

30

groszy

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 1

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska T. A. w Poznaniu

7. października 1928

Samochodowa idylla



Nadszedł czas, kiedy samochód przestał być dziwakiem i postrachem nawet dla zwierząt. Jeleniom w londyńskim Richmond-Parku można bezpiecznie składać automobilowe wizyty.

(Wide World Photo)

Niezwykły rozwój automobilizmu, jaki się zaznaczył w ostatnich latach, doprowadził wreszcie do tego, że dzisiaj w wielu krajach samochód przestał już być przedmiotem zbytku, stając się prawdziwie użytecznym i praktycznym środkiem lokomocji. Coroczny wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów motorowych wskazuje, że i w Polsce rozwój stosunków komunikacyjnych zmierza w tym samym kierunku.

Ożywienie ruchu samochodowego wywiera wpływ nie tylko na ulepszenie komunikacji, na udogodnienie życia, na rozwój sportu, na zmniejszenie bezrobocia, dostarczając pracy ogromnym masom, lecz zagębia się bardzo silnie o całokształt stosunków gospodarczych w kraju. W dziedzinie automobilizmu łączą się interesa różnych gałęzi przemysłu — metalowego, drzewnego, precyzyjnego, gumowego, elektrotechnicznego, hutniczego, naftowego itp. Gdy do tych znów dołączymy zainteresowania handlu zarówno wewnętrznego, jako też importowego i eksportowego, wtedy dopiero będziemy mogli jasno zdać sobie sprawę jak

głęboko i wszechstronnie automobilizm zespała się z najważniejszymi dziedzinami gospodarki krajowej.

Z rozgałęzionych i skomplikowanych stosunków wylania się codziennie ogrom zagadnień interesujących każdego człowieka, związanego w jakikolwiek sposób z automobilizmem. Codziennie powstają kwestje interesujące czy to technika, czy kupca, czy rzemieślnika, czy też sportowca, właściciela samochodu lub jego kierowcę.

Niestety wszystkie te zagadnienia i zainteresowania nie znajdowały dotąd należytego uwzględnienia w prasie. Pisma codzienne nie są zdolne, ani pod względem techniki wydawniczej, ani pod względem przygotowania rzeczowego, dać tym sprawom właściwego wyrazu. Istniejące nieliczne czasopisma specjalne również nie wystarczają już, by sprostać tym obszernym a wciąż rosnącym zadaniom ani dostatecznie spopularyzować ideę automobilizmu. Wszystko to

odbija się ujemnie na tempie rozwoju ruchu samochodowego w Polsce.

Powstała więc konieczność stworzenia takiego organu prasowego, któryby, opierając się o silne podstawy finansowe i doskonale wyposażony zakład graficzny, potrafił wypełnić istniejący brak w sposób dostępny dla wszystkich.

Nasz ilustrowany tygodnik „Samochód”, który ukazywać się będzie regularnie co tydzień i który ma zapewnioną współpracę najtęższych fachowców, stawia sobie za zadanie zaspokoić te potrzeby automobilizmu, o których była mowa wyżej.

Nie ma dziedziny automobilizmu, która by nas nie interesowała. Niema kwestji związanej z ruchem samochodowym w Polsce, która byłaby dla nas obojętna. Starać się będziemy objąć możliwie najszerszy krąg zainteresowań i możliwie najlepiej załatwić nasze potrzeby czytelników.

Ufni w powodzenie przedsięwzięcia, któreśmy zamierzeli, przystępujemy do pracy.

POLSKI DORÓBEK SPORTOWY 1928

W rozwoju sportu automobilowego w Polsce rok 1928 może być zapisany złotymi zgłoskami, bo jeżeli w poprzednich latach postęp w tej dziedzinie sportu był duży, to w bieżącym roku nie tylko pod względem ilości, ale nadewszystko jakości imprez automobilowych możemy już nawet konkurować z zagranicą

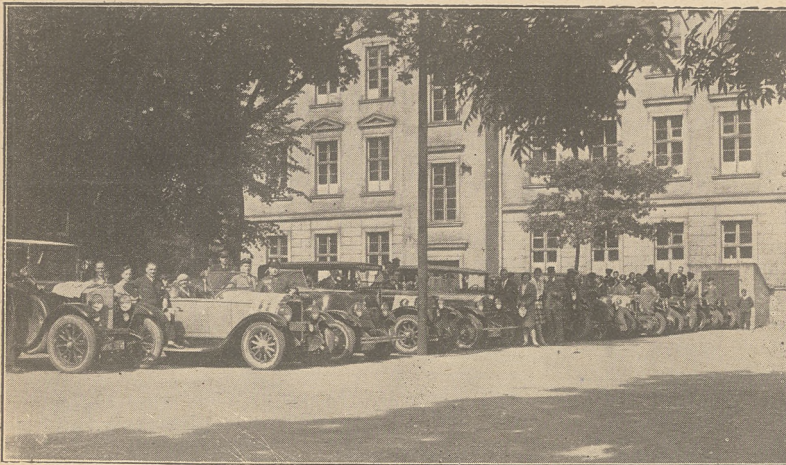
Wyniki osiągnięte na kilku zawodach nie są niczem gorsze od wyników zagranicznych tembardziej, jeżeli weźmie się pod uwagę nasze warunki drogowe, brak specjalnych torów wyścigowych oraz brak zainteresowania fabryk samochodowych naszym sportem.

Tem większe będą zasługi poszczególnych pionierów naszego automobilizmu, którzy

nie szczędząc sił i środków od szeregu lat starają się rowinać tę mało dotychczas rozpowszechnioną gałąź sportu. Zagranicą tego rodzaju imprezy odbywają się w dużej części z inicjatywy wielkich fabryk samochodowych, które widząc w tem interes własny, idą na rękę poszczególnym jednostkom, zdejmując z nich duży ciężar zaopatrzenia się w specjalne samochody wyścigowe czy sportowe.

W roku bieżącym, dzięki rezultatom uzyskanym na naszych wyścigach, sport zagraniczny dowiedział się o nas i zainteresował się nami, co wyraziło się przez wysłanie na nasze tory wyścigowe swoich zawodników.

Coraz liczniejszy udział w zawodach naszych jest dobrym znakiem, że zainteresowanie tą gałęzią sportu u nas wzrasta, a co za tem następuje, pociągnie za sobą zwrócenie bacniejszej uwagi na nasze drogi, które po-



Park automobilowy w Grudziądzu podczas rajdu Pomorsko—Kaszubskiego.

Fot. Biłażewski



(Po prawej):

Grupa uczestników „Polskiego rajdu międzynarodowego” przed rannym startem na wschodnich kresach Rzplitej.

Fot. Świątowski



zostawiają dużo do życzenia. Rezultat zresztą już się dały widzieć: uporządkowana nasza stawa samochodowa, która razila wprost swoim archaizmem, wzięto się energicznie do naprawy starych, zniszczonych dróg na kresach wschodnich i zaczęto budowę nowych szos. Władze nasze zainteresowały się także ruchem, organizując nawet swój raid na kresach, w którym wzięło udział szereg starostów i komisarzy kresowych. Wszystko to świadczy wymownie, że te „7 lat chudych“ automobilizmu nasze go minęły i następują lepsze czasy.

Udział naszych automobilistów w imprezach zagranicznych, jak n. p. w zjeździe gwiazdzystym w Monte Carlo, a potem w Wiesbaden, gdzie nasi sportowcy ze wschodzącą gwiazdą naszego sportu J. Ripperem na czele osiągnęli rezultaty nie gorsze od zagranicznych uczestników, oraz przyjazd uczestników z zagranicy na nasze zawody wymownie świadczą o tem, że z szarego końca wysuwamy się na czoło, dowodząc, że Polska nie tylko na jednym, ale i na 100 koniach jeździć potrafi.

