

POLOGNE



BIBLIOTECZKA LIGI DROGOWEJ

INŻ. JERZY KRÓLIKOWSKI

JAK JEŹDZIĆ I CHODZIĆ PO DROGACH

WYDANE PRZY POMOCY SUBWENCJI
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

WYDAWNICTWO LIGI DROGOWEJ w WARSZAWIE

R O K 1 9 3 8

MDIA 1938

Warto się zastanowić

wplacając swoje oszczędności
na książeczkę K. K. O.

otrzymasz procent, który powadnie powiększy
Twój kapitał

będziesz spokojny o swoje pieniądze

— narobisz w domu na kredzie, polce, rekreacji —
ratujesz ubezpieczając w Komunalnej Kasie Oszczędności kapitał w Kasy, odym majątkiem i dochodem
zamierzając powiatowego czy miejskiego oraz specjal-
nym funduszem gwarancyjnym wszystkich Komunalnych
Kas Oszczędności w Polsce —

będziesz korzystał z różnych przywilejów

— suma do 7500 zł złożona na książeczkę K. K. O. są
wolne od podatku i składowa.
— Komunalna Kasa Oszczędności zapewni ci całą tajemni-
cą władz.

**będziesz miał pierwszeństwo w uzyskaniu z Kasy
kredytu na dogodnych warunkach**

— Komunalne Kasy Oszczędności udzielają kredytów
rolniczym, handlowym, rzemieślnikom, właścicielom nieru-
chomości, pracownikom umysłowym itp.

**Twoje oszczędności razem z oszczędnościami
innych**

rozprowadzone przez Komunalne Kasy Oszczędności w
firmie bezpośrednich kredytów odpowiadają handlowi, przemysł,
rolnictwo, zatrudnia tysiące bezrobotnych, przyczyniają się
do podniesienia dobrobytu kraju, a więc i Twojego

□

**Komunalne Kasy Oszczędności cieszą się wielkim
zaufaniem: świadczą o tym suma wkładów
w 357 K. K. O. — 757 milionów złotych.
Komunalne Kasy Oszczędności są dźwignią życia
gospodarczego — świadczą o tym suma udzielonych
kredytów — 653 miliony złotych.**



BIBLIOTECZKA LIGI DROGOWEJ

INŻ. JERZY KRÓLIKOWSKI

JAK JEŹDZIĆ I CHODZIĆ PO DROGACH

ILUSTROWAŁ EDWARD DODACHI

WYDANE PRZY POMOCY SUBWENCJI
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

MUZEUUM DROGOWNICTWA
W SZCZĘCINIE
KSIĘGA WPŁYwu MUZEALIÓW

MUZEUUM DROGOWNICTWA
W SZCZĘCINIE
KSIĘGA INWENTARZOWA MUZEALIÓW

NR 2613
266 MD/A 1266

TECHNICZNYCH NR _____

WYDAWNICTWO LIGI DROGOWEJ W WARSZAWIE

R O K 1 9 3 8

MUSEUM GREGORIANUM
W. 21000116
KIDDA KALITAWA WIDJAJA



MUSEUM GREGORIANUM
W. 21000116
KIDDA KALITAWA WIDJAJA

TECHNICAL NR

P R Z E D M O W A

Uporządkowanie ruchu na naszych drogach jest niezmiernie ważnym zadaniem, niż rozbudowa i utrzymywanie samych dróg dla ułatwienia ludności przemian produktów i towarów. Nie wystarczy bowiem mieć dużo dobrych dróg, ale trzeba również, aby na drogach tych poruszały porządkiem, aby każdy zachowywał się na nich tak, jak należy. Inaczej bowiem nawet po licznych i dobrych drogach nie będziemy mogli bezpiecznie i swobodnie się poruszać, będziemy ponosić wielkie straty wskutek wypadków drogowych oraz wskutek trudności w szybkim i sprawnym poruszaniu.

To co dać może się na naszych drogach musi być przede wszystkim w naszym interesie, dlatego się nad tym zastanawiamy i rozważamy, że mogłoby być znacznie lepiej, gdyby ludność nie lekceważyła przepisów ruchu. Naprawdę wówczas nie byłoby tyle gwałtownych wypadków, o których wciąż słyszymy, nie byłoby tyle rannych i zabitych na drogach, nie byłoby również tyle strat pieniężnych, które stale ponosimy.

Dotychczas zgodnie z obowiązującymi jej postanowieniami zarządzenia propagandy sprawy drogowej wśród społeczeństwa, Liga Drogowa w trosce o upojenie w ludność zrozumienia konieczności przestrzegania przepisów ruchu na drogach oraz w dążeniu do zapoznania ludności z tymi przepisami, które dla jej dobra są ustanowione, wydaje niniejszą broszurkę, wyjaśniającą w możliwie najprzystępniejszej formie cel i znaczenie poszczególnych przepisów ruchu drogowego.

Broszurka ta godna jest największego zainteresowania ze względu na konieczność polecania kręgu anarchii drogowej w Polsce, która może spowodować ujemne nastawienie wśród przybywających z zagranicy o poziomie kultury i karności naszego narodu, powinnam trafić do rąk i znaleźć zrozumienie u wszystkich jeżdżących i chodzących po drogach publicznych.

Podczas jej poroju, jako popularny wykład przepisać rachy i apetyt do wszystkich ludzi dobrej woli, aby współdziałali z obcą Ligą Drógową w uświadczaniu ludności, czego może się odjąć sobie spewny, jakie ujmowa pod każdym względem skutki osiągnie na taką brak dyscypliny w rachy drógowej.

Zo szczególnym apelem zwracamy się do nauczycielstwa szkół powszechnych i średnich, na którego barkach spoczywa ciężki, a jednak ważny obowiązek wyrobienia z młodzieży pełnowartościowych obywateli kraju, aby w swych pracach wychowawczych poświęciło, poświęcając się tej brzoźnej, poważnej i dość czasu na uświadczanie młodzieży o konieczności bezwzględnej stosowania się do przepisów rachy drógowej. Jest to tym więcej uświadczanie, że młodzież aspirująca dążyć nazwę szkoły doczeka niewątpliwie okresu silnego rozwoju rachy nowoczesnego, co będzie wymagało od obywateli szczególnej dyscypliny i wyrobienia w czasie nauki stosowania się do przepisów publicznych.

Wykazaliśmy do współdziałania w prowadzonej przez Ligę Drógową akcji propagowania zasad prawidłowego jeżdżenia i chodzenia po drogach Zarządy gmin i gromad, jako najpilniejszą konieczność aby osiągnąć wyrobienia mieszkańców naszych wsi, miast i miasteczek, jak również wszelkie organizacje społeczne, pracujące wśród ludności, a zwłaszcza wśród młodzieży. Związki Rezerwistów, Związki Strzelecki i inne organizacje przystosowane wojennego, wszelkie organizacje robotnicze tak miejskie jak i wiejskie, związki rzemieślnicze i robotnicze oraz organizacje młodzieży miejskiej i wiejskiej, których celem jest obok innych zadań również prace wychowawcze wśród ludności starszej i młodszej, sądząc, że odpowiedzą na swój apel, dyktowany troską o dobro ogółu, w sposób pozytywny i ulogą do programu swych prac również uświadczanie przy pomocy brzoźni Ligi Drógowej swych członków i sympatyków o obowiązku stosowania się do przepisów rachy drógowej.

Wykonując tę pracę każdy wolle swych możliwości, przyczynimy się niewątpliwie do wzmożenia jedności a najbardziej ujmowych objawów naszego życia, dającego się bezadfectuwa poziomu kultury naszego kraju.

(—) *Inż. J. PLASECKI*
Wice-Minister Komunikacji.

W S T Ę P

Drugi publiczne, do których zaliczamy wszelkie drogi pozamiejskie oraz ulice i place w miastach, służą wszystkim dla ruchu, to jest każdy może po nich jeździć i chodzić. Jednak znajdując się na drodze publicznej, musimy się tak zachować, aby:

- 1) nie niszczyć nadmiernie samej drogi i wszystkich znajdujących się na niej urządzeń,
- 2) nie utrudniać ruchu innym,
- 3) nie powodować niebezpiecznych wypadków.

Gdyby każdy, mając wolny wstęp na drogę, zachowywał się na niej, jak mu się tylko podoba, to jest jasnym, że ruch na drogach byłby ogromnie utrudniony lub nawet wręcz niemożliwy, ludzie ginęliby masowo pod kołami pojazdów, lub kopyskami koni, wynikałyby wielkie straty pieniężne dla poszczególnych osób wskutek uszkodzeń pojazdów i skażeń lub śmierci zwierząt oraz straty dla całego ogółu wskutek zniszczenia drogi.

Właśnie dlatego, że droga publiczna jest wspólną własnością nas wszystkich, że jest służbowa na nasze pieniądze, a często naszą własną pracą, oraz że wszyscy mamy prawo po niej się poruszać, jednolity obowiązek stosować się w czasie znajdowania się na niej do pewnych przepisów, zwanych przepisami ruchu, które określają ściśle, jak mamy jeździć i chodzić po drogach.

Przepisy ruchu wydają władze państwowe, gdyż jednym z głównych zadań Państwa jest czuwanie nad tym, aby z urządzeń publicznych, stworzonych dla ogółu obywateli i za pieniądze skłane z podatków, płaconych przez wszystkich, wszyscy mogli w równej mierze i z równym bezpieczeństwem oraz swobodą korzystać. Gdyby Państwo nie dbało o porządek i bezpieczeństwo ruchu na drogach, to wytworzyłoby się takie stosunki, że ludzie musieliby się zdobywać sobie wolny i bezpieczny przejazd po drodze, co byłoby może korzystne dla ludzi złej woli, ale nie to krzywdzące dla spokojnych i uczciwych obywateli.

Dlatego też władze państwowe nie tylko wydają przepisy ruchu na drogach, ale również pilnują, aby ci, którzy z dróg korzystają, przepisów tych przestrzegali. Kto zaś do przepisów się nie stosuje, ulga karze, wymierzonej bądź przez władze administracyjne, bądź przez sądy.

Jednak nie tylko strach przed karą powinien nas skłaniać do przestrzegania przepisów ruchu. Powinnością pamiętań o tym, że nie stosowanie się do przepisów prawidłowego jeżdżenia i chodzenia po drogach wywołuje dla nas samych i naszych bliskich bardzo smutne następstwa, gdyż wypadki drogowe powodują często śmierć lub okaleczenie ludzi oraz duże straty materialne w uszkodzonych pojazdach i zabitych zwierzętach. Powinnością również rozumieć, że nieporządek w ruchu drogowym źle bardzo oddziałuje o kulturze całego narodu i wywołuje wśród gości z zagranicy, których coraz więcej zjeżdża do Polski, jak najgorszą o nas opinię.

Przepisy ruchu nie są więc niepotrzebnym wypełnieniem urzędników dla utrudnienia życia obywatelom. Ich celem jest właśnie dobro tych obywateli, uchronienie ich od śmierci, kalectwa i straty majątku, zapewnienie im możności bezpiecznego i swobodnego poruszania się po drodze oraz ochrony samej drogi, która została zbudowana za pieniądze zebrane od obywateli w formie podatków, a często nawet własną pracą ludności, odrabiającej świadczenia w naturze, czyli tak zwany murwanek.

Stosowanie się do przepisów ruchu jest konieczne w naszym własnym interesie i to w pierwszym rzędzie każdy rozumieć powinien. Aby jednak do przepisów móc się stosować, trzeba je najpierw poznać, zrozumieć i zapamiętać. Celem tej książeczki jest możliwie przystępnie i jasno przedstawić najważniejszych przepisów ruchu, których przestrzeganie przez wszystkich jeżdżących i chodzących po drogach przyczyni się niewątpliwie do zwiększenia porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

To co dziś dzieje się na drogach w Polsce, ten nieporządek ruchu, jaki na nich obserwujemy, musi bezwzględnie zmiknąć, gdyż jest to konieczne w interesie samej ludności, padającej ofiarą wypadków.

Kto czyta gazety, ten prawie codziennie dowiaduje się z nich o złych wypadkach tego nieporządku w postaci niezliczonych wypadków, których ofiarami padają nie tylko nieprzestrzegający przepisów ruchu, wywołujący wypadki, ale, niestety, również osoby, które w danym razie żadnej winy nie ponoszą.

Śmierć zbiera obfite żniwo na naszych drogach, gdyż jak wykazują obliczenia, prowadzone na podstawie raportów policji, było zabitych i rannych na drogach:

w roku 1944 zabitych 308 osób, rannych 3412 osób
" " 1945 " 265 " " 3333 "
" " 1946 " 265 " " 3136 "

Ci wszyscy ludzie padli ofiarą bądź własnej nieostrożności i nie umiejętności zachowania się na drodze, bądź też śmierci lub rany spotkały ich wskutek nieostrożności się do przepisów innych użytkowników dróg. Zestawienia wypadków nie podają, jakie straty materialne zostały nimi wyrządzone, ale straty te musiały iść w setki tysięcy złotych, bo przecież prawie każdy wypadek polega na sobie umięznie lub większe uszkodzenie samochodu lub wozu, okaleczeniu zwierząt, albo uszkodzenie drogi i jej urządzeń.

Widać więc, jak wiele traci społeczeństwo wskutek wypadków ruchu drogowego, które w olbrzymiej większości są u nas wywołane przez nieostrożność i nieposzanowanie przepisów ze strony osób, chodzących i jeżdżących po drogach. Panował ruch na drogach zwężona się u nas coraz bardziej i zwiększał się byłoby nadal, panował w ruchu tym spętka się i będzie się spotykało coraz więcej samochodów, które istnieją poza, aby szybko przewozić towary i ludzi, prosto jeśli nie narzucimy się wzamianę prawidłowo jeździć i chodzić po drogach, to straty w ludziach i straty pieniężne będą u nas stałe wzrastały.

Pamiętajmy więc o przestrzeganiu przepisów ruchu, ucmy innych mniej oświeconych i roztropnych, jak mają chodzić i jeździć po drogach, gdyż tylko w ten sposób unikniemy niebezpiecznych wypadków, powodujących śmierć, kalectwo i straty majątkowe, sławimy sobie samym poruszanie się po drogach, oraz nie narazimy się na słuszne kary.

Przepisy ruchu dla woźniców.

I.

Po której stronie jezdni drogowej jechać należy?

Pierwszą i najważniejszą zasadą prawidłowego jeżdżenia po drogach jest trzymanie się w czasie ruchu prawej strony drogi. Zachowanie tego jest bezwzględnie konieczne, to też trzeba pilnie uważać, abyśmy w czasie ruchu nie znaleźli się na lewej połowie jezdni, która jest prze-



*Po lewej stronie drogi nigdy nie należy jechać lub kulować
jeżdżąc prawą stroną!*

znaczenia dla jadących z przeciwnej strony, gdyż tylko wtedy unikniemy z nimi zderzenia.

Jeżeli jedziemy wolno, to jadący szybciej za nami wyprzedzają nas w czasie ruchu; aby więc ułatwić im to wyprzedzanie, powinniśmy się trzymać wówczas jak najbliżej prawego brzoza jezdni. Pamiętajmy więc o przepisie:

1) JEDE ZAWSZE PRAWĄ STRONĄ JEZDNI, PRZYCZYM IM WOLNIEJ JEDZIESZ, TYM BLIŻEJ TRZYMAJ SIĘ JEJ PRAWEGO BRZOZA.

Jezdnia jest to część drogi przeznaczona dla ruchu pojazdów. Na drogach mających nawierzchnię twardą, czyli szosach, jest to tylko ta część drogi, która jest tą nawierzchnią wyłożona, a więc kamieniem, betonem, klinkierem, asfaltem itp. Pobocza gruntowe drogi (bankiety), o ile są wąskie, to nie są przeznaczone dla ruchu pojazdów, to też trzymając się jak najbliżej prawego brzoza jezdni, powinniśmy uważać, aby nie wjeżdżać na pobocze. Zajeżdżanie poboczny szkodzi droższ, gdyż w kolecinach wyślizgniętych w miękkich poboczach, zbiera się woda, która dostaje się pod nawierzchnię, a sprężony tego kula wciągają z poboczny na jezdnię błotna, co przyczynia się do jej szybkiego niszczenia. Stąd więc wypływa druga zasada:

2) JADĄC PO DRÓGACH Z NAWIERZCHNIĄ TWARDĄ, CZYLI SZOSACH, JEDE TYLKO PO JEZDNI, WYŁOŻONEJ NAWIERZCHNIĄ, A NIE WJEDZAJ NA WĄSKIE MIĘKIE POBOCZA, NIEPRZEZNACZONE DO RUCHU POJAZDÓW.

Są jednak takie drogi, które mają jedno pobocze dostatecznie szerokie i wskutek tego przeznaczone do ruchu pojazdów, jako tak zwana „jezdnia letnia“ (latówka). Jeżeli szerokie pobocze, czyli letnia jezdni, znajduje się tylko z jednej strony nawierzchni twardej, to powinna być używana jedynie przez tych jadących, dla których znajduje się ona po prawej stronie. Wyjątek może tu zachodzić wów-



Jak jechać po letnicy.

czas, jeśli jezdnia letnia położona jest z jednej strony nawierzchni, twardej, posiada tak dużą szerokość, że mogą się na niej swobodnie wyróżnić dwa wozy. W tym bowiem tylko wypadku wozy te przy wy mijaniu się nie wjeżdżają na jezdnię twardą, gdzie mogą zdarzyć się na przykład z samochodami, nadjeżdżającymi z przeciwka po jezdni twardej. Stąd więc правило:

3) JEZELI OBOK NAWIERZCHNI, CZYLI JEZDNI TWARDEJ, ZNAJDUJE SIĘ NA DRODZE JEZDNIA LETNIA, TO WÓWCZAS MOŻESZ JECHAĆ RÓWNIEŻ PO TEJ JEZDNI, GDY ZNAJDUJE SIĘ ONA PO TWOJEJ PRAWEJ STRONIE, PATRZĄC W KIERUNKU RUCHU.

Są pewne niebezpieczne miejsca na drodze, przez które przejeżdżając, należy się trzymać koniecznie jak najbliższej prawego brzo gu jazdy, gdyż inaczej możemy spowodować wypadek, lub zamorować ruch. Do takich miejsc zaliczamy ostre skrzyżta, odcinki, na których droga się zwę ża oraz odcinki, gdzie droga jest źle widoczna. Jeżeli nie będziemy w tych miejscach jechać jak najbliższej prawego brzo gu jazdy, to wówczas, jadący z przeciwka mogą zdarzyć się z nami. Pasaż tym do tych niebezpiecznych miejsc zaliczamy skrzyżowania dróg oraz przejazdy kolejowe, gdyż na nich najłatwiej o wypadek. Tutaj jadąc nie przy samym brzo gu jazdy, możemy zamorować ruch jadących z przeciwka, a wówczas może nastąpić zdarzenie z pojazdami jadącymi po drodze, która się z naszą drogą krzyżuje, lub z pociągami kolejowymi. Musimy więc zachować zawsze правило:

4) NA SKRZYŻOWANIACH DRÓG, PRZEJAZDACH KOLEJOWYCH, OST RYCH SKRĘTACH, MIEJSCACH, W KTÓRYCH DROGA JEST WĄSKA ORAZ



Jezdnia prawidłowa zapewnia bez pieczeństwo i swobodę ruchu.



Jezdnia nieprawidłowa spo woduje wypadek.

W MIEJSCACH, GDZIE DROGA JEST ZŁE WIDOCZNA, JEDŹ ZAWSZE JAK NAJBLIŻEJ PRAWEGO BRZEGU JEZDNI.

Bywają takie wypadki, głównie w miastach, że wstaje na niektórych drogach, czy też ulicach pozwalają na ruch w jednym tylko kierunku. Wówczas z tego końca ulicy, z którego wjazd na nią jest niedozwolony, jest ustawiony znak zakazu wjazdu, pokazany na tablicy „Znaki drogowe” rys. Nr. 9.

Jeżeli więc znak taki przed sobą zobaczymy, to nie wolno nam w ulicę wjeżdżać, gdyż jest ona przeznaczona tylko dla jadących z przeciwnej strony, którzy mogą w czasie jazdy zajmować całą szerokość jezdni, ale zato nie wolno im na niej zawracać. Zeby wjeżdżający na taką ulicę wiedzieli, że znajdują się na ulicy o ruchu jednokierunkowym, z drugiego końca, z którego można na nią wjeżdżać, stoi znak o tym informujący („Znaki drogowe” rys. Nr. 16).

5) NA DROGI I ULICE PRZEZNACZONE DLA JEDNEGO KIERUNKU RUCHU, WJAZD Z TEGO KONCA ULICY, GDZIE STOI ZNAK ZAKAZU WJAZDU, JEST NIEDOZWOLONY. JADĄCY W KIERUNKU DOZWOLONYM MOGĄ ZAJMOWAĆ CAŁĄ SZEROKOŚĆ JEZDNI, JEDNAK NIE WOLNO IM NA TAKIEJ ULICY ZAWRACAĆ.

II.

Jak należy wyprzedzać i wymijać?

Jeżeli naprzeciwko nas nadjeżdża jakikolwiek drugi pojazd, który ma się z nami wymijać, wówczas powinniśmy słuchać jak najbardziej na prawą stronę jezdni, bo inaczey może w czasie wymijania nastąpić natarczenie się pojazdów o siebie. Z tego samego powodu, jeżeli na nami jedzie szybciej od nas drugi pojazd, który chce nas wyprzedzić, wówczas również należy słuchać na prawą stronę jezdni, aby wyprzedzający mógł nas objechać z lewej strony bez trudności. Jeżeli sami wyprzedzamy jadące przed nami pojazdy, to słuchamy na lewo i objeżdżamy je po lewej ich stronie. Tylko tramwaje, jeśli biegną blisko środka drogi lub ulicy, należy wyprzedzać po ich prawej stronie, a to z tej prostej przyczyny, że tramwaj nie może nam zjechać na prawo.

6) ZBOCZ JAK NAJBARDZIEJ NA PRAWĄ STRONĘ JEZDNI PRZY WYMIJANIU JADĄCYCH Z PRZECIWKA ORAZ WÓWCZAS, GDY JADĄCY ZA TOBĄ CHCE CIĘ WYPRZEDZIĆ. JEŻELI SAM WYPRZEDZASZ JADĄCE PRZED TOBĄ POJAZDY, TO ZBOCZ NA LEWĄ I WYPRZEDZ JE PO LEWEJ ICH STRONIE.



Przebieg bezpiecznego wymikania i wyprzedzenia.

Wyprzedzanie nie zawsze jest bezpieczne, bo wyprzedzając, znajdujemy się częściowo lub całkowicie na lewej stronie jezdni, która jest przeznaczona dla jadących z przeciwka. Może więc nastąpić zderzenie, to też trzeba wyprzedzać tylko wówczas, gdy nikt nie nadjeżdża z przeciwka oraz starać się po wyprzedzeniu zjechać zaraz na prawą stronę jezdni, co naturalnie jest możliwe tylko wtedy, gdy nikt przed wyprzedzonym nie jedzie. Jednak zjeżdżając po wyprzedzeniu na prawa, nie trzeba najechać drogi wyprzedzanemu, gdyż mógłby on na nas najechać. Nie trzeba również wyprzedzać, gdy droga jest wąska i można zaryzykować o pojazd wyprzedzanego.

7) WYPRZEDZAJ TYLKO WTEDY, GDY DROGA JEST DOSTATECZNIE SZEROKA, GDY NIKT NIE NADJEŻDZA Z PRZECIWKA ORAZ GDY PRZED WYPRZEDZANYM ZNAJDUJE SIĘ WOLNA PRZESTRZEŃ. PO WYPRZEDZENIU SKIERUJ SIĘ ZARAZ NA PRAWĄ STRONĘ JEZDNI. JEDNAK RÓB TO TAK OSTROŻNIE, ABYS NIE ZAJECHAŁ DROGI WYPRZEDZANEMU I NIE WYWOŁAŁ WSKUTEK TEGO WYPADKU.



Niebezpieczne wymikanie i wyprzedzenie wywołujące wypadek.

Jeżeli kogoś wyprzedzamy, to musimy, jak to było już powiedziane, zjechać jak najbardziej na prawą stronę jezdni, aby nas przepuścić po swojej lewej stronie.

Aby widział, że musi nam ustąpić z drogi, trzeba go ostrzec głosem o naszym zamiarze wyprzedzenia, najlepiej wołając „w prawo”.

4) JEŻELI CHCESZ WYPRZEDZIĆ, MUSISZ OSTRZEŻEĆ GŁOSEM WYPRZEDZANEGO O SWYM ZBLIŻANIU SIĘ I ZAMIARZE WYPRZEDZENIA. JEŻELI ZAŚ SAM JESTES WYPRZEDZANY I USŁYSZYSZ GŁOS NADJEŻDZAJĄCEGO ZA TOBĄ LUB JEGO SYGNAŁ NP. PRZY SAMOCHODZIE, TO ZJEDŹ NATYCHMIAST JAK NAJBARDZIEJ NA PRAWĄ STRONĘ JEZDNI, ABY PRZEPUŚCIĆ WYPRZEDZAJĄCEGO PO TWOJEJ LEWEJ STRONIE.

Wyprzedzanie w takich miejscach, gdzie droga jest źle widoczna, oraz na ostrych skądach jest niedozwolone, gdyż przy wyprzedzaniu najniższy widoczności lewą stroną jezdni, wobec czego jadący z przeciwną, nie widząc nas na dostateczną odległość, mogą na nas najechać. Również nie wolno wyprzedzać w miejscach niebezpiecznych takich, jak skrzyżowania dróg i przejazdy kolejowe, bo na tych miejscach każdy powinien się trzymać jak najbliżej prawej strony jezdni, by nie tamować ruchu jadących z przeciwną i nie wywołać zdarzenia z nadjeżdżającymi po krzyżującej się drodze, lub z pociągami. Poza tym mogą być takie miejsca na drodze, na których odpowiednio władze nakazują wyprzedzanie ze względu na specjalne warunki bezpieczeństwa. Najczęściej może to się zdarzyć na ulicach w miastach, a poza miastami na mostach. Zakaz wyprzedzania podaje znak („Znaki drogowe” rysunek nr. 17), ustawiony na początku odcinka drogi, gdzie wyprzedzać nie wolno.

9) NIE WYPRZEDZAJ JADĄCYCH PRZED TOBĄ NA TAKICH ODCINKACH DROGI, GDZIE JEST ONA ŹLE WIDOCZNA, NA OSTRYCH SKRĘTACH, SKRZYŻOWANIACH DRÓG, PRZEJAZDACH KOLEJOWYCH ORAZ NA TAKICH ODCINKACH, NA KTÓRYCH POZĄTKU STOJĄ ZNAKI ZAKAZU WYPRZEDZANIA.

III.

Z jaką szybkością należy jechać?

Najwięcej niebezpiecznych wypadków jest spowodowanych zbyt szybką jeżdżą, to też jadący po drodze publicznej winien jechać zawsze z taką szybkością, aby w każdej chwili mógł zwolnić lub zatrzymać wóz, a ile widzi, że może zajść niebezpieczny wypadek. W każdym razie po drogach z twarzą nasłuchującą, czyli wozach, nigdy nie powinno się jeździć GALOPEM, gdyż wtedy konie naszczą drogę podkowani.

19) JEDŹ ZAWSZE Z TAKĄ SZYBKOSCIĄ, ABYS MOĞE ZAPANOWAĆ NAD ZAPRZĘGIEM I ZWÓLNIĆ LUB ZATRZYMAĆ POJAZD, O ILE WIDZISZ, ŻE MOŻE ZAJŚĆ NIESZCZĘŚLIWY WYPADEK.

Na ostrych skrętach, skrzyżowaniach dróg, przejazdach kolejowych oraz wszędzie tam, gdzie droga jest źle widoczna, trzeba jechać stopa. Również stopa trzeba jechać w miastach: przez przecięcia dla pieszych, które są wyznaczone białą na jezdni napisaną malowanymi pasów lub metalowych krążków białych w jezdni, białą napisaną tablicą z napisem „Przejście”, oraz przed przystankami tramwajowymi, jeżeli na nich stoi tramwaj, do którego ludzie wsiadają, lub z którego wsiadają. Zbyt szybko jechać we wszystkich podanych miejscach może spowodować albo zdarzenie z pojazdami, albo przejechanie pieszych. W niektórych miejscach władze nakazują ze względu na specjalne warunki bezpieczeństwa zmniejszyć szybkość jazdy, ustawiając na początku odcinka, gdzie szybkość musi być zmniejszona, znak, który dla pojazdów kamrych wygląda, jak pokazano na rysunku Nr 13 „Znaki drogowe”. Naturalnie trzeba wtedy jechać wolniej i jeżeli na znaku jest napisana cyfra 6 km lub mniej, to znaczy, że musimy jechać stopa.



Zakazujemy się, aby znak był czerwony, aby nie śródnie się niebezpieczeństwo.

Takie znaki najczęściej spotykamy przed mostami, które są niebezpieczne i szybko jechać mogłyby spowodować ich uszkodzenie, a nawet zawalenie się mostu, nastąpiło zaś na niektórych drogach, lub ulicach miejskich, obok których znajdują się zagrożone domy, lub które są szczególnie zatłoczone pojazdami i pieszymi, albo też znajdują się w słym stanie wskutek zniszczenia nawierzchni.

Jeżeli zmniejszamy szybkość lub zatrzymujemy się na drodze i zauważamy to nagle, to jedzący za nami mogą na nas najechać. Dlatego też trzeba zawsze dać im znać o tym przez wyłączenie świateł w górę.

11) NA OSTRYCH SKRĘTACH, SKRZYŻOWANIACH DRÓG, PRZEJAZDACH KOLEJOWYCH I W MIEJSCACH, GDZIE DRÓGA JEST ŻŁE WIDOCZNA, A W MIĘSTACH NA PRZEJŚCIACH DLA PIESEYCH I NA PRZYSTANKACH TRAMWAJOWYCH W CHWIL, GDY LUDZIE WSIADAJĄ LUB WYSIADAJĄ Z TRAMWAJU, ZWOLNIJ I JEDŹ STĘPA. ZWOLNIJ RÓWNIEŻ, GDY ZOBACZYŠZ ZNAK NAKAZUJĄCY JAZDĘ Z MNIEJSZĄ SZYBKOŚCIĄ NIŻ TA, Z KTÓRĄ SIĘ POSUWASZ. ZMNIEJSZAJĄC SZYBKOŚĆ LUB ZATREZYMUJĄC SIĘ, DAJ ZNAK JADĄCYM ZA TOBĄ, PRZEZ WYCIĄGNIĘCIE RĘKI W GÓRĘ.

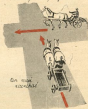
IV.

Jak należy się zachować na skrzyżowaniach dróg?

Skrzyżowania i rozwidlenia dróg szczególnie takich, które są bardziej ruchliwe, należą do miejsc, gdzie z wypadkiem bardzo łatwo, gdyż tu spotykają się dwa przecinające się szeregi wozów i samochodów, a w miastach tutaj również przechodzą piesi z jednej strony ulicy na drugą. Dlatego też, było już powiedziane, że na skrzyżowaniach należy zawsze jeździć stępą i trzymać się jak można najbliższej prawej strony. Teraz trzeba rozpatryć jeszcze przepisy o ustępowaniu z drogi na skrzyżowaniach i o skręcaniu w drogi boczne.

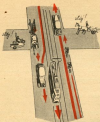
Jakim jest, że gdyby przez skrzyżowanie każdy chciał przejechać pierwszy, to wówczas jeden drugiemu zajęłby drogę i stałoby wypadki. Tu też istnieje przepis ogólny, że na skrzyżowaniach i rozwidleniach dróg jadący obowiązany jest ustąpić pierwszeństwa przejazdu pojazdom (sam-

Na nie prawo przejazdu



Na nie prawo przejazdu

Na skrzyżowaniach pierwszeństwo przejazdu ma nadjeżdżący z lewej prawej strony.



W danych miastach pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach mają jeźdźcy po ulicy z torami tramwajowymi.

W danych miastach pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach mają jeźdźcy po ulicy z torami tramwajowymi, nadjeżdżającym z jego prawej strony. Jeżeli jednak przejeżdża przez skrzyżowanie z drogi, po której jedzie tramwaj, to powinien ustąpić miejsca z drogi i przepuścić go przed sobą. To samo powinien zrobić, jeżeli przejeżdżają wozy lub samochody straży ogniowej, sanitarne (do przewożenia chorych) i policyjne. Nie wolno również przecinać drogi na skrzyżowaniach maszerującym oddziałom wojska, policji i przystosowania wojskowego oraz pochodom, procesjom i pogrzebom. W danych miastach: jak np. Warszawie, Krakowie, Łwowie, Łodzi i Poznaniu, jeżeli jeźdźcy po ulicy, na której nie ma torów tramwajowych i dojeżdżamy do krzyżującej się z nią ulicy z torami tramwajowymi, to musimy dać pierwszeństwo przejazdu wszystkim pojazdom, jeżdżącym po ulicy z torami tramwajowymi, bez względu na to czy nadjeżdżają z prawej czy lewej naszej strony. Jednak na skrzyżowaniach, gdzie obydwie ulice mają tory tramwajowe, obowiązują już przepisy ogólne.

12) NA SKRZYŻOWANIACH I ROZWIDLENIACH DRÓG ODDAJ PIERWSZENSTWO PRZEJAZDU, CZYLI USTĄP DROGI TEMU, KTO NADJEŻDZA Z TWJEJ PRAWJEJ STRONY. JEDNAK TRAMWAJOM, POJAZDOM STRAŻY OGNIOWEJ, POJAZDOM SANITARNYM LUB POLICYJNYM USTĄP DROGI NAWET WTEDY, GDY NADJEŻDŻAJĄ Z TWJEJ LEWEJ STRONY. NIE PRZECINAJ RÓWNIEŻ DROGI MASZERUJĄCYM ODDZIAŁOM ORAZ PROCESJOM, POGZEBOM I POCZODOM.

W danych miastach na niektórych skrzyżowaniach ulic ruch jest tak wielki, że musi być specjalnie regulowany albo przez policjanta, stojącego na środku skrzyżowania, który daje odpowiednie znaki ręczne, albo przy pomocy odpowiednich świateł. Znaki, nakazujące zatrzymać się, dawane przez policjantów na skrzyżowaniach ulic, są pokazane na rysunkach. Jeżeli zaś chodzi o znaczenie kolorów świateł

na skrzyżowaniach, TO ŚWIATŁO CZERWONE OZNACZA ZAKAZ PRZEJAZDU TAK NA WPROST JAK I W BOCZNE ULICE, ŚWIATŁO ŻÓLTE OZNACZA RÓWNIEŻ ZAKAZ PRZEJAZDU, A DLA TYCH, KTÓRZY STOJĄ PRZED SKRZYŻOWANIEM, ZNAK, ŻE MAJĄ PRZYGOTOWAĆ SIĘ DO JAZDY, WIECZCIE ŚWIATŁO ZIELONE OZNACZA, ŻE JAZDA JEST DOZWOLONA. Jeżeli w sygnale świetlnym na skrzyżowaniu jest tylko jedno światło czerwone, to po jego zgaśnięciu, stojący przed skrzyżowaniem mają prawo jechać na prośd lub w boczne ulice.

ZNAKI „STOP”



Dla pojazdów nadjeżdżających z przodu.



Dla pojazdów nadjeżdżających z boku.



Dla pojazdów nadjeżdżających z przodu i z boku.

13) W DUŻYCH MIASTACH NA SKRZYŻOWANIACH GŁÓWNYCH ULIC, PRZEJEZDZAJ PRZEZ SKRZYŻOWANIE WEDŁUG WSKAZÓWEK, PODAWANYCH PRZEZ REGULUJĄCEGO RUCH POLICJANTA LUB PRZEZ SYGNAŁY ŚWIETLNE.

Szczegółnie uważnie należy się zachować na skrzyżowaniu przy skręcaniu w boczną drogę, zwłaszcza zaś w lewo. Z powodu nieurwałego skręcania na skrzyżowaniach zdarza się mnóstwo wypadków, gdyż wtedy najłatwiej zajechać drogę innym pojazdom i wywołać zdarzenie. Skręcać w boczną drogę na prawo należy jak najbliższej prawego boku jeźdźcy, skręcać zaś w boczną drogę na lewo należy w ten sposób, aby przejechać jak najbliższej środką skrzyżowania. Przy skręcaniu więc w prawo

robiący skręt jak najmniejszy, przy skręcaniu zaś w lewo skręt duży, a to w tym celu, aby dostać się jak najwyżej na prawą stronę drogi, w którą skręcamy.

Przed skręcaniem na drogę po prawej stronie trzeba spojrzeć w lewo, czy nie najjeżdżamy drogi nadjeżdżającym boczną drogą z lewej strony. Przy skręcaniu na drogę z lewej strony trzeba spojrzeć kolejno, na siebie, w stronę strony w bok i przed siebie, aby nie dostać się pod koła jadących bądź po tej stronie, bądź po drogach bocznych. Widzialny więc, że skręcanie na skrzyżowaniu w lewo wymaga szczególnej uwagi i ostrożności. Zanim skręcimy w lewo lub w prawo, powinniśmy uprzedzić o tym innych jadących drogą, śladem im znak przez wyciągnięcie ręki w tę stronę, w którą zamierzamy skręcić.



Tak należy skręcać.

14) NA SKRZYŻOWANIACH I ROZWIDLENIACH DRÓG, SKRĘCAJĄC NA BOCZNĄ DROGĘ PO TWOJEJ PRAWYJ STRONIE, WYKONAJ SKRĘT JAK NAJMNIEJSZY, JADĄC JAK NAJBLIŻEJ BRZEGU JEZDNI SKRĘCAJĄC NA BOCZNĄ DROGĘ PO TWOJEJ LEWEJ STRONIE WYKONAJ SKRĘT DUŻY. JADĄC JAK NAJBLIŻEJ ŚRODKA SKRZYŻOWANIA BEZ ŚCINANIA ZAKRĘTU PRZED SKRĘCANIEM W PRAWO LUB W LEWO UPRZEDŹ O ZAMIERZE SKRĘCENIA INNYCH JADĄCYCH DROGĄ PRZEZ WYCIĄGNIĘCIE REKI W TĘ STRONĘ, W KTÓRĄ ZAMIERZASZ SKRĘCIĆ.

V.

Jak należy się zachować na przejazdach kolejowych?

Wiele ludzi ginie corocznie na przejazdach kolejowych strasząc śmiercią pod kołami parowozu, jeszcze więcej zostaje kalekami na całe życie. Wiele wozów i samochodów ulega rozbitiu, wiele ludzi i innych zwierząt zostaje zabitych. W roku 1936 zdarzyło się na przejazdach

kolejowych ogółem 243 wypadki. W dużej ilości wypadków rozmaite zachowanie się jadących drogą sprawiłoby, że uniknęłoby niebezpieczeństwa i zachowali życie oraz zdrowie. To też w interesie nas samych leży konieczność zwrócenia jak największej uwagi na pociągi przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowe.



Uważaj na przejazdach kolejowych — zawsze uprzedź pod pociągami.

Najpierw zaznajomimy się z tym, jakiego rodzaju zabezpieczenia ruchu znajdują się na przejazdach kolejowych i jakie znaki na drodze ostrzegają jadących o zbliżeniu się do przejazdów. Przejazdy kolejowe można podzielić na następujące grupy:

1) Przejazdy zamknięte rogatkami bądź przez dróżnika, znajdujące się na przejeździe, bądź też zamknięte przez dróżnika z odległością zapewnioną odpowiednich przysądów. Jeżeli takie przejazdy znajdują się na drogach z twardą nawierzchnią, czyli wjazdach, to na 200 m przed nimi stają znaki ostrzegawcze, pokazane na rysunku Nr. 4 (znaki drogowe), każdy więc narazem jest powiadomiony, że zbliża się do przejazdu z rogatką.

Jeżeli przejazd jest zamknięty przez dróżnika, znajdującego się w pewnej odległości od przejazdu, to wówczas przy rogatkach znajduje się

dźwięk, który zaczyna dzwonić na kilkanaście sekund przed tym zanim rogatka zacznie się zamykać. Jest to zrobione po to, aby jadący usłyszeć dźwięk, zatrzymali się przed rogatką, gdyż inaczej drobnik, który znajdując się niżej w dużej odległości i nie widzi jadących np. w nocy lub w czasie mgły, mógłby ich na przejściu zamknąć tak, że znalazłby się między rogatekami, nie mogąc dalej jechać.

Chociaż takie przejazdy są zawsze tak urządzone, że rogatki znajdują się w znacznej odległości od toru i między rogateką, a torom jest dość miejsce na to, aby się zamknąć wóś wraz z zaprzęgiem, chociaż rogatki na takich przejazdach dają się otwierać przez osoby znajdujące się na przejściu, to jednak zamknięty na przejściu autobus, wślazą najbliższej pociąg może stracić głowę z przerażenia i nie zjechać z torów, ani też nie otworzyć sobie rogatki. Zamknięcie więc na przejściu jest zawsze bardzo niebezpieczne i dlatego też, jeśli usłyszymy dźwięk, nie powinniśmy nigdy poza rogatekę wjeżdżać, jeśli zaś znajdujemy się już poza nią, powinniśmy czym prędzej przez przejazd przejechać.

Na przejazdach zamykanych rogateką przez drobnika, znajdującą się na samym przejściu a wypadek trudniej, jednak i tutaj trzeba zachować trochę ostrożności, gdyż zdarza się, że z różnych przyczyn nie zamknie on w porę rogatki. Tak przy tych rogatekach, jak i przy rogatekach zamykanych przez drobnika z odległości, nigdy nie należy wjeżdżać na tor, gdy rogatka zaczyna się zamykać, ani też objechać hakiem zamkniętej rogatki, lub samowolnie jej otwierać, jeśli stoimy przed przejazdem.

2) Przejazdy bez rogatek, wyposażone w sygnały świetlne i dźwięki, które ostrzegają o zbliżeniu się pociągu. Przed takimi przejazdami stoi na szlaku na 200 m przed przejazdem znak ostrzegawczy, pokazany na rysunku Nr 5 (znak drogowy). W bezpośrednim sąsiedztwie przejazdu znajduje się jeszcze znak ostrzegawczy kolejowy w formie skośnego krzyża, pod nim zaś jest umieszczona latarnia sygnałowa, w której zapala się i gaśnie czerwone światło w chwili, gdy pociąg zbliża się do przejazdu. Jednocześnie dzwonią dzwonki ostrzegawcze. Jeżeli więc usłyszymy dźwięk lub zobaczymy czerwone światło w sygnale, trzeba się zatrzymać przed torami kolejowymi lub z nich czym prędzej zjechać, o ile na nich właśnie się znajdujemy.

3) Przejazdy bez rogatek i bez sygnałów świetlnych. Te przejazdy są najbardziej niebezpieczne i wymagają największej uwagi jadących drogą. Na szlaku przed takimi przejazdami w odległości około 200 m są ustawione znaki ostrzegawcze takie, jak pokazano na rys. Nr 5 (znak

drogowej), niezależnie zaś od tego bezpośrednio przed przejazdem stoi znak ostrzegawczy kolejowy (krąg ukośny) bez latarni sygnałowej. Dążąc do takiego przejazdu trzeba uważać, rozszerzyć się w obie strony na tory kolejowe, całym sprężynieniem, czy nie nadjeżdża pociąg i dopiero wtedy, gdy go nie widzimy, oraz nie słyszemy gwizdaków lokomotywy, możemy przez tory przejechać. Szczególnie uważać należy zachować się na przejazdach, które przechodzą przez dwa tory kolejowe, co poznajemy po tym, że znak ostrzegawczy kolejowy posiada wówczas krąg podwójny. Jeżeli стоим przed takim przejazdem i po pierwszym torze przed nami przechodzi pociąg, to wówczas może on nam zasłonić pociąg, idący po drugim torze z przeciwej strony. Toteż po przejściu pociągu po najbliższym torze należy jeszcze chwilę zaczekać i ruszyć dopiero wtedy, gdy sprawdzimy, że po drugim torze pociąg nie nadchodzi.

Jeżeli widzimy pociąg, zbliżający się do przejazdu, nigdy nie powinniśmy ryzykować, że odjedziemy przejechać przez przejazd przed jego przejściem. Takie wyścigi z pociągami dla wielu skończyły się śmiercią, toteż lepiej stracić kilka minut czasu na czekanie, zanim pociąg przed nami przejdzie, niż narazić się na ciężki wypadek.

Z opisem różnych rodzajów przejazdów kolejowych wiążąc wyrażnie, że są one zawsze zaopatrzone w pewne znaki czy sygnały ostrzegające jadących lub idących o niebezpieczeństwie, włączyć w rogatki, zamykające dostęp na tory w czasie zbliżania się pociągu. Jeżeli więc będziemy uważni i ostrożni oraz dostosujemy się do podanych niżej przepisów, to jest prawie pewne, że wypadek nas tutaj nie spotka. Jeżeli jednak będziemy spali na woście lub nie będziemy uważali w czasie jazdy, albo wreszcie będziemy zbyt ryzykowani i nieostrożni, to możliwosc nieoczekiwanych wypadków tak na przejazdach, jak zresztą we wszystkich innych miejscach drogi, zwiększy się znacząco.

Pamiętajmy więc o następujących przepisach:

WYGLĄD TORÓW PRZEJAZDU W
CZASIE PRZEJAZDU WYKAZUJĄCY
CIĘŻKI ŁUKI WYKAZUJĄCY



WYGLĄD TORÓW PRZEJAZDU W
CZASIE PRZEJAZDU WYKAZUJĄCY



15) PRZY ZBLIŻANIU SIĘ DO PRZEJAZDU KOLEJOWEGO JEDŹ TAK WOLNO, ABYŚ MOĞŁ W KADZEJ CHWILI ZATRZYMAC POJAZD PRZED PRZEJAZDEM.

16) ZANIM WJEDZIESZ NA TORY KOLEJOWE PRZEJAZDU NIEZAMYKANEGO ROGATKA, SPRAWDŹ, CZY NIE WIDAC ZBLIŻAJĄCEGO SIĘ POCIĄGU I CZY NIE SLYCHAC GWIZDKÓW. JEZELI PRZED PRZEJAZDEM SĄ UMIESZCZONE LATARNIE SYGNALOWE NA ZNAKU OSTRZEGAWCZYM TO SPRAWDŹ, CZY NIE PALI SIĘ W NICH ŚWIATŁO CZERWONE, LUB CZY NIE DŹWONIA DŹWONKI. UWAGAJ RÓWNIEŻ NA ZNAKI DAWANE PRZEZ SŁUŻBĘ KOLEJOWĄ, DO KTÓREJ POLECEN W OBRĘBIE PRZEJAZDU KOLEJOWEGO JESTES OBOWIĄZANY SIĘ STOSOWAĆ.

17) JEZELI WIDZIESZ ZBLIŻAJĄCY SIĘ DO PRZEJAZDU KOLEJOWEGO POCIĄG, LUB JEZELI SLYSZYSZ GWIZDKI PAROWOZU ALBO WIDZIESZ ŚWIATŁA CZERWONE W LATARNIACH SYGNALOWYCH, UMIESZCZONYCH PRZED PRZEJAZDEM I SLYSZYSZ DŹWONEK, LUB WRESZCIE WIDZIESZ ZNAKI SŁUŻBY KOLEJOWEJ, KTÓRA NAKAZUJE CI STANAĆ, ZATRZYMAJ SIĘ PRZED TORAMI. NIGDY, WIEDZĄC, ŻE POCIĄG NADCHODZI, NIE RYZYKUJ I NIE WJEDŹ NA TORY, MYŚLĄC, ŻE PRZED POCIĄGIEM PRZEJEDZIESZ.



Stój, gdy na sygnale światła czerwone.

18) JEZELI LÍNIA KOLEJOWA JEST DWUTOROWA, TO PO PRZEJŚCIU POCIĄGU PO NAJBLIŻSZYM TORZE, ZATRZYMAJ SIĘ PRZED PRZEJAZDEM TAK DŁUGO, AŻ SPRAWDZISZ, CZY PO DRUGIM TORZE NIE NADCHODZI POCIĄG Z PRZECIWNEJ STRONY, NIŻ PIERWSZY.

19) ZATRZYMAJ SIĘ PRZED PRZEJAZDEM KOLEJOWYM Z ROGATKĄ, GDY TA JEST ZAMKNIĘTA I NIE OBJEJDEJĄJ JEJ Z BOKU. STAN RÓWNIEŻ PRZED ROGATKĄ, GDY ONA ZACZYNA SIĘ ZAMYKAĆ, ALBO GDY DŹWONKI OSTRZEGAWCZE ZAPOWIA-

DAJA, ŻE BRDZIE ZARAZ ZAMYKANA, LUB GDY SŁUŻBA KOLEJOWA NAKAZUJE ZATRZYMANIE SIĘ PRZED BOGATKĄ.

20) SZCZEGÓLNICIE OSTROŻNIE ZACHOWUJ SIĘ PRZY ZBLIŻANIU SIĘ DO PRZEJAZDÓW KOLEJOWYCH W CZASIE MGŁY LUB W NOCY, KIEDY ŹLE WIDAĆ TORY KOLEJOWE I BOGATKI.

VI

Jak należy powozić i zachowywać się w czasie jazdy po drogach?

Wszystkim się zdaje, że nie ma nic łatwiejszego, jak być woznicą. Naturalnie, ile powozić potrafi każdy, nawet małe dzieci, ale dobrze i prawidłowo jeździć może tylko najmłodszy, zawsze trzeźwy, zawsze uważny



Na skłoni of wyprawy.

i szybko orientujący się wążnica. Im więcej wozów i samochodów na drodze, tym trudniej powozić, to też ponieważ ruch na drogach małe warstwa, musimy uważać się prawidłowego powożenia, gdyż inaczej sami ponieśliśmy śmierć lub ciężkie kalectwo w wypadku, oraz naradzimy się na straty z powodu zniszczenia wozu, albo zabicia czy okaleczenia koni.

Powozący powinien mieć w każdej chwili zapasować nad swoim zaprzęgiem i uczynić wszystko co do niego należy, aby zapobiec wypadkowi. Rozumie się samo przez się, że może to zrobić wtedy, gdy jest odpowiednio silny, nie posiada żadnych słabości (nie jest kaleką) i nie jest upośledzony na umyśle. Nie mogą więc powozić małoletni przynajmniej do lat szesnastu, bo nie mają wystę ani dostatecznej siły, potrzebnej do kierowania koniami, ani też takiej roztropności i doświadczenia, jak ludzie starsi. Nie powinni również powozić iść widzący, lub głusi oraz tury,



Nie powóz w stanie niebezpiecznym, bo spóźni się ktoś lub wypadnie.

który są niedorozwinięci umysłowo (głupkowaci). Takim ludziam nie powinniśmy powierzać zaprzęgu, bo narazić ich możemy na śmierć lub kalectwo, a siebie na straty pieniędzy.

21) NIE POZWALAJ POWOZIC TWOIM WOZEM DZIECIOM ORAZ LUDZIOM ZŁE WIDZĄCYM, GŁUCHYM I NIEDOROZWINIĘTYM UMYSŁOWO, A NAWET NIE ODDAWAJ IM CHOCHY NA CHWILĘ LEJC OD TWOJEJ ZAPRZĘGU.

Całuszek zdrowy i nie mający objawów choroby powinien w każdej chwili nad zaprzęgiem i jeźdźcą pilnować, jednak tylko wtedy, gdy patrzy na swymi oczyma, nie pił i nie jest pijany, oraz gdy stale trzyma lejce w rękach. Spanie w czasie jazdy i powołanie w stanie nietrzeźwym jest bardzo częstą przyczyną wypadków na drogach wskutek zajeżdżenia innych dróg, spadania pod podłogi na przejazdach kolejowych, wywracania się wozów itp. Często zdarzają się wypadki, gdy konie są strachliwe, wypadek może się zdarzyć, gdy nie trzymamy stałe lejce w rękach, tym bardziej, gdy odchodzińmy od jądźcego wozu i idziemy bokiem czoły, gdyż konie przestraszywszy się itp. nadjeżdżającego samochodu, mogą wpaść pod samochód lub też pociągnąć wóz do rowu przydrożnego, co nim powstający sądzę nadbiec i chwycić za lejce.

22) NIE SPIJ NIGDY NA WOZIE W CZASIE JAZDY, NIE POWOŻ, KIEDY JESTEŚ NIETRZEŻWYM, NIE ODCHOŹ OD ZAPRZĘGU.



Spij w kółku nigdy na wozie, bo się niekontrolujesz i spadnie wóz.

GU I NIE WYPUSZCZAJ LEJC Z RAK. GDYŻ TWOIM OBOWIĄZKIEM JEST STAŁE PANOWAĆ NAD ZAPRZĘGIEM

Dużo niebezpieczeństwa grozi furmanowi, gdy, trzymając lejce, idzie obok wozu z jego lewej strony. Wyprowadzając wóz samochodowy lub inne wozy mogą wówczas zawadzić o idącego i wciągnąć go pod koła albo też przycisnąć do jego własnego wozu. Należy więc tego unikać i najlepiej, gdy powożący zajmie miejsce na wozie, siedząc w ten sposób, aby mógł bez przeszkód powozić i widział dobrze drogę przed sobą. Jeżeli z powyższych powodów — np. dla odciążenia koni przy wjeżdżaniu pod górę, trzeba wyjątkowo zejść z wozu i iść obok niego, to należy zrobić to z jak największą ostrożnością.

23) POWOŻĄC SIEDZ NA WOZIE W TEN SPOSOB, ABYS MOGLI BEZ ŻADNYCH PRZESZKÓD KIEROWAĆ ZAPRZĘGIEM I ABYS WIDZIAŁ DOBRZE DROGĘ PRZED SOBĄ, UNIKAJ POWOŻENIA, IDĄC OBOK WOZU PO LEWEJ JEGO STRONIE I RÓB TO TYLKO W WYPADKACH NAJBARDZIEJ KONIECZNYCH ORAZ Z NALEŻYTĄ OSTROŻNOŚCIĄ.

Każdy jadący po drodze powinien tak się zachować, aby nie tamował i nie utrudniał ruchu innym. Dlatego to właśnie mówiliśmy, że w czasie jazdy każdy powinien się trzymać prawej strony jezdni i nie zajmować jej lewej części. Jeśli więc jedzie kilka wozów jednocześnie w tym samym kierunku, to nie powinny one jechać obok siebie, jak to się często zdarza, ponieważ ludzie w czasie podróży chcą ze sobą rozmawiać. Na rozmowy czas mamy po zakończeniu podróży, w czasie zaś jazdy każdy wóz powinien jechać za wozem poprzedzającym, gdyż tylko wtedy pozostanie dostateczna szerokość jezdni dla innych pojazdów, które chcą go wyminąć, lub wyprowadzić. Jednak jeżeli zbyt długi szereg wozów jedzie za sobą, to też grozi to niebezpieczeństwem, gdyż np. samochód, który chce wozy wyprowadzić, musi wówczas jechać przez dłuższy czas po lewej stronie i może zagrozić drogę jadącym z przeciwka. Z tego powodu bezpieczniej za sobą nie powinno jechać więcej niż 3 wozy, a między takimi grupami wozów



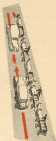
Jadący powinni iść obok siebie samochodów i motocykli z przodu i z tyłu.

powinno być pozostawiona przestrzeń wolna w tym celu, aby wyprzedzający wóz mógł ujechać na prawo po ich wyprzedzeniu i nie natknął się przodu tyłu, który nadjeżdża z przeciwną po lewej stronie drogi.

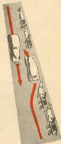
24) JEŻELI JEDZIE KILKA WÓZÓW W TYM SAMYM KIERUNKU, TO JEDZ ZAWSZE ZA POPRZEDZAJĄCYM, A NIE OBOK NIEGO, Z WYJĄTKIEM TYCH PRZYPADKÓW, GDY WÓZ TEN WYPRZEDZASZ. JEŻELI JEDNAK JEDZIE PRZED TOBĄ 5 WÓZÓW W JEDNYM SZEBEGU, TO ZACHOWAJ ODSTĘP (30 METRÓW) MIĘDZY TWOIM ZAPRZĘGIEM, A OSTATNIM WÓZEM PRZED TOBĄ JADĄCYM.

Zachowaj rękę na drodze mocno nie tylko w czasie jazdy, ale również, gdy zatrzymujemy chęć na krótko pojazd w nie właściwym miejscu drogi. W razie, jeżeli musimy się na drodze zatrzymać, powinniśmy spowodować wóz jak najbliższego przystanku jazdy i nie odchodzić od zaprzęgu, aby nie pozostawić go bez dozoru, bo innemu albo konie samo mogą ruszyć z miejsca, albo ktoś inny niepowołany, np. dzieci, mogą zacząć powozić i spowodować wypadek.

Są takie miejsca na drodze, gdzie w ogóle nie wolno się zatrzymywać, gdyż albo naruszamy ruch, albo nawet naruszamy siebie na niebezpieczeństwo. Do takich miejsc należą: przejazdy kolejowe, skrzyżowania dróg i odciuki drogi w bliskości skrzyżowań, mosty, szczególnie wąskie miejsca drogi, oraz takie miejsca, z których droga za nami jest nie widoczna. W miastach nie należy zatrzymywać pojazdów: 1) na przystankach tramwajowych, 2) na przejściach dla pieszych przez jezdnię które są wyznaczone kółkami na jezdni za pomocą namalowanych pasów, lub whi-



Nieprawidłowy sposób manewru wyprzedzenia wolniejszego pojazdu.



Odległy w czasie manewru wyprzedzenia wolniejszego pojazdu.

tych w jeźdźnię metalowych krążków, bądź za pomocą tablic z napisem „Przejście” oraz 3) przy przejeżdżaniu przez chodniki, w czasie wjazdu i wyjazdu z bram domów. Pasażerzy nie wolno zatrzymywać się po tej stronie odcinka drogi, po której stoją znaki zakazu zatrzymywania się, pokazane na rys. Nr 15 (znaki drogowe) ustawiane głównie w miastach na specjalnie ruchliwych ulicach. Na przejazdach kolejowych na zatrzymanym wóz może wpaść parowóz, na skrzyżowaniach dróg może na niego najechać samochód, nadjeżdżający boczną drogą. Na mostach, które są zwykle wązkie niż droga przed nimi i za nimi oraz na wąskich odcinkach dróg, zatrzymanym wóz nie tylko, że hamuje ruch, lecz również może być przyczyną wypadku, gdyż wyprzedzające go pojazdy mogą o wóz zawadzić. Zatrzymanym wóz w miejscu, gdzie droga za nim jest źle widoczna, może również spowodować wypadek, gdyż jadące za nim samochody, nie widząc naszego wozu, mogą nie odjąć zahamowań i wpaść na niego. Wreszcie zatrzymywanie wozów w miastach na przystankach tramwajowych, przejściach dla pieszych i przy przejeżdżaniu przez chodniki utrudnia bardzo ruch pieszy.

25) JEZELI MUSISZ ZATRZYMAĆ WÓZ NA DRODZE, TO SPOWADŹ GO JAK MOŻNA NAJBLIŻEJ PRAWEGO BRZEGU JEZDNI I NIE ODCHODŹ OD ZAPRZĘGU, O ILE NIE MOŻESZ GO ZOSTAWIĆ POD DOZOREM UMIEJĄCYCH POWOZIĆ LUDZI. NIE ZATRZYMUJ JEDNAK NIGDY WOZU: NA PRZEJAZDACH KOLEJOWYCH, NA SKRZYŻOWANIACH DRÓG I W ICH BLISKOŚCI NA MOSTACH, NA WĄSKICH ODCINKACH DRÓG, NA TAKICH MIEJSCACH, Z KTÓRYCH DRÓGA ZA WOZEM JEST ŹLE WIDOCZNA ORAZ PO TEJ STRONIE DRÓG, PO KTÓREJ STOJĄ ZNAKI ZAKAZU ZATRZYMYWANIA SIĘ. W MIASTACH NIE ZATRZYMUJ WOZU RÓWNIEŻ NA PRZYSTANKACH TRAMWAJOWYCH, PRZEJŚCIACH PRZEZ JEZDNIĘ ORAZ PRZY PRZEJEJŻDŻANIU CHODNIKÓW W CZASIE WJAZDU LUB WYJAZDU Z BRAM DOMÓW.

Może się zdarzyć, że z jakiegokolwiek powodu, np. wypadku, musimy zostawić wóz na drodze, wyprzedzający konie, albo też musimy chwilowo zbliżyć na drodze wiszące materiały, czy towary. Wolno to robić tylko w ramach wyjątkowych, ale nawet i wtedy trzeba uczynić wszystko, co jest konieczne, aby ruch nie został zatrzymany, lub aby bezpieczeństwo ruchu nie było zagrożone. A więc tak pozostawiony na drodze wóz, jak i złożone towary, musimy usunąć na prawą stronę drogi, zajmując nawet jej pobocze. Od wozu musimy odjąć dyzle lub dyzle, albo pod-

nieść je do góry i przymocować. Wrenicie jeżeli wóś lub towary mają pozostać na drodze przez noc lub w czasie mgły, to z lewej strony wozu lub złożonych towarów, maszyny zawieszisz latarnię i świecić ją od zmroku do świta. W każdym razie nigdy nie trzeba pozostawiać na dłuższy czas wozu bez zapręgi, a nawet z zapręgiem po tej stronie odcinka drogi, gdzie stoi znak zakazu postoju, pokazany na rys. Nr 14 (znaki drogowe), ustawiany również głównie w miastach.

26) JEŻELI Z WYJĄTKOWEJ PRZYCZYNY MUSISZ POZOSTAWIĆ NA DRODZE WÓZ PO WYPRZĘGNIĘCIU KONI, ALBO ZŁOŻYĆ NA DRODZE PRZEWOŻONE TOWARY LUB MATERIAŁY, TO USUŃ WÓZ LUB TOWARY CZY MATERIAŁY NA PRAWĄ STRONĘ DROGI, ZAJMUJĄC NAWET JEJ POŚRODZE. ODEJMIJ OD WOZU DYSZEL LUB DYSZLE, ALBO PODNIĘŚ JE DO GÓRY, A W NOCY ORAZ W CZASIE MGŁY ZAWIĘŚ Z LEWEJ STRONY WOZU LUB ZŁOŻONYCH TOWARÓW ŻAPALONĄ LATARNIĘ. NIE POZOSTAWIAJ NIGDY WOZU DLA POSTOJU PO TEJ STRONIE ODCINKA DROGI, PO KTÓREJ STOJĄ ZNAKI ZAKAZU POSTOJU.

W kilku miejscach było już wspomniane o znakach drogowych, które są ustawiane na drogach, aby ostrzec jadących o tym, że zbliżają się do niebezpiecznych miejsc na drodze, albo, aby pouczyć ich, jak mają jechać. We własnym interesie powinniśmy uważać na takie znaki i stosować się do wskazówek, jakie one podają, gdyż w ten sposób unikniemy wiele wypadków. Znaki drogowe, które odnoszą się do jadących wozem są pokazane i objaśnione na rysunkach w tablicy. Każdy powoźca powinien uważnie się im przyjrzeć i zapamiętać ich znaczenie, gdyż tylko wtedy będzie mógł do nich się stosować.

Podobnie jak do znaków drogowych, powinniśmy się stosować również do poleceń i znaków, dawanych przez policję i służbę drogową (stróżników, drogomistrzów itp.), gdyż ci funkcjonariusze mają prawo, a nawet są obowiązani, uważać nad tym, aby wozowcy znajdujący się na drodze, stosowali się do przepisów ruchu. Znaki, jakie daje policjanci jadącym przy regulacji ruchu na skrzyżowaniach ulic w miastach, są pokazane i wyjaśnione na rysunkach na str. 17. Również we wszystkich innych punktach drogi policjant lub funkcjonariusz służby drogowej może nam nakazać zatrzymanie się, a wówczas jesteśmy obowiązani stanąć.

W czasie jazdy trzeba również uważać na znaki, jakie daje imi jadący droga, o których to znakach była już mowa w poprzednich ustępach. Pamiętajmy więc, że jeżeli jadący przed nami wyłożył rękę do

góry, to daje znak, że zatrzymuje pojazd, albo zwalnia, wtedy trzeba również zwalnić, aby na niego nie najechać. Jeżeli zaś wyciąga rękę w bok, to znaczy, że skręca w tę stronę, w którą rękę wyciągnął, musimy więc również zwalnić, aby nie nastąpiło z nim zderzenie. Przy samochodach kierownicy albo dają znaki rękami, albo też na samochodach są umieszczone przegródki, którymi znaki te są dawane. Jeżeli więc samochód ma skręcić w bok, to po tej jego stronie, w którą zamierza skręcić, wysuwa się strzałka oświetlona światłem żółtym albo czerwonym, lub też zapala się mała lampka żółta albo czerwona. Jeżeli zaś samochód ma się zatrzymać lub zwalnić, to z tyłu samochodu zapala się specjalna lampka żółta lub czerwona. Pamiętaj w tedy każdy samochód ma z tyłu lampkę, dającą stałe światło czerwone, więc w tedy samochód zatrzymujący się albo zwalniający poznajemy po dwóch światłach tylnych, jednym czerwonym, drugim zaś żółtym, lub obu światłach czerwonych.

27) W CZASIE JAZDY UWAŻAJ NA STOJĄCE PO TWOJEJ PRAWEJ STRONIE ZNAKI DROGOWE I STOSUJ SIĘ DO WSKAZÓWEK I OSTRZEŻEŃ PRZEZ NIE PODANYCH BĄDŹ RÓWNIEŻ PO SŁUSZNY POLECENIOM I ZNAKOM DAWANYM PRZEZ POLICJĘ I SŁUŻBĘ DROGOWĄ ORAZ UWAŻAJ NA ZNAKI I SYGNAŁY. JAKIE DAJĄ INNI JADĄCY DROGĄ.

Znaki drogowe są ustawione, jak już powiedziano, po to, aby ostrzec i pouczyć jadących drogą. Korzyści ze znaków są odnośną, nie powinni więc ich niszczyć, bo sami sobie robią krzywdę. Oprócz znaków na drogach znajdują się jeszcze inne urządzenia, przeznaczone dla bezpieczeństwa jadących, a więc parczys na mostach i wyspach masy-pach oraz słupki, czyli paszki. Te urządzenia, jak i wszystkie inne, znajdujące się na drogach, nie powinny być przez nas niszczone i uszkodzane, gdyż nam samym szkoda. Szczególną opieką wszystkich, którzy korzystają z dróg, powinny być oznaczone drzewka drogowe, które są sędziwą drogą, dają tak potrzebny cień w lecie, w zimie zaś, gdy droga pokryta jest śniegiem, wyznaczają nam kierunek jazdy i chronią przed zabłądzeniem. W ogóle wszystko, co znajduje się na drodze, jak również sama droga, powinno być przez nas szanowane, bo przecież mówiliśmy już, że droga jest wspólną naszą własnością i z naszych pieniędzy podatkowych, a często nawet naszą pracą narwarkową, została zbudowana. Nie powinniśmy więc niszczyć nawierzchni, zajeżdżać polececy, czyli bankietów, o ile nie są one dostatecznie szerokie i dla ruchu przeznaczone, nie powinniśmy niszczyć i zasypywać rowów przydrożnych, które oznaczają drogę, a także chodzić po rowach i skarpcach oraz paść na nich bydlę.



Koraj ścielić za pomocą drzewek.

20) ZNAJDUJĄC SIĘ NA DRODZE PUBLICZNEJ NIE NISZCZĄ NAWIERZCHNI DROGOWEJ I PODOŁCZY, NIE ZASYPUJ DLA ZROBIENIA SOBIE PRZEJAZDU BOWÓW PRZYDROŻNYCH ORAZ NIE CHODZĄ PO BOWACH I SKARPACH DROGOWYCH I NIE PAŚ NA NICH BYDŁA. SZANUJ RÓWNIEŻ ZNAKI DROGOWE, POBĘCZE I PACHÓRKI ORAZ DREWKA PRZYDROŻNE. DBAJ ABY INNI, A ZWŁASZCZA DZIECI, NIE NISZCZYLI Z ŻARTÓW LUB UMYSŁNIE DOBRA DROGOWEGO.

KTORE JEST WŁASNOŚCIĄ WSZYSTKICH OBYWATELI.

VII.

Jak powinien być urządzony i załadowany wóz i jak zaprzęgać i kuć konie?

Nawierzchnia drogi, po której odbywa się ruch pojazdów i zwierząt ulega niszczeniu powalniczejemu, jeżeli uložony na niej jest asfalt, kostka kamienna, klinkeł, lub szyszanowa, jeżeli nawierzchnia jest zrobiona tak, jak ogromna większość naszych dróg, z twardzonego kamienia wałkowatego wałcom. Koła wozów, które niesą przecieł cały ciężar tak wozu, jak i jego ładunku, obracając się w czasie ruchu, rozbijają poszczególne kamyczki szwy i ścierają je na drobny pył, który małą warstwą jężdżący po drogach. Jeżeli koła wszystkich wozów mają obręcze zupełnie gładkie i dostatecznie szerokie, to niszczenie nawierzchni drogowej, choć postępuje stale naprzód, lecz postępuje powoli. Jeżeli jednak obręcze kół nie są gładkie, to naturalnie droga niszczy się znacznie szybciej, bo wszelkie nierówności, wystające z obręczy, wciskają się w nawierzchnię, robią w niej otwory i rozluźniają połączenia między poszczególnymi kamyczkami. Takie kamyczki łatwo następnie wypadają z nawierzchni i stopniowo z małych otworów robią się coraz większe wyłaje.

Podobnie dzieje się, jeżeli obręczy kół są wąskie, a ciężar wozu wraz z ładunkiem nadmierny, wtedy bowiem nacisk kół na szosę jest tak duży, że koła mieliby kamyki i ścierają je w sposób bardzo szybki. Wówczas koła wozu wprost wrywają się w nawierzchnię, śluzią kołdriny które robią się stopniowo coraz głębsze i szersze. W obu wypadkach droga szybko się niszczy, częstszą wymaga naprawy, co powoduje znaczne większe wydatki Państwa i samorządów z pieniędzy zebranych od nas w formie podatków i opłat.

Dlatego też nie wolno jest używać kół, których obręczy nie są zupełnie gładkie, a poza tym przepisy wymagają, aby szerokość obręczy kół była dostosowana do ogólnego ciężaru wozu i ładunku. Im cięższy sam wóz i im więcej obciążony nim wozik, tym szersze powinny być zrobić obręczy jego kół.

Nie powinniśmy używać przy wozach do przewozu ciężarów kół z obręczami wąskimi od 6 cm i także dobrej kalibrowej ani dobrej kowal nie powinni się godzić na zrobienie kół do wozu ciężarowego z obręczami wąskimi od 6 cm.

Na taki wóz, który ma koła z obręczami szerszymi od 6 centymetrów szerokości, nie powinniśmy więcej ładować jak 10 centnarów mietrycznych zboża, kartofli lub innych towarów czy materiałów. Przy takim załadunku wozu nie musimy nadmiernie drzeć, a również nie przeciążamy zbyt silnie parokonnego zaprzęgu. Jeżeli chcemy wozik na naszym wozie więcej niż 10 centnarów mietrycznych, to trzeba obręczy jego kół zrobić szersze, pamiętając, że poszerzenie obręczy każdego koła o każdy 1 cm pozwala nam bez szkody dla drogi przewozić o każde 2 i pół centnara mietrycznego więcej ponad 10 centnarów. W ten sposób na wóz, którego koła mają obręczy o szerokości 7 cm, może być załadowany ciężar 12 i pół centnara metr., przy szerokości zaś 8 cm — ciężar 15 centnara metr. itd. Naturalnie, nawet jeżeli możemy, ze względu na dostateczną szerokość obręczy kół, załadować na wóz pewien ciężar, to powinniśmy uważać, aby ciężar ten odpowiadał sile naszych koni, których przeciążenie, a następnie hicie, gdy nie mogą porwać, jest zwykłą szkodliwą niegodną człowieka, szkodliwą, na którą spada na nas odpowiedzialność wobec Boga i wobec prawa państwowego, biorącego w opiekę nieomniężliwe swiercota przed krzywdą podłych ludzi. Poza tym jeżeli wóz jest przeładowany tak, że koń nie może go unieść, to wówczas można natamować ruch na drodze i spowodować wypadek. Przeładowanie wozu ponad siły koni jest więc również niebezpieczne dla ruchu.

29) PAMIĘTAJ, ZEBY OBREĆCZE KÓŁ TWEGO WOZU BYŁY ZUPEŁNIE GŁADKIE, A SZEROKOŚĆ ICH BYŁA NIE MNIEJSZA OD 4 CM. NA WOZIE Z KOŁAMI O SZEROKOŚCI OBREĆCZY 6 CM NIE PRZEWOŹ ŁADUNKÓW CIĘŻSZYCH NIŻ 10 CENTNARÓW METRYCZNYCH, JEŻELI ZAS CHCESZ WOZIĆ WIĘCEJ, DAJ OBREĆCZE SZERSZE NIŻ 6 CM. NAWET GDYBYS NA WOZIE MÓGL PRZEWOZIĆ ZE WZGLĘDU NA DOSTATECZNĄ SZEROKOŚĆ OBREĆCZY CIĘŻAR DUŻY, TO JEDNAK JEŻELI KONIE TWOJE NIE POTRAFIĄ GO POCIĄGNĄĆ—ŁADUJ MNIEJ. PAMIĘTAJ, ZE PRZECIĄŻANIE KONI, CZY INNYCH ZWIERZĄT, I BICIE ICH, GDY NIE MOGĄ POCIĄGNĄĆ, JEST POPOLITĄ ZBRODNIĄ, A POZA TYM GROZI ZATAMOWANIEM RUCHU.



Przeładowany wóz naprzągnięty, hamuje ruch i może wywołać wypadek lub nawet śmierć na koniu.

Bardzo duże zmniejszenia nawierzchni drogowej wywołują śle okute konie. Szorstkiele psują one kosztowne nawierzchnie asfaltowe, a tym samym szkodzą sami przekonań, jeżeli w naszym sąsiedztwie przechodzą droga asfaltowa. Zobaczymy na niej niewątpliwie ślady haceli i to tak gęste, że nawierzchnia, która po wybudowaniu była gładką jak lustro, staje się z czasem zupełnie chropowatą, jakby pokaleczoną. Hacela, oraz wszelkie inne wystające z podkowy ostre części, szakadzą również zwykłym szronom, bo konie ostro podkute wyrwywają kawałki drobnego pofalowanego kamienia z szrony, co następnie wywołuje powstawanie większych wykopów.

W czasie mrozu, kiedy droga jest śliska, stosowanie tępych haceli jest konieczne, bo inaczej konie stałyby upadały; wtedy nie przywiązujemy ostro również szakady drogowej, bo w zamrażniętą nawierzchnię szrony lub w twarde, w czasie mrazów, asfalt tępy hacel trudniej się wbija. W locie jednak oraz na wiosnę i jesienią, kiedy nie ma mrazów, hacela nawet tępe są wielką kłopotą dla dróg. Nie wolno więc w tych porach roku kać ostro koni, w zimie zaś jeżeli stosujemy hacela, to wolno stosować tylko hacela tępe i to nie dłuższe, niż grubość samej podkowy. Jeżeli w czasie lata wypadnie jeździć po gładkich jednolitych asfaltowych, na których ko-

nie mogą się np. po deszczu ślizgać, to dobrze jest zaopatryć podkowę w podkładkę z kawałka gumy.

30) JEŻELI JEZDZISZ PO DRÓGACH Z TWARDA NAWIERZCHNIĄ CZYLI SZOSACH, TO NIE KUJ KONI OSTRO W OKRESIE OD 1 KWIECZNIA DO 15 LISTOPADA. W POZOSTAŁYM ZAŚ CZASIE, A WIĘC ZIMA, STOSUJ HACELE TYLKO TĘPE I NIE DŁUŻSZE NIŻ GRUBOŚĆ SAMEJ PODKOWY.

Date zmniejszenie drogi może nastąpić wtedy, gdy używamy niedopowiednich hamulców, hamując np. przy pomocy owijania kół łańcuchami lub przy pomocy różnego rodzaju haków, gdyż wtedy możemy wprost przesadzić nawierzchnię drogi. Dlatego też używanie tego rodzaju hamulców jest zabronione. Nie wolno również wleźć po drogach wszelkiego rodzaju przedmiotów, któreby mogły zmniejszyć nawierzchnię drogi, przedmioty takie należy włożyć na wozach, dwukółkach lub saniach. Pamiętajmy zwłaszcza o tym, abyśmy wracając z pola nie wlekli drogami pługów, brzoł, rażel i innych narzędzi oraz nie ciągnęli kłociów drzewa itp.

31) NIE HAMUJ NA DRÓGACH TWOJEGO WOZU PRZY POMOCY WZELKIEGO RODZAJU HAKÓW LUB OWIJAJĄC ŁAŃCUCH OKOŁO OBRĘCZY KOŁA, ALBO TEŻ PRZY POMOCY INNYCH PRZYRZĄDÓW, KTÓREBY NISZCZYŁY NAWIERZCHNIĘ DRUGI. NIE WŁÓCZ PO DRÓGACH ŻADNYCH PRZEDMIOTÓW, JAK PŁUCI, BRONY, RAŻEL, KŁOCIE DRZEWA ITP., PRZEWOZ JE NA WOZACH DWUKÓŁKACH LUB SANIACH.

Jeżeli wiozimy jakiś towar, czy materiał na wozie, to musimy starannie wóz naładować. Nie może więc żadna część ładunku wleźć się po drodze, bo wtedy zmniejszamy jej nawierzchnię. Jeżeli ładunek wystaje ze skrajni wozu, to trzeba go przynocować do niej tak, aby nie mógł on spaść na drogę. Gdy bowiem ładunek spadnie z wozu w czasie przewożenia, to nie tylko sami musimy ponieść szkodę na straty wskutek jego zniszczenia i na kłopot z powstaniem naładowaniem, ale możemy w dodatku zatamować ruch na drodze, utrudniając innym przejazd. Ładując wóz musimy pamiętać jeszcze o jednym, mianowicie o tym, aby wóz wraz z ładunkiem nie był szerzej od 2,5 m i wyższy od 4 m. Jest to bardzo ważna sprawa, bo jeżeli naładujemy wóz szerzej niż 2,5 m, to na wąskiej drodze może nastąpić wypadek, że nie będziemy się mogli wyminąć z wozem, jadącym z przeciwka. Jeżeli zaś naładujemy wóz wyższy niż 4 m, to przejeżdżając pod mostami, po których przechodzi nad drogą kolej, musimy zawadzić i nie móc przejechać.

32) WYJERZAJĄC, TAK ZAŁADUJ WÓZ, ABY ŻADNA CZĘŚĆ ŁADUNKU NIE MOGŁA SIĘ WLEC PO DRODZE, ANI TEŻ SPAŚĆ Z WOZU NA DROGĘ. PAMIĘTAJ, ŻE TWÓJ WÓZ WRAZ Z ŁADUNKIEM NIE MOŻE BYĆ SZERSZY NIŻ 2,5 M, ANI TEŻ WYŻSZY NIŻ 4 M.



Nie ładuj wozu wyżej niż 4 metry i szerzej niż 2,50 metra.

Oprócz dobrego załadowania wozu trzeba przed podróżą, jak to każdy rozumie, wóz dobrze obejrzeć i poprosić, aby nam się w drodze nie rozpadł, a nadto zapatrzyć go w tabliczkę z czytelnie wypisanym numerkiem, imieniem i miejscem zamieszkania (wieś, gmina, powiat) właściciela wozu. Tabliczka powinna być zawieszona z boku wozu po jego lewej stronie tak, żeby była dobrze widoczna. Brak tabliczki lub jej nieczytelność np. wskutek starcia napisów, albo zwałowania jej błotem, może nas narazić na karę.

Jeżeli jedziemy nocą w ciemności, to jesteśmy obowiązani zawiesić z lewej strony wozu zapaloną latarkę, w ten sposób, aby była ona widoczna tak przed jak i za wozem i żadna część ładunku jej nie przysłaniała. Jest to konieczne w tym celu, aby w ciemności wozu lub samochodu, które wyprowadzają lub wynajmują nasz wóz, nie zawadzali o niego, co naturalnie mogłoby pociągnąć za sobą niebezpieczny wypadek. Dla lepszego zabezpieczenia się od wypadku napchania na nasz wóz przez samochody, jadące z tyłu, dobrze jest, oprócz latarki z boku wozu, umieścić z tyłu po lewej stronie wozu szkiełka czerwone tak zrobione, żeby odbijały światło samochodu. Takie szkiełka odbłaskowe, jakie spotykamy przy rowozach, przy wozach powinny być większe i mieć średnicę nie mniejszą od 5 cm. Przy kupnie trzeba uważać, aby nie kupić szkiełka, że odbijającego światło samochodu i trzeba uważać szkiełka, na których jest umieszczony napis, że zostały zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji. Takie szkiełka kosztują niedrogo i są dobrym zabezpieczeniem od napchania na nasz wóz przez samochód lub motocykl, więc warto je kupić i do wozu przymocować.

Gdy wozimy długie kłose drewna lub pręty żelazne, wystające z tyłu poza wóz, wówczas w dół na końcu ładunku zawiesić należy czerwoną obojętną, zaś w noc dodatkową zapaloną latarkę.

33) WYJEZDZAJĄC NA DROGĘ PRZYMOCIJ DO SWEGO WOZU Z BOKU PO LEWEJ STRONIE TABLICZKĘ Z WYRAZNIEM I CZYTELNIEM WYPISANYM IMIENIEM, NAZWISKIEM I MIEJSCEM ZAMIESZKANIA WŁAŚCICIELA WOZU. W NOCY LUB W CZASIE MGŁY ZAWIES PO LEWEJ STRONIE WOZU ZAPALONĄ LATARKE W TEN SPOSÓB, ABY BYŁA ONA WIDOCZNA TAK PRZED JAK I ZA WOZEM I ŻADNA CZĘŚĆ ŁADUNKU JEJ NIE PRZESŁANIAŁA. DLA LEPSZEGO ZABEZPIECZENIA PRZYMOCIJ DO WOZU Z TYŁU PO LEWEJ STRONIE CZERWONE SZKIEŁKO ODBŁASKOWE OKRĄGŁE O ŚREDNICY 5 CM, DOBRZE ODBLĄKAJĄCE ŚWIATŁO SAMOCHODU. JEŻELI ŁADUNEK WOZU WYSTAJE Z TYŁU ZA WOZEM, TO W DZIEŃ ZAWIES NA KOŃCU ŁADUNKU CZERWONĄ CHORĄGIEWKĘ, W NOCY ZAS I W CZASIE MGŁY DODATKOWĄ (DRUGĄ) ZAPALONĄ LATARKE.

Mówiliśmy już o tym w kilku miejscach, że woźnica musi zawsze mieć zapamiętać nad swoim zaprzęgiem, aby awaryjnie lub zatrzymać wóz, albo też skrócić w bok, gdy widzi, że może wywołać wypadek. Naturalnie będzie mógł to zrobić tylko wtedy, jeśli jego konie będą dobrze zaprzęgnięte, a więc jeżeli będą miały założone uady z wędzidłami, a lejce będą dostatecznie mocne. Bývają wypadki, że przy jednym koniu w zaprzęgu używają niektórych pojedynczych tylko lejce, co sprawia, że woźnica nie może kierować takim koniem i jest właściwie odany na jego łaskę. Jest to bardzo niebezpieczne, zwłaszcza przy koniach nieposłusznych i w wielu razach spowodowało już wypadki. Dlatego też używanie pojedynczych lejce jest zabronione i powinniśmy tego bezwzględnie unikać, jeśli nie chcemy narazić się na niebezpieczeństwo i karę.

Uprząż koni musi być nie tylko taka, abyśmy mogli swobodnie koniami kierować, ale również powinna być tak zrobiona, aby nie raziła i nie odparzała koni. Furman, który dopuszcza do tego, że uprzęż czyni krzywdę nieszczęśliwym i ciężko pracującym dla niego zwierzętom, jest barbarzyńcą, godnym surowej kary.

34) UPRZĄŻ TWYCH KONI POWINNA BYĆ TAKA, ABY ICH NIE RANIŁA I ABYŚ MOĞE KIEROWAĆ ZAPRZĘGIEM W SPOSÓB ZUPEŁNIE SWOBODNY, PEWNY I BEZPIECZNY. NIE WYJEZDZAJ NA DROGĘ KONIAMI BEZ UZD Z WĘDZIDŁAMI ORĄŻ NIE UŻYWAJ POJEDYŃCZYCH LEJC PRZY JEDNYM KONIU W ZAPRZĘGU.

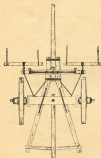
W wielu okolicach Polski widzi się wozy jednodyszalowe, zaprzęgnięte w jednego konia. Szczególnie dużo spotyka się takich wozów w południowych i środkowych częściach kraju. W województwach zaś wschodnich i zachodnich należą one do rzadkości, i tam wóz, ciągnięty przez jednego konia, posiada zawsze dwa dyszleki. Wozy jednodyszalowe, zaprzęgnięte w jednego konia, są na drodze bardzo niebezpieczne, a to dlatego, że takim wozem trudniej jest kierować. Koń zaprzęgnięty przy jednym dyszlu z boku wozu, nie może go skryć w bok tak łatwo i szybko, jak koń przy dwóch dyszlach. Toteż nieraz, właśnie widząc nadjeżdżający samochód, który ma zamiar go wyminąć lub wyprzedzić, i chcąc zjechać w prawo, może to uczynić tylko powoli i z trudnością, zwłaszcza zaś wtedy, gdy wóz jest załadowany. Trudności wynikają również przy skręcaniu w lewo na skrzyżowaniach dróg, a wiemy już z poprzedniego, że właściwa jazda przy skręcaniu w bok na skrzyżowaniach jest konieczna dla uniknięcia wypadków. Możemy powiedzieć w ogóle, że wóz jednodyszalowy zaprzęgnięty w jednego konia jest mniej zwrotny niż dwudyszalowy, a wskutek tego często jest niebezpieczny, utrudniającym ruch innym i powodującym wypadki.

Ponad tym wozy jednodyszalowe z jednym koniem są dla konia bardziej męczące niż dwudyszalowe. Koń, ciągnący wóz jednodyszalowy idzie z jego boku, przy dwudyszalowych zaś idzie go środkiem, dlatego też łatwiej mu wóz dwudyszalowy ciągnąć i mniej się przy nim męczy. Na wóz dwudyszalowy można wskutek tego przy tym samym koniu więcej załadować niż na jednodyszalowy, gdyż siły konia są lepiej tu wykorzystywane. Używanie więc wozu dwudyszalowego jest również korzystniejsze dla właściciela wozu, bo może on więcej na jednym razem przewieźć. Koń męczy się tak że znacznie mniej przy wozie dwudyszalowym niż przy jednodyszalowym, gdy skręcamy w bok i zawracamy, bo jeśli skręcamy wozem jednodyszalowym w tę stronę, po której koń nie jest zaprzęgnięty, to musi on napychać sobą dyszel w bok, obijając się o niego, zamiast ciągnąć go naszedłkami. Bardzo ciężka jest również karczawa przy zjeżdżaniu wozu jednodyszalowego z góry, gdy go musi trzymać przy pomocy naszedłki.

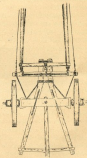
Widzimy więc z tego wszystkiego, że wozy jednodyszalowe przy jednym koniu są mniej dobre niż dwudyszalowe tak ze względu na bezpieczeństwo jazdy, jak i ze względu na samego konia oraz właściciela wozu. Powinnością więc jeździć jednym koniem zawsze w dwóch dyszlach, a jeżeli raz tego spróbujemy, to się przekonamy sami, że ci na wscho-

dale i zachodzie kraja, którzy tak robią, mają zapewne rację i postępują mądrze.

Wielu wadziłów, jeśli ich zapyta, dlaczego jedźdzą jednym koniem przy jednym dyszlu, odpowiada w ten sposób: „Jakbym sobie kupił wóz z dwóch dyszlach, to mógłbym jeździć tylko jednym koniem, a jak mam wóz jednodyszlowy, to mogę jeździć jednym lub parą koni. W razie więc, jeśli zachodzi potrzeba przewiezienia większego ciężaru, spręgam się z moim sąsiadem lub pożyczam od niego konia i jeżdżę wówczas parą”. W takim dowodzeniu nie ma słuszności. Można bowiem zawsze wóz tak zbudować, że będziemy go mogli używać, jako dwudyszlowego przy jednym koniu i jako jednodyszlowego przy parze koni. Takie wozy spotyka się w Pomańskim oraz na Pomorzu i trzeba przyznać, że są one rzeczywiście najlepsze. Na rysunku poniżej pokazano, jak wygląda prócz takiego wozu. Widzimy z niego, że wóz ten niestrudno zrobić, a nawet nasz wóz jednodyszlowy niewielkim kosztem i bez większego kłopotu możemy zawsze tak przerobić, żeby służył on jako dwudyszlowy i jako jednodyszlowy.



Wóz po zakończeniu jednego dyszła.



Wóz po zakończeniu dwóch dyszła.

Przepisy narazie nie zabraniają jazdy jednym koniem przy jednym dyszlu, jednak w niektórych dużych miastach, np. w Warszawie, używa się jednodyszlowego wozu, zaprzęgniętego w jednego konia, jest zabronione. Wkrótce ten przepis może być rozszerzony na większą liczbę miast, a nawet drogi paramijskie, gdyż ruch stale się powiększa i jednokonne wozy jednodyszlowe mogą być na ruchliwych ulicach lub drogach przyczyną licznych wypadków. Zastanawiaj się więc już obecnie do rady:

15) JEŚLI JEDZIESZ JEDNYM KONIEM, TO UŻYWAJ WOZU Z DWOMA DYSZLAMI. JEŻELI SIĘ ZDAWZA, ŻE TYM SAMYM WOZEM JEDZIESZ JEDNYM LUB PARĄ KONI, TO PRZEDÓW GO TAK, ABYŚ MOGŁ ZAKŁADAC DWA DYSZLE PRZY JEDNYM KONIU, A JEDEN DYSZEL PRZY PARZE.

Przepisy ruchu dla pieszych

Jak należy chodzić po drogach?

Bardzo wiele wypadków zdarza się na drogach oraz ulicach miast wskutek niezłownego i niezagadnego z przepisami zachowania się pieszych. Wypadki te powodują nie tylko śmierć lub kalectwo pieszych, ale często również wywołują konieczność rozbicia się samochodu i ciężkie obrażenia osób w nim jadących. Ilekroć zdarza się w gąsienicach, że kierowca samochodu, chcąc uniknąć najechania na pieszego, przechodzącego lub ładującego nieprzeznaczony po jezdni, musiał nagle skrócić w bok, wskutek czego samochód wpadł do rowa, albo wjechał na drzewo przydrożne i uległ rozbiciu, a jadące nim osoby zostały ciężko poranione lub zabite. Nieraz słyszy się również, że małe dziecko, wypuszczone przez niedbalnych rodziców na drogę, spowodowało śmierć paru dorosłych ludzi, którzy posetawili litrę rodziny bez środków do życia.

Jeźdźnia drogowa jest przeznaczona dla ruchu pojazdów (wózów, samochodów, rowerów itp.), toteż pieszy nie powinien chodzić po jezdni z wyjątkiem tych wypadków, gdy przechodził z jednej strony drogi na drugą. Dla ruchu pieszych są przeznaczane chodniki (trotuary), które są urządzone głównie w miastach, oraz specjalne ścieżki wzdłuż dróg pozamiejskich. Jeżeli przy drodze nie ma ani chodników, ani specjalnych ścieżek, to piesi powinni iść po poboczu (bankiecie) drogi, trzymając się jak najdalej od jezdni drogowej, aby jadące po niej samochody nie mogły o nich zaryzykować.

1) IDĄC WZDŁUŻ DROGI, NIE ZAJMUJ NIGDY JEZDNI DROGOWEJ, A IDŹ PO CHODNIKACH LUB SPECJALNYCH ŚCIEŻKACH DLA PIESZYCH. URZĄDZONYCH OBOK DROGI. JEŻELI PRZY DROGACH NIE MA ANI CHODNIKÓW, ANI ŚCIEŻEK DLA PIESZYCH, TO IDŹ PO KTÓRYMKOLWIEK PODOBCZU DROGI, TRZYMAJĄC SIĘ JAK NAJDALEJ OD JEZDNI.

Bywają takie przypadki, że obok drogi, gdzie nie ma ani chodników ani ścieżek dla pieszych, na poboczach jest słaboty kamień lub inne materiały do naprawy jezdni drogowej. Wtedy wyjątkowo piesi mogą iść po jezdni, ale tylko przy samym jej brzegu, przy czym poza miastami najlepiej iść przy lewym brzegu jezdni, patrząc w kierunku naszego ruchu, a to dlatego, że wówczas widzimy przed sobą wozy i samochody, jadące w przeciwnym kierunku i możemy się w porę usunąć, gdy nas mijają. Idąc zaś po prawym brzegu jezdni mamy pojazdy, jadące w kierunku naszego ruchu, za sobą z tyłu, nie widzimy ich i nie możemy w porę ustąpić im z drogi.

2) JEZELI OBOK DROGI NIE MA CHODNIKÓW, ANI SPECJALNYCH ŚCIEZEK DLA PIESZYCH, A POBOCZA DROGI SĄ ZAJĘTE PRZEZ KAMIEŃ LUB INNE MATERIAŁY, WÓWCZAS IDZĄ PO LEWEJ STRONIE JEZDNI DROGOWEJ PRZY SAMYM JEJ BRZEGU.

W miastach, jeśli nie mamy jakiegoś przedmiotu albo bardzo długie jak deski, rury itp. albo bardzo szerokie, jak skrytynie, pudła lub paki, to idąc po chodnikach moglibyśmy utrudnić przejście innym, a nawet uderzyć ich i skaleczyć. Dlatego też w takich wypadkach nie trzeba iść chodnikiem, ale po jezdni ulicznej przy samym prawym chodniku.

Idąc, tak w miastach, jak i poza miastami, większą grupą itp. w czasie pogrzebu, pielgrzymki, pochodu itp., musimy iść po jezdni drogowej. Powinniśmy jednak uważać, aby nasza grupa zajmowała tylko prawą połowę jezdni, gdyż inaczej zatamujemy ruch na drodze. Zajmowanie przez idących w grupie całej szerokości jezdni możliwa jest tylko wówczas, gdy właśnie na to zaczęły i ruszają ruch pojazdy na drodze.

3) JEZELI IDZIESZ W WIĘKSZEJ GRUPIE NP. W CZASIE POGRZEBU, PIELGRZYMKI, POCHODU ITP., TO MOŻNA IŚĆ PO JEZDNI DROGOWEJ, JEDNAK UWAŻAJ, ABY TWOJA GRUPA ZAJMOWAŁA TYLKO PRAWĄ POŁOWĘ JEZDNI.



Idąc w większej grupie zajmujemy tylko prawą stronę jezdni.

Jak należy przechodzić przez jezdnię?

Mówiliśmy, że na jezdni pieszy może się znajdować tylko wtedy, gdy przechodzi z jednej strony drogi na drugą. Przechodzenie przez jezdnię jest połączone zawsze z niebezpieczeństwem dla idącego zwłaszcza wtedy, gdy ruch pojazdów jest duży, jak to bywa np. w miastach lub pod nimi. Totali powinniśmy starać się przechodzić przez jezdnię tylko w razie koniecznej potrzeby a przechodząc być tak, aby droga naszego przejścia przez jezdnię była najkrótsza. Nie należy więc przechodzić przez jezdnię ukośnie do drogi lub ulicy, ale do niej prostopadle. Przechodzić przez jezdnię powinniśmy z jak największą ostrożnością, patrząc po wyjściu na jezdnię na lewo, a następnie, gdy znajdziemy się już na drugiej połowie jezdni, patrząc w prawą jej stronę. Na pierwszej połowie jezdni możemy się spodziewać nadjeżdżających pojazdów z naszej lewej strony, a na drugiej połowie — z prawej, zgodnie z przyjętą u nas w Polsce zasadą ruchu prawostronnego. W czasie przejścia przez jezdnię należy być krokiem normalnym, a nigdy nie przebiegać ani też nie zatrzymywać się z wyjątkiem tych przypadków, gdy musimy przepuścić przed sobą nadjeżdżający pojazd. Przechodzenie przez jezdnię sprzecia, że zabawkę nie może zwrócić dostatecznej uwagi na wszystkie pojazdy i choć uniknie dostania się pod ten, który widział, może wpaść pod kóło innego przez siebie niepostrzeżonego, poza tym zaś, biegnąc, może upaść.

6) PRZECHODZ PRZEZ JEZDNIĘ TYLKO W RAZIE KONIECZNEJ POTREZBY I Z JAK NAJWIĘKSZĄ OSTROŻNOŚCIĄ, PRZECHODZĄC ZAWSZE PROSTOPADLE, A NIGDY UKOŚNIE DO ULICY LUB DROGI. WCHODZĄC NA JEZDNIĘ, PATRZ W LEWO. GDY ZAŚ ZBLIŻYSZ SIĘ DO JEJ ŚRODKA, ZACZNIJ PATRZEĆ W PRAWO. PRZECHODZĄC, IDZ KROKIEM NORMALNYM, NIE BIEGNIJ, A ZATRZYMUJ SIĘ TYLKO WTEDY, JEŚLI TO JEST KONIECZNE.

Na drogach poza miastami ludzie mają bardzo słaby zwyczaj przechodzenia z jednej strony drogi na drugą przed samym samochodem, a to w tym celu, aby znaleźć się na tej stronie drogi, od której wieje wiatr i uniknąć w ten sposób zakurzenia. Kurz, jaki się tworzy za samochodem, jest naturalnie nieprzyjemny, ale dlatego, żeby go uniknąć nie mo-

ina się uważać na śmierć lub kalectwo. Poza miastami i wieśmi samochody jeżdżą i mają prawo jeździć bardzo szybko, toteż, w razie nagłego pojawienia przed samochodem biegnącego człowieka, kierowcy jest niezmiernie trudno zahamować bez wywołania wypadku. Z tego powodu także przebieganie przed ruszającym samochodem zwykle powoduje wypadek, groźny dla niezważnego przechodnia, a często również dla osób jadących samochodem, gdyż nagłe zahamowanie samochodu wywołuje niekiedy jego wywrócenie. Taki sam fatalny zwyczaj mają dzieci, które przebieganie przed samochodem traktują jako pewnego rodzaju zabawę, mającą dawać im przyjemność, jednak zabawa ta jest wyjątkowo karygodna i niebezpieczna, gdyż kończy się często poważnym wypadkiem.



Nie przebiegaj przed jadącym samochodem.

5) NIE PRZERIEGAJ NIGDY PRZED JADĄCYM SAMOCHODEM I NIE POZWAŁAJ DZIECIOM, NIEROZUMIEJĄCYM SKUTKÓW TEJ NIEROZWAŻNEJ ZABAWY, ABY TO ROBILI.

W większych miastach, gdzie ruch na ulicach jest niezmiernie szybki, przebieganie przez jezdnię jest szczególnie niebezpieczne. Dlatego też w miastach władze wyznaczają osobne miejsca na przejścia przez jezdnię, malując na jezdni białe pasy, lub też umieszczając w jezdni metalowe słupki tworzące krągki. Często zamiast wyznaczania przejść na samej jezdni ustawia się na chodniku (tratwarze) słupki z tabliczkami z napisem „Przejście”. Jeżeli przejścia przez jezdnię są wyznaczone, to wówczas postawiony przechodzić jezdnię tylko na tych przejściach, tutaj bowiem wszystkie pojazdy obowiązane są jeździć wolno, więc grozi nam znacznie mniejsze niebezpieczeństwo. Poza tym możemy także przechodzić przez jezdnię przy skrzyżowaniu ulic, choćby w tych miejscach przejścia nie były wyznaczone. Na skrzyżowaniach ulic pojazdy również są obowiązane zwolnić, więc i tutaj przechodzenie jest bezpieczniejsze i łatwiejsze. Jednak przechodząc przez jezdnię na skrzyżowaniach powinniśmy zawsze pamiętać, że przebieganie ulicy ukłoniw jest niedozwolone.

Jeżeli przechodzimy przez jezdnię przy skrzyżowaniach, na których ruch jest regulowany przez policjanta lub zapomocą sygnałów świetlnych, to powinniśmy się stosować do znaków policjanta lub sygnałów i przechodzić przez jezdnię wtedy, kiedy ruch pojazdów na jezdni, którą chcemy przejść, jest zamknięty.



Przez jezdnię należy przechodzić najkrótszą drogą — prostopadle. Niepoprawnym przechodzeniem — skłonięciem ciała wyprzedzić sygnałów i marować nas na drodze.

Jeżeli przechodzimy przez jezdnię, nie zawsze według tej ulicy, na której w danej chwili otwarty jest ruch pojazdów, jeżeli chcemy się orientować według kolorów światła sygnału, to pamiętajmy, że przy sygnałach tak o trzech kolorach światła, jak i o jednym kolorze, wolno nam przechodzić przez jezdnię, według której sygnał raz w danej chwili światło czerwone. Ponieważ pojazdy, jadące na skrzyżowaniu z ulicą, na której ruch jest otwarty, mogą jechać nie tylko przed siebie, ale również w bok w prawo lub lewą ulicę, trzeba uważać, aby przy przechodzeniu jezdni zamkniętej dla ruchu nie dostał się pod skręcające w stronę jezdni pojazdy. W tym celu należy patrzeć w lewo przy wchodzeniu na jezdnię a w prawo, poruszając się od jej środka.

4) W MIĘDZYM PRZECHODZIĆ PRZEZ JEZDNIĘ TYLKO NA SKRZYŻOWANIACH LUB W MIEJSCACH, GDZIE SĄ WYZNACZONE SPECJALNE PRZEJŚCIA ZAPOMOCĄ TABLIC Z NAPISEM „PRZEJŚCIE” LUB ZAPOMOCĄ ZNAKÓW NA JEZDNI. PRZY SKRZYŻOWANIACH, NA KTÓRYCH RUCH JEST REGULOWANY, STOSUJ SIĘ DO ZNAKÓW POLICJANTA ALBO SYGNAŁÓW ŚWIETLNYCH I PRZECHODZIĆ JEZDNIĘ, IDĄC TYLKO WZDŁUŻ TEJ ULICY, NA KTÓREJ W DANEJ CHWILI OTWARTY JEST RUCH POJAZDÓW.

Jak należy chodzić po chodnikach i ścieżkach dla pieszych?

Jesteli chok drogi, czy ulicy znajdują się ścieżki dla pieszych lub chodniki, to, jak już było powiedziane, jesteśmy obowiązani iść tylko po ścieżkach lub chodnikach. Możemy przystąpić iść tak przynajmniej jak i lewym chodnikiem, jednak zawsze trzeba wybrać ten chodnik, po którym idąc, dojdziemy do celu, przechodząc najmniejszą ilość razy przez jezdnię. Ruch na chodnikach w wielu naszych miastach jest ogromnie nieuporządkowany. Ludzie chodzą zupełnie dowolnie, wskutek czego wypadają wzajemnie na siebie, potracają się i w ogóle utrudniają sobie przejście.

Tego wszystkiego nie byłoby, gdyby każdy pamiętał, że trzeba iść zawsze po prawej stronie chodnika lub ścieżki, przy wymijaniu idących z przeciwka zszednąć na prawo, a wyprzedzając idących w tym samym kierunku zszednąć na lewo. Wówczas moglibyśmy iść szybko, bez naruszania siebie i innych na stracie czasu oraz bez wytwarzania zamieszania w ruchu.

7) IDĄC ŚCIEŻKĄ LUB CHODNIKIEM IDŹ ZAWSZE PO PRAWEJ JEJ STRONIE, WYMIJAJĄC IDĄCYCH Z PRZECIWKĄ, ZBOCZ NA PRAWO, WYPRZEDZAJĄC ZAŚ IDĄCYCH W TYM SAMYM KIERUNKU, ZBOCZ NA LEWO.

Chodnik, czy ścieżka dla pieszych są przeznaczane dla wszystkich idących tak, jak jednemu jest przeznaczona dla wszystkich pojazdów. Nie można więc na chodniku zachowywać się tak, jak na ścieżce własnego ogrodu, lecz trzeba starać się nie utrudniać ruchu innym i iść w tym celu uważnie. Nie wolno więc chodzić po chodnikach tak durnymi gru-



Idź po chodniku zawsze z prawej.

pami, aby inni musieli, wypytując nas albo wyprzedzając, schodzić na jezdnię lub tłoczyć się, nie można chodzić po chodnikach, sztafając, nie można wchodzić biec i rozstrzącać innych.

5) PO CHODNIKU LUB ŚCIEŻCE DLA PIESZYCH IDZ ZAWSZE UWAGNIE, ABYS NIE UTRUDEBIAŁ RUCHU INNYM. JEŻELI IDZIESZ W GRUPIE KILKU OSÓB, UWAGAŁ, ABY GRUPA TWOJA NIE ZAJMOWAŁA WIĘCEJ NIŻ POŁOWY CHODNIKA I POZOSTAWIAŁA WOLNE PRZEJŚCIE DLA INNYCH.

IV

Jak należy się zachować, chodząc po drogach, lub mieszkając obok drogi?

Idąc drogą, nie powinniśmy zamieszkać jezdni lub chodnika przez rzucanie odpadków, papierów, szkła, gwoździ, obierzyn itp. Ulica brudna, zamieszka odpadkami dla świadomy a naszej kultury i porządku, niekiedy zaś odpadki mogą się nawet stać przyczyną wypadku lub szkody. Szczególnie niebezpieczne są agryki i skórki z owoców, rzucone na jezdnię lub chodnik, gdyż na nich można się poślizgnąć i upaść, upadek zaś na kamienne lub betonowe płyty chodnika, względnie na twardą jezdnię, może wywołać nawet śmierć. Karzącym również wybrykiem jest rzucanie na drogę gwoździ, szkła i innych ostrych przedmiotów, mogących kałuszyć nagi ludzi i zwierząt oraz niszczyć opony samochodów. Pęknięcie opony wskutek najechania na ostre przedmiot może wywołać przy szybkiej jeździe samochodem ciężki wypadek, powodujący śmierć lub kalectwo jadących. Niestety, ludzie nie zdają sobie sprawy o następstwie rzucania gwoździ i szkła na jezdnię i z niedbalstwa lub nawet złobstwa często to czynią. Niejednokrotnie spotyka się całe gromady dzieci, które nie pomyślane przez starszych roztrzaskały myślami przed jadącym samochodem szkła albo gwoździe, otępiając się o szkody, jaką wyrządzają jadącym i nie myśląc o niebezpieczeństwie, na jakie ich narażają. Naszym obowiązkiem jest nie dopuścić do takich wybryków ze strony dzieci i zakazać im tak szkodliwej w skutkach zabawy.

Nie wolno również rzucać na drogę kamieni, kawałków drewna i innych ciężkich przedmiotów, które choć nie ostre, jednak są dość duże

i mogą wywołać wypadek przy nagłym napojeniu na nie samochodu. I tutaj zdarza się dość często, że dzieci składową na jezdni przed samochodami kamienie i kawałki drewna, przeciągając przez jezdnię druty oraz czynią inne bardzo niebezpieczne przeszkody dla ruchu. Takie postęпки podlegają surowej karze, a za dzieci zawsze są odpowiedzialni rodzice lub opiekunowie, więc powinni im tego jak najbardziej zabronić, no i naturalnie sami nie dawać złego przykładu.

To wszystko całkiem tutaj powiadzieli odnosi się nie tylko do tych, którzy przechodzą drogą, ale również do mieszkańców przydrożnych osiedli.

9) NIE ZANIECZYSZCZAJ DRUGI PRZEZ RZUCANIE NA JEZDNI LUB CHODNIKI WSZELKIEGO RODZAJU ODPADKÓW I ŚMIECI ORAZ WYLEWANIE NIECZYSTOŚCI. PAMIĘTAJ, ŻE JEST SUROWO WZBRONIONE ROZSYPYWANIE NA DRODZE OSTRYCH PRZEDMIOTÓW, MOGĄCYCH KALECZYĆ NOGI LUDZI I ZWIERZĄT I NISZCZYĆ OPONY SAMOCHODÓW, ORAZ RZUCANIE WSZELKICH INNYCH PRZEDMIOTÓW, KTÓRE STANOWIĄ PRZESZKODĘ I NIEBEZPIECZENSTWO DLA RUCHU. NIE POZWALAJ, ABY DZIECI CZYNIŁY TEGO RODZAJU KARYGODNE WYBRYKI Z ŻARTÓW LUB ZŁOŚLIWOŚCI.



Za rzucanie kamieni do poruszających się samochodów kierowca może być do odpowiedzialności.

Szczególne karharatyjskim obywateli, zabiegającym na najsurowsze potrącenie i kary, jest obrzucanie poruszających się samochodów kamieniami, bryłami ziemi, kawałkami drewna itp. Kamienie i rozbite szyby samochodu mogą porazić osoby jadące, mogą nawet spowodować ich kalectwo na całe życie wskutek utraty oczu. Poza tym jeżeli kamień lub rozbite szkło trafi w kierownicę samochodu, to może on wskutek uszkodzenia stracić panowanie nad kierownicą i rozbić samochód na je-

kiej przekroczenia lub wjechać nim do rowu. Wówczas wypadek może się skończyć groźnie dla wszystkich jadących. Takie objawy zdarzenia, niestety, również często się z nas spotykają i znowa dzieje się w wielu wypadkach sprawami tych wybryków, które nie są już nawet przekroczeniem, a zwykłym kryminalnym przestępstwem. Toteż obowiązkiem wszystkich uczciwych i rozsądnych ludzi jest upamiętnienie takich przestępstw i niedopuszczenie, aby się one powtarzały.



10) NIGDY NIE OBRZUCAJ PRZEJEZDZAJĄCYCH SAMOCHODÓW KAMIENIAMI I NIE POZWALAJ, ABY INNI ZWŁASZCZA ZAŚ DZIECI DOPUSZCZAŁY SIĘ TEGO PRZESTĘPSTWA.

Bardzo niebezpiecznym, a często spotykanym przekroczeniem jest rzucanie się przez piesznych wozów lub wolniej jadących samochodów, a w miastach również tramwajów oraz wyskakiwanie i wskakiwanie do nich w czasie ruchu. Takie ryzykowne postępowanie jest powodem bardzo wielu wypadków, bo osoby czepiające się pojazdów lub tramwajów i wskakujące albo wyskakujące z nich w czasie ruchu, bardzo często dostają się pod koła wozu, samochodu czy tramwaju, do którego wskakują, lub z którego wyskakują, bądź też pod koła obok lub z tyłu jadących innych pojazdów.



11) NIE CZEPIAJ SIĘ JADĄCYCH WOZÓW, SAMOCHODÓW I TRAMWAJÓW ORAZ NIE WSKAKUJ I NIE WYSKAKUJ Z NICH W CZASIE RUCHU.

Na przejazdach kolejowych duże wypadków zdarza się z pieszymi i to nawet na przejazdach zamkniętych rogatkami, gdyż ludzie mimo zamknięcia rogatek często wchodzą na tory, ob-

Czepiając się tramwaju lub samochodu nastawiamy sobie...

chodząc bokiem rogatki, albo pod nimi przechodząc. Na przejazdach niezamykanych ludzie nie zwracają żadnej uwagi na sygnały świetlne, oznajmiające czerwonym kolorem istnienie zbliżającego się pociągu, jeśli te nie sygnały się przed przejazdem znajdują; nie patrzą również przed wejściem na tory przejazdów bez rogatek i bez sygnałów świetlnych, czy pociąg się nie zbliża. Co gorsze, nawet widząc zbliżający się pociąg, wielu rzygnuje i tuż przed nim przechodzi, co naturalnie najczęściej kończy się śmiercią.

12) PRZECHODZĄC PRZEZ TORY KOLEJOWE NA PRZEJAZDACH, IDZ ZAWSZE OSTROŻNIE I UWAGNIE. NA PRZEJAZDACH ZAMYKANYCH ROGATKĄ NIE WCHODZ NA TORY, JESLI ROGATKA JEST ZAMKNIĘTA LUB GDY SIĘ JĄ ZAMYKA. NA PRZEJAZDACH BEZ ROGATEK, PRZED KTÓRYMI STOJĄ SYGNAŁY ŚWIETLNE Z DZWONKAMI, NIE WCHODZ NA TORY, JESLI ZOBACZYŠZ CZERWONE ŚWIATŁO I USŁYSZYŠZ DZWONEK OSTRZEGAWCZY. NA PRZEJAZDACH BEZ ROGATEK I SYGNAŁÓW — PRZED WEJŚCIEM NA TORY SPRAWDZ, CZY POCIĄG NIE NADCHODZI. STOSUJ SIĘ ZAWSZE DO POLECEN I ZNAKÓW DAWANYCH NA PRZEJAZDACH PRZEZ SŁUŻBĘ KOLEJOWĄ.

Bardzo często zachodzą wypadki wskutek wulgarności i zabaw dzieci na jezdni dróg lub ulic. Dzieci, wypuszczone na drogę lub ulicę i pozostawione bez dozoru, nie zdają sobie sprawy z groźnego im niebezpieczeństwa, wychodzą na jezdnię, urządzają na niej gonitwy oraz inne zabawy i dostają się bardzo często pod koła samochodów i kopyta koni. W wyniku takich zabaw ponoszą one śmierć albo doznają ciężkiego kaleczenia na całe życie, co sprawia, że dziecko, mające w przyszłości dać państwu i opiekę rodzicom na starość, staje się tak dla nich, jak również i dla całego społeczeństwa, ciężarem, zamiast być wartościowym obywatelem kraju. Weryśmy zauważyli, że trudno jest stałe trzymać dziecko w zamknięciu i że nie zawsze rodzice, ciężko nieraz pracujący, mają czas nad nimi stałe czuwać. Jednak zawsze przecież można wyszukać bezpieczne miejsce na zabawę dla dzieci, nawet w ciasno zabudowanych miastach, a tymbardziej na wsi, gdzie nie brak wolnych przestrzeni. Najgorsze pod względem wielkich kamieni miejscich, choć fatalnie pod względem zdrowotnym, będąc odpowiedniejszym miejscem dla zabawy dzieci, niż ulica, gdzie czyha na nie tysiące niebezpieczeństw. Dlatego wychowanie sprawi napewno, że dzieci pozostawiane bez opieki na podwórca kamienicy albo w opłotkach wlepkich, nie wyjdą złrem paleceniem rodziców na ulicę

lub drogi, gdzie skutek wejścia na jezdnię nie tylko same mogą paść ofiarą wypadku, ale często spowodować groźną katastrofę samochodową.



Nie pozwalaj dzieciom bawić się na drodze — sam będziesz winnym ich śmierci.

14) NIE POZOSTAWIAJ DZIECI NA DRODZE LUB ULICY BEZ OPIEKI I NIE POZWALAJ IM CHODZIĆ I BAWIĆ SIĘ NA JEZDNI.

O ile pozostawianie na ulicy lub drodze dzieci bez opieki narazić nas może na śmierć dziecka względnie jego kalectwo, a w najlepszym razie na kary za brak opieki, o tyle wypuszczenie na drogi zwierząt i ptactwa domowego może się stać powodem znacznych strat naszego dobytku.

Zwierzęta pozostawione na drodze bez dozoru sameją i utrudniają ruch, a też zakłócają jest wypuszczanie je z obejścia gospodarskiego. Właściciel zwierzęcia pozostawionego na drodze bez dozoru, jako postępujący wbrew obowiązującym przepisom, może być pociągnięty do

odpowiedzialności i ukarany nawet wówczas, gdy nie zdarzy się wskutek tego nieszczęśliwy wypadek. Większa jeszcze kara może go spotkać, gdy wskutek najechania na zwierzę lub przy jego wymijaniu, samochód uległby katastrofie. Wtedy zaś do kar dolęgać się jeszcze strazy z powodu skaleczenia lub nawet zabicia zwierzęcia. Powinnością więc nie tylko w interesie ogółu, ale i swoim własnym pilnować, aby zwierzęta i ptactwo domowe nie wychodziło na drogę bez dozoru. Zwierzęta na drodze należy łączyć prowadzić na łańcuchach lub postronkach, łączyć pędzić, przy czym na szosach pędzenie jest dozwolone tylko w wyjątkowych wypadkach np. dla przeprowadzenia zwierząt z jednej strony drogi na drugą, lub z objęcia gospodarskiego na pastwisko.



Nie wypuszczaj na drogę bydła bez dozoru — w przeciwnym razie narazisz się na straszną i kosztowną wypadki.

Dość ludzi prowadzących lub pędzących powinna być zawsze taka, aby mogli oni naprowadzić nad zwierzętami, prowadzić je lub pędzić wyłącznie tylko prawą stroną drogi i nie dopuszczać do zatrzymywania ruchu albo spowodowania wypadku. W każdym razie nie powinna jedna osoba prowadzić więcej niż 3 sztuki bydła lub 2 konie ze sobą wzajemnie powiązane, a przy pędzeniu na jednego poganiacza nie powinna przypadać więcej niż 6 sztuk bydła, albo 10 sztuk nierogacizny lub owiec. Przy transportowaniu zwierząt narowistych i niebezpiecznych dla stoczenia powinny być zawsze zastosowane wszelkie możliwe środki ostrożności, aby osoby znajdujące się na drodze nie poniosły od nich szkody. W nocny prowadzący i pędzący zwierzęta powinni mieć przynajmniej jedną zapaloną latarnię z lewej strony zwierząt.

15) NIE WYPUSZCZAJ NA DROGĘ PTACTWA I ZWIERZĄT DOMOWYCH BEZ DOZORU. W RAZIE KONIECZNOŚCI TRANSPORTOWANIA ZWIERZĄT PO SZOSIE PROWADZ JE NA ŁAŃCUCHACH LUB POSTRONKACH W TEN SPOSÓB, ABY ZAJMOWAŁY WYŁĄCZNIE PRAWĄ STRONĘ JEZDNI, NIE TAMOWAŁY KUCHU I NIE POWODOWAŁY WYPADKÓW.

Piętych i mieszkalców przydrożnych osiedli obowiązują tak samo, jak i jadących drogą, przepisy nakazujące niszczenia dróg oraz wszelkich urządzeń drogowych, jak poręczy, pachółków, znaków drogowych itp., jak również trawników i drzewek przydrożnych. Droga jest, jak już było nieraz powiedziane, wspólną własnością nas wszystkich, za naszą pieczywą została ubezpieczona, wszyscy więc powinniśmy ją oszczędzać, bez względu na to, czy po niej jeździmy, czy tylko chodzimy. Tutaj znowu powinniśmy zwrócić uwagę na dzieci, które dopuszczają się często dla bezmyślnej zabawy niszczenia znaków i drzewek przydrożnych, powodując tym duże straty pieniężne dla Państwa i samorządów, utrzymujących drogi. Pamiętajmy więc o obowiązku straszenia dróg i dbajmy o drogi w ten sam sposób, jak dbamy o własne nasze dobra.

16) NIE NISZCZ DROGI I WSZELKICH JEJ URZĄDZEŃ, JAK RÓWNIEŻ TRAWNIKÓW I DRZEWEK PRZYDROŻNYCH. ZWRACAJ UWAGĘ, ABY DZIECI NIE CZYNIŁY TEGO DLA BEZMYŚLNEJ ZABAWY LUB ZE ZŁOŚLIWOŚCI.

Przepisy ruchu dla kolarzy

L

Jak należy jeździć na rowerze po drogach?

Wynalezienie roweru było prawdziwym błogosławieństwem dla ludzi mniej samodzielnym, którzy w rowerze znaleźli tam środek do przemieszczenia się z miejsca na miejsce. Jednak ludzie, jak ludzie, z najlepszą nawet racją potrafili zrobić dzięki swojemu postępowaniu raczą, przynoszącą więcej szkody niż korzyści. Tak się też często dzieje z rowerami, które przez niezmięjętne i nierozważne ich używanie na drogach, stały się prawdziwym przeciwnieństwem ruchu drogowego, gdyż kolarze, czyli rowerzyści, są przyczyną ogromnej ilości wypadków. Wypadki te powodują okaleczenia, a nawet śmierć nie tylko samych kolarzy, ale i innych użytkowników dróg, zwłaszcza zaś osób jadących samochodami. Nierzadko nierozważny lub wprost głupi kolarz, powoduje śmierć nawet kilku osób, jak to niedawno np. miało miejsce w okolicach Warszawy. Dzięki harcom dzielnicowym, jadącej na rowerze, która jak się okazało później w sądzie, nie miała wogóle jeździć, a więc nie widziała również jak należy ujechać z drogi, wywrócił się ostro zabrawany samochód i dwie osoby poniosły śmierć, trzecia zaś została ciężko porażona.

Kolarze, którzy rekrutują się przecież z ludzi bardziej wyrobionych i kulturalnych, powinni uważać za punkt swego honoru dobrą znajomość przepisów ruchu i ich stałe przestrzeganie w czasie jazdy po drogach publicznych. Powinni dbać o to, aby nie zabiegali na miano „plagi drogowej”, gdyż rowery, jeśli są prowadzone rozsądnie i przysposobione, to mimo masowego ich używania na drogach mogą nie wywoływać wypadków i zamieszania w ruchu. W krajach zachodnich, gdzie ca drągi



Nawet nie zamierzając jeździć na rowerze, dzielnicowy spowodował katastrofę.

lub trzeci caławiek jechał na rowerze, jak np. w Danii lub w Belgii, ko-
larze dzięki swej kulturze nie powodują tylu niesnazań, jak w Polsce,
choć w Polsce ilość rowerów jest stosunkowo bardzo mała. Mimo to
jednak są u nas ciągłe skargi i narzekania na zachowanie się kolarzy,
gdy zachowanie to jest rzeczywiście fatalne. A tymczasem przy dobrej
woli ze swej strony mogliby oni jechać po naszych drogach obok innych
użytkowników dróg, nie wywołując wypadków i zamieszania w ruchu.
Muszą oni jednak w tym celu znać przepisy ruchu i pilnie się do nich
stosować.

Przepisy ruchu dla kolarzy są zupełnie takie same, jak i dla wań-
niców, ale oprócz tego istnieją również przepisy specjalne, dotyczące
wyłączenia kolarzy. Rozpatrzmy jednak poniżej wszystkie przepisy, na-
wet te, które były już podane dla wadniców, a te w tym celu, aby każdy
kolarz znalazł w niniejszym rozdziale wszystko, co jego dotyczy. Pew-
nemu skróceniu ulegną tylko niektóre objaśnienia, gdyż szczegółowiej
są one podane w rozdziale przeznaczonym dla wadniców. Należy tu za-
mazać, że przepisy o ruchu rowerów dotyczą przeważnie również ro-
werów z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 100 cm³
oraz motocykli z silnikami o tejże pojemności, jak również wszelkich
wózków poruszanych siłą wóg. Przypadki, kiedy przepisy te są różne,
będą zawsze specjalnie zaznaczone.

Do ruchu rowerów jest przeznaczona ta sama jezdnia, która służy
do ruchu innych pojazdów, czyli ta część drogi, która jest wyłożona na-
wierzchnią, a więc kamieniem, klinkierem, betonem, asfaltem itp. Na
poboczach gruntowych drogi, lub tak zwanych bankietach, ruch rowe-
rów jest dozwolony tylko wtedy, gdy nie utrudnia on ruchu pieszych.
Można więc jechać na rowozem poboczem, które znajduje się po prawej
naszej stronie, gdy nie ma na nim pieszych. W każdym zaś razie jeżeli
spotkamy pieszego na poboczem, to musimy mu ustąpić drogi, a nie śy-
dać, bohy on to ustąpił.

**1) JEDŹ NA ROWERZE PO JEZDNI, PRZEZNACZONEJ DLA
RUCHU INNYCH POJAZDÓW. PO POBOCZACH (BANKIETACH)
DRÓG BITYCH, CZYLI SZOS, MOŻESZ JECHAĆ TYLKO WTEDY,
GDY TÓ NIE UTRUDNIA RUCHU PIESZYCH, OBYWAJĄCEGO
SIĘ NA TYCH POBOCZACH. WOLNO CI JECHAĆ TYLKO PO TYM
POBOCZU, KTÓRE ZNAJDUJE SIĘ PO TWOJEJ PRAWEJ STRONIE.
PAMIĘTAJ, ŻE NA POBOCZACH JESTES OBOWIĄZANY USTĄPIĆ
Z DROGI PIESZYM.**

Jeżeli obok drogi znajdują się chodniki lub ścieżki dla pieszych, to kolarstwo nie wolno nigdy po nich jeździć. Można tu najwyżej prowadzić tam swój rower i to tylko wtedy, gdy ruch pieszych jest niemożliwy i prowadzenie roweru nie stwarza w tym celu trudności.

2) NIE JEDE NIGDY NA BOWERZE PO CHODNIKACH LUB ŚCIEŻKACH DLA PIESZYCH. MOŻESZ PO NICH WYŁĄCZENIE PROWADZIĆ BOWER I TO TYLKO WTEDY, GDY TO NIE UTRUDNIA RUCHU PIESZYM.

Niekiedy obok drogi lub jezdni są urządzone specjalne torry dla kolarzy. W Polsce mamy takich torów jeszcze niewiele, ale wobec tego, że rozpoczęto ich budowę, ilość ta wkrótce się powiększy. Urządzenie specjalnych dróg dla kolarzy ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa tak samych kolarzy, jak i innych użytkowników dróg, gdyż zmniejsza wówczas ze wspólnej jezdni najmniejszą część, jak wykazały doświadczenia zagranicą, ilość wypadków.

Kolarze powinni z radością poświęcić każdą nową drogę dla siebie skądś inną, bo na niej mogą wygodniej i bezpieczniej się poruszać. To też tam, gdzie taka droga jest urządzona, kolarze, jadący na zwykłym rowerze, nie powinni dla własnego dobra jeździć po jezdni, przeznaczanej dla innych pojazdów. Jedynie kolarze, jadący na rowerach z motorami oraz na wszelkich wózkach, poruszających się siłą nóg, (np. wszelkie rowery do przewożenia towarów), a nie mają prawa jeździć po drodze dla kolarzy, ale muszą używać wyłącznie jezdni, przeznaczanej dla pojazdów. Drogi dla kolarzy są oznaczone specjalnymi białymi tablicami z czarnym napisem: „Droga tylko dla rowerów”.



Na rowerze jeździ tylko po ścieżkach dla rowerów, na motorcyklu i wózkach po jezdni zwykłej.

3) JEŻELI WZDŁUŻ JEZDNI DLA POJAZDÓW JEST URZĄDZONA SPECJALNA DROGA DLA BOWERÓW, TO JADĄC NA ZWYKŁYM BOWERZE, MUSISZ JECHAĆ WYŁĄCZENIE PO TEJ DRODZE, A NIE PO JEZDNI PRZEZNACZONEJ DO RUCHU INNYCH POJAZDÓW. JEDNAK JADĄC NA BOWERZE Z MOTORKIEM, MOTO-



Nie wolno jechać środkiem i lewą stroną drogi.



Jedź zawsze jak najbliższej prawej krawędzi jezdni.

CYKLU LUB JAKIMKOLWIEK WÓZKU, PORUSZANYM SIŁĄ NOG, JESTEŚ OBOWIĄZANY JECHAĆ JEZDNIĄ, PRZEZNACZONĄ DO RUCHU POJAZDÓW.

Podstawową zasadą prawidłowej jazdy na rowerze po drogach publicznych jest trzymanie się w czasie ruchu prawej strony jezdni. Kolarze są obowiązani nie tylko jechać prawą połową jezdni, ale trzymać się zawsze jak moż- na najbliższej jej prawej krawędzi, a to w tym celu, aby nie utrud- niać ruchu pozostałym pojazdom (wózkom, samochodom itp.), a nie- kie nie narazić na niebezpieczeń- stwo. Oddalenie się od prawej krawędzi jezdni jest dopuszczalne tylko w chwili wyprzedzania in- nych jadących. Na drogach dla kolarzy należy również jechać zawsze po prawej stronie drogi, aby jadący na rowerze z przeciw- ka lub za nami mogli iść bez tru- du wyminać, albo wyprzedzić.

4) JEDŹ ZAWSZE NA RO- WERZE TUŻ PRZY PRAWIEJ KRAWĘDZI JEZDNI I PAMIĘ- TAJ ZE WOLNO CI ZJECHAĆ KU ŚRODKOWI DROGI TYLKO WÓWCZAS, GDY WYPRZE- DZASZ INNYCH JADĄCYCH. NA SPECJALNYCH DROGACH

DLA KOLARZY TRZYMAJ SIĘ RÓWNIEŻ ZAWSZE PO PRAWIEJ STRONIE DROGI.

Jak należy wyprzedzać i wymijać?

Jeżeli kolarz jedzie prawidłowo przy samym prawym brzegu jezdni, to właściciel nie ma on żadnego kłopotu z wymijaniem innych pojazdów, jadących z przeciwną, gdyż jadą one wględem niego po lewej stronie jezdni, a więc dostatecznie daleko, i nie grozi mu, aby przy wymijaniu o niego zawadziły. Stałe trzymanie się prawego brzegu jezdni podczas jazdy na rowerze ułatwia również wyprzedzanie kolarza przez inne pojazdy na nim jadące, ponieważ mogą one bez trudności go objechać z jego lewej strony. Dlatego też przepis o trzymaniu się w czasie jazdy na rowerze tej strony prawej krawędzi jezdni powinien być przez kolarzy szczerze i w pełni przestrzegany przede wszystkim dla ich własnego bezpieczeństwa i wygody, bo przy takiej jeździe nie slega im nie grozi.

Mogą zdarzyć się jednak wyjątkowe wypadki, że kolarz zamierzony jest objechać z prawego brzegu jezdni koło jej środka ze względu np. na to, że brzeg ten jest zajęty przez inne pojazdy. Musi więc on znać również zasady wymijania i wyprzedzania. Zasady te wymagają, aby jadący na rowerze zszedł jak najbardziej na prawą stronę jezdni, gdy z przeciwną nadjeżdża inny pojazd, który ma się z nim wymijać. Zszedł na prawo należy również wówczas, gdy z tyłu nadjeżdża szybszy pojazd, który chce nas wyprzedzić. Gdy sami wyprzedzamy, to musimy zszedł na lewo i objechać wyprzedzanego po jego lewej stronie. Wyjątek zachodzi tu tylko przy wyprzedzaniu tramwajów, które bieżą po szynach ulicznych bliżej środka drogi, lub ścież, gdyż te należy wyprzedzać po ich prawej stronie.

5) JEŻELI WYJĄTKOWO ZNAJDUJESZ SIĘ NIE PRZY PRAWEJ KRAWĘDZI JEZDNI, TO ZBOCZ JAK NAJBARDZIEJ NA PRAWĄ JEJ STRONĘ PRZY WYMIJANIU JADĄCYCH Z PRZECIWKĄ ORAZ WÓWCZAS, GDY JADĄCY ZA TORA CHCĄ CIĘ WY-



Fab należy się zachowywać, gdy wyprzedzasz i gdy jesteś wyprzedzany.

PRZEDZIĆ. JEZELI SAM WYPRZEDZASZ JADĄCEGO PRZED SOBĄ, TO ZBIEŻ NA LEWO I WYPRZEDŹ GO PO LEWEJ JEJ STRONIE.

Przy wyprzedzaniu znajdujemy się zawsze blisko środka jezdni lub nawet po lewej jej stronie, która jest przeznaczona dla jadących z przeciwka. To też wyprzedzać należy z wielką uwagą, aby nie spowodować zdarzenia. Nie należy więc wyprzedzać, gdy droga jest wąska, lub gdy z przeciwka nadjeżdża inny pojazd. Po wyprzedzeniu trzeba natychmiast zjechać na prawą stronę drogi, co jest możliwe tylko wówczas, gdy przed wyprzedzonym nikt nie jedzie. Zjeżdżając na prawo po wyprzedzeniu, należy uważać, aby nie zjechał drogi wyprzedzanemu, inaczej bowiem może on na nas najechać.

6) WYPRZEDZAĆ MOŻESZ TYLKO WTEDY, GDY DROGA JEST DOSTATECZNIE SZEROKA, GDY NIKT NIE NADJEDDZA Z PRZETWKA ORAZ GDY PRZED WYPRZEDZANYM ZNAJDUJE SIĘ WOLNA PRZESTRZEŃ. PO WYPRZEDZENIU ZJEDŹ NATYCHMIAST NA PRAWĄ STRONĘ DROGI, CZYNIĄC TO JEDNAK TAK OSTROŻNIE, ABYS NIE ZAJECHAŁ DROGI WYPRZEDZANEMU.

Jeśli wyjątkowo znajdujemy się przy samej prawej krawędzi jezdni i usłyszymy głos nadjeżdżającego za nami lub jego sygnał np. przy samochodzie, powiniemy zdecydowanie i bez wahania się zjechać na prawo, aby przepuścić go po naszej lewej stronie. Prawidłowe i szybkie ustępowanie z drogi wyprzedzającego jest niezmiernie ważne dla uniknięcia wypadków, które zdarzają się najczęściej wskutek tego, że kierowca, usłyszawszy sygnał samochodu, nie wie co zrobić i wyciukując po jezdni, wpada pod koła.

7) JEZELI ZNAJDUJESZ SIĘ WYJĄTKOWO NIE PRZY SAMEJ PRAWIEJ KRAWĘDZI JEZDNI I SLYSZYSZ ZA SOBĄ GŁOS LUB SYGNAŁ NADJEDZĄJĄCEGO, KTÓRY CHCE CIĘ WYPRZEDZIĆ, TO ZJEDŹ NATYCHMIAST I BEZ WAHANIA SIĘ NA SAM PRAWY BIEŻEK JEZDNI, ABY PRZEPUSZCĆ GO PO TWOJEJ LEWEJ STRONIE.

Nie uważaj wyprzedzanie jest bezpieczne. Na ostrych skrzyżkach i w miejscach, gdzie droga jest źle widoczna wyprzedzać nie wolno, gdyż przy wyprzedzaniu znajdujemy się blisko środka jezdni lub nawet na jej lewej połowie i jadący z przeciwka, nie widząc, mogą na nas najechać. Nie należy również wyprzedzać na skrzyżowaniach dróg i

na przejazdach kolejowych. Tu bowiem przy wyprzedzaniu możemy zata-
mować ruch jadących z przeciwka i wywołać zderzenie z pojazdami,
nadjeżdżającymi po krzyżującej się drodze, albo z pociągami. Nieza-
leżnie od tego mogą być jeszcze także miejsca na drodze, gdzie właśnie,
ze względu na specjalne warunki bezpieczeństwa ruchu, zakazują wy-
przedzania. Zdarza się to na niektórych wąskich ulicach w miastach lub
na mostach. Zakaz wyprzedzania podaje znak pokazany na rysunku
Nr. 17 (znaki drogowe), który jest ustawiany na początku odcinka, gdzie
wyprzedzać nie wolno.

**8) NIE WYPRZEDZAJ JADĄCYCH PRZED TOBĄ NA TAKICH
ODCINKACH DROGI, GDZIE JEST ONA ŹLE WIDOCZNA, NA O-
STRZYCH SKRĘTACIŁ, NA SKRZYŻOWANIACH DRÓG, NA PRZE-
JAZDACH KOLEJOWYCH ORAZ NA TAKICH ODCINKACH, NA
KTÓRYCH POCZĄTKU STOI ZNAK ZAKAZU WYPRZEDZANIA.**

III.

Z jaką szybkością należy jeździć?

Jadąc na rowerze po drodze publicznej nigdy nie powinniśmy u-
rażać wyścigów, ale jechać z taką szybkością, abyśmy mogli w każ-
dej chwili zahamować, jeżeli widzimy, że może zajść niebezpieczny wy-



Nie wolno jeździć z nadmierną szybkością.

padek np. najeżdżania na pieszege. Najłatwiej może zająć wypadek w miastach i innych osiedlach, tam więc jadący na rowerze powinien jechać szczególnie ostrożnie, nie rowując się zbyt dużych szybkości.

9) JEDŹ ZAWSZE NA ROWERZE Z TAKĄ SZYBKościĄ, A BYS MOGŁE W KAŻDEJ CHWILI ZWOLNIĆ, A NAWET ZATRZYMAĆ ROWER, O ILE WIDZISZ, ŻE MOGĘ ZAJĄĆ NIESZCZĘŚLIWY WYPADEK. SZCZEGÓLNIIE OSTROŻNIE JEDŹ W MIASTACH I PRZEZ OSIEDLA, GDZIE SZYBKÓŚĆ TWOJE RUCHU POWINNA BYĆ ODPOWIEDNIO ZMNIEJSZONA ZE WZGLĘDU NA WIĘKSZĄ MOŻLIWOŚĆ NIESZCZĘŚLIWYCH WYPADKÓW.

Są takie miejsca na drogach, gdzie trzeba jechać zupełnie wolno, gdyż inaczej, możemy spowodować wypadek. Do nich należą ostre skrzyżta, skrzyżowania dróg, przejazdy kolejowe oraz takie odcinki dróg, gdzie jest ona ile widoczna. Jadąc szybko możemy tu zderzyć się z innymi pojazdami, lub dostać się pod pociąg. Poza tym zupełnie wolno należy jechać w miastach przez przejścia dla pieszych, które są wyznaczone bądź na jezdni za pomocą malowanych pasów lub wbitych w jezdnię metalowych krążków, bądź na pomostach z napisem „Przejście” ustawionych na skraju chodnika. Również należy jechać zupełnie wolno przed przystankami tramwajowymi, jeżeli na nich stoi tramwaj, do którego ludzie wsiadają, lub z którego wysiadają. W tych miejscach ulic szybko jechać na rowerze może spowodować przejeżdżanie pieszege.

Wreszcie zwolnić należy tam, gdzie władze nakazują zmniejszenie szybkości ze względu na szczególnie trudne warunki bezpieczeństwa, w stawiając odpowiednie znaki na początku odcinka, gdzie szybkość ma być zmniejszona. Znaki nakazujące zmniejszenie szybkości rowerów są takie same, jak pokazano na rysunku Nr. 13 (znaki drogowe) dla wozów konnych, tylko nad zółtą, podającą szybkość w kilometrach na godzinę, której przekraczać nie wolno, zamiast konia jest narysowany rower. Jeżeli idzie o zmniejszenie szybkości rowerów z motorami i motorcykli, to na znaku jest podany rysunek motorcykla. Znaki nakazujące zmniejszenie szybkości rowerów spotyka się rzadko i to głównie w miastach.

Należy pamiętać, że gdy zmniejszamy szybkość jazdy na rowerze, lub chcemy zatrzymać rower, trzeba zawsze dać znak o tym jadącemu za nami przez wygięcie rękawicy w górę, gdyż inaczej mogliby nas najeżdżać.

10) NA ROWERZE JEDŹ ZUPEŁNIE WOLNO NA OSTRYCH SKRĘTACH, SKRZYŻOWANIACH DRÓG, PRZEJAZDACH KOLEJO-

WYCH, W MIEJSCACH, GDZIE DROGA JEST ZŁE WIDOCZNA, A W MIASTACH NA PRZEJŚCIACH DLA PIESZYCH I NA PRZYSTANKACH TRAMWAJOWYCH W CHWILI, GDY LUDZIE WSIADAJĄ DO TRAMWAJU LUB WYSIADAJĄ, ZWOINIŃ RÓWNIEŻ, GDY ZOBACZYSZ ZNAK, NAKAZUJĄCY JAZDĘ Z MNIEJSZĄ SZYBKOŚCIĄ, NIŻ TA, Z KTÓRĄ SIĘ POSUWASZ, ZMNIJSZAJĄC SZYBKOŚĆ LUB ZATRZYMUJĄC SIĘ, DAJ ZNAK JADĄCYM ZA TOBĄ PRZEZ WYCIĄGNIĘCIE RĘKI W GÓRĘ.

IV.

Jak należy się zachować na skrzyżowaniach dróg?

Specjalnie uważać należy przejeżdżać na rawerze przez skrzyżowania dróg, gdyż na nich najłatwiej o wypadek, dlatego, że tu przecinają się dwa szeregi pojazdów, a w miastach ponadto przechodzą piesi przez jezdnię.

W celu zmniejszenia ilości wypadków na skrzyżowaniach i uporządkowania na nich ruchu, przepisy postanawiają wyrobić, że jadący przez skrzyżowanie jest zawsze obowiązany dać pierwszeństwo przejazdu tym pojazdom, które nadjeżdżają z jego prawej strony. Zawsze natomiast należy ustąpić drogi tramwajom, pojazdom straży ogniowej, policji i pojazdom sanitarnym (do przewożenia chorych). Nie wolno również przecinać drogi manewrującym oddziałom wojska, policji, przysposobionim wojskowemu oraz pochodom, procesjom i pogrzebom.

W niektórych dużych miastach, jak Warszawa, Lwów, Łódź i Poznań, wprowadzone są specjalne przepisy o pierwszeństwie przejazdu przez skrzyżowania. W miastach tych, jeżeli jedziemy po ulicy bez torów tramwajowych i musimy przeciąć ulicę, na której tory te się znajdują, to na takim skrzyżowaniu musimy zawsze ustąpić drogi wszystkim pojazdom, jadącym wzdłuż ulicy z torami. Jednak na skrzyżowaniach ulic bez torów tramwajowych lub na takich skrzyżowaniach, gdzie na obydwóch ulicach są ulokowane tory tramwajowe, obowiązują przepisy ogólne, mówiący o ustępowaniu z drogi pojazdom, nadjeżdżającym ze strony prawej.

11) NA SKRZYŻOWANIACH I ROZWIDLENIACH DRÓG OD-
DAJ PIERWSZEŃSTWO PRZEJAZDU, CZYLI USTĄP DROGI TIEMU.

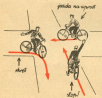
KTO NADJEŹDZA Z TWOJEJ PRAWEJ STRONY. JEDNAK TRAMWAJOM, POJAZDOM STRAŻY OGNIOWEJ, SANITARNYM I POLICYJNYM USTĄP DROGI NAWET WTRDY, GDY NADJEŹDZAJĄ Z TWOJEJ LEWEJ STRONY.

Na niektórych skrzyżowaniach głównych ulic w większych miastach, ruch jest tak duży, że musi być regulowany albo przez policjanta, który stoi na środku skrzyżowania i daje odpowiednie znaki rękami, albo za pomocą sygnałów świetlnych. Znaki dawane na skrzyżowaniach przez policjantów oraz ich znaczenie, jak również znaczenie koloru świateł w sygnałach są wyliczone na stronie 17.

12) W DUŻYCH MIASTACH NA SKRZYŻOWANIACH GŁÓWNYCH ULIC PRZEJEŹDZAJ NA BOWERZE PRZEZ SKRZYŻOWANIE WEDŁUG WSKAZÓWEK, PODAWANYCH PRZEZ REGULUJĄCEGO RUCH POLICJANTA, ALBO PRZEZ SYGNAŁY ŚWIETLNE.

Szczególnej ostrożności od kolarek wymaga skręcanie w lewo na drogach. Nieprawidłowe i nieumiarne skręcanie może się stać przyczyną wypadku zwłaszcza w punktach bardziej ruchliwych, gdyż łatwo można najechać drogi innym i dostać się pod kołpota koni lub koła samochodu. Jeżeli na skrzyżowaniu skręcasz w prawo, to należy wykonać skręt jak najwcześniej, jadąc przy samej prawej krawędzi jezdni. Skręcając w lewo należy wykonać skręt duży, aby przejechać jak najbliższą lewą krawędź skrzyżowania i dostać się szybko na prawy bóg drogi.

Przy skręcaniu na prawo, należy najechać drogą nadjeżdżającym lewą drogą z naszej lewej strony. Dlatego też należy spojrzeć przed skręcaniem w tę właśnie stronę. Gdy skręcasz na lewo, należy dostać się pod pojazdy nadjeżdżające po naszej drodze lub po drogach bocznych. W tym celu przed wykonaniem skrętu rozszerz się znacznie na wszystkie strony (również na siebie), o ile nie chcesz paść ofiarą nieostrożności. Przed skręcaniem w prawo czy lewo powinniśmy nadto uprzedzić o tym innych jadących drogą, dając im znak przez wyciągnięcie ręki w tę stronę, w którą zamierzamy skręcić.



Na skrzyżowaniach dróg dawaj znaki rękami.

18) NA SKRZYŻOWANIACH I ROZWIDLENIACH DROG, SKRĘCAJĄC W BOCZNĄ DROGĘ PO TWOJEJ PRAWEJ STRONIE, WYKONAJ SKRĘT JAK NAJMNIERSZY. JADĄC JAK NAJBLIŻEJ PRAWEGO BRZEGU JEZDNI SKRĘCAJĄC W LEWO, WYKONAJ SKRĘT DUŻY JADĄC JAK NAJBLIŻEJ ŚRODKA SKRZYŻOWANIA. PRZED SKRĘCENIEM W PRAWO LUB W LEWO UPREDZŃ O ZAMIERZE SKRĘCENIA PRZEZ WYCIĄGNIĘCIE RĘKI W TĘ STRONĘ, W KTÓRĄ ZAMIERZASZ SKRĘCIĆ.

V.

Jak należy się zachować na przejazdach kolejowych?

Przejazdy kolejowe należą do bardzo niebezpiecznych miejsc na drodze, gdyż zdarza się na nich wiele wypadków, kończących się przeważnie śmiercią lub ciężkim kalectwem tych, którzy nie zachowują przy przejeździe przez nie jak najdalej posuniętych środków ostrożności. Uwaga i przenośność nigdy nie są tutaj za duże, gdyż niebezpieczeństwo jest zbyt wielkie, abyśmy mogli ryzykować i narazić się na straszną śmierć lub ciężkie kalectwo pod kołami pociągu. O tym muszą pamiętać wszyscy użytkownicy dróg, a więc również kolarze.

Odcyhując czytelników do szczegółowego opisu przejazdów w rozdziale poświęconym przepisom dla woźniców, przystajemy tu tylko na krótko, dotyczące zachowania się kolarzy na przejazdach kolejowych.

14) PRZY ZBLIZANIU SIĘ DO PRZEJAZDU KOLEJOWEGO JEŹDŃ NA BOWERZE TAK WOLNO, ABYS MOĞE W KAŻDEJ CHWILI ZATRZYMAĆ SIĘ PRZED PRZEJAZDEM.

15) ZANIM WJEDZIESZ NA TORY KOLEJOWE PRZEJAZDU NIEZAMYKANEGO HOGATKA, SPRAWDŹ, CZY NIE WIDĄC ZBLIŻAJĄCEGO SIĘ POCIĄGU I CZY NIE SLYCHAĆ CWIZDKÓW. JEŻELI PRZED PRZEJAZDEM SĄ UMIESZCZONE NA ZNAKU OSTRZEŻAWCZYM LATARNIE SYGNALOWE, TO SPRAWDŹ, CZY NIE PAŁI SIĘ W NICH ŚWIATŁO CZERWONE LUB CZY NIE DŹWONIA DŹWONKI. UWAGAJ RÓWNIEŻ NA ZNAKI, DAWANE PRZEZ SŁUŻBĘ KOLEJOWĄ, DO KTÓREJ POŁECEN W OBBĘRIE PRZEJAZDU JESTES OBOWIĄZANY SIĘ STOSOWAĆ.



*Ala szuka przejazdu pod zamkniętą rogatką,
gdzi musza dostać się pod pociąg.*

16) JEZELI WIDZISZ ZBLIŻAJĄCY SIĘ DO PRZEJAZDU KOLEJOWEGO POCIĄG, LUB JEZELI SŁYSZYSZ GWIZDKI PAROWOZU, ALBO WIDZISZ ŚWIATŁA CZERWONE W LATARNIACH SYGNALOWYCH, UMIESZCZONYCH PRZED PRZEJAZDEM I SŁYSZYSZ DZWONEK, LUB WRESZCIE WIDZISZ ZNAKI SŁUŻBY KOLEJOWEJ, KTÓRA NAKAZUJE CI STANĄĆ, ZATRZYMAJ SIĘ PRZED TORAMI KOLEJOWYMI, NIGDY, WIDZĄC, ŻE POCIĄG NADCHODZI, NIE RYZYKUJ I NIE WJĘDZAJ NA TORY, MYŚLĄC, ŻE ZDAJESZ PRZEJECHAĆ PRZED POCIĄGIEM.

17) JEZELI LINIA KOLEJOWA JEST DWUTOROWA, TO PO PRZEJŚCIU POCIĄGU PO NAJBLIŻSZYM TORZE, ZATRZYMAJ SIĘ PRZED PRZEJAZDEM TAK DŁUGO, AŻ SPRAWDZISZ, CZY PO DRUGIM TORZE NIE NADCHODZI POCIĄG Z PRZECIWNEJ STRONY NIŻ PIERWSZY.

18) ZATRZYMAJ SIĘ PRZED PRZEJAZDEM KOLEJOWYM Z HOGATKĄ, GDY JEST ONA ZAMKNIĘTA I NIE OBJEJDZAJ JEJ ORAZ NIE OCHODZ Z BOKU. STAŃ RÓWNIEŻ PRZED HOGATKĄ, GDY ONA ZACZYNA SIĘ ZAMYKAĆ, ALBO GDY SŁUŻBA KOLEJOWA NAKAZUJE ZATRZYMANIE SIĘ PRZED HOGATKĄ.

19) SZCZEGÓLNIIE OSTROŻNIE ZACHOWUJ SIĘ DOJĘDZAJĄC NA BOWERZE DO PRZEJAZDÓW KOLEJOWYCH W CZASIE MGŁY LUB W NOCY, KIEDY ŹLE WIDAC TORY KOLEJOWE I HOGATKI.

Jak należy się zachowywać w czasie jazdy na rowerze po drogach?

Każdy kolarz powinien umieć dobrze jeździć na rowerze, a nadto orientować się w przepisach ruchu, gdyż inaczej może paść ofiarą wypadku. To też gdy nie umiemy jeździć, nie powinniśmy wyjeżdżać na drogę dla nauki. Nie powinniśmy również nigdy dawać roweru do jazdy po drogach tym wszystkim,

który nie daje pełnej gwarancji, że swym zachowaniem się nie wywoła wypadku, przede wszystkim zaś ludziom nie umiejącym jeździć, ślepiemu, głuchemu, niedorozwiniętym umysłowo, niepełnosprawnym lub lekko umysłowym oraz dzieciom do lat dwunastu, gdyż tym ostatnim przepisy zabraniają jazdy na rowerach po drogach publicznych. Oddaniem roweru w ręce takich osób, możemy je narazić na śmierć, lub kalectwo, siebie zaś na straty z powodu zniszczenia roweru. Ponadto ponieważ rower jest zarejestrowany na nasze nazwisko, więc w razie spowodowania wypadku przez jadącego i nie zatrzymania go odrazu a jedynie znalezienia numeru tabliczki rowerowej, możemy być posądzeni o spowodowanie tego wypadku i narazić się na karę.



Zabraniamy małym dzieciom jeździć na rowerach po drogach publicznych.



o ile nie obroni ich śmierć lub kalectwo

20) NIE UCZ SIĘ JAZDY NA ROWERZE NA DROGACH PUBLICZNYCH. NIE ODDAWAJ RÓWNIEŻ TWEGO ROWERU DO JAZDY PO DROGACH OSOBOM NIE UMIEJĄCYM JEŹDZIĆ LUB NIE ZNAJĄCYM PRZEPISÓW RUCHU, OSOBOM ZŁE WIDZĄCYM, GLU-

**CHYM, NIEDOROGZWINIĘTYM UMYŚLOWO LUB NIETRZEŻWYM
ORAZ DZIECIOM DO LAT DWUNASTU.**

Najlepszy nawet kolarz, mający przepity rachki, może spowodować wypadek, gdy jedzie na rowerze w stanie nietrzeźwym, gdyż wtedy nie panuje dostatecznie nad sobą, a nadto nie potrafi utrzymać równowagi. Ta też jazda na rowerze w stanie nietrzeźwym jest bardzo niebezpieczna tak dla jadącego, jak i dla innych uczestników ruchu, którzy spotykają się z nim na drodze.

**2) NIE WYJEżdżAJ NA ROWERZE NA DROGI PUBLICZNE,
KIEDY JESTES NIETRZEŻWYM, GDYŻ WÓWCZAS NIE POTRAFISZ
PRAWIDŁOWO JECHAĆ I MOŻESZ SPowodować WYPADK.**



Nie wolno jeździć na rowerze w stanie nietrzeźwym

Jeżeli kilka kolarzy jedzie razem obok siebie, to ta jazda jest nieprzepisowa, gdyż jazda na rowerze powinniśmy się trzymać jak najbliższej prawego brzożgi jeźdźcy. Przy jeździe obok siebie kolarze zajmują dużą część szerokości jeźdźcy, co utrudnia ich wyprzedzanie i wymijanie przez inne pojazdy, a więc może zahamować ruch lub spowodować wypadek. Dlatego też pomimo, że rozmowy w czasie jazdy z obok jadącym kolegą mogą być nawet pewnym uzasadnieniem podjęty, jednak ze względu na bezpieczeństwo i swobodę ruchu przepisy wymagają, aby kolarze jeździli jeden za drugim w jednej linii.

22) GDY JEDZIE KILKU KOLARZY, TO JEDZ ZAWSZE ZA ROWEREM POPRZEDZAJĄCYM, A NIE OBOK NIEGO Z WYJĄTKIEM TYCH WYPADKÓW, GDY ROWER TEN WYPRZEDZASZ.

Zatamować ruch na drodze możemy nie tylko w czasie nieprawidłowej jazdy, ale również wówczas, jeżeli zatrzymamy się na drodze w nieodpowiednim miejscu. Jadąc na rowerze, musimy, jak wiadomo, trzymać się tuż przy prawej krawędzi jezdni, tak samo przy zejściu z roweru nie wolno nam wychodzić na środek drogi, ani urządzać tam odpooczynka.

Na niektórych miejscach drogi w ogóle nie wolno nam się zatrzymywać i schodzić z roweru, gdyż możemy albo utrudnić ruch albo nawet spowodować wypadek. Do takich miejsc należą: skrzyżowania dróg i odcinki w ich bliskości, przejazdy kolejowe, mosty, wąskie odcinki drogi, oraz takie odcinki, gdzie droga za nami jest źle widoczna, a więc np. na zakrętach. W miastach zatrzymywanie się jest ponadto zabronione: na przystankach tramwajowych i na przejściach dla pieszych przez jezdnię. Poza tym nie wolno zatrzymywać się i schodzić z roweru po tej stronie odcinka drogi, gdzie stoją znaki zakazu zatrzymywania się pokazane na rys. 15 (znaki drogowe). Znaki te są ustawione przeważnie w miastach na specjalnie ruchliwych ulicach, gdzie zatrzymywanie się pojazdów może zatamować ruch.

23) JEZELI ZATRZYMUJESZ SIĘ NA DRODZE I SCHODZISZ Z ROWERU, TO NIE WYCHODZ NA ŚRODEK JEZDNI, ALE POZOSTAŃ PRZY PRAWIEJ JEJ KRAWĘDZI. NIE ZATRZYMUJ SIĘ NIGDY NA PRZEJAZDACH KOLEJOWYCH, SKRZYŻOWANIACH DRÓG I W ICH BLISKOŚCI, MOSTACH, WĄSKICH ODCINKACH DROGI. NA TAKICH MIEJSCACH Z KTÓRYCH DROGA ZA TOBĄ JEST ŹLE WIDOCZNA ORAZ PO TEJ STRONIE DROGI, PO KTÓREJ STOJĄ ZNAKI ZAKAZU ZATRZYMANIA SIĘ. W MIASTACH NIE ZATRZYMUJ SIĘ PONADTO NA PRZYSTANKACH TRAMWAJOWYCH I PRZEJŚCIACH DLA PIESZYCH.

Jadący na rowerze musi się znajdować w takim stanie, aby zawsze mógł on panować nad kierownicą, jechać prosto bez wyciekowania po jezdni i zatrzymać rower, gdy widzi, że może spowodować wypadek. Dlatego też nie wolno jechać po drogach publicznych bez trzymania rąk na kierownicy, nie wolno zdejmować nóg z pedałów, bo wtedy trudno jest utrzymać równowagę, nie można wreszcie wsiadł drugiej osoby na rowerze jednoosobowym, to jest takim, który nie posiada siodełka i specjalnych pedałów dla drugiej osoby. Oczywiście jest, że jeżeli



Nie wolno jeździć bez trzymania rąk na kierownicy lub mieć pasażerów.

OSOBY. JEŻELI ROWER JEST JEDNOOSOBOWY.

Duża wypadków zachodzi w skutek tego, że rowerzyści czepiają się w czasie jazdy tramwajów, samochodów i innych pojazdów. Uważajmy, że tramwaj lub samochód kolara nie może poświęcić należytej uwagi temu co się dzieje na jezdni i z chwili, kiedy odwraca się od pojazdu, mając dość dużą szybkość ruchu i znajdując się na środku jezdni łatwo może wpaść pod inne pojazdy za nim jadące, których nie zdążył przed tym zauważyć. Następnie, w razie nagłego zahamowania pojazdu, do którego kolara jest usiepiiony, może on wpaść na ten pojazd, robiąc rower i kulecując siebie. Wreszcie, nabierając zbyt wielkiej szybkości ruchu w czasie jazdy razem z pojazdem, może, po odwróceniu się od niego, wpaść zienacka na pnie, przechodzących przez jezdnię w miejscach na przejściu przeznaczonych.

25) W CZASIE JAZDY NA ROWERZE NIE CZEPIAJ SIĘ INNYCH POJAZDÓW.



Nie czepiaj się innych pojazdów.

wiezimy drugą osobę na ramię lub zawieszoną w jakikolwiek sposób z tyłu za nami, to wtedy nie możemy utrzymać równowagi i wtykamy nogi po jezdni, co może stać się przyczyną wypadku. Jeżeli zaś druga osoba siedzi wygodnie i spokojnie na specjalnym siedelku, a nogi ma oparte na pedałkach, to wówczas nie powodują ona wychyleń roweru na boki, co umożliwi jazdę po linii prostej.

24) NIE JEŹDŹ NA ROWERZE BEZ TRZYMANIA RĄK NA KIEROWNICY ORAZ NOC NA PEDALACH. NIE WOŹ DRUGIEJ

Jadąc na rowerze, musimy pilnie uważać na to, co się wokół nas dzieje, oraz jeździć spokojnie bez wtykania nogi po jezdni. Należyty spokój może być zapewniony tylko wówczas, kiedy kolara ma obie ręce swobodnie i może nimi trzymać

kierownicę, kiedy stale obserwuje jezdnię przed rowerem, oraz gdy nie jest w ogóle skrupowany w swych rachach. Dlatego też przepisy zabraniają, aby kolarz prowadził za rowerem na pstronku lub łańcuchu zwierzęta, ce się niekiedy zdarza i powoduje wypadki, albo znacznie utrudnia w ruchu drogowym.

Kolarz nie może również wozić na rowerze takich przedmiotów, które mogłyby ze względu na swoje wymiary utrudniać ruch innym użytkownikom drogi lub też narazić ich na niebezpieczeństwo (pakuleczeni, uderzenia itp.). Nie wolno więc wozić na rowerze po drogach publicznych, kaa, długich łańcuch, pojętów żelaznych, szur itp., gdyż można nimi zaczepić albo uderzyć innych jadących lub idących i spowodować niekiedy ciężkie obrażenia cielesne.

24) JADĄC NA ROWERZE PO DRODZE PUBLICZNEJ NIE PROWADZ ZA ROWEREM ZWIERZĄT ORAZ NIE WOZ PRZEDMIOTÓW O WYMIARACH, ZAGRAŻAJĄCYCH BEZPIECZEŃSTWU RUCHU DROGOWEGO.

Jadący na rowerze powinien ostrzegać pieszych za pomocą dźwięka, jadący zaś na rowerze z motorkiem lub motocyklem — za pomocą trąbki we wszystkich okolicznościach, kiedy zachodzi obawa spowodowania wypadku. Nie wolno ostrzegać za pomocą gwizdków, okrzyków i innych sygnałów o przeraźliwym dźwięku, gdyż może to wywołać negatywnie przestrach u ostrzeganego i dzięki temu spowodować, że zamiast uchylić się nam z drogi wpadnie pod rower.



Nie prowadzi za rowerem zwierząt.



Nie woz na rowerze obiektów przedmiotów.

27) JADĄC NA BOWERZE OSTRZEŻAJ PIESZYCH O SWYM ZBLIŻANIU SIĘ ZA POMOCĄ DZWONKA, ZA POMOCĄ ZAS TRABKI, GDY JEDZIEŚ NA MOTOCYKLU LUB NA BOWERZE Z MOTORKIEM. OSTRZEŻAJ NALEŻY WE WSZYSTKICH OKOLICZNOŚCIACH, W KTÓRYCH ZACHODZI MOŻLIWOŚĆ WYPADKU.

W kilku miejscach była już mowa o znakach drogowych, które mają na celu albo ostrzeżenie jadących przed groźącym im niebezpieczeństwem, albo też pouczenie ich, jak mają jechać. Na znaki musimy zwracać uwagę również wtedy, gdy jedziemy na rowerze, gdyż jesteśmy obowiązani stosować się do ich wskazań. Ze znaków, podanych na tablicy w końcu książki, dotyczą kolarzy wszystkie znaki ostrzegawcze (od Nr. 1 do Nr. 6), a ze znaków zakazujących, zakazujących i informacyjnych znaki Nr. 7, 8, 9, 15, 16, 17 i 18. Poza tym znak Nr. 11 zakaz przejazdu i znak Nr. 13 zakaz jazdy a szybkością większą od podanej na znaku, może również dotyczyć kolarzy, ale wtedy na nim zamiast konia jest narysowany rower. Znaczenie poszczególnych znaków jest dostatecznie jasno wyłożone na tablicy.

Kolarze są również obowiązani stosować się do poleceń i znaków dawanych przez policję i służbę drogową (środzików, drożmistrzów itp.), gdyż ci funkcjonariusze mają nie tylko prawo, ale są nawet obowiązani do czuwania nad tym, aby nikt nie łamał przepisów ruchu. Znaki, jakie dają policjanci przy regulacji ruchu na skrzyżowaniach ulic są podane i wyjaśnione na str. 17. Również we wszystkich innych punktach ulic i dróg policjant lub funkcjonariusz służby drogowej może nam dać znak zatrzymania się przez podniesienie ręki w górę, a wówczas jesteśmy obowiązani stanąć.

Jadąc na rowerze, musimy również zwracać uwagę na znaki, jakie dają inni jadący drogą. Znaki te zostały szczegółowo opisane w rozdziale dla wadzieliw na str. 20.

28) W CZASIE JAZDY NA BOWERZE ZWRACAJ UWAGĘ NA STOJĄCE PO TWOJEJ PRAWY STRONIE ZNAKI DROGOWE I STOSUJ SIĘ DO WSKAZÓWEK I OSTRZEŻEŃ ZA POMOCĄ NICH PODANYCH, BĄDŹ RÓWNIEŻ POSŁUSZNYM POLECENIOM I ZNAKOM DAWANYM PRZEZ POLICJĘ I SŁUŻBĘ DROGOWĄ ORAZ UWAŻAJ NA ZNAKI I SYGNAŁY, JAKIE DAJĄ INNI JADĄCY DROGĄ.

Podobnie jak zawsze, inni użytkownicy dróg, tak samo i kolarze powinni szanować drogę i wszystkie jej urządzenia, nie niszczyć ich rozmyślnie lub nawet mimo woli oraz nie naruszać ich, jeśli ob-

drzewka i dróg dla rowerów. Znaki drogowe, pachołki, poręczce, drzewka przydrożne oraz wszystko, co w ogóle znajduje się na drodze, jak również ona sama, powinno być przez nas szanowane, jako naszą wspól-
ną własność, składającą nam niemiernie usługi. Nie należy więc słu-
dzić i jeździć po trawnikach, jeśli znajdują się obok drogi, słu-
dzić po rowach i skarпах jak również rzucać na jezdnię i chodniki szkła,
gwóźdź i innych ostrych przedmiotów, oraz wszelkich odpadków.
Szczególnie szkła i gwóźdź — to wrógowie opon rowerowych, więc
kolarna nie tylko powinna unikać rzucań ich na jezdnię, ale nawet w
razie zauważenia muszą je z jeździ.

**29) ZNAJDUJĄC SIĘ NA DRODZE PUBLICZNEJ, NIE NIESZCZ
TRAWNIKÓW, SKARP I RÓWÓW PRZYDROŻNYCH ORAZ NIE ZA-
NIECZYSZCZAJ DROGI PRZEZ RZUCANIE SZKŁA, GWÓDZI, IN-
NYCH OSTRYCH PRZEDMIOTÓW I WSZELKICH ODPADKÓW.
SZANUJ ZNAKI DROGOWE, PORĘCZE, PACHOŁKI ORAZ DRZEW-
KA PRZYDROŻNE.**

VII.

Jak powinien być zaopatrzony rower?

Dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu, przepisy wymagają, aby ro-
wery z motorkami i bez motorków oraz motocykle były zaopatrzone w
odpowiednie urządzenia, zmniejszające możliwość wypadków.

Każdy więc rower powinien być zaopatrzony co najmniej w jeden
sprawnie działający (nie zepsuty) hamulec, aby kolarka mógł go szyb-
ko zatrzymać, gdy widzi, że może spowodować wypadek, np. na-
jechać na pieszoego. Rowery z motorkami i motocykle, które rozwijają
większe szybkości, a więc trudniej jest je zatrzymać, muszą być zaop-
atrzone w dwa sprawnie działające i niezależne od siebie hamulce. Nie-
zależność działania każdego z hamulców odrębnie jest potrzebna po to,
aby w przypadku zepsucia się jednego, drugi mógł działać w sposób wy-
starczający.

Do dawania sygnałów ostrzegawczych rowery muszą posiadać
dzwonek, rowery zaś z motorkami i motocykle — trąbkę o nieprzeobrażli-
wym dźwięku. Te przyrządy są niezbędne do ostrzegania sygnałem
przechodzących, którzy nie słysząc cicho jedzącego roweru, mogą nie ustą-

pił nam na czas z drogi. Dawanie zaś sygnałów gwizdkiem lub głosem jest, jak wiadomo, zabronione.

W nocny jazdy samochodem powinien łatwo dostrzegać postawiający się przed nim rower, aby uniknąć najechania na niego przy wyprzedzeniu. W tym celu każdy rower musi być zaopatrzony w czerwone szkiełko odbłaskowe o średnicy co najmniej 3 cm., które najlepiej jest osadzić na tylnym błotniku lub lewym pojeździe tylnych widełek tak, aby nie mogło ono być innym zasłonięte. Jeżeli chodzi o wózki rowerowe trójkołowe, to szkiełko takie powinno być umieszczone a tyłu z lewej strony wózka. Szkiełko odbłaskowe są tak urządzone, że odbijają promienie światła reflektorów samochodowych, które na nie padają, i wskutek tego automobilista jadący za rowerem widzi już z daleka czerwony punkt, który go ostrzega przed niebezpieczeństwem najechania. Ponieważ szkiełka odbłaskowe nie wszystkie są dobre, trzeba należy używać tylko takich szkiełek, których typ został zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji, gdyż inne mogą być bez wartości i szkoda na nie wydawać pieniądze. O tym, że typ szkiełka został zatwierdzony, możemy się przekonać z napisu na oprawce lub samym szkiełku, który posiada numer atenczenia zatwierdzającego („Zaśw. M. K. Nr DR-139-2...”).

Zamiast czerwonych szkiełek odbłaskowych można używać latarek z czerwonym światłem. Tak szkiełka, jak i latarki należy utrzymywać w czystości, smarując błoto i kurz, które się na nich mogą nagromadzić.

Niezależnie od latarki z czerwonym światłem lub czerwonego szkieła odbłaskowego a tyłu rowera, każdy rower powinien być od chwili zapadnięcia zmroku zaopatrzony w przymocowaną na jego przedzie latarkę, rzucającą światło bezbarwne. Latarka taka służy do oświetlenia drogi przed rowerem, a ponadto ostrzega wszystkich o jego zbliżaniu się. Piesi zbliżający się na jezdni mogą dostrzec oświetlony rower z daleka mimo panujących ciemności i ustąpić mu z drogi, jadący zaś z przeciwka mogą zawnoczu zdołać na prawo, aby przy wyprzedzeniu się z rowerem nie spowodować zderzenia. Latarka musi być przymocowana na przedzie rowera, nie wolno zaś, jak to się często zdarza, trzymać jej w ręce. Jeżeli przednia latarka rzuca światło oślepiające, co może mieć miejsce szczególnie przy rowerach z motorami i motocyklach, to wówczas latarka powinna być tak urządzona, aby można było przy zejściu opuszczać do dołu smog światła, nie oślepiając zbliżających się z przeciwka.

30) WYJEZDZAJĄC NA BOWERKE NA DROGĘ PUBLICZĄ, ZAOPATRZ GO PRZYNAJMNIEJ W JEDEN SPRAWNIE DZIAŁAJĄCY HAMULEC, DŹWONEK DO DAWANIA SYGNAŁÓW OSTRZE-

GAWCZYCH, A Z NASTANIEM ZMROKU RÓWNIEŻ W LATARKE Z CZERWONYM ŚWIATEM, LUB CZERWONE SZKŁO ODBŁASKOWE, UMIESZCZONE Z TYŁU Z LEWEJ STRONY ROWERU, ORAZ W PRZYMOCOWANĄ NA PRZODZIE ROWERU LATARKE, KZU-CAJĄCĄ ŚWIATŁO BEZWARNE JEŻELI UŻYWASZ ROWERU Z MOTO-ROKIEM, LUB MOTOCYKLA, TO PAMIĘTAJ, ŻE MUSI ON BYĆ TAK SANO ZAOPATRZONY JAK ROWER ZWYKŁY Z TĄ JEDNAK BÓŻNICĄ, ŻE MUSI POSIADAĆ DWA SPRAWNE I NIEZALEŻNIE DZIAŁAJĄCE HAMULCE ORAZ ZAMIAST DŹWONKA TRĄBKĘ O NIEPRZEKAZLIWYM DŹWIĘKU DO DAWANIA SYGNAŁÓW O-STRZEGAWCZYCH.

VIII.

Jak należy rejestrować rower

W myśl przepisów rowery mogą być używane do ruchu na drogach publicznych tylko wtedy, gdy są zarejestrowane. Rejestrację przeprowadzają sądownie gminy, miejskie i wiejskie, gdzie należy wykupić tabliczkę, będącą dowodem zarejestrowania roweru. Każdy więc posiadacz roweru, który chce go używać do jazdy na drogach publicznych, musi zgłosić się do zarządu tej gminy, w której mieszka, aby rower ten zarejestrować. Zarząd gminy zapisuje do odpowiedniej księgi jego imię i nazwisko, miejsce zamieszkania, nazwę firmy, która rower wyprodukowała i numer fabryczny roweru oraz numer wykupionej przez rejestrującego tabliczki rowerowej. W czasie rejestracji roweru, zarząd gminy może zażądać od rejestrującego okazania dowodu stwierdzającego tożsamość jego osoby i miejsce zamieszkania, jak również jego wiek, gdyż przepisy ze względu na bezpieczeństwo ruchu zabraniają jazdy na rowerze po drogach publicznych małoletnim do lat 12. Dlatego też idąc do gminy dla zarejestrowania roweru powinniśmy posiadać przy sobie odpowiednie dokumenty. Poza tym należy pamiętać, że musimy w zarządzie gminy podać przy rejestracji nazwę fabryki, która rower wyprodukowała i jego numer fabryczny, to też przed wyjściem do gminy (zanim idziemy na rejestrowany rower) musimy te dane wynotować sobie z roweru.

Jeżeli ktoś rejestruje rower z motorkiem lub motocykl, to musi przedstawić w zarządzie gminnym zaświadczenie fabryki lub sklepu,

gdyż rower czy motocykl nabył, stwierdzając, że pojemność skokowa silnika nie przekracza 100 cm³. To zaświadczenie należy tylko okazać w gminie przy rejestracji, a następnie mieć go stale przy sobie w czasie jazdy na drogach publicznych, aby w razie zatrzymania przez kontrolujących ruch można było go okazać.



Tak miała być przy-
montowana tabliczka
rowerowa.

Tabliczka, jaką wykupujemy przy rejestracji, służy na jeden okres rejestracyjny, obejmujący dwa lata. Po upływie dwóch lat musimy powtórnie pójść do sąądu gminy dla ponownego zarejestrowania rowera. Jeżeli rower rejestrujemy w pierwszym roku okresu rejestracyjnego, to za tabliczkę płaci się zł. 4.—, jeżeli zaś rejestrujemy go w drugim roku, to płacimy tylko zł. 3.—. Od opłat za tabliczki są zwolnieni: żołnierze żandarmerii, funkcjonariusze policji państwowej, funkcjonariusze służby drogowej na drogach publicznych oraz inni funkcjonariusze państwowi i samorządowi (również soltysi). Zwolnienie od opłat mogą oni jednak uzyskać tylko wtedy, jeśli przedstawią zaświadczenie swej władzy państwowej, stwierdzające, że używają rowerów do celów służbowych. Żadne inne zwolnienia od opłat nie są udzielane i dlatego występowanie do jakiegokolwiek władze z podaniem o zwolnienie z opłat rejestracyjnych jest zupełnie bezcelowe.

Wykupioną w sąrodzie gminy tabliczkę rowerową należy przymocować do roweru z tyłu za siodełkiem w ten sposób, aby była ona w czasie jazdy zawsze widoczna i łatwo można było odczytać jej numer. Tenże nie wolno przymocowywać tabliczki w ten sposób, aby numer był odwrócony, gdyż wtedy jest on nieczytelny, nie wolno też zginać jej lub choćby częściowo zakazywać, a w razie zaś uszkodzenia lub zakazania należy ją zaraz oprzeć.

31) UŻYWAJ DO JAZDY PO DRÓGACH PUBLICZNYCH TYLKO BOWERU ZAREJESTROWANEGO I ZAOPATRZONEGO W TABLICZKĘ. TABLICZKĘ PRZYMOCUJ DO BOWERU Z TYŁU ZA SIODEŁKIEM TAK, ŻEBY BYŁA ONA ZAWSZE DOBRZE WIDOCZNA. TABLICZKĘ UTRZYMUJ W TAKIM STANIE, ABY MOŻNA BYŁO LATWO ODCZYTAĆ JEJ NUMER.

Zakończenie

W poprzednich rozdziałach była mowa o tym, jak należy jeździć i chodzić po drogach, aby uniknąć wypadków. Daje tam napisano i nie jeden może pomyśleć, że zrobiono to niepotrzebnie. Otóż celem przekonania wszystkich, że nauka prawidłowego jeżdżenia i chodzenia po drogach jest niezbędną, podamy tu kilka opisów charakterystycznych wypadków, które zdarzyły się na naszych drogach skutkiem tego, że ich sprawcy nie znali przepisów ruchu bądź też mimo znajomości lekceważyli je rozmyślnie. Opisy katastrof są oparte na dochodzeniach i protokołach policyjnych oraz na badaniach przeprowadzonych przez biegłych sądowych.



Wóz jechał środkiem drogi

WYPADK Z WOZEM KONNYM

W województwie poznańskim drogą Gniezno — Żnin jechał środkiem drogi wóz konny, prowadzony przez kobietę. Z tyłu zbliżał się autobus, wypełniony pasażerami. Kierowca autobusu, widząc drogę przed sobą zajętą, zaczął dawać sygnały, oznajmiające w ten sposób, że chce wóz wyprzedzić. Kobieta, zapewne zagadana z towarzyszką podróżną, została zasko-



Droga utrudniona wóz i bliźniak Kobieta

czasu sygnałami i chcąc skierować konia na prawą stronę drogi, aby dać w ten sposób wolny przejazd dla autobusu, zbyt porzywczo i silnie szarpnęła lejcaми. Stare murażale lejca nie wytrzymały szarpnięcia i prawy pękł. Wtedy koń kierowca tylko jednym lewym lejcem, aboczył na lewo, natarasowując drogę przed autobusem, który znajdował się już w odległości kilkunastu metrów. Zahanowanie autobusu było w tych warunkach niemożliwe. Kierowca więc, widząc, że nie wyprzedzi wozu z lewej strony, skręcił na prawo, aby objechać go z jego prawej strony. W tym momencie, gdy między autobusem a wozem pozostało tylko około 10 m, kobieta wskoczyła na prawą stronę drogi, aby przytrzymać konia. Skok był jednak nieudany, gdyż upadła ona tuż przed autobusem w odległości od niego około 4 m.

Nie chcąc najechać na kobietę, kierowca musiał nagle skręcić i autobus wpadł z całym impetem na drzewo, przechylając się na prawy bok.



Construcție cuibă autobusului răvășit.

W rezultacie tej katastrofy, jego główna sprawozyni odniosła tylko niewielkie obrażenia wewnętrzne, zaś 14 osób z pięćdziesiąt pasażerów autobusu zostały rannych z czego 4 osoby — ciężko. Autobus naturalnie uległ rozbiciu.

Przebieg wypadku była powodzana: nie jechała przepisowo po prawej stronie drogi, nie miała dobrego kierowcy, bo w sposób zbyt nerwowo i silny maspuęła kołami, oraz miała słą uprzęż, gdyż koła nie wytrzymały silnego naciągnięcia. O wszystkich tych nieprawidłowościach, które wywołały ten wypadek, mówiliśmy w naszej kronice i nalegalismy, żeby nie jechać iradkiem drogi i nie powozić, gdy się tego nie umie, oraz żeby mieć zawsze uprzęż w takim stanie, kiedy umożliwiała stałe panowanie nad kołami. Nieprzeostrzeżenie tych zasad przez jedną osobę, spowodowało rany, cierpienia i straty materialne dla tylu innych niepełnie niewinnych ludzi.

WYPADEK Z RÓWEKEM.

Na przedmieściach Szamowa kilka osobników po przyjęciu przydatnych chwilał przy butelce a wódka, wyszła na ulicę. Pełni animacjom po wielu kieliszkach postanowili dać jednemu z pięćdziesiąt siebie lekko jazdy na rowerze, gdyż dotąd jeszcze tej umiejętności nie posiadali.

Pojak wsiadłszy na rower, jechał naturalnie z prawej strony jezdni na lewą i odwrotnie, gdyż nie umiał utrzymać równowagi, a nawet gdyby umiał, to stan podniecenia alkoholem na to by mu nie pozwolił.

W trakcie tej tak miłej zabawy na jezdni dośi ruchliwej ulicy, bo wychodzącej za miasto, nadjechało auto, które mimo wysiłków kie-



Po przyjęciu przydatnych chwilał...



...Jechał jazdy na rowerze.



Wina wyśliznę kierowcy auto wpadło na rowerszystę.

Wina wypadku ponosi tu całkowicie kolarz. Uczył się jeździć na rowerze na drodze, a nadto jeździł, będąc w stanie nieostrożnym. Przed jednym i drugim przestrzegaliśmy na poprzednich stronach niniejszej książeczki, jak widzieliśmy, zupełnie słusznie, gdyż niestosowanie się do tych zasad spowodowało wypadek, który na zawsze usunął kolarza koleją.

WYPADEK Z PIESZYM.

W czasie burzy połączonej z gradem, jednak przy dobrej jeszcze widzialności, w jednej z wiosek pod Boryslawem miał miejsce następujący wypadek:

Z chaty, stojącej obok szosy, wyskoczył mężczyzna i zasłoniwszy się od deszczu marynarką, przbiegał przez jezdnię zupełnie nie uważając na to, co się dzieje na drodze. Trzeba trafić, że akurat szosą jechał wypełniony całkowicie autobus, kursujący z Boryslawia do Sambora. Kiedy mężczyzna wyskoczył w sposób nieprzewidywany na jezdnię, autobus majdował się od niego w odległości około kilkunastu metrów. Już to jedno świadczy, że jaką niebezpieczną i wprost samobójczą gwałtownością bieg człowiek, skoro nie dostrzegł z tak bliskiej odległości potężnego bądź co bądź pojazdu. A może zresztą i dostrzegł go nawet, jednak wolał narazić się na niebezpieczeństwo niż nieco zamknąć w czasie czekania na jego przejazd. Jak ostatecznie było, tego się już nie dowiemy, bo człowiek ten nie żyje, doświadczył na tym, że kiedy kierowca dostrzegł go już przed autobusem, nie mogła już być mowy o zahamowaniu pojazdu, gdyż odległość była niedostateczna, aby autobus mógł się zatrzymać przed biegnącym.

Kierowca miał na tyle przytomności umysłu, że skręcił w bok, chcąc niefortunnie wymknąć, jednak manewr ten nie mógł już ocalić



Nie oglądając się odwrócił przodem proci drogę.

całowiście, gdyż na przejechanie odległości kilku metrów, jaką dzieliła bieżącego od autobusu, ten ostatni potrafił wyprzedzić zaledwie ulamka sekundy. To też uśłowienia kierowcy okazały się już spóźnione i mężczyzna dostał się pod koła, ponosząc śmierć na miejscu. Autobus zaś, skręcając w bok w sposób zbyt gwałtowny, cudem jedynie nie wpadł na słup telegraficzny, co mogło wywołać zupełne rozbiście pojazdu i śmierć lub kalectwo wielu osób i podróżujących. Zabity pozostał sam i dwa nieletnie dzieci bez żadnej opieki i środków do życia, charcząc spełnienie nowym zjawiskiem w postaci wydatków na ich utrzymanie i wychowanie.

Zatem możemy tu stwierdzić, że powodem wypadku była nieostrożność się przestępcy do zasa, jakżeśmy wyżej. Mówiliśmy tam,

że pieszy powinien przechodzić przez jezdnię w sposób ostrożny, przetrze czy nie grozi mu najechanie, nigdy zaś nie powinien przebiegać bez zwrócenia uwagi na to, co się na jezdni dzieje. Za nieprzeostrożność tej zasady — zapłacił człowiek tyżym, a nadto naraził innych na groźne niebezpieczeństwo.

WYPADEK Z PASAZEREM AUTOBUSU.

W Skanlinowie pod Warszawą na autobus, który miał przyjechać do stolicy i z tamąd do niej powrócić, oczekiwało wiele osób. Kiedy autobus nadjechał, ludzie ruszili się w jego kierunku, aby wskoczyć do niego, zanim się jeszcze zatrzyma.

W tłuku, jaki się wytworzył przy autobusie, jeden z pasażerów, starszy już człowiek z zawodu Indyjów, został wpechnięty pod koła, które zmiażdżyły mu głowę, powodując natychmiastową śmierć. Zmarły otrzymał honor i tyżym.



Został wpechnięty pod koła przez nieostrożnych wbiegających.

Mówiliśmy powyżej, że nie należy wyskakować i wskakiwać do jadących pojazdów, widzimy więc znowu, że nie zastosowanie się do tego przepisu stało się powodem wielkiego nieszczęścia. Nie da się ono nawet porównać z tą przykrością, na jaką naraziłoby się ofiara wypadku, gdyby nawet wskutek zatłoczenia autobusu przez innych pasażerów nie znalazła wolnego miejsca i musiała choćby pieszo powrócić do Warszawy.

Znaki ostrzegawcze

Uprowadza jadących, że około 50 m. przed nimi znajdują się na drodze, niebezpieczne dla ruchu miejsca, na których może nastąpić wypadek. Sposóbem na takie miejsca rodzi przestrożę.

Znaki ostrzegawcze dopuszczalne są kolorem czarnym, oznaki podają znaki samej.



Fig. 1. Znak przed powężaniem szerokości lub gwałtem na jezdni.



Fig. 2. -Znak przed wązkiem lub skróceniem jezdni z prawej.



Fig. 3. Znak przed skrzyżowaniem dróg.



Fig. 4. Znak przed przejazdem kolejowym bezplanowego rozjazdu.



Fig. 5. Znak przed przejazdem kolejowym z ostrzegawczym rozjazdem.



Fig. 6. Znak przed inną przestrożką nie dotyczącą się skrzyżowania kolejami poprzedzającą. (Np. czarnymi znakami dróg lub jej części w czasie robót).

Znak zakazanej ostrożności



Fig. 7. Oznacza to, że przed jadącymi znajdują się miejsca wymagające ostrożności i ostrożności jazdy (jak np. odcięcia dróg przed szkołą, lub kościołem gdzie wypadają dzieci) lub na dróg, albo odcięcia dróg na którym prowadzi się robót ul.

Znaki zakazów i ograniczeń ruchu

zakazują jadącym pewne zachowania, do których należy się w czasie jazdy wystrzeżać.



Fig. 8. Znak na początku odcinka, dróg, na którym wszelki ruch jest zakazany.



Fig. 9. Znak na początku odcinka, dróg o ruchu jednostronnym, wskazującym, że wjazd z tej strony na odcinek dróg jest zakazany.

Znaki zakazów i ograniczeń ruchu



Fig. 10. Znak na początku odcinka drogi, na którym ruch cięższych samochodowych jest zabroniony.



Fig. 11. Znak na początku odcinka drogi, na którym ruch wszelkich pojazdów cięższych jest zabroniony.



Fig. 12. Znak na początku odcinka drogi, na którym ruch wszelkich samochodów cięższych od 3 ton jest zabroniony. (Na znakach podano liczbę 3 tony tylko dla porównania, może być zastąpiona liczbą inną liczbą. Np. 2,5 t, 2,0 t, 1,5 t i t. p.).



Fig. 13. Znak na początku odcinka drogi, na którym ruch wszelkich pojazdów z ograniczoną wagą od 6 KM na godzinę jest zabroniony. Symbol 6 KM na godzinę odnosi się do maksymalnej wagi, natomiast waga pojazdu liczone jest niezależnie.



Fig. 14. Znak na początku odcinka drogi, na którym postój, zatrzymanie, manewrowanie i inne pojazdy jest zabronione.



Fig. 15. Znak na początku odcinka drogi, na którym postój, zatrzymanie, manewrowanie i inne pojazdy jest zabronione.

Znak nakazu



Fig. 16. Znak ustanowiony na tym krótkim odcinku drogi o ruchu jednokierunkowym, z którego wyjazd jest na odcinek dwukierunkowy. Znak poleca, że ruch jest jednokierunkowy tylko w kierunku na odcinek o ruchu jednokierunkowym, ale wolno jestjechać także w przeciwną stronę.



Fig. 17. Znak na początku odcinka drogi, na którym jest zakazane wjeżdżanie innych pojazdów.



Fig. 18. Wykazujący kierunek jazdy drogi na odcinku o ruchu w jedną stronę, w kierunku wskazywanym strzałką.

Podobnych wypadków można by wymieścić bardzo wiele i ogólnie biorąc da się stwierdzić, że odbramyta większość katastrof drogowych jest spowodowana wyłącznie ludzką nieostrożnością, niedbalstwem lub lekkomyślnością. Tylko niewielka część wypadków jest wywołana ówczesnościami od człowieka niezależnymi, a więc zepsuciem się pojazdu, złym stanem drogi, zawaleniem się mostu itp.

W mocy więc wszystkich użytkowników dróg, czyli pieszych, kolarzy, wędziarów i kierowców, leży możliwość zmniejszenia tej wielkiej ilości niebezpieczeństw i strat, jakie wskutek wypadków ruchu nadeżdżają. My sami najczęściej rozstrzygamy naszym postępowaniem o zachowaniu życia lub zdrowia własnego, albo życia i zdrowia naszych bliźnich.



Idź dzisiaj **TAM**
- jutro **TU**
na rowerze
P.W.U.

Państwowe Wytwórnice Uzbrojenia
Stare Grodzkie—Warszawa Brakowskie Przedmieście 11

Składy Konsygnacyjne

Katowice, Mickiewicza 14

Łódź, Piotrkowska 103

PIERWSZA FABRYKA LOKOMOTYW W POLSCE

S. A. Zakłady w Chrzanowie
Biuro Zarządu w Warszawie Zgoda 8

B U D U J E:

Lokomotywy normalnotorowe — osobowe i towarowe • **Lokomotywy wąskotorowe** — spalinowe i parowe dla wszelkiej szerokości tora • **Lokomotywy kopaliniane** — elektryczne i spalinowe • **Drezyny motorowe** • **Karoserie** stalowe samochodowe i różne części do wyrobu samochodów.
Narzędzia pomiarowe i warsztatowe do obróbki metali.

Motorowe wałce szosowe do budowy i konserwacji dróg szosowych, wyposażone w silnik systemu „Diesel” czterotaktowy o mocy 26,28 KM, uruchamianie silnika odbywa się za pomocą sprężonego powietrza. Wszystkie części składowe wałca wykonane są z najlepszych materiałów i przy największych obciążeniach zapewniają stałą i pewną pracę.

Dostawca: Polskich Kolei Państwowych, Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych Bułgarii, Dyrekcji Kolei Łowej, Socjalistycznych Republik Radzieckich, Towarzystwa Kolei Żelaznych Marocco i innych.

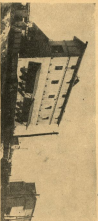
Ł O M Y B A Z A L T U

„NIEDZWIĘDZIA GÓRA”

Instalacje i urządzeń i grzej do budowy kolei i dróg oraz betonów
SPECJALNOŚCI grzej szlachetnie do budowy nowoczesnych dróg
asfaltowych i betonowych

Współpraca 2.000 wyjazd instruktor

Najlepsze materiały drogowe w Polsce



Firma Inż. H.K. Kowarzyk i Inż. W.I. Braun, Kraków, Kierownictwo 15

DRAGO

m i e s z a n k a
b e n z y n y
b e n z o l u
i s p i r y t u s u

TO OSZCZĘDNOŚĆ
ŁATWY ROZRUCH
CZYSTE SPALANIE
SPOKOJNA PRACA
MOTORU

Stacje uliczne w Warszawie i na prowincji

„D R A G O” S. A.

WARSZAWA, ŻÓRAWIA 3, TELEFON 550-20



Z pełnym zaufaniem, opartym na praktyce stosują doświadczeni kierowcy do swych motorów wysokowartościowe oleje samochodowe GALAXY-LUX

KLINKIERNIA „Gródków”

Będzińskiego Powiatowego
Związku Samorządowego

w Gródkowie

Pocztą Będzin, skrzynka pocztowa 36
Telefon 70-460

Produkuje:

Wysokowartościowy
klinkier drogowy
o wytrzymałości na ścienne
około **2000 kg/cm²**
Płytki klinkierowe
na podłogi i chodniki
**Buduje drogi
o nawierzchni
klinkierowej.** -

Bez względu na drogę

N O W A
O P O N A

PRZECIWI-
ŚLIZGOWA



„ENGLEBERT” – „A D”

Gwarantuje najlepsze wyniki

s p r z ę t

B O S C H

to zadowolenie kierowcy

BE-TE-HA

Warszawa 1, Marszałkowska 17

tel. 554-63

Z W I A Z E K K O K S O W N I

Sp. z o. o.

Katowice, ul. Powstańców 50, tel. 329-51
Adres telegraf.: „Koksownia” Katowice.

Przedsiębiorstwo przerobu i sprzedaży produktów węglapochodnych: smoły, pekt, oleje smołowe, nafsalen, fenol i krezole, zasady pirydynowe, antracen, żywice humerony, benzole, kwas benzenowy i t.d. Siarczany amonu. — Tektury smołowe. — Impregnacja drewna olejem smołowym i solami impregacyjnymi, materiały drzewne surowe i tarte w stanie nasączonym lub nie nasączonym. — Sole impregacyjne lalit i trielit.

Z A K Ł A D Y :

FABRYKA CHEMICZNA W WIELKICH HAJDUKACH • FABRYKA TEKTUR SMÓŁOWCOWYCH W KATOWICACH (DABIU) • ZAKŁADY IMPREGACYJNE W WIELKIM CHELMIE, W SOŁCU KLJAW. I WE WRONKACH • ZAKŁAD IMPREGACYJNY I TARTAK W KATOWICACH-LISOCIE.

Związek Polskich

Fabryk Cementu

Warszawa, ul. Czackiego 1

Udziela

bezpłatnych porad

we wszystkich sprawach dotyczących stosowania cementu przy budowie dróg oraz w innych dziedzinach budownictwa, jak domy mieszkalne, gospodarstwo wiejskie, betoniarstwo i t. p.



Najsolidniejszą wytwórcą

Aparatów do oprysku drzew

krzewów i plantacji

oraz

narzędzi weterynaryjnych i

ogrodniczych jest znana od

blisko 120 lat istniejąca

firma

ALFONS MANN

Spółka Akcyjna

Warszawa, pl. Małachowskiego 2

Ządajcie bezpłatnego katalogu — otrzymacie tam wiele interesujących Was przedmiotów z w. w. adresem.



KAMIENIOŁOMY GRANITOWE

GOSPODARCZEGO ZRZESZENIA
SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

w Klesowie i Wyrach pow. Sarnieńskiego
Zarząd: Warszawa, Dobra 28 tel. 275-30

dotarczają po cenach konkurencyjnych wszelkie ma-
teriały kamienne do budowy dróg.

POLSKIE OPONY I DĘTKI



SAMOCHODOWE
MOTOCYKLOWE
LOTNICZE
ROWEROWE

NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI WSZĘDZIE DO NABYCIA

Każde miasto, powiat, gmina mogą budować
-ładkie, trwałe tawie, ulice i drogi
z płyt betonowych szaleniokątnych
(Patent Nr 15373)



Parad technicznych wzorów z licencją wydziału,
INŻ. WŁADYSŁAW TRYLIŃSKI
Warszawa, ul. Jakubowska 14 m. 1, tel. 15-21-25

WAPNO i KAMIENIOŁOMY SP. AKC.

W JAWORZNI

Katowice, ulica 100, tel. 10-74

Biuro Sprzedaży Warszawa, ul. Mokotowska 31-33, tel. 9-01-99

- 1) **WAPNO PALONE** z czystego marmuru o najwyższej wydajności twardości zawierające 99,11% CaO) denku wapnia do celów budowlanych, tylników i biurnia.
- 2) **WAPNO PALONE — MIKŁONE — ROLNICZE i CHEMICZNE**
- 3) **WAPNEN SUROWY DLA CUKROWNICTWA, FABRYK CELULOZY**
- 4) **TEUCZEN i KAMIEŃ DLA KOLEI ŻELAZNYCH, DRÓG BITYCH i BETONÓW**



Chcesz uniknąć takiego losu dla Twojego samochodu? Kup catalizator OMEGA
MŁCZ, PAKOWI, PEYRONI, SAMPOLINI, TESTORINI, SIORE, I SIBIROLI
dla zabezpieczenia przestępczościowego gwałtu, gwałtów, budyków
zabudowań gospodarczych, sklepów, warsztatów, magazynów i t. p.
P O L E C A.

„OMEGA” SPEC. FABR. GAŚNIC I INST. GAŚN.
WARSZAWA ŚMOLNA 28. TEL. 653-62

Przystępujcie do Ligi Drogowej!

Zapisy przyjmują Okręgi i Oddziały
Ligi Drogowej oraz Zarząd Główny
w Warszawie, ul. Krak. Przedmie-
ście 8 m. 3 tel. 2.11-82.

Konto P.K.O. 22877.

Składka miesięczna dla członka rzeczywistego
wynosi zł 0.50.—, wpisowe zł 3.—.

Sol. Sokoła Karon, Dział Grafiki, Warszawa, Ko. Sierpień 8, Tel. 5-37-72.

Dziś to polskich rat!

POLSKI FIAT

Apel Ligi Drogowej

**Piesi! Rowerzyści! Wozniści! Motocykliści!
Automobilisci! – Więcej uwagi na dro-
gach publicznych i ulicach!**

**Od Waszego zachowania się, od Waszej
ostrożności zależy, czy będziemy nadal płacić
życiem i kołactwem oraz milionami złotych
za niestosowanie się do przepisów ruchu na
drogach.**

LIGA DROGOWA WZYWA WSZYSTKICH

– do ścisłego przestrzegania przepisów jazdy
i chodzenia,

– do wzajemnego życzliwego stosunku pomię-
dzy wszystkimi uczestnikami ruchu na dro-
gach,

– do powszechnej dbałości o drogi i znaki dro-
gowe, od stanu których zależy bezpieczeństwo.

**We wszystkich krajach kulturalnych panuje
wzorowy porządek na drogach. Czyż nie po-
trafilimy dorównać innym?**

**Przestrzegajcie porządku sami, – uczcie
innych!**

**LIGA DROGOWA
Zarząd Główny**

**Warszawa, ul. Krak. Przedmieście 8 m. 3. tel: 2-II-82
Konto P. K. O. 22877**