 h
Pneumatyki i węże, kosztujące około 1000 K, niszczą się po użyciu w jeździe na 5000 km, a zatem na 1 km. przypada wartość zużycia	20 "
Ubezpieczenie od ognia i wypadków rocznie 520 K, co przy jeździe około 18.000 km. w ciągu roku przedstawia koszt przy 1 km. około	3 "
Płaca szofera dziennie 6 K, co przy jeździe około 50 km. dziennie przedstawia koszt na 1 km.	12 "
Wóz niszczy się zupełnie po przebyciu 100.000 km., a że kosztuje mniej więcej 10.000 K, przeto wartość zużycia w 1 km. wynosi	10 "
Naprawy, mycie, czyszczenie i garage dla jednego wozu 75 K miesięcznie, a zatem przy przeciętnej jeździe 1500 km. w ciągu miesiąca, koszt 1 km.	5 "
Razem	60 h

Przyjmując czysty zysk dzienny z wozu na 20 kor. przy przeciętnej jeździe 50 km., przypada na 1 km. 40 h
czyli, że cena jazdy tą dorożką w przybliżeniu powinna w naszych warunkach wynosić 1 koronę za 1 kilometr.

Byłoby wskazane unormowanie taksy zasadniczej w ten sposób, iżby opłata ulegała odpowiedniej redukcji w miarę odległości przy oznaczeniu wyższej opłaty za użycie dorożki automobilowej na odległość pierwszych 500 metrów.

W końcu zaznaczamy, że naszym zdaniem dla dorożek publicznych najodpowiedniejsze są wozy marki „Renault“ lub „Grégoire“.

Subwencyjonowanie wozów automobilowych. — Austro-węgierskie ministerstwo wojny wstawiło w swój budżet na rok 1911 sumę 200.000 koron, przeznaczoną na subwencyjonowanie ciężarowych wozów automobilowych. Wedle projektu ministerstwa ma być rozpisany konkurs celem rozdania na zakupno wozów ciężarowych po 4000 kor. tym, którzy się zobowiążą zakupić i utrzymywać wozy ciężarowe tego typu, jakich używa armia dla swoich celów.

Właściciel subwencyjonowanego automobilu byłby obowiązany oddać go na wypadek wojny do użytku armii i pod tym względem nie byłby w gorszym położeniu, aniżeli prywatni właściciele wozów ciężarowych i pojazdów, którzy muszą je na wypadek mobilizacji oddać do dyspozycji armii, nadto jednak właściciel subwencyjonowanego wozu musi dostarczać go do użytku wojska w czasie rewii.

Ten ostatni obowiązek obniża wartość i znaczenie owej subwencji dlatego, że rewie odbywają się podczas lata, a więc w tym czasie, w którym wóz ciężarowy jest bezwarunkowo najpotrzebniejszy właścicielowi, a powtóre dlatego, że po ukończeniu rewii może powrócić w stanie do użytku niezdatnym.

Z tych przyczyn projekt ministerstwa wojny nie jest zachęcający dla sfer interesowanych. Być może, że po ścisłym określeniu obowiązków właścicieli subwencyjonowanych wozów automobilowych, gdy te obowiązki mniej będą uciążliwe — znajdą się przemysłowcy w naszym kraju, którzy zechcą wziąć udział w konkursie.

Wyścigi automobilowe we Lwowie. Galicyjski Klub Automobilowy ma zamiar w bieżącym roku po zakończeniu wyścigów konnych, urządzić wyścigi automobilowe. Będzie to pierwsza w naszym kraju próba sprawności naszych automobilistów.

Nowości. Jednym z „clous“ tegorocznego Salonu Automobilowego w Paryżu były motory o skoku dwa razy przewyższającym drażenie (średnicę cylindra). Hispano-Luiza z Barcelony zbudowała nawet motor 4-cylindrowy o skoku 180 mm, a drażeniu 80 mm. Zdaje się, że to już przesada, mogąca zle skutki pociągnąć za sobą. Najlepiej przedstawia się najwięcej wypróbowany motor tego typu, wystawiony przez Towarzystwo Automobili Grégoire.

Motor cztero-cylindrowy, cylindry lane parami, drażenie 80 mm, skok 160 mm. Przy 1600 obrotach motor ten rozwija siłę ponad 35 HP. Rozkład ruchu skuteczniejszy jest zapomocą łańcucha, zamkniętego w osobnym karterze, odbywa się więc w zupełnej ciszy.

Prawie od półtora roku Towarzystwo Grégoire dwa takie chassis poddało wszelkim możliwym próbom. Dziś mają te chassis powyżej 40.000 kilometrów za sobą, okazując wszystkie swe zalety. Bez rozpedu 3-cią chyżością bardzo silne wzniesienia biorą z łatwością, wśród drogi zaś przy 4-tej chyżości ledwo spostrzedz można zwolnienie u szczytu. Chyżość z karosserią 2-siedzeniową dochodzi do 100 km. na godzinę.

Jak dowiadujemy się, zastępstwo wozów Grégoire na Galicyę objął znany w kołach automobilowych właściciel ruchliwej firmy p. Witołd Tranda. Przypuszczamy więc, że i u nas niedługo ujrzymy wozy Grégoire, tak chwalone przez znanych wszystkim awiatów, jak Latham, White, Tabuteau i w. i., ze swej wytrzymałości szczególnie w ruchu po złych drogach, a tak przystępne co do ceny.

Pneumatyki „Michelin“ potaniały! Tą radosną nowiną dzielimy się z naszymi czytelnikami. Obniżenie cen dosięga w stosunku do cen z roku poprzedniego przy płaszczach gładkich 10—15%, przy płaszczach okutych (antiderapantis) 13—16%, przy wężach zaś 20—22%.

Wiadomości klubowe.

Posiedzenie Wydziału Galicyjskiego Klubu Automobilowego odbędzie się w Krakowie
w niedzielę dnia 5. lutego 1911.

o godzinie 10 przed południem, a Walne Zgromadzenie Członków Klubu tego samego dnia
o godzinie 3-ciej po południu.

Prezydium Klubu zaprasza P. T. Członków na to Zgromadzenie.

Spis Członków Galicyjskiego Klubu Automobilowego.

1. J. C. K. W. Arcyksiążę Karol Stefan, Żywiec
2. Aleksandrowicz, dyrektor, Lwów
3. Badeni hr. Marcin, Kraków, ul. Szlak 40
4. Bakałowicz Aleksander, Kraków, ul. Mikołajska 2
5. Bardi Józef, Budapeszt, Mocsar-utcza 9
6. Baseh Ryszard, Dr., Praga, Vinohrady
7. Baworowski hr. Michał, Germakówka
8. Biesiadecki Wojciech, Oświęcim
9. Błażowski Włodzimierz, Dr., Przemyśl
10. Bochenek Mieczysław, Kraków, ul. Jagiellońska 11
11. Brenner Adolf, Lwów, Jagiellońska
12. Brandys Jan, Wielkie Drogi
13. Cieński Tadeusz, Pieniaki
14. Czerwiński Kazimierz, Olchowiec, p. Husiatyn
15. Dzikowski Zdzisław Dr.
16. Dzieduszycki hr. Władysław, Jezupol
17. Epstein Stanisław, Dr., Kraków, ul. św. Gertrudy 2
18. Filippi Tadeusz, Siersza ad Krzeszowice
19. Gniewosz Feliks, Jasionów, p. Zabłóćce
20. Gniewosz Wiktor, Nowosielce-Gniewosz
21. Greliński Adam, Dr., Lwów, Chorążczyzna 12
22. Gołaszewski Stanisław, Toustobaby
23. Götz-Okocimski, bar. Jan, Okocim
24. Hieronymus Otto, Jungbunzlau (Czechy)
25. Halphen, Wiedeń I, Augustinerstrasse 8
26. Jakubowski Stanisław, Kraków, Apteka pod „Słońcem“, Linia A-B
27. Jampolski Maksymilian, Lwów, ulica Kraszewskiego 9
28. Kaan Jan Nep., Lwów, Akademicka 10
29. Kapliński Adam, Korczów koło Uhnowa
30. Karłowski St., Dr., Kraków, Bank Krajowy
31. Kempner Władysław, Kraków, ul. Zyblikiewicza 13
32. Kossak Jerzy, Kraków, Plac Kossaka 5
33. Kozłowiecki Adam, Lwów, ul. Kopernika 23
34. Lackoroński hr. Karol, Rozdół
35. Ledochowski hr. Włodzimierz, Frydryków, p. Wołoczyska
36. Lewönstein Adam, Dr., Lwów
37. Lewental Stefan, Warszawa, Aleja Ujazdowska 22
38. Lord Emil, Kraków, ul. Lubicz 1
39. Lubomirski ks. Andrzej, Lwów, Ossolineum
40. Lubomirski ks. Jerzy, Rozwadów nad Sanem
41. Lubomirski ks. Kazimierz, Kraków, ul. św. Jana 15
42. Łączyński Zygmunt, Zaborze, p. Zielona ad Rawaruską
43. Madeyski Jan, Parchacz, st. kol. Krystynopol
44. Mikucki Leon, Lwów, Akademicka 10
45. Moes Aleksander, Wierbka, p. Pilica, Gub. kielecka
46. Mycielski hr. Stanisław, Borynicze
47. Mycielski hr. Władysław, Łuczanie, p. Kocmyrzów
48. Osiecimski hr. Hutten-Czapski Kazimierz, Pleszów
49. Paszkowski Franciszek, Dr., Kraków, Basztowa 8
50. Petit Wiktor, Kobylanka ad Gorlice
51. Poniński hr. Mieczysław, Kraków, ul. Kolejowa 9
52. Potocki hr. Antoni, Korzeniów, p. Przeclaw
53. Potocki hr. Dominik, Kraków, ul. Szlak 40
54. Potocka hr. Dominikowa, Kraków, ul. Szlak 40
55. Potocki Tadeusz, Uhryń, p. Smańkowczyki
56. Potulicki hr. Władysław, Żmigród
57. Prek-Borck Henryk, Łuka, p. Bukaczowce
58. Prek-Borck Lucyan, Lwów, Namiestnictwo
59. Radziwiłł ks. Janusz, Wiedeń I, Rathausstrasse 3
60. Retinger Emil, Kraków, Podwale 2
61. Retinger Juliusz, Kraków, ul. Wiślna 3
62. Richtman Karol, Lwów, 29 Listopada 47
63. Ripper Aleksander, Kraków, ul. Zielona 7
64. Ripperowa Jadwiga, Kraków, ul. Smoleńska 29
65. Ripper Wilhelm, Kraków, ul. Smoleńska 29
66. Rylski-Ścibor Eustachy, Uhrynów ad Sokal
67. Sapieha ks. Eustachy, Biłka ad Barszczowice
68. Stadnicki hr. Adam, Nawojowa
69. J. E. Stadnicki hr. Stanisław, Krysowice Mościska
70. JW. Siemieński hr. Stanisław, Chorostków p. loco
71. Starzeński hr. Henryk, Łowczyce, p. Hnizdyczów
72. Schenk Jan, Dr., Lwów, Chorążczyzna 18
73. Szołdryński Stanisław, Kraków, Straszewskiego 27
74. Tarnowski hr. Zdzisław, Dzików p. Tarnobrzeg
75. Tarnowski hr. Juliusz, Byszów p. loco
76. Tomicki, Dyrektor, Lwów
77. Tranda Witold, Lwów, Kopernika 16.
78. Töpfer Michał, Lwów
79. Ustyanowicz Włodzimierz, Kraków, Smoleńska 16
80. Ustyanowiczowa Marya, Kraków, Smoleńska 16
81. Voilin Karol, Florencya, Piazza Zuavi 1
82. J. E. Wodzicki hr. Antoni, Kościelec p. Chrzanów
83. Wilkoszewski Lucyan, Kraków, Straszewskiego 1
84. Wiktorowa Olga, Czudec
85. Wiktor Władysław, Zarszyn
86. Znamirowski Włodzimierz, Kraków, ul. Pańska 6
87. Żeleński Ludwik, Kraków, ul. Jabłonowskich 9

Wykaz właścicieli wozów automobilowych w Galicyi

z uwzględnieniem miast Lwowa i Krakowa.

- J. C. K. W. Arcyksiążę Karol Stefan, Żywiec
 Artillerie Zeugs-Depot, Kraków
 Bandrowski Aleksander, Smoleńska 20 Kraków
 Dr. Bandrowski Witold, Nowy Targ
 Bartmański Józef, Tadanie p. Kamionka Strumiłowa
 Bartmański Józef, Lwów, Ossolińskich 19
 Bauer Albin, Zakopane.
 Hr. Baworowski Kazimierz, Kraków, Straszewskiego 1.
 Dr. Baworowski hr. Michał, Germakówka, Starostwo
 Borszczów
 Hr. Baworowski Rudolf, Kopyczyńce, St. Husiatyn.
 Hr. Baworowski Władysław, Ostrów p. loco.
 Dr. Błażowski Włodzimierz, adwokat, Przemyśl
 Bogucki Aleksander, Lwów, Ochronek 12
 Brandys Jan, Wielkie Drogi
 Dr. Bukowski Maryan, Sokołów, St. Kolbuszowa
 Byleń Józef, porucznik 18 p. obr. kraj., Przemyśl
 Bzowski Kazimierz, Droginia, St. Myślenice
 Chronicka Wanda, Kraków, Siemiradzkiego 14
 Chronowski-Jaxa Eustachy, Kraków, Sławkowska 5
 Cieński Tadeusz, Pieniaki, St. Brody
 Śp. Dra Czerwińskiego Kazimierza, sp. Bóbrka
 Deim Franciszek, Kraków, Rakowice
 Deptuch Jan, Zakopane
 Doliniański-Treter Roman, Podlipce, St. Złoczów
 Hr. Dzieduszycki Władysław, Jezupol
 Dzierżanowski Antoni, Zielona, St. Skałat
 Dzikiewicz Władysław, Zakopane
 Dr. Dzikowski Zdzisław, Drohobycz
 Dr. Epstein Stanisław, Kraków, Podzamecze 20
 Fedorski Zygmunt, inżynier, Lwów
 Fischer Jan Józef, Kraków, Rynek gs. 40
 Fogelmann Józef, Nowy Sącz
 Dr. Friedberg Gwido, Wieliczka
 Froner Anastazy, Kraków, Aryńska 17
 Galicyjski Auto-Garage, Kraków, Smoleńska 31
 Gebauer Antoni, Żywiec
 Gieszkowski Zygmunt, Lwów, Zyblikiewicza 2
 Dr. Gilewicz Stanisław, Sanok
 Gmina miasta Krakowa
 Gniewosz Feliks, Jasionów, St. Brody
 Gniewosz Wiktor, Nowosielce-Gniewosz
 Dr. Gogulski Józef, Kraków, Starowiślna 8
 Górka Wincentyna, Krosno
 Br. Götz-Okociński Jan, Okocim
 Dr. Grelński Adam, Lwów, Chorążczyzna 12
 Dr. Gutowski Roman, Kraków, Retoryka 1
 Guzikowski Piotr, Kraków, Pędzichów 18
 Haller Karol, Turyłcze, St. Borszczów
 Hałatkiewicz Władysław, Złoczów
 Dr. Heyne Bolesław, Złoczów
 Dr. Hicner Aleksander, Jasło
 Hirsch v. Duinofels Rudolf, nadpor. 12 p. drag., Kraków
 Dr. Hofmohl Kazimierz, Przemyśl
 Horodyski Ludwik, Kolendziany, St. Czortków
 Hulanicki Andrzej, Lwów, Badenich 10
 Dr. Idziński Wiktor, Żywiec
 Jabłoński Leopold, Kraków, Rynek gł. 7
 Jackowski Piotr Władysław, Drohobycz
 Jahl Edward, Kraków, Hotel Victorya
 Jakubowski Stanisław, Kraków, Długa 4
 Jampolski Maurycy, Lwów, Krasickich 9
 Jarema Bronisław, Wiśnicz nowy
 Śp. Jaźwińskiego Karola, właśc. dobr. sp. Podniestrzany,
 St. Bóbrka
 Judkiewicz Jakób, Kraków, Św. Filipa 9
 Judkiewicz Jakób, Kraków, Graniczna 3
 Kamiński Stanisław, Nisko
 Dr. Karaś Andrzej, Maków
 Dr. Kawski Wacław, Przemyśl
 Kępiński Aleksander, Szczurowa, St. Brzesko
 Kierski Michał, Truskawiec
 Kisielewski Walery, Bóbrka
 Kleinowski Józef Borysław
 Kneszek Karol, por. uł., Kraków, Szewska 6
 Kober Alfred, Rzeszów, ul. Zamkowa
 Kochański Filip, c. i k. rotmistrz 2 p. uł., Tarnów
 Köbl Richard, kapit. sztab. art., Przemyśl
 Hr. Komorowski Stefan, Siekierczyce, St. Tambor
 Hr. Kounarski Henryk, Grochowce, St. Przemyśl
 Kossak Wojciech, Kraków, pl. Kossaka 5
 Koszła Maksymilian, Sambor
 Dr. Kowalewski Edmund, Przeworsk
 Kowalski Stanisław, Kraków, pl. Maryacki 8
 Kozłowiecki Adam, Huta Komorowska, St. Kolbuszowa
 Krusenstern Karol Stefan, Szczercz p. Rawa
 Krzysztofowicz Eugeniusz, właśc. dobr. Załucze, p. Śniatyn
 Kulikowski Tadeusz, Lwów, Lelewela 2
 Lacek Henryk, Dynów, St. Brzozów
 Lazar Ludwik, Kraków, Św. Anny 3
 Lenert Adam, Kraków, Św. Filipa 14
 Lenert Zygmunt, Kraków, Tławkowska 6
 Lgocki Aleksander, Nowy Targ
 Ligaszewski Eugeniusz, Nowy Sącz
 Linnert Hugo, Jasło
 Lipczyński Kazimierz, Kraków, Basztowa 18
 Dr. Löwenstein Natan, Lwów, 3 Maja 11 A
 Ks. Lubomirski Jerzy, Charzewice, p. Rozwadów
 Ks. Lubomirski Kazimierz, Kraków, Św. Jana 15
 Ks. Lubomirski Władysław, Kraków, Św. Marka 7
 Łączyński Zgmunt, Zaborze, p. Zielona
 Łąpiński Kazimierz, Kraków, Radziwiłłowska 28
 Łaszkiwicz Mikołaj, Sambor
 Łępkowski Karol, Zasław, St. Sanok
 Madejski Jan, Parchacz, St. Sokal
 Magistrat Król. Stoł. miasta Lwowa
 Mally August, Kraków, Krzywa 7
 Małaszewski Leonard, Zapopane
 Marczyński Roman, Półwsie Zwierzynieckie, Kościu-
 szki 25
 Michalewski Włodzimierz, Skałat
 Dr. Michalik Franciszek, Przemyśl
 Milit. Verpf. Magazin, Kraków, Bastyon 4
 „Montangesellschaft“, Biała
 Moszkowicz Franciszek i Juliusz Schrenzel, Lwów, Ja-
 giellońska 7
 Mrazek Mieczysław, Sękowa, St. Gorlice
 Münnich Józef, Kraków, Rynek gł. 17
 Dr. Mycielski hr. Stanisław, Borynicze, St. Bóbrka
 C. k. Namiestnictwo, Lwów
 Niemczewski Jan Artur, Borszczów
 Nikorowicz Józef, Sokal

- Nowacki Tadeusz, Rzeszów
 Nowicki Zygmunt, Kraków, Stachowskiego 25
 Osiecinski hr. Hutten-Czapski Kazimierz, Pleszów
 Olszeniak Andrzej, Kraków, Łobzowska 7
 Parvi Wincenty, Kraków, Pędzichów 17
 Dr. Paszkowski Franciszek, Kraków, Basztowa 8
 Paszkowski Jan Adam, Równe, St. Krosno
 Paździora Franciszek, Kraków, Św. Jana 32
 Dr. Peiper Juda, adwokat, Kraków
 Perkins Jakób Herbert 2 im., Równe, St. Krosno
 Perlberger Michał, Klasno, St. Wieliczka
 Peszkowski Karol, Szczucin, St. Dąbrowa
 Peterseim Rudolf, Kraków, Grzegórzki, fabryka
 „Petroleum, Licht u. Kraft Gesellschaft“, Limanowa
 Pezanowski Adam, Lwów, Zielona 36A
 Piaseccy Tadeusz i Stanisław, Kraków, Stolarska 7
 Pietruska Wanda, Lwów, Sadownicka 29
 Pindelski Józef, Kolbuszowa
 Dr. Porajewski Jan, Lisko
 Porebski Stanisław, Kraków, Wolska 14
 S. p. hr. Potockiego Andrzeja spadk., Krzeszowice
 Potocki hr. Dominik, Kraków, Szlak 40
 J. E. Potocki hr. Roman, Łańcut
 Potocki Tadeusz, Uhrynie, St. Czortków
 Prek Henryk, Łuka, p. Bukaczowce
 Prek Lucyan, Lwów, Badenich 3
 Przetocki Maryan, Lwów, Kopernika 23
 Pusłowski hr. Emanuel, Kraków, Kolejowa 10
 Rapalski Gustaw, Dębniaki, Poczta 12
 Reichard de Reichartsparg Franciszek, Łańcut
 Rettinger Emil, Kraków, Podwale 2
 Richtman Karol, inż., Lwów
 Br. Ripp Karol, Stanisławów
 Ripper Wilhelm, Kraków, Smoleńska 29
 Rogowski Hipolit, Tarnopol
 Rostworowska Zofia, Rybna
 Rubczyński Władysław, Lwów, Saoownicka 29
 Rudawski Emil, Kraków, Zwierzyniecka 31
 Rudnicki Władysław, Zakopane
 Dr. Rutkowski Maksymilian, Kraków, Basztowa 16
 Rychnowski Franciszek, Lwów, Chorążczyzna 15
 Ryel Karol, Holubla, St. Przemyśl
 Dr. Rydygier Ludwik, Lwów, Mickiewicza 10
 Rzymakowski Jan, Kraków, Mikołajska 17
 Samet Emil, Tarnów
 Dr. Schenk Jan, adwokat Lwów
 Schubert Awit, Kraków, Krupnicza 7
 Schumann Jan Adam 2 im., Lwów, Pańska 23
 Seidler Artur, Żywiec
 Siemiński-Lewicki Stanisław, Chorostków, St. Husiatyn
 Siwicki Kazimierz, właśc. dobr. Ceniawia, St. Kołomyja
 Sławik Stanisław, Złoczów
 Smereczyński Franciszek, Sułkowice
 Sommerstein Alfred, Tiutków, St. Trembowla
 „Spółka automobilowa w Myślenicach“
 Hr. Stadnicki Adam, Nawojowa
 „Star“ firma, techniczny kierownik Bogumił Behine,
 Kraków
 Hr. Starzeński Henryk, Hnizdyczów p. Łowczyce,
 J. E. Stromenger, Lwów, Karola Ludwika 5
 Strycharki dr. Jan, Dukla
 Stryjeński Tadeusz, Kraków, Starowiślna 85
 Strzelecki-Jastrzębiec Włodzimierz, właśc. dobr. Nowo-
 szyce, Sambor
 Suski Wiktor, Kraków, Grodzka 26
 Świdzki Edward, Krosno
 Szalay Leon, Pleszów
 Szczepański Dr. Włodzimierz, Jasło
 Hr. Szembek Józef Poręba, Żegoty, pow. Chrzanów
 Tarnowski hr. Zdzisław, Dzików, St. Tarnobrzeg
 Thomke A., Biała
 Tomicki Józef, Lwów, Wulecka 2
 Töpfer Szymon Michał 2 im., Lwów, Trybunalska 12
 „Towarzystwo przewozowe sp. z ogr. por.“, Baligród,
 St. Lisko
 Tranda Witold, Lwów, Kopernika 16
 Wander Adam, Nowa Wieś, Sobieskiego 8
 Weinrauch dr. Leon, Tyśmienica, St. Tłumacz
 Wekluk Emil, Kraków, Retoryka 10
 Wieczorek Stanisław, Kraków, Długa 10
 Wiktor Władysław, Zarszyn
 Wilkoszewski Feliks, Kraków, Kopernika 20
 Wiszniewski Stanisław, Brzeżany
 Ex. Wodzicki hr. Antoni, Kraków, Dunajewskiego 4
 Wojciechowski Władysław, Krynica
 Wurm Władysław, Majdan, St. Kolbuszowa
 Wydźga Tomasz, Lwów, Mickiewicza 26
 Zamojski hr. Adam, Wysocko, St. Jarosław
 Zarząd ruchu automobilowego w Krynicy, Maciej Nie-
 wiadomski, Bochnia
 Zawadzki Antoni, Białobożnica, St. Czortków
 Żeleński Ludwik, Kraków, Jabłonowskich 9
 Zieleniewski L., fabryka maszyn, Kraków, Krowoder-
 ska 65.

Rozporządzenie Ministerstwa spraw wewnętrznych Ministerstwa handlu, robót publicznych i skarbu, z dnia 28. kwietnia 1910.

dotyczące wydania policyjnych przepisów bezpieczeństwa dla ruchu wozów motorowych (samochodów,
pociągów motorowych i kół motorowych).

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia ogólne.

§ 1.

Przepisy rozporządzenia tego stosują się do takich wozów motorowych, kursujących po drogach publicznych, które nie bieżą po szynach (samochody, pociągi motorowe i koła motorowe). Wyjęte z pod

tych przepisów są motorowe sikawki oraz takie wozy motorowe, które nie służą ani do przewozu osób ani do transportu ciężarów, jako to: parowe walce drogowe i t. p.

Zarobkowe utrzymywanie wozów motorowych do publicznego przewozu osób i ciężarów podlega prócz przepisów, zawartych w tem rozporządzeniu, także odnośnym przepisom policyi przemysłowej.

ROZDZIAŁ II.

Postanowienia, dotyczące konstrukcji i urządzenia wozów motorowych.

§ 2.

Każdy wóz motorowy musi być zbudowany, urządzony i ekwipowany w sposób, zapewniający bezpieczeństwo ruchu, a zwłaszcza tak, aby nadmierny hałas, przykre wydzielanie dymu, wydobywanie się pary i gazu, tudzież wypadanie żarzących się części materiału palnego lub odpadków było wykluczone.

§ 3.

Każdy wóz motorowy musi być zaopatrzone bezpiecznym przyrządem do kierowania, umożliwiającym pewne i szybkie zwracanie wozu.

§ 4.

Każdy wóz motorowy musi być zaopatrzone co najmniej w dwa niezależne od siebie, silnie działające hamulce, z których jeden działać ma bezpośrednio na koła popędowe lub na części konstrukcyjne, stałe z kołami połączone.

Każdy z obu hamulców musi sam przez się wystarczać do zatrzymywania wozu w odpowiednim czasie.

§ 5.

Każdy samochód należy zaopatrzyć hamulcem działającym wstecz, albo innym pewnym urządzeniem, które nawet na znacznych pochyłościach zapobiega mimowolnemu ruchowi wstecz.

§ 6.

Samochody, których ciężar własny przenosi 350 kilogramów, muszą posiadać przyrząd do jazdy w tył, dający się wprawiać w ruch z siedzenia kierownika.

§ 7.

Wszystkie dźwignie i rączki dla obsługi wozu mają być tak umieszczone, by kierownik mógł je wprawiać w ruch, nie odwracając uwagi od kierunku jazdy, z łatwością i bez niebezpieczeństwa omyłki.

§ 8.

Naczynia na materiały łatwo zapalne, jak na benzynę, naftę, spirytus, gaz, sporządzone być muszą szczelnie z materiału ogniotrwałego i odpowiednio mocnego, oraz umieszczone w ten sposób, aby były zabezpieczone ile możności przed działaniem temperatury i uszkodzeniem z zewnątrz. Otwory do napełnienia należy zaopatrzyć urządzeniami, zabezpieczającymi przed obawą wybuchu.

Akumulatory muszą być tak bezpiecznie wybudowane, by rozpryskiwanie się kwasu było niemożliwe.

§ 9.

Samochody należy zaopatrzyć trąbą sygnałową, wydającą niski ton, a koła motorowe trąbą sygnałową o wysokim tonie.

§ 10.

Po zapadnięciu zmroku i gdy mgła utrudnia widok na odległość, muszą samochody być zaopatrzone na przodzie dwoma dobrze świecącymi latarniami o bezbarwnych szklach, które wskazują granice szerokości wozu; drogę należy oświetlać ku przodowi na odpowiednią odległość.

Przy kole motorowym wystarczy jedna latarnia. Jeżeli do koła motorowego przyłączone jest z boku drugie siedzenie, wówczas ma być i na niem umieszczona latarnia, oznaczająca zewnętrzne granice szerokości.

W miejscowościach, zbudowanych na sposób miejski, nie wolno używać rażących reflektorów.

§ 11.

Każdy wóz motorowy należy zaopatrzyć w przyrząd, zapobiegający wprawieniu go w ruch przez osoby nlepowołane.

§ 12.

Na każdym wozie motorowym muszą znajdować się w miejscu widocznym tabliczki, podające firmę, która wykonała podstawę wozu, ilość sił koni motoru (albo ilość i średnicę cylindrów) i ciężar własny wozu w stanie gotowym do jazdy.

§ 13.

Przy pociągach motorowych należy zaopatrzyć wozy doczepione w pewnie działający hamulec. Jeżeli hamulec wozu doczepionego bywa wprawiany w ruch nie wprost z wozu motorowego, wówczas musi na wozie doczepionym jechać hamowniczy; w tym wypadku powinno być umożliwione porozumiewanie się między kierownikiem a hamowniczym.

Wóz motorowy musi być zaopatrzone w urządzenie do sypania piasku.

Między wozem doczepionym i wozem motorowym musi znajdować się prócz bezpiecznego sprzęgła głównego nadto sprzęgło bezpieczeństwa (sprzęgło od wypadku).

Połączenie wozów doczepionych z wozem motorowym musi być tego rodzaju, aby koła wozu doczepionego biegły także na krzywiznach ile możności w kolejach kół wozu motorowego.

ROZDZIAŁ III.

Badanie i zatwierdzenie wozów motorowych.

§ 14.

Na drogach publicznych wolno jeździć z reguły (§§ 21., 38., 40., i 43.) tylko takimi wozami motorowymi, które urzędownie zbadano i zatwierdzono.

Badanie i zatwierdzenie może dotyczyć pewnego typu lub też poszczególnego wozu.

§ 15.

Podanie o zatwierdzenie pewnego typu wozu motorowego wnieść ma wytwórca lub jego zastępca do tej politycznej władzy krajowej, w której okręgu administracyjnym fabryka się znajduje, jeżeli zaś chodzi

o typy pochodzenia zagranicznego, do tej politycznej władzy krajowej, w której okręgu administracyjnym leży miejsce pobytu zastępcy zagranicznego fabrykanta. Podanie zawierać ma nazwisko i siedzibę wytwórcy.

Jako załączniki należy w dwóch egzemplarzach:

1. przekrojony rysunek wozu, uwidoczniający w szczególności motor wraz z przeniesieniem, urządzenia kierownic i hamulców w rozmiarze co najmniej $\frac{1}{10}$ naturalnej wielkości;
2. techniczny opis przedłożonego do badania typu; opis ten obejmować ma następujące szczegóły:
 - a) ogólny opis wozu;
 - b) źródło siły i system motoru;
 - c) siłę motoru w koniach parowych, ilość cylindrów, skok i średnicę oraz największą liczbę obrotów w minucie;
 - d) u motorów ze spalaniem, względnie motorów wybuchowych opis przyrządów zapalających i ochładzających, u motorów parowych opis przynależnego przyrządu do wytwarzania pary, a u motorów elektrycznych opis akumulatorów lub użytej dynam maszyny wraz z przyrządem popędowym;
 - e) opis sposobu przenoszenia siły i opis kierownicy;
 - f) ilość i rodzaj hamulców oraz stosunek ich przenośności;
 - g) przyrządy oświetlające i sygnałowe; ponadto u samochodów:
 - h) największą długość, szerokość i wysokość wozu, rozkład i rozpiętość kół, ciężar wozu i obciążenie sprych i siłę dźwigu;
 - i) ilość i ciężar adhezyjny hamowanych kół.

§ 16.

Decyzja o dopuszczeniu pewnego typu należy do władzy krajowej.

Przed powzięciem decyzji należy stwierdzić drogą badania, czy przedstawiony typ nadaje się do dopuszczenia go do ruchu na drogach publicznych. Do przeprowadzenia badań tego rodzaju ustanowić mają polityczne władze krajowe jedną lub w miarę potrzeby kilka komisji, złożonych ze znawców. Komisja wydaje swoją opinię na podstawie przedłożonych opisów i rysunków, tudzież na podstawie próbnej jazdy wozem, odpowiadającym opisowi i rycinie.

§ 17.

Jeżeli dopuszczeniu pewnego typu nic nie stoi na przeszkodzie, wystawia polityczna władza krajowa podającemu urzędowe potwierdzenie przyjęcia typu, które ma obejmować nazwisko i siedzibę wytwórcy, oraz szczegóły, wymienione w § 15., punkt 2., dalej szkic wozu i urzędowe oznaczenie typu. W razie przeciwnym należy odrzucić prośbę, podając powody.

§ 18.

Wytwórca zatwierdzonego typu, względnie tutejszy jego zastępca winien przy dostarczaniu wozu, odpowiadającemu takiemu typowi, wydać nabywcy odpis urzędowego zatwierdzenia i dołączyć do niego wymienienie bieżącego numeru wytworu oraz poświadczanie, że wóz ten co do konstrukcji maszynowej

i urządzeń bezpieczeństwa odpowiada w zupełności zatwierdzonemu typowi. Za prawdziwość potwierdzenia odpowiada wytwórca, względnie jego zastępca.

Każdy taki certyfikat musi być zaopatrzony w widymat tej politycznej władzy powiatowej, względnie rządowej władzy policyjnej, w której okręgu lub rejonie leży fabryka lub miejsce pobytu tutejszego zastępcy zagranicznego wytwórcy.

W razie późniejszej zmiany właściciela wozu winien sprzedawca oddać certyfikat następnemu posiadaczowi. Nie wolno odstępować certyfikatu posiadaczowi innego wozu.

§ 19.

Dla takich wozów motorowych, co do których nie udowodniono certyfikatem, wspomnianym w § 18., że zgadzają się z jednym z zatwierdzonych typów, dalej dla takich wozów, które wskutek późniejszych zmian konstrukcyjnych w istotnych częściach składowych mechanizmu nie odpowiadają już zatwierdzonemu typowi, winien posiadacz uzyskać zatwierdzenie przed użyciem wozu w obrocie publicznym.

Do podań, badania i zatwierdzenia stosują się postanowienia §§ 15., 16. i 17. z tym ograniczeniem, iż wymagany w § 15. przekrojony rysunek można zastąpić szkicem lub dostatecznie wyraźną fotografią wozu.

§ 20.

Członkowie komisji badawczej otrzymują za swój trud wynagrodzenie (takse za badanie), którego wysokość oznacza polityczna władza krajowa.

Taksę za badanie ma zapłacić proszący o nie i złożyć przy wnoszeniu podania.

§ 21.

Wozy motorowe, stanowiące własność skarbu wojkowego, wyjęte są z pod powyższych postanowień o badaniu i zatwierdzaniu wozów motorowych.

ROZDZIAŁ IV.

Kierownictwo wozów motorowych.

§ 22.

Od samoistnego kierowania wozami motorowymi wykluczone są osoby, które nie ukończyły przynajmniej lat 18.

Samoistne kierowanie wozem motorowym, więcej niż jednotorowym, dozwolone jest tylko temu, kto po wykazaniu uzdołnienia fachowego uzyskał na to pozwolenie władzy (certyfikat kierownika). Zezwolenia tego można odmówić, jeżeli zachodzą okoliczności, które usprawiedliwiają przypuszczenie, iż starający się jest niezdatnym do kierowania wozami motorowymi (na przykład wady fizyczne, skłonność do pijaństwa, ciężkie wykroczenia przeciw bezpieczeństwu cielesnemu i bezpieczeństwu własności).

§ 23.

Uzdatnienie fachowe do kierowania wozem motorowym należy wykazać drogą egzaminu.

Od składania egzaminu tego wolni są kierownicy

wozów motorowych, będących własnością skarbu woj- skowego, jeżeli wykażą uzdolnienie swe świadectwem na- czelnika oddziału samochodów w c. i k. wojsku.

§ 24.

Do przedsięwzięcia egzaminu, przepisanego dla kierowników, ustanawia polityczna władza krajowa od- powiednią ilość komisarzy egzaminacyjnych i oznacza władzę, do której należy wnosić prośby o dopuszcze- nie do egzaminu. Każdy z kandydatów winien oznaj- mić, dla jakiego gatunku, względnie dla jakich gatu- nków wozów motorowych chce składać egzamin.

Egzamin rozciągać się ma na wykazanie znajo- mości przepisów ustawowych i policyjnych, ważnych dla kierownika samochodu, oraz takiej znajomości ma- szynowej konstrukcji wozów motorowych, jakie wy- maga pewne kierowanie wozem z gatunku, względnie z gatunków, oznaczonych przez kandydata. Ponadto ma wykazać kandydat zapomocą jazdy próbnej prakty- czne uzdolnienie do kierowania takim wozem.

Jeżeli władza krajowa nie postanowi czego innego, ma kandydat dostarczyć wozu, służącego do odbycia jazd próbnych. Wozy, które z powodu swej konstru- kcji albo wadliwej konserwacji nie pozwalają pewnego ocenienia praktycznych wiadomości kandydata, należy odrzucić.

Z egzaminu, złożonego z wynikiem pomyślnym, należy wystawić świadectwo.

Względem taks egzaminacyjnych obowiązują po- stanowienia § 20.

§ 25.

Na zasadzie świadectw, wymienionych w §§ 23. i 24., wydaje kandydatom na żądanie polityczna wła- dza powiatowa ich miejsca zamieszkania albo, jeżeli ono znajduje się w rejonie jednej z rządowych władz policyjnych, ta ostatnia władza certyfikaty na kiero- wników, o ile przeciw wydaniu ich nie zachodzi prze- szkoda w myśl § 22. W każdym certyfikacie kiero- wnika należy wymienić gatunek, względnie gatunki wo- zów, do których certyfikat się odnosi. Certyfikat kie- rownika należy zaopatrzyć w fotografię uprawnionego.

§ 26.

Jeżeli posiadacz certyfikatu kierownika dopuści się takich czynów karygodnych, które są zdolne osła- bić zaufanie do niego jako kierownika wozu motoro- wego, wówczas winna polityczna władza powiatowa, względnie rządowa władza policyjna jego każdorazo- wego miejsca pobytu, wydać mu na piśmie ostrzeżenie.

Wspomiana władza może odebrać certyfikat kie- rownika po kilkakrotnem bezskutecznym ostrzeżeniu albo bez poprzedniego ostrzeżenia, jeżeli stwierdzone będą okoliczności, usprawiedliwiające przypuszczenie, iż uprawniony jest niezdatny do kierowania wozami motorowymi.

Przy odebraniu należy orzec, czy zarządza się je na pewien czas lub na zawsze, a w tym ostatnim wy- padku, czy w razie ewentualnego ponownego starania się egzamin ma być składany na nowo.

Po odebraniu certyfikatu kierownika należy go zwrócić władzy.

§ 27.

Kierownik wozu motorowego, przybywającego z zagranicy, jest uwolniony od obowiązku uzyskania certyfikatu kierownika, przepisanego w § 22., jeżeli posiada ważną międzynarodową legitymację (§ 38.), w której jest wpisany jako uprawniony do kierowania wozem motorowym.

W tych samych warunkach, pod którymi można w myśl § 26. odebrać certyfikat kierownika, może polityczna władza powiatowa, względnie rządowa wła- dza policyjna każdorazowego miejsca pobytu zabronić kierownikom, uwolnionym w myśl ustępu poprzedza- jącego od uzyskania certyfikatu kierownika, używania ich wozów w krajach tutejszych.

Jeżeli warunek ustępu pierwszego nie zachodzi, obowiązany jest kierownik wozu motorowego, przy- bywającego z zagranicy, który nie posiada tutejszego certyfikatu kierownika, postarać się o niego najpóź- niej do dnia ośmiu, wyjąwszy wypadek § 42., ustęp 2. W tymże czasie wolno mu kierować samoistnie wozem tylko tak długo, dopóki mu to nie będzie zabronione zarządzeniem politycznej władzy powiatowej lub rządo- wej władzy policyjnej ze względów policyi bezpieczeń- stwa.

ROZDZIAŁ V.

Rozpoznawcze znamiona wozów motorowych.

§ 28.

Wozy motorowe muszą być zaopatrzone znamio- nami rozpoznawczymi, ustanowionymi przez władzę.

O przydzielenie znamion rozpoznawczych prosić winni posiadacze wozów motorowych, które mają swe stanowisko w krajach tutejszych, w tej politycznej władzy powiatowej, w której okręgu stanowisko się znajduje, jeżeli zaś stanowisko to leży w rejonie jednej z władz policyjnych, u tejsze władzy.

§ 29.

Znamiona rozpoznawcze składają się z głoski abecadła łacińskiego i z liczby (numeru ewidencyjnego) w cyfrach arabskich.

Głoska oznacza kraj, względnie rejon (§ 30.), w którym znamię rozpoznawcze wydano, podczas gdy liczba odpowiada numerowi rejestrowemu w spisie ewidencyjnym.

§ 30.

Dla każdego kraju przeznacza się pewną głoskę; rejon c. k. Dyrekcyi policyi w Wiedniu i c. k. Dyrekcyi policyi w Pradze oznacza się osobną głoską. Rozkład głosek uwidoczony jest w dołączonym spisie.

Dyrekcyje policyi we Wiedniu i w Pradze wydają liczby bieżące, począwszy od 1, tak dla samochodów, jak i dla kół motorowych, reszcie zaś władz wymie- nionych w § 28., wyznaczają szeregi liczb odnośne wła- dze krajowe, które użyć mają tego samego szeregu liczb tak dla samochodów jak i dla kół motorowych. Liczb więcej, jak trzycyfrowych nie wolno stosować. Jeżeli w pewnym kraju lub rejonie wyczerpano wszystkie szeregi liczb w granicach liczb trzycyfrowych, natenczas

umieścić należy obok głoski rozpoznawczej liczbę I względnie II itd. cyframi rzymskimi, a numerowanie zacząć znowu bieżąco od 1.

§ 31.

Władze wymienione w § 28. (władze ewidencyjne), wydać mają posiadaczom wozów, którzy prosili o znamiona rozpoznawcze, znamiona te w wygotowaniu pisemnem, zaopatrzonem pieczęcią urzędową. Wygotowanie to należy wciągnąć do certyfikatów względnie świadectw, wystawionych podług § 18., względnie 19.

Każda władza ewidencyjna prowadzić ma rejestr, a mianowicie osobno dla samochodów, a osobno dla kół motorowych. Do rejestru wpisywać należy przy każdym wygotowaniu liczby ewidencyjnej nazwisko i mieszkanie posiadacza, oraz stanowisko wozu.

§ 32.

Znamiona rozpoznawcze mają być wykonane głoskami łatwo czytelnymi, czarnem piśmem na białem tle. Zaopatrywanie ich ozdobami jest niedozwolone.

U samochodów umieszczać należy znamiona rozpoznawcze z przodu i z tyłu w miejscu łatwo widocznem, a mianowicie albo wymalowane na ścianie samego wozu, albo też na odpowiednio przytwierdzonej tablicy z materiału twardego, o możliwie gładkiej powierzchni. Z tyłu umieszczać należy znamiona rozpoznawcze w ten sposób, by głoska i ewentualnie rzymska cyfra była u góry, a numer ewidencyjny pod nimi w odstępnie 2 centymetrów. Wysokość tylnych znamion rozpoznawczych wynosić ma co najmniej 12 centymetrów, a grubość kresk cieniowanych co najmniej 2 centymetry. Na przodzie umieszczać można znamiona rozpoznawcze albo w tym samym porządku, co z tyłu, albo też poziomo obok siebie. W przypadku tym wynosić ma odstęp między głoską, względnie cyfrą rzymską a numerem ewidencyjnym co najmniej 7 centymetrów. Przednie znamiona rozpoznawcze muszą być co najmniej 8 centymetrów wysokie, a ich kreski cieniowane co najmniej 1 centymetr grube.

Przy pociągach motorowych należy umieszczać tylne znamię rozpoznawcze zawsze na tylnej ścianie ostatniego wozu doczepionego.

U kół motorowych umieszczać należy znamiona rozpoznawcze z przodu w miejscu łatwo widocznem; wysokość ich ma wynosić co najmniej 8 centymetrów, a grubość cieniowanych kresk co najmniej 1 centymetr.

Jeżeli koło motorowe ma z boku lub z tyłu doczepiony wóz dodatkowy, natenczas należy zaopatrzyć znamieniem rozpoznawczem nie tylko koło motorowe, ale i tylną ścianę wozu doczepionego. Do znamion takich na wozie dodatkowym stosują się te same przepisy, co do znamion rozpoznawczych, które mają być umieszczane na tylnej ścianie samochodów.

§ 33.

Posiadacze kilku wozów motorowych winni z reguły postarać się o znamiona rozpoznawcze dla każdego ze swych wozów tak, aby każdy wóz otrzymał swój numer ewidencyjny.

Przemysłowcom, którzy trudnią się fabrykacją wozów motorowych lub prowadzą handel wozami takimi, można jednak przydzielić na żądanie w celu

oznaczania wozów przy próbnym jazdach pewną liczbę numerów, ewidencyjnych, nie związanych ściśle z pewnymi oznaczonymi wozami.

§ 34.

W razie sprzedaży wozu, zaopatrzonego znamieniem rozpoznawczem, albo w razie stałej zmiany jego stanowiska lub miejsca zamieszkania posiadacza, ma ten, na którego nazwisko wygotowane znamiona rozpoznawcze, zawiadomić władzę ewidencyjną o zasłej zmianie w ośmiu dniach po jej dokonaniu. Władza ewidencyjna ma w tym wypadku, jeżeli nowe stanowisko wozu leży w jej okręgu lub rejonie, sprostować daty w rejestrze, jeżeli zaś stanowisko zostało przeniesione do rejonu lub okręgu innej władzy ewidencyjnej, wykreślić numery ewidencyjne. W tym ostatnim przypadku winien ten, w którego posiadaniu wóz się znajduje, zażądać w ciągu ośmiu dni po zmianie właściciela względnie przeniesieniu stanowiska u władzy ewidencyjnej, w której okręgu, względnie rejonie, leży nowe stanowisko, wydania nowych znamion rozpoznawczych. Aż do udzielenia nowych znamion używać ma posiadacz dotychczasowych znamion rozpoznawczych.

Czasowe przeniesienie stanowiska wozu, czy też miejsca zamieszkania posiadacza, nie obowiązują do zgłoszenia, względnie uzyskania nowych znamion rozpoznawczych.

§ 35.

Dla wozów motorowych, pochodzących z jednego z państw, które nie przystąpiły do konwencji paryskiej (§ 36.), wydawane będą znamiona rozpoznawcze przy wejściu przez granicę celną przez c. k. graniczny urząd celny. Znamiona te mają obejmować prócz głoski odnośnego obszaru administracyjnego i numeru ewidencyjnego nadto literę Z w barwie czerwonej.

Urzędy celne graniczne mają prowadzić rejestr wydanych znamion rozpoznawczych, do którego należy wciągać numer ewidencyjny, nazwisko i miejsce zamieszkania posiadacza wozu, oraz dzień wystawienia.

Każdy urząd celny graniczny będzie miał przydzielone od odnośnej politycznej władzy krajowej szeregi liczb, jako numery ewidencyjne.

Tablice z numerami sporządzone być mogą także z odpowiednio grubego papieru. Tablice takie będą wydawane na żądanie przez urzędy celne. Co do przytwierdzenia i sposobu wykonania znamion rozpoznawczych mają zresztą zastosowanie postanowienia, zawarte w § 32.

Jeżeli wóz nosi już inne znamiona rozpoznawcze, należy je zdjąć albo uczynić niewidocznymi przez przysłonięcie, zaklejenie itp.

Znamiona rozpoznawcze, wydane przez graniczne urzędy celne są ważne tylko na przeciąg ośmiu dni.

Po zbadaniu i zatwierdzeniu wozu (§ 42.) ma posiadacz zażądać wydania znamion rozpoznawczych w myśl § 28. od tej politycznej władzy powiatowej, względnie od tej rządowej władzy policyjnej, w której okręgu, względnie rejonie przebywa. Posiadacze wozów motorowych, którzy uzyskali znamię rozpoznawcze na podstawie tego postanowienia, mają uwiadomić władzę ewidencyjną, gdy wóz opuszcza kraje tutejsze.

Jeżeli jednak tacy posiadacze wozów motorowych przybywają często z wozami swymi do krajów tutejszych, wówczas może jedna z politycznych władz powiatowych, względnie rządowych władz policyjnych, których okrąg lub rejon leży blisko granicy, wydać im stałe znamiona rozpoznawcze po zbadaniu i zatwierdzeniu wozu. Do znamion tych mają zastosowanie postanowienia §§ 29 do 32. Przenoszenie tych znamion na inne osoby nie jest dozwolone. O zmianach zamieszkania winien posiadacz wozu motorowego zawiadamiać władzę ewidencyjną.

ROZDZIAŁ VI.

Obrót zagraniczny.

§ 36.

Osoby, które chcą udać się ze swym wozem do krajów świętej Korony węgierskiej lub do innego z państw*), należących do konwencji paryskiej z dnia 11. października 1909, winny poprzednio podjąć międzynarodową legitymację przy wymienieniu państw, do których zamierzają się udać, w tym związku posiadaczy wozów motorowych, który będzie do tego upoważniony przez c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych.

Legitymacja ta ma być wygotowana na zasadzie certyfikatów lub poświadczeń wymienionych w § 18., względnie § 19., oraz certyfikatu kierownika, wspomnianego w § 25., za złożeniem ustalonych urzędownie kosztów nabycia i należytości stemplowych, ma być widymowana przez polityczną władzę powiatową, względnie rządową władzę policyjną, w której okręgu leży siedziba związku wystawiającego i jest ważna na przeciąg jednego roku, licząc od dnia wystawienia.

Ponadto należy zaopatrzyć wóz na ścianie tylnej powyżej znamion rozpoznawczych międzynarodowym znakiem odróżniającym. Znakiem tym jest przy samochodach tarcza podługowato-okrągła, o szerokości 30 centymetrów i wysokości 18 centymetrów, która przedstawia na białym tle drukowaną literę łacińską A w barwie czarnej. Głóska ta musi być wysoka co najmniej na 10 centymetrów, a grubość kreski cieniowanych musi wynosić 15 milimetrów.

Przy kole motorowym, które w tym wypadku musi być także z tyłu zaopatrzone znamiem rozpoznawczym (§ 32.), ma znak odróżniający mierzyć 18 centymetrów szerokości, a 12 centymetrów wysokości. Głóska musi być wysoka na 8 centymetrów, a grubość cieniowanych kreski musi wynosić 10 milimetrów.

§ 37.

Kierownikowi jednotorowego wozu motorowego można wystawić międzynarodową legitymację tylko wówczas, gdy tenże uzyskał certyfikat kierownika po złożeniu egzaminu uzdatnienia do kierowania wozem.

Co do egzaminu tego i wydania certyfikatu kierownika, mają zastosowanie postanowienia § 24. i § 25.

§ 38.

Do tymczasowego ruchu w krajach tutejszych należy dopuścić zagraniczne wozy motorowe, przyby-

*) Są to na razie: Niemcy, Węgry, Bułgaria, Hiszpania, Francja, Wielka Brytania, Włochy, Monaco, Rosya.

wające do Austrii z jednego z państw, które przystąpiły do konwencji paryskiej (§ 36.), jeżeli mają na tylnej ścianie prócz rodzimych znamion rozpoznawczych nadto znak odróżniający, widoczny z dołączonego wykazu i jeżeli są zaopatrzone w prawidłowo wystawioną międzynarodową legitymację, w której mieści się także kartka wkładkowa, ważna dla Austrii.

Pobyty w krajach tutejszych jest ograniczony do czasu ważności legitymacji.

§ 39.

Posiadacze wozów motorowych, wymienionych w § 38., są obowiązani przedłożyć przy przejściu przez granicę celną swoją legitymację międzynarodową najbliższemu c. k. granicznemu urzędowi celnemu, który ma poświadczyć dzień wejścia na karcie, przeznaczonej dla Austrii.

Legitymację należy przedłożyć c. k. granicznemu urzędowi celnemu także przy wyjściu poza granicę celną, a urząd ten winien poświadczyć dzień wyjścia na tej karcie, na której potwierdzono wejście przez jednolitą granicę celną Monarchii austriacko-węgierskiej.

§ 40.

Postanowienia § 38. mają zastosowanie także do wozów motorowych przychodzących z Węgier, z Bośni i z Hercegowiny. Wozy motorowe, przychodzące z Bośni albo z Hercegowiny, muszą nosić jako znak odróżniający literę A albo literę H.

§ 41.

Wóz motorowy, zaopatrzony w legitymację międzynarodową, może być jedynie wówczas wykluczony od obrotu w krajach tutejszych przez polityczną władzę powiatową, względnie rządową władzę policyjną każdego miejsca pobytu, jeżeli oczywiście nie odpowiada przepisom rozdziału II.

§ 42.

Posiadacze takich wozów motorowych z Bośni i Hercegowiny, które nie odpowiadają wymogom § 40., winni w ciągu trzech dni od wejścia w granice Austrii, wystarać się u politycznej władzy powiatowej lub rządowej władzy policyjnej, w której okręg urzędowy wóz w kierunku swej jazdy najpierw wchodzi, o ważne na rok pozwolenie na tymczasowy pobyt w krajach tutejszych.

Pozwolenia tego należy udzielić, jeżeli wykazano, iż typ lub wóz został zbadany i zatwierdzony w Austrii, na Węgrzech, w Bośni lub w Hercegowinie według obowiązujących przepisów i jeżeli kierownik posiada licencję jazdy (certyfikat kierownika), wystawioną w Austrii, na Węgrzech, w Bośni lub w Hercegowinie.

W przeciwnym razie należy postąpić z takimi wozami w myśl § 43., ustęp 1.

§ 43.

Jeżeli wozy motorowe przybywają do Austrii z państwa, które nie przystąpiło do konwencji paryskiej (§ 36.), wówczas winien ten, kto używa wozu takiego, nie zatwierdzonego jeszcze w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia, uzyskać najpóźniej w ośmiu

dniach zbadanie i zatwierdzenie tegoż od władzy krajowej, w której okręgu administracyjnym właśnie przebywa. Aż do upływu terminu tego, wolno z reguły używać wozu; używanie to może być jednak zakazane zarządzeniem politycznej władzy powiatowej lub rządowej władzy policyjnej, jeżeli tego wymagają szczególne względy policyjnego bezpieczeństwa.

Graniczne urzędy celne wchodowe wystawią po drodze poświadczenie co do dnia wejścia w obręb krajów tutejszych, które należy każdej chwili okazać na żądanie organów władzy.

§ 44.

Przepisy rozdziału niniejszego nie mają zastosowania do wozów motorowych, należących do zarządu wojskowego, i wozów, użytych do służby wojskowej, w obrocie z Węgrami, Bośnią i Hercegowiną.

ROZDZIAŁ VII.

Przepisy, dotyczące bezpieczeństwa ruchu.

§ 45.

Chyżość jazdy ma być bezwarunkowo tak obrana, by kierownik był panem swej chyżości, a bezpieczeństwo osób i mienia nie było na szwank narażone. Kierownik wozu winien zmniejszyć odpowiednio jego chyżość, a w razie potrzeby zatrzymać wóz i zastanowić motor, gdyby wóz jego mógł spowodować wypadki lub przeszkody w ruchu. Przepisów tych trzymać się należy, zwłaszcza przy zbliżaniu się zwierząt wierzchowych i pociągowych albo trzód bydła.

§ 46.

W miejscowościach zamkniętych nie powinna chyżość nigdy przekraczać 15 kilometrów na godzinę (chyżość lekkiego i szybkiego wozu). Poza obrębem miejscowości zamkniętych nie wolno podnosić chyżości ponad 45 kilometrów na godzinę.

Nie wolno bezwarunkowo jechać szybciej, jak z chyżością 6 kilometrów na godzinę (tempo konia w stępie), jeżeli silna mgła utrudnia widok na odległość, tudzież w miejscach, gdzie nie można objąć drogi wzrokiem, jak na przykład na krzyżowaniu się, na silnych skrętach, przy wjeżdżaniu w bramy, wyjeżdżaniu z domów, dalej na mostach, wąskich ulicach, tam, gdzie dwa wozy nie mogą minąć się, pośród nadzwyczaj ożywionego ruchu i większych zbiegowisk.

§ 47.

Przy jazdach w miejscowościach zamkniętych muszą być wybuchy odprowadzane na zewnątrz zapomocą przyrządu, tłumiącego głos.

§ 48.

Sygnal ostrzegawczy należy dawać w razie potrzeby zawsze dość wcześnie.

Poza obrębem miejscowości zamkniętych można używać prócz przepisanej trąby sygnałowej także innych przyrządów sygnałowych (trąby do fanfar, gwizdawki sygnałowej, syreny itp.).

Dawanie znaków ostrzegawczych, mających podobieństwo do sygnałów wojskowych lub pożarnych, jest zakazane.

§ 49.

Znamiona rozpoznawcze i znaki odróżniające na wozach motorowych należy utrzymywać w dobrym i łatwo czytelnym stanie. Nie wolno ich w czasie jazdy zakrywać ani całkiem, ani częściowo. W razie potrzeby należy je podczas jazdy częściej oczyszczać z pyłu lub kurzu drogowego.

§ 50.

Znamiona rozpoznawcze i znaki odróżniające, umieszczone na tylnej ścianie samochodów i pociągów motorowych, należy jasno oświetlić lub zastąpić napisem transparentowym, jeżeli wóz znajduje się w porze nocnej na drogach publicznych.

To samo odnosi się do kół motorowych, jeżeli one muszą być zaopatrzone na tylnej ścianie znamieniem rozpoznawczym (§ 32., ustęp 4. i § 36.).

Światło należy tak umieścić, by wszystkie znaki były dokładnie widzialne, by blask nie raził przechodnia i by latarnia, która ma być zaopatrzona w bezbarwne szkła, służyła zarazem do oświetlenia.

§ 51.

Kierownikowi nie wolno opuszczać wozu, dopóki nie zastanowi motoru, nie przyciągnie hamulca i nie zabezpieczy się, że nikt niepowołany nie zdoła wprawić wozu w ruch.

§ 52.

W czasie jazdy winien kierownik wozu motorowego mieć zawsze przy sobie urzędowe świadectwo zatwierdzenia swego wozu, względnie typu (§§ 18., 19. i 43.), swój certyfikat kierownika i wygotowanie zawierające znamiona rozpoznawcze, względnie międzynarodową legitymację (§ 38.), lub pozwolenie władzy (§ 42.) i okazywać je na wezwanie urzędowe.

Na wezwanie organów bezpieczeństwa lub nadzoru drogowego obowiązany jest kierownik natychmiast zatrzymać wóz, podobnie jak i wtedy, gdy wóz jego spowoduje wypadek lub wyrządzi szkodę.

Jeżeli przy wypadku takim ktoś poniósł obrażenie, winien kierownik postarać się według możliwości o potrzebną pomoc.

§ 53.

Obowiązkiem właścicieli wozów motorowych jest mieć staranie o odpowiednią konserwację części składowych wozu, ważnych dla bezpieczeństwa ruchu.

Odpowiadają oni za to, że wozami ich kierować będą tylko takie osoby, które przepisy rozporządzenia niniejszego do tego upoważniają.

§ 54.

Wyścigi wozów motorów wolno odbywać tylko za zezwoleniem politycznej władzy krajowej, która ma w tym względzie zasięgać opinii władz miejscowych.

ROZDZIAŁ VIII.

Postanowienia końcowe.

§ 55.

Przekroczenia przepisów tego rozporządzenia będą karane, o ile nie podpadają pod powszechną ustawę karną, według rozporządzenia ministerialnego z dnia 30. września 1857, Dz. u. p. Nr. 198.

§ 56.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w dniu 1. maja 1910.

W tym samym czasie przestaje obowiązywać rozporządzenie ministerialne z dnia 27. września 1905, Dz. u. p. Nr. 156.

§ 57.

Licencye jazdy do samoistnego kierowania wozami motorowymi oraz certyfikaty badania i zatwierdzenia wozów motorowych, wystawione na zasadzie

przepisów dotychczasowych przed wydaniem rozporządzenia niniejszego, pozostają i nadal w mocy.

§ 58.

Wozy motorowe, dopuszczone do ruchu publicznego według przepisów dotychczasowych należy zaopatrzyć tablicami, przepisanymi w § 12., w ciągu trzech miesięcy, licząc od dnia wejścia niniejszego rozporządzenia w moc obowiązującą.

§ 59.

Rozporządzenie to nie narusza stosowania do wozów motorowych postanowień, zawartych w ustawach o policji drogowej, jakoteż zastosowania przepisów o próbowaniu i peryodycznym badaniu kotłów parowych, o zarządzeniach bezpieczeństwa dla zapobieżenia eksplozyom kotłów parowych, tudzież o wykazywaniu uzdolnienia do obsługi i nadzoru kotłów i maszyn parowych.

Biliński wlr.

Ritt wlr.

Haerdtl wlr.

Weiskirchner wlr.

Magazyn Nowości męskich i damskich

pod firmą

Z. WOJTYCH & F. WOJAS

WE LWOWIE, przy ulicy Wałowej I. 7

(DOM Dr. BAŁLABANA)

poleca: Bieliznę męską białą i kolorową,
kupelusze, obuwie



Artykuły sportowe

Bluzki damskie, szlafroki, kapelusze, parasolki.

Przybory do podróży i perfumeryę.

Miejsce zborne P. T. Automobilistów

Café-Restaurant „City“

ul. Karola Ludwika

(róg Sykstuskiej)

Sale widne, przestronne i modernistycznie wentylowane.

Czyniąc zadość wymogom Szan. P. T. Publiczności, utrzymuję stale około 300 dzienników, ilustracji i czasopism prawie całego świata i we wszystkich językach.

Usługa grzeczna i skrzętna.

Zaprowadziłem również nowość znaną tylko zagranicą i podaję:

ŚNIADANIA W „CITY“

do godz. 12. w południe

kawa lub herbata, szynka, masło, 1 jajo . 70 hal.

KOLACYA W „CITY“

dla jednej osoby kor. 1:50
dla dwóch osób „ 2:50
dla trzech osób „ 3:50

.....
Polecając się łaskawym względom PT. Automobilistów
pozostaję z wysokim poważaniem

Rudolf Fabian

właściciel Café-Restaurant, hotelu „City“
i hotelu Dependence.

Witołd Tranda

AUTO-GARAGE

Lwów, ulica Kopernika I. 16.



Zastępstwo automobilów „Gregoire“
Pneumatyki „Michelin“

wszystkich rozmiarów na składzie.

Ceny fabryczne.

.....

Specjalne warsztaty mechaniczne
pod własnym zarządem.

Samorodne spajanie metalów „Autogene“.
Wulkanizowanie gum.

.....

Na składzie:

Benzyna, oliwa, akumulatory, trąby,
pompy, latarnie, carbit i t. d.