Tegoroczny sezon rozpoczął ruchliwy i zasobny w środki Łódzki Kl. Aut., organizując Raid gwiazdzysty do Łodzi w dniu 19 maja. Raid ten, którego warunkiem był wyjazd z dowolnej miejscowości z tem, żeby na oznaczony czas przybyć do Łodzi, pokonywując niemniej niż 300 km, zgromadził niebawem na nasze stosunki ilość samochodów, bo aż 96! Wynik był obliczony na zasadzie ilości przejechanych kilometrów, ilości pasażerów oraz średniej szybkości. I. miejsce zajął Żychoń z Kr. K. A. na samochodzie Erskine, drugie Tesche (A. Daimler), III. St. Tyszkiewicz na polskim samochodzie Stetysz.

Następnego dnia odbył się na 5 km dystansie wyścig, w którym brało udział 22 samochodów, w którym pierwsze miejsce zajął Frühling w kategorii wozów wyścigowych na sam. Bugatti, rozwijając szybkość 170 km. na godz. i mając średnią szybkość 138 km/g.; w kategorii wozów sportowych Winnicki również na Bugatti'm, mając średnią szybkość 129 km/g. i zdobywa I. nagrodę.

W dniu 3 czerwca odbył się staraniem Śląskiego i Krakowskiego Klubu wyścig górski na Kocierzy na trasie 4900 mtr, ściągając 20 samochodów na którym Vetterli na samochodzie Bugatti z kompresorem w kategorii wozu w wyścigowych zdobywa I. miej-



Podczas rajdu panie musiały same sobie radzić, nie oglądając się na męską pomoc.

Fot. Światowid

sce osiągając na trudnym górskim terenie średnią szybkość 67 km/g., a w kategorii samochodów sportowych I. miejsce zajmuje Ripper na Lancii ze średnią szybkością 61,9, wreszcie Mars na Studebakerze, mając wspinał, jak na ciężki wóz turystyczny, średnią szybkość 57 km/g.

W dniu 27—29 czerwca odbył się tradycyjny raid międzynarodowy, który tym razem objął przeszło 3000 km bardzo uciążliwej drogi na Kresach Wschodnich i w górach części Małopolski Wschodniej, przechodząc przez Drusieniki, Łuck, Jaremcze, Truskawice, Krynicę, Kraków i Sandomierz. Raid ten był połączony z górską próbą szybkości na Kocierzy na 2 km przestrzeni z rozbiegiem; 17,5 km próbą wytrzymałości w Busku oraz płaską próbą szybkości w Raszy- nie.

Warunki raidu były bardzo ciężkie, gdyż przy obliczeniu brane były pod uwagę następujące rezultaty: sprawności maszyny i regularności jazdy podczas całego raidu,

próba szybkości górskiej, próba szybkości płaskiej z miejsca i z rozbiegu, oraz ogólny stan maszyny. Mimo to z 23 maszyn, które startowały zakończyło raid 20. Największą ilość nagród, w tem I. nagrodę zdobył włoski kierowca Cypriano Illiano na małym samochodzie Fiat 509. Wielu innych uczestników raidu zdobyło dużo nagród, wykazując tem wielką sprawność i trening sportowy.

Wkrótce potem, bo 29—30 czerwca zorganizował ruchliwy Kr. K. A. raid górski, do którego stanęło 14 samochodów. Raid ten, którego trasa przebiegała przez trudny górski teren Podkarpacia, przez Jasło, Przemyśl, Sanok i Krynicę, połączony był z wyścigiem i próbą górską na trasie 2 km, na których najlepszy czas dnia uzyskali: p. J. Ripper na Lancii oraz Frühling na Bugattim. W ogólnej klasyfikacji raidu I. miejsce zajął Mars (Fiat 509).

Wielkop. A. K. urządził w dniu 6—9 lipca raid Pomorsko-Kaszubski Poznań — Grudziądz — Gdynia — Poznań na ogólnej przestrzeni 971 km w trzech etapach, z których pierwszy przypadł na jazdę nocną. — Z 11 samochodów, uczestniczących w raidzie, 10 ukończyło raid w pełnym porządku, świadcząc chlubnie o wysokim wyrobieniu sportowem zawodników, którzy, mimo iż I. etap odbyli w nocy, po krótkim, parogodzinnym wypoczynku w Grudziądzu przez cały następny dzień prowadzili samochody do Gdyni. Nagrodę I. w tym raidzie zdobył inż. W. Maćkowiak na małym samochodzie Tatra, II. dyr. Głowiński na Renault, III. znów mała Tatra prowadzona przez p. Markowskiego. Specjalną nagrodę f-my „Galijska“ za minimalne zużycie benzyny tej firmy zdobył p. Stachowski na Mercedes-Benz. Równocześnie trzeba nadmienić, że i pozostale samochody wykazały w czasie całego raidu nadzwyczajną sprawność i regularność jazdy.

Clou tegorocznego sezonu stanowił wyścig tatrzański, rozegrany na drodze Zakopane — Morskie Oko o wielką nagrodę Tatr. Wyścig ten, w którym poraż może pierwszy wzięli udział zagraniczni kierowcy tej miary co ks. Liechtenstein, był triumfem polskich kierowców, a w szczególności młodego Rippera, który dziś bezsprzecznie wysuwa się na czoło polskich automobilistów, zostawiając w tyle starych sportsmenów, dotychczas w ciągu szeregu lat bezkonkurencyjnych.



Po rajdzie Pomorsko-Kaszubskim zwycięzcy i organizatorzy zgromadzili się wokół puharów w lokalu Automobilklubu Wielkopolskiego. Zwycięzcy: p. Markowski (1), p. Głowiński (2), p. Stachowski (3), p. starosta Ziomecki, komandor rajdu (4), mjr. Ogórkowski, wicekomandor rajdu (5).

V Międzynarodowy kongres automobilowy

Obecni na raidzie sportsmeni zagraniczni z entuzjazmem odzywali się o jeździe młodego kierowcy. Zainteresowanie publiczności było kolosalne. Jak długo istnieje Zakopane nigdy tyle samochodów nie zgromadziło się w jednym dniu naraz. Widzieliśmy tam samochody z najodleglejszych miejscowości Polski, przeważnie jednak automobile kra-kowskie. Publiczność owacyjnie witała zwycięzcę, który poza główną nagrodą zdobył wielką ilość mniejszych. Pozostali zawodnicy uzyskali również bardzo dobre rezultaty. Słowem wyścig ten stał się dniem triumfu dla polskich automobilistów.

Do ciekawszych imprez zaliczyć trzeba urządzany już od paru lat przez A. P. do- roczny raid pań, który zawsze gromadzi du- żą ilość uczestniczek, a świadczy wymownie o wielkiem zainteresowaniu naszych pań dla tego sportu, mimo iż nieraz naraża na cie- rpliwe znoszenie trudów dalekiej jazdy, jak to właśnie było w tym roku. Trasa raidu prowadziła z Warszawy przez Lwów do Kra- kowa i z powrotem. Pierwszą w tym roku była p. Regulska na Fiacie 509, która wyka- zała najlepszą i najregularniejszą jazdę pod- czas całej drogi.

Odbywające się zwykle w czasie Targów Wschodnich wyścigi pod Lwowem, chociaż w roku bieżącym odbyły się przy udziale za- ledwie 8 zawodników, dały jednak rezultat bardzo dobry. Padł tam bowiem nowy pol- ski rekord szybkości. — Liefeldt na wyści- gowym samochodzie Austro-Daimler na ki- lometrze lancę rozwinął szybkość 170 km/g., a na 20 kilometrach przestrzeni 139 km/g.; trzeba dodać, że szybkość pozostałych uc- zestników tego wyścigu wahała się pomię- dzy 137 i 120 km/g.

Taki jest dotychczasowy bilans sezonu automobilowego w roku bieżącym, bilans je- szcze nie zamknięty, bo do końca roku mamy jeszcze trzy miesiące, które przy dobrej po- godzie dadzą się wykorzystać.

Automobilklub Wlkp. urządza w dniu 7. b. m. na szosie Stęszewskiej wyścig kilo- metre lancę. Wyścig ten przeznaczony jest wyłącznie dla samochodów turystycznych i dla motocykli, wobec czego można mieć nadzieję, że zgromadzi on na torze większą ilość zawodników, którzy nie bojąc się kon- kurencji wyścigowców, wyłączonych z tej imprezy, mają sposobność okazać zainte- resowanie sportem automobilowym. Sport ten w naszej dzielnicy, posiadającej najlepsze drogi, powinien się rozwijać jaknajlepiej.

Samochody mają być puszczane jeden za drugim w pewnych odstępach czasu, i w gru- pach odpowiadających kategorii pojemności cylindrów, celem uniknięcia ewentualnych wypadków.

W dniu 28. b. m. odbędzie się t. zw. go- nitwa za lisem (Rally Paper), impreza czy- sto wewnętrzna, polegająca na odśledzeniu niewiadomego miejsca pobytu komandora- lisa, który, wyprzedzając uczestników, zna- czy swą drogę kolorowymi papierkami. Ja- dący za nim wicekomandor na wszystkich rozjazdach stara się mylić drogę. Najszybsze odśledzenie lisa daje zwycięstwo w zawo- dach.

Ten chronologiczny prawie przegląd wszystkich ważniejszych zdarzeń naszego ży- cia automobilowego daje czytelnikowi moż- ność zdania sobie sprawy, że i ta dziedzina sportu nie leży u nas odłogiem. Nie mamy wprawdzie jeszcze „auto-Konopackiej”, ale z pewnością już gdzieś się narodził i tylko czeka swego czasu przyszły szampion pol- skiego automobilizmu. Naszą rzeczą jest stworzyć mu takie warunki, żeby jaknaj- szybciej zabłysnąć mógł na szerokim świecie.

J. Piątkowski



Dnia 26 ub. m. otwarto na Kapitolu rzymskim V. Kongres Automobilowy pod prezydenturą sen. Crespi. Na kongres przybyli między innymi ambasadorowie Stanów Zjednoczonych i Francji. Polskę reprezentuje p. inż. Mikulski.

W czasie otwarcia omawiał sen. Crespi wpływ postępu automobilizmu na postęp narodów. Sen. Crespi zwrócił uwagę na znaczenie referatu prof. Bergiusa o syntetycznej fabrykacji benzyny nadmienając, że ostatnio także we Włoszech dokonano ciekawych doświadczeń, rokujących najlep- sze nadzieje.

Nasza rycina przedstawia chwilę otwarcia kongresu przez gubernatora Rzymu księcia Bon- compagni Ludovici.

(Fot. Scherl.)

Po katastrofie Materassiego

Katastrofa, która zdarzyła się na ostat- nich wyścigach na torze w Monza, była nie- wątpliwie najstraszniejszym wypadkiem w historii wyścigów samochodowych.

To też z tej okazji zarzuty i ostre kry- tyki, krytyki przedwczesne, zarządzone bo- wiem surowe śledztwo wykazało, że organi- zatorowie wyścigu nie ponoszą żadnej winy. Wyniku śledztwa jeszcze nie opublikowano; jednak już dziś jest rzeczą niewątpliwą, że nie ma mowy o brakach technicznych w sa- mochodzie Materassiego.

Badanie samochodu, natychmiast po wy- padku, wykazało, że tak kierownica jak też hamulec były we wzorowym stanie. Samo- chód Foresti'ego, z którym według pierwsze- go komunikatu Matefassi miał się zderzyć, nie miał żadnych śladów uderzenia; nawet na niklowanych piastach nie znaleziono naj- drobniejszej skazy.

Przypuszcza się więc, że powodem kata- strofy był zbyt ostry manewr kierownicą; kierowcy Brill Peri i Arcangeli, koledzy

Materassi'ego z drużyny „Talbot” twierdzą natomiast — a zapatrywanie to ma wszelkie cechy prawdopodobieństwa — że powodem katastrofy było nagle jego zasłabnięcie.

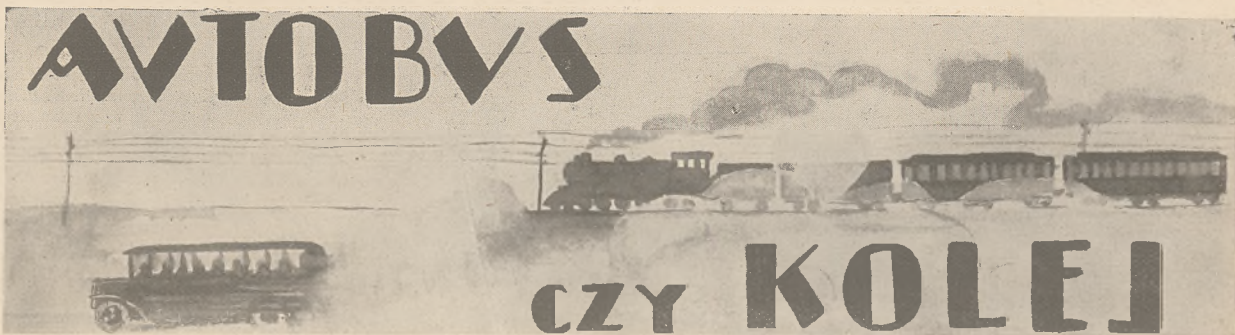


Chiron, zwycięzca tragicznych wyścigów w Monza.



Ostatnia fotografia Materassiego w fatalnym dniu.

Materassi narzekał w ostatnich czasach na dolegliwości z sercem i oświadczył tuż przed rozpoczęciem biegu, że jest to jego ostatni wyścig. Nikt nie przeczuwał, że zapowiedź Materassi'ego sprawdzi się w sposób tak tragiczny. W każdym razie należy stwier- dzić, że zarzut braku pietyzmu stawiany or- ganizatorom za to że kontynuowali wyścig, jest w wielkiej mierze krzywdzący; bez- stronni świadkowie, członkowie zagranicz- nych klubów samochodowych stwierdzili je- dnomyslnie, że wśród widzów panowało ta- kie napięcie, iż nagle przerwanie wyścigu wywołałoby niechybnie ogólną panikę.



Poznań, we wrześniu.

Jednym z najważniejszych zagadnień współczesnej polityki transportowej jest kwestia wcielenia samochodu w istniejący system komunikacyjny i gospodarczy. Nowoczesny ten środek lokomocji — z siłą i bezwzględnością swej młodości — zapanał na całym świecie zagrażając poważnie tak zasłużonej i — prawie rzecz by się chciało — czcigodnej instytucji, jaką jest kolej żelazna.

Kolej żelazna! W ciągu 100 lat swego istnienia dała ona światu olbrzymi rozwój życia gospodarczego, ustanawiając zarazem nie ulegającą dyskusji swą predominację nad innymi środkami lokomocji. W początkach swych kolej żelazna miała licznych przeciwników, będąc zmuszona do walki z argumentami rzucającymi dzisiaj swoją śmiesznością. Wszak fakultety medyczne wydawały atesty, że jazda w pędzących (!) wagonach naraża na różne choroby umysłowe!

Mimo wszystkich przeciwników — kolej zwyciężyła. Wszak świadczenia jej były lepsze od usług oddawanych przez inne środki transportowe. I rzecz dziwna: jak to udowodnił znany ekonomista niemiecki Werner Sombart — wraz z rozkwitem kolejnictwa rozwinęły się wszystkie inne środki lokomocji, którym kolej ponoć miała z początkiem robić zabójczą konkurencję. Odnosi się to w szczególności do poczty.

Podobny proces — może mniej jednostronny, a bardziej skomplikowany — dokonuje się przed naszymi oczyma. Siły, które dotychczas niepodzielnie panowały nad komunikacją, bronią się przed intruzem, samochodem, nie chcąc wiedzieć, że wraz z pojawieniem się nowych możliwości w przewozie osób i towarów, pojawiła się możliwość rozbudowy sieci komunikacyjnej i jej ulepszenia, pod warunkiem oczywiście, że nastąpi wyrównanie przeciwności między nowymi, a dawnymi instytucjami oraz skojarzeniem ich „sub specie boni publici“.

Otóż i dochodzimy do jądra zagadnienia: w jaki sposób ma się kolej ustosunkować do samochodu? Odpowiedź nasza podyktowana będzie nie względem na dobro kolei, ani też względem na dobro automobilizmu, a troską o racjonalizację komunikacji.

Trzeba przede wszystkim uświadomić sobie, jakie nowe walory stwarza samochód w ruchu osobowym i w przewozie towarów.

Wymieniamy najważniejsze:

Podczas gdy kolej ułokowała swe dworce osobowe i bagażowe na krańcach miast,

autobus dociera do centrum miejscowości. Względem ten czyni zbędnym dojazd innymi wehikulami oraz umożliwia załadunek towarów pod dachem producenta i oddawanie ich pod dachem konsumenta, przyczem i opakowanie bywa tańsze i manipulowanie towarami pewniejsze, wszystkie bowiem czynności mogą być wykonywane przez wyspecjalizowany personel firmy transportowej.

Ponieważ ruch kolejowy musi się stosować do rozkładów jazdy — transport koleją, siłą rzeczy, trwa dłużej niż autobusem. Jeżeli zaś chodzi o ruch osobowy — również będący niewolnikiem rozkładu jazdy — łatwiej jest uruchomić (szczególnie w mniejszych miejscowościach) autobus kilkunastoosobowy, niż wywalczyć u kompetentnej władzy dogodniejsze godziny jazdy, które, jak wiadomo, bywają ustalane z punktu widzenia potrzeb wielkich miast. Dlatego autobus łatwiej dostosowuje się, niż kolej do istotnych potrzeb lokalnych.

Zresztą w miarę rozwoju stosunków łatwiej jest zmniejszenie, czy też zwiększenie przedsiębiorstwa przewozowego, gdyż stosunkowo minimalny kapitał jest potrzebny do uruchomienia linii autobusowej.

Autobus przewyższa pociąg również i ze względu na to, że postoje są krótsze i tempo jazdy naogół szybsze.

Twierdzi się, że przewóz autobusem jest tańszy od przewozu koleją, sądzący jednak, że twierdzenia tego nie można przyjąć a priori, bez sumiennych badań i obliczeń, których w Polsce dotychczas w poważniejszych rozmiarach badając nie przeprowadzono.

Faktem jest atoli, że w szeregu wypadków transport samochodem okazał się tańszym od przewozu koleją, i że konkurencyjność walczących ze sobą środków komunikacji — o ile chodzi o koszty transportu — wydaje się nie ulegać wątpliwości; jest to kwestia wymagająca oddzielnego studium, któremu się zajmujemy i którego wyniki nie bawem na tym miejscu opublikujemy.

Możnaby jeszcze wspomnieć o innych, pomniejszych walorach autobusu, których kolej żelazna nie posiada, jak n. p. o wyższości autobusu nad koleją jako wehikulu turystycznego, o braku biurokracji panującej na dworcach i w pociągach, lecz powyższy szkic zalet samochodu wystarczy chwilowym naszym potrzebom.

Wynika zeń bowiem, że wyrosła dla kolei konkurencja niebezpieczna, konkurencja, której lekceważenie nie można pod groźbą strat bardzo poważnych. Oddajmy na tem miejscu hołd kolei żelaznej, nie tylko gwoli historycznym jej zasługom wobec rozwoju życia kulturalnego i gospodarczego, lecz również gwoli ofiarności, której kolej żelazna zawdzięczała swe powstanie (ile miliardów ludzkość inwestowała w trakcję parową!) oraz gwoli ofiarności przejawiającej się w działalności kolei, na której ciążyły serwituty wobec państwa, takie n. p. jak bezpłatny przewóz poczty, prawie darmowy przewóz młodzieży szkolnej i — last not least — serwituty na rzecz obrony państwa i jej interesów ogólnogospodarczych.

Autobusy mają swe walory, lecz i cziłgodna instytucja kolei nie jest ich pozbawiona; — chwilowo samochody służą tylko pośrednio interesom ogółu, koleje zaś bezpośrednio, mogąc się pochwalić przeszłością obfitą w przykłady zasług kolejnictwa wobec państwa.

Naszkicowaliśmy powyżej pozycję zajęte przez przeciwników. Przejedźmy obecnie do skreślenia obrazu walki. Tutaj zaryzykować można taką metaforę: Kolejnictwo znajduje się w defenzywie, broniąc swego stanu posiadania i możliwości wykonywania serwitutów na rzecz państwa.

Co do obrony stanu posiadania, innymi słowy: co do obrony praw nabytych przez kolej — zilustrujemy drobnym przykładem przebieg walki między trakcją parową a motorową:

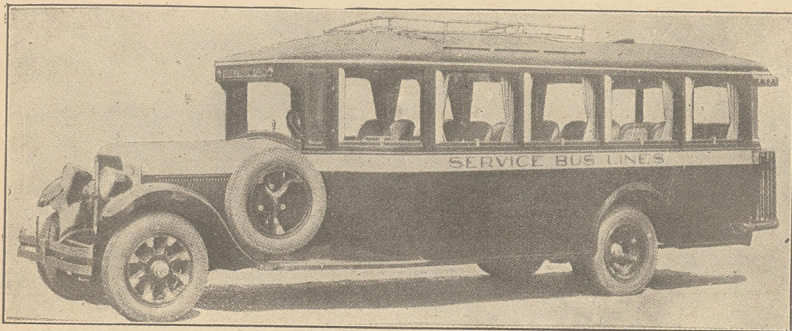
W latach 1903/4 pobudowano między Piotrkowem i Sulejowem prywatną kolej wąskotorową. Kolej ta, długości 18 km, kosztowała 570 tys. rubli i miała na celu przewóz podróżnych oraz wapienia i materiałów drzewnych między wymienionymi ośrodkami. Głównym źródłem dochodu był ruch osobowy, z którego w 1927 r. osiągnięto 123 tys. zł., wobec 77 tys. złotych z ruchu towarowego.

Tymczasem w końcu 1927 r. wprowadzono na tymże trakcie bitym ruch autobusu, a w r. b. zwiększono ilość autobusów do 4. W wyniku tego ruch osobowy na kolei za-



Typ autobusu z kabinami do spania, kursujący na liniach komunikacyjnych w Kalifornii

Atlantie-Photo



Autobus z balkonikiem z tyłu, jakich 300 sztuk znajduje się w służbie „Motor Trans Comp.” w St. Zjednocz. i pokrywa 18 000 klm. drogi codziennie.

czął się szybko zmniejszać i zmniejszenie to stanowiło w styczniu i lutym r. b. około 26% w porównaniu do roku ubiegłego, a w marcu już 63%. Jeżeli się zważy, że w każdym autobusie jest 18 miejsc i że autobus robi 5 kursów dziennie, daje to możność przewozu 720 osób dziennie. A ponieważ kolej przewiozła w 1927 r. 148 tys. osób, przeto cała ta ilość może być z łatwością przywieziona samochodami w ciągu roku, pozostawiając kolei jedynie przewozy towarowe.

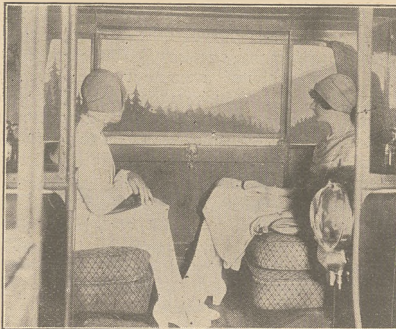
W tych warunkach istnienie kolei będzie niemożliwe, gdyż wydatki nie będą nawet w połowie pokryte, zaś ruch pociągów osobowych nie może być przytem całkowicie wstrzymany, gdyż kolej obowiązuje przewóz poczty dokonywany za darmo, przewóz wojska za 50% taryfy i przewóz młodzieży szkolnej za 25% taryfy.

I oto stajemy wobec zjawiska paradoksalnego: z jednej strony mamy kolej, która — zbudowana kosztem 2½ miljon. zł. — w ciągu lat 25-ciu ku ogólnemu działaniu zadowoloni, z drugiej zaś strony mamy przedsiębiorstwo samochodowe, którego cały nakład sprowadza się do zakupu kilku samochodów, a które zagraża egzystencji linii kolejowej.

Co z tej walki konkurencyjnej wynika? Oto, jakie istnieją możliwości:

Pierwszym manewrem jest polepszenie jakości świadczeń, a więc: wprowadzenie różnego rodzaju udogodnień, jak pociągów bezpośrednich, elektrycznego oświetlenia, przyspieszenia tempa jazdy i t. d. Następnym krokiem jest obniżenie taryfy za przewozy i przewozy. Wreszcie jeżeli te reformy nie nie poskutkowały i konkurencja pozostaje zwycięską, trzeba albo wyciągnąć dłoń do zgody, albo też rozpocząć walkę tą bronią, którą walczy przeciwnik.

Nawiasem mówiąc, każdy z przedstawionych powyżej środków walki został już za granicą wypróbowany. Interesujący byłby przegląd metod stosowanych we współzawodnictwie między samochodem i koleją; z braku miejsca ograniczamy się do stwierdzenia, że szczególnie skutecznie zorganizowały własną służbę autobusową, francuskie t. zw. kolejowe P. L. M. i południowo-



Przedział w autobusie „Pickwick Syst.”, dający się łatwo przeistoczyć na kabinę sypialną.

Atlantic-Photo

australijska kolej państwowa, podczas gdy na drogę kompromisu poszły koleje niemieckie.

Lecz, wracając do naszego przykładu kolei piotrkowsko-sulejowskiej, charakterystyczne cechy walki jej z linią autobusową demonstrują, iż w pewnych wypadkach konkurowanie z samochodem t. zn. walka tą samą bronią, wychodzi na krzywdę kolei.

Zdaniem naszym, jeśli chodzi o stosunki polskie, doradzać trzeba stronom walczącym, aby wyrzekły się walki oraz stworzyły platformę do porozumienia i współdziałania.

Przeciwko urządzeniu przez P. K. P. linii autobusowych przemawiają tak poważne racje, jak n. p. wzięty do rozwagi kosztowności ad hoc olbrzymiego aparatu urzędniczego, inwestowania znacznych sum na zakup maszyn, budowę garażów, warsztatów i t. d. Nie trzeba zapomnieć również o komplikacjach, na które P. K. P. byłaby narażona z racji używania dróg będących własnością samorządów, które niewątpliwie skorzystałyby ze świetnej okazji przelania części ciężarów, związanych z utrzymaniem i budową dróg, na kolej.

Pozostaje więc jedno tylko wyjście z tej sytuacji: porozumienie. (Nie wspominamy wogóle o możliwości pogwałcenia przez Państwo swobód inicjatywy prywatnej, t. zn. regulowania spraw komunikacji autobusowej przez Państwo z punktu widzenia jego interesów fiskalno-kolejowych; oczywiście tego rodzaju załatwienie sprawy, aczkolwiek bardzo proste, nie nadaje się do zrozumienia przy czyn do dyskusji). A więc — ustalwszy zasadę przewodnią — harmonizowania interesów kolei i komunikacji autobusowej — trzeba się zapytać, kto jest czynnym powołanym do czynności arbitra. Czyżby Państwo? Wprawdzie posiadamy M-stwo Komunikacji, lecz, czy ono nie będzie zbyt posłuszne dawać interesom kolei? Sądźmy że rozwiązaniem zagadnienia najprostszym, a zarazem najlepszym, byłoby skoncesjonowanie przemysłu przewozu osób i towarów i poruczenie funkcji udzielania koncesji — wojewódzkim specjalnym komisjom reprezentującym poszczególne ugrupowania zainteresowanych (Izby Handlowe, Automobilklubu, D. K. P.) od których orzeczeń możnaby się odwoływać do analogicznych nie skonstruowanej komisji istniejącej przy władzach centralnych.

Komisje te powinnyby działać w tym sensie, by zakres działalności przedsiębiorstw samochodowych nie ograniczać samowolnie a realizować harmonię między kierunkami komunikacyjnymi. Jak się wyraził p. radca Józef Gieysztor z M-stwa komunikacji:

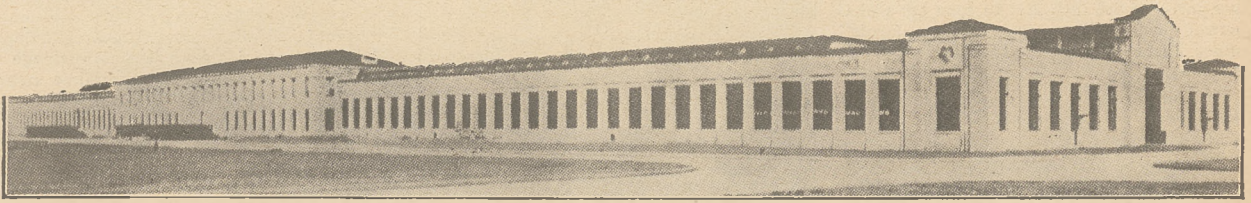
„Wszystkie linie samochodowe w miejscowościach komunikacji pozbawionych, linie, przecinające kolej pod kątem, jak również linie, dające skróty linii kolejowych okólnych, powinny być popierane wszelkimi sposobami. Natomiast powinny być bezwzględnie odrzucane podania o linie, idące równoległe do torów kolejowych a więc obliczone nie na stworzenie nowych przewozów, a jedynie na odebranie już istniejących od kolei”. Tadeusz Kołodziej.



Wspaniały dworzec autobusowy, zbudowany kosztem 100 000 dol. w samym śródmieściu Chicago

NA SZCZYTACH POTĘGI PRZEMYSŁOWEJ

FORD • MOTOR • COMPANY •



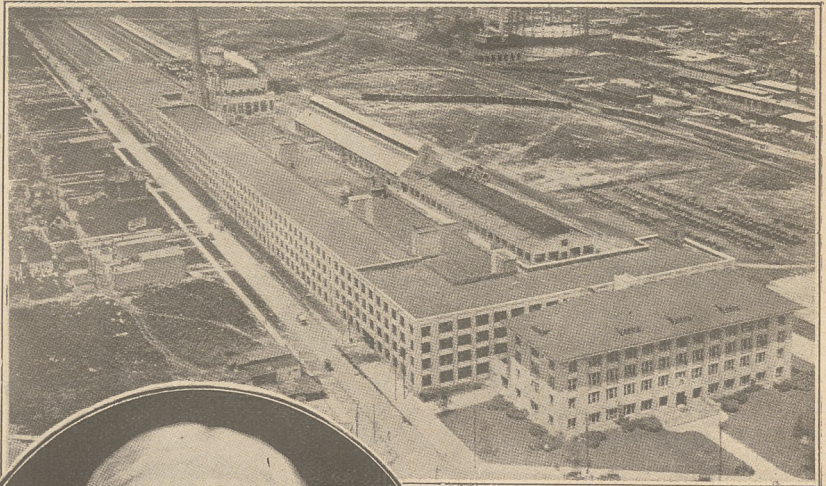
Budynek, mieszczący laboratoria i biuro konstrukcyjne zakładów Forda.

Ford Motor Company — to największy zakład przemysłowy na kuli ziemskiej! Jego produkcja dosięga 8 000 wozów dziennie, a zasady jego twórcy stanowią kompletny przewrót w stosunkach przemysłowych, jak również i w stronie socjalnej nowoczesnego industrializmu — w stosunku pracodawcy do robotnika.

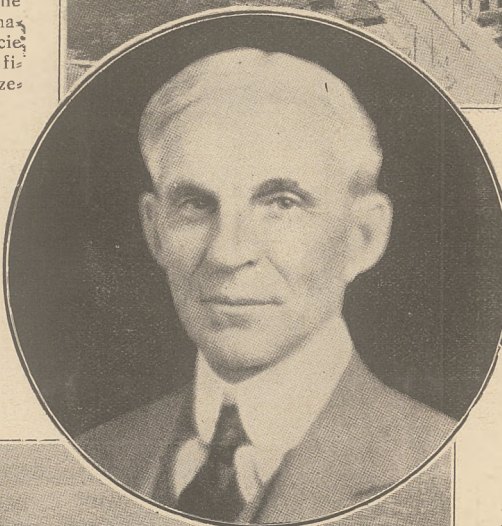
Ford Motor Company liczy sobie dopiero 25 „wiosen”, więc jest zakładem względnie młodym. Mówiąc o tych zakładach trzeba się posługiwać ciągle superlatywami, choć one nie są tu wcale przesadą, ni amerykańskim humbugiem. Początek zakładów jest zupełnie „mały”, jak zresztą każdej rzeczy wielkiej, jak równie skromne były początki kariery Henry Forda, największego przemysłowca i najracjonalniejszego filantropa naszych czasów.

Syn ubożego farmera z Dearborn, już w chłopięcym wieku wykazywał ogromne zamiłowanie i wybitne zdolności do mechaniki. Dłubiąc dniami całymi w warsztacie wiejskim, marzył zawsze o zmniejszeniu fizycznego trudu pracy w rolnictwie i przetransferowaniu jej ciężaru na maszyny. Cel swój osiągnął. Szczęście mu sprzyjało, to prawda, lecz karjera jego zroszona było obficie potem znoјnej pracy. Gdy dał światu swój znany samochód, liczył już wówczas 45. rok życia.

Gigantyczny rozwój Zakładów Forda opiera się na 2 zasadniczych założeniach: 1) wspaniałej organizacji technicznej masowej produkcji, polegającej na koncentracji całego procesu produkcji, od surowca do gotowego wytworu i 2) na sprawiedliwym traktowaniu robotników „inżynierji społecznej” (moral engineering).



Zabudowania fabryczne „Lincoln Motor Company”.

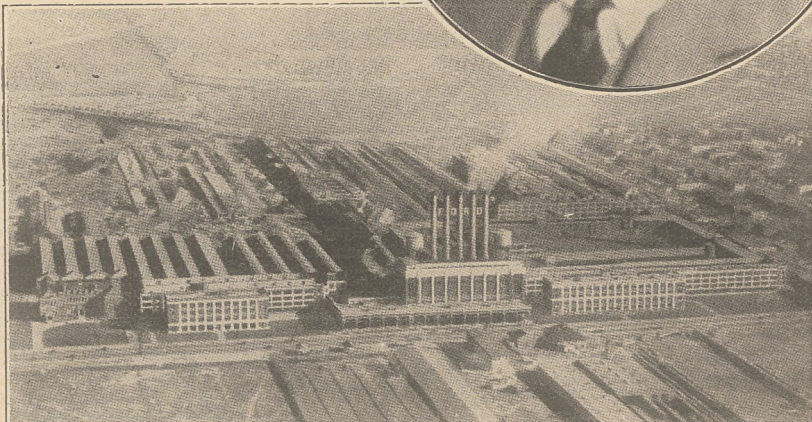


Organizacja Forda jest najlepszą na świecie realizacją naukowej organizacji „taylorizmu”. Polega ona na wyeliminowaniu z procesu produkcji wszelkiego marnotrawstwa: materiału, energii i czasu. Wykorzystania materiału doprowadzone jest do granic ostatecznych. Nic się nie marnuje, wszelkie odpady przerabia się na produkty uboczne: z żużli robi się cement, odpadki metalu przetapia się ponownie, szmaty i opakowania przerabia się na papier.

Głównym elementem oszczędności czasu w zakładach Forda jest transport produktu, a stabilizacja pracownika; — system „convoyer’ów”, czyli zawsze ruchomych taśm transportowych, które posuwają zestawiany produkt od jednego pracownika do drugiego. Każdy wykonuje tylko drobną czynność, dochodząc przez to do niespotykanej gdzieindziej wprawy. Wszystkie części składowe są znormalizowane, mają ściśle wymiary, tak, że produkuje się je masowo.

Najbardziej fenomenalnym zjawiskiem produkcji Forda jest niska cena samochodów. W 1908 roku rozpoczęła „Ford Motor Company” produkcję na wielką skalę. Jej rozwój idzie równoległe z obniżeniem ceny, jak to ilustrują poniższe cyfry:

r. 1908	10.661	dol. 950
r. 1920	1.074.336	dol. 440
r. 1925	2.200.000	dol. 290



U góry — Henry Ford. Na dole — Widok części zakładów „Ford Motor Company”, w Highland Park Plant

W roku 1927 zatrzymał Ford kompletnie produkcję i, nie zwalniając ani jednego robotnika, w ciągu pół roku pracował nad nowym modelem „A”. Zbyt bowiem dawnego modelu „T”, tej starej, mocnej, lecz brzydkiej i krótkiej „kozy” (w języku szoferów) zaczął maleć: rynek się przesycał. Z próby półrocznej wyszedł Ford zwycięsko i dziś znowu wyrzuca 8 000 wozów dziennie i znowu po cenie dol. 290. Jest to cena tak niska, nawet na stosunki amerykańskie, że „Ford” może kupić przeciętny robotnik za swój 2-miesięczny zarobek.

Czem tłumaczy się, że „Fordy” są takie tanie, choć materiał użyty do ich wyrobu jest dobrej jakości?

Tajemnica tej fenomenalnie niskiej ceny stanowi ostateczny wynik wspaniałej organizacji produkcji zakładów Forda: w

Po prawej — Tłum robotników opuszczający mury fabryczne. Na dole — Charakterystyczne domki mieszkalne robotników fordowskich.

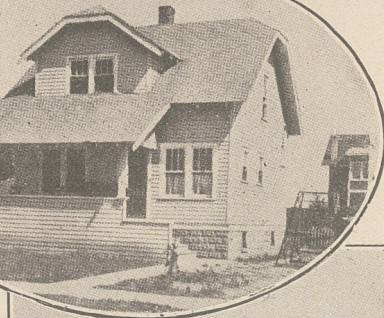


ogromnem skróceniu cyklu produkcji. Między dostawą surowca do fabryki, a wypuszczeniem samochodu wytworzonego z tego materiału upływa 4 dni. Jest to kolosalna oszczędność na kapitale obrotowym. Zrealizowanie tego błyskawicznego tempa fabrykacji umożliwiają wprost, obok przemysłowej organizacji, idealne warunki transportowe. Podstawowe surowce, węgiel i żelazo, wydobywane z własnych pokładów przewozi się własnymi okrętami przez Wielkie Jeziora do jednej z 2 centralnych fabryk Forda w River Rouge. Transport gotowych samochodów odbywa się jako masowy transport części składowych, które montuje się w miejscach sprzedaży. Jest ich w Stanach 32, poza tem kilkadziesiąt na całej kuli ziemskiej. W Europie centralna montownia jest w Kopenhadze.

Ford produkuje wszystkie surowce i materiały pomocnicze potrzebne do fabrykacji samochodów w odrębnych zakładach, znajdujących się w najodpowiedniejszym położeniu.

Zakłady Forda produkują: samochody zwykłe, luksusowe Lincoln, traktory Fordson, a ostatnio także samoloty. Największe są zakłady Highland Park i River Rouge, zatrudniające po 50 000 robotników. Szczególnie dogodnie połączenie wodne przez własny kanał z Wielkimi Jeziorami ma zakład River Rouge. Ma on również największą na świecie stację turbogeneratorów: 8 agregatów po 62 500 HP. razem 500 000 koni parowych. Każdy turbogenerator pochłania 100 tonn węgla dziennie.

Zakłady Forda pracują tylko na bezpośredni zbył i sprzedają zasadniczo tylko za gotówkę. Tem tłumaczy się, że kapitał zakładów Ford Motor Company jest stosunkowo szczupły, wynosi bowiem 100.000.000 dolarów.



Większa część robotników Forda przybywa do pracy własnymi samochodami.

W sposób zupełnie odrębny, a dotychczas bodaj, że jedyny na świecie pojmując Ford swój stosunek do pracowników. Staje on na stanowisku wyższym, wysoce społecznym. Wogóle pojmując on rolę przemysłowca jako pewnego rodzaju posłannictwo społeczne. Uważa on za swój obowiązek oddać społeczeństwu usługę przez dostarczanie mu taniego środka lokomocji, środka, który być może, spowoduje przewrót w dotychczasowym rozwoju miast: osiedli człowieka znowu na roli, sprowadzi go do „ziemi ojców jego”. Ford wskazuje na życie wiejskie jako idealny ośrodek życia nowoczesnego człowieka.

Tak swych pracowników, jak nawet szeregiem swą klientelę uważa Ford niejako za swych współników, upoważnionych do parafrazowania w zyskach jego ogromnego

przedsiębiorstwa. Z własnej inicjatywy podniósł Ford minimalną płacę swych robotników na dol. 5 dziennie, potem na dol. 6, a ostatnio zaś na dol. 8. Równocześnie prawie zredukował czas pracy do 8 godzin. W zakładach Forda ma robotnik zapewnioną wszechstronną opiekę i wygodę: poradę lekarską i prawną, boiska sportowe, szpitale, szkoły itd. Specjalną opieką otacza się ofiarę wypadków przy pracy. Po wyleczeniu otrzymują ci ludzie pracę, przystosowaną do ich ułomności i pełną płacę normalnego robotnika. Przywiązuje to naturalnie ogromnie robotników, do przedsiębiorstwa.

Zarzucają Fordowi, że przeprowadzając do ostatecznych granic mechanizację, pozbawia pracę i specjalizację zmechanizował równocześnie i człowieka, że sprowadził robotnika do roli maszyny. Rola ta ma się odbijać bardzo ujemnie na umysłowości robotnika, ma prowadzić po kilku latach pracy do zupełnego stepienia, zatrąty wszelkiej indywidualności umysłowej. Aby temu zapobiec wprowadzono w zakładach Forda fakultatywną zmianę rodzaju zajęć, naturalnie w pewnych odstępach czasu (co 3 miesiące). Jednak robotnicy nie korzystają prawie zupełnie z tej możliwości.

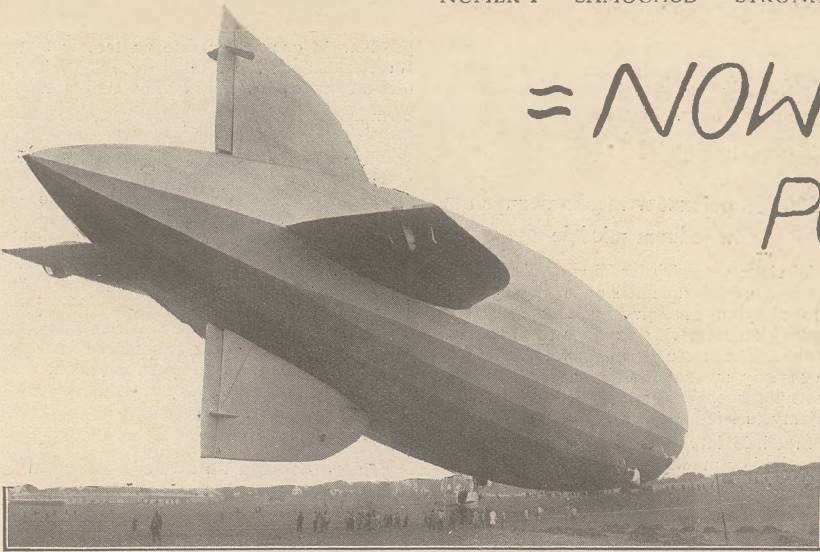
Natomiast ciągłość jednego rodzaju zajęć wywołała u inteligentniejszych robotników refleksje nad możliwymi ulepszeniami: uproszczeniami, co zwłaszcza wobec nadzwyczajnie życzliwego stanowiska zakładów Forda wobec wszelkiej inicjatywy i pomysowości dało w rezultacie szereg doniosłych wynalazków. Szczególnie odznacza się w tej dziedzinie robotnicy polscy.

Tak metody techniczno-organizacyjne,

jak polityka przemysłowa i socjalna Forda wspaniale przeszły szereg ogniw prób: nie tylko rozbudowały jego fabryki do gigantycznych rozmiarów największego zakładu na świecie, nie tylko dały zatrudnienie 200 000 ludzi, a chleb kilkuset tysiącom na całym globie ziemskim od bieguna do bieguna, lecz uczyniły Henry Forda najbogatszym człowiekiem, ofiarowały mu nawet stanowisko prezydenta największego mocarstwa. Zasady głoszone przez tego wielkiego człowieka, wyznawcy czynu i sprawiedliwości społecznej zwyciężyły na całej linii. Kilkakrotnie krążyły pogłoski o budowie fabryki Forda w Polsce. Może dzień ten jest bliski. A może nadejdzie też kiedyś dzień, że polscy przemysłowcy przyswoją sobie jego zasady, nie tylko techniczne, lecz i społeczne.

U. S. A. Observer.

= NOWY KOŁOS POWIETRZNY

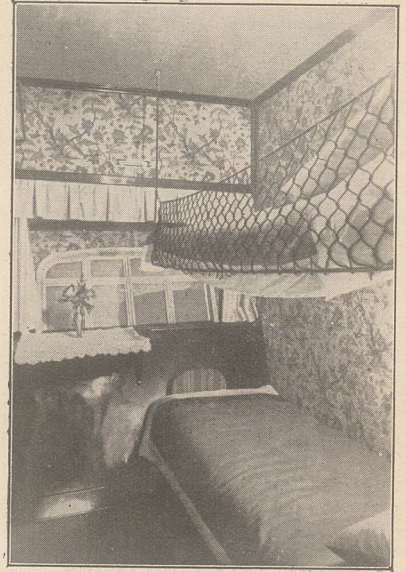


Zapowiadany od dawna przelot nowego sterowca niemieckiego przez Atlantyk niebawem stanie się faktem. L. Z. 127, inaczej „Graf Zeppelin”, w ubiegłym tygodniu poraz pierwszy opuścił stocznice i odbył loty próbne. Próby te opóźniły się nieco, mimo że balon już od dłuższego czasu był gotów do startu.

Powodem opóźnienia są niezwykle rozmiary sterowca, wynoszą bowiem w przekroju 30,5 metra, tak że w hangarze ponad balonem i po bokach pozostało tylko 65 cm. Wskutek tego balon można wyprowadzać jedynie przy zupełnej ciszy lub też, w ostateczności, przy bardzo słabym wietrze południowo-

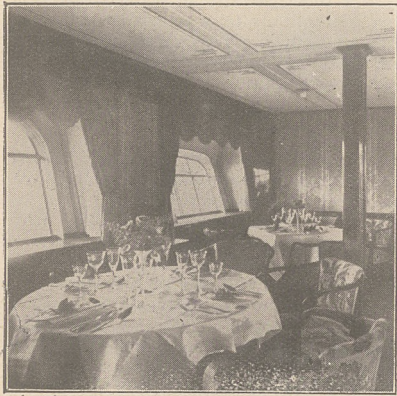
zachodnim. Każdy silniejszy podmuch wiatru spowodowałby niechybnie poważne uszkodzenie, jeśli nie zniszczenie, olbrzyma. Niebezpieczny moment usiłowało skrócić w ten sposób, że obsługa, ujawniła balon za liny, wyprowadzała go „biegiem”.

W ciekawy sposób rozwiązano kwestję materiałów pędnych dla motorów. Sprawa ta przysparzała dotychczas wszystkim konstruktorom wiele kłopotów. Opróżnione po dłuższej podróży zbiorniki benzynowe zmniejszały znacznie wagę sterowca, a spowodowane tem ogromne parcie balonu wzwyż wyrównywano przez wypuszczanie części kosztownego gazu nośnego. Zrezygnowano więc z paliwa płynnego i przystosowano motory sterowca (pięć motorów Maybacha) do zapędu specjalnym gazem (Blaugas), którego ciężar właściwy niewiele różni się od wagi powietrza. Gaz ten znajduje się pod ciśnieniem w metalowych baniach. Po opróżnieniu takiego zbiornika napełnia go się sprężonym powietrzem pod mniej więcej tę samą ciśnieniem, wyrównując tę samą ubytek ciężaru.

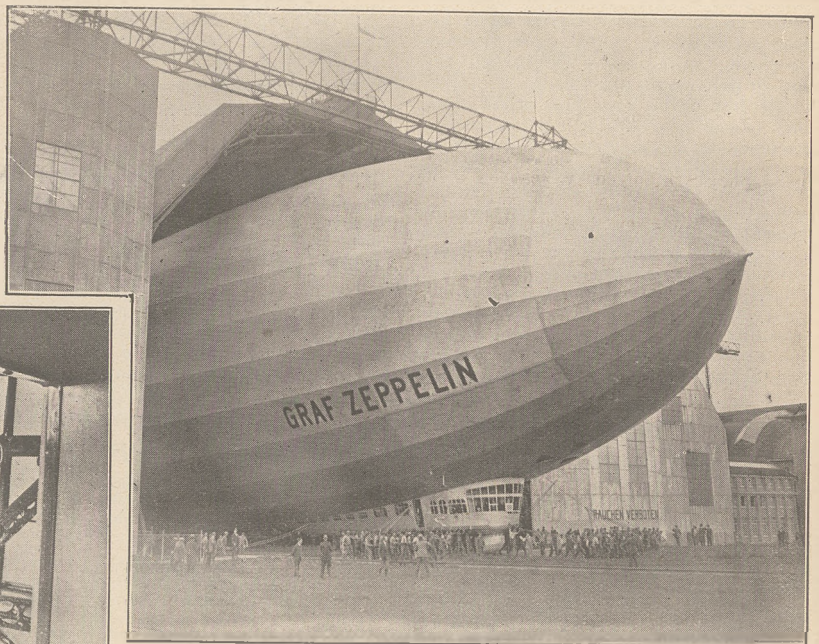


Kabiny pasażerskie zamieniają się wieczorem — jak wagony pullmanowskie — na sypialnie.

Przeloty próbne wykazały doskonale działanie całego mechanizmu oraz szybkość 120 km na godzinę. w. j.

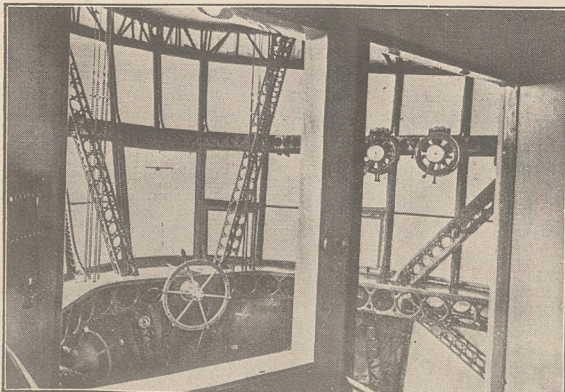


Salon o rozmiarach 5x5 metrów jest zarazem salą jadalną. Przy czterech stołach pomieści się wygodnie 20 osób.



U góry: L. Z. 127 opuszcza po raz pierwszy swój hangar. — Po lewej: Pomost kołmadora znajduje się w oszklonej, przedniej części gondoli. Drzwi po prawej prowadzą do pokoju nawigacyjnego.

Fot. Atlantic (Luftschiffbau Zeppelin)



Najdroższe i najtańsze samochody.

Mówiąc o najdroższych samochodach, nie mamy zamiaru wyliczać tutaj tych fabryk, które produkują najdroższe samochody. Ceny ich są bowiem mimo wszystko zawsze jeszcze normalne — płaci się bowiem za idealnie dobrany materiał i nadzwyczaj staranne wykonanie. Najdroższe samochody, które tu mamy na myśli, nie mają nic wspólnego z wykonaniem samej maszyny, zaś olbrzymia ich cena spowodowana jest dziwnymi pomysłami zamawiających.

I tak — maharadża z Patiala posiada samochód „turystyczny”, który kosztował 30 tysięcy dolarów. Jest on przeznaczony do polowania na grubą zwierzynę, wobec czego karoserję ze strony zewnętrznej dostosowano kolorystycznie do otoczenia w dżungli, wewnątrz natomiast wykonano z mahoni i kości słoniowej.

Inny znów maharadża, władca Barody zamówił niedawno w jednej z najpoważniejszych firm londyńskich dwa samochody, aby odbyć w nich podróż po Europie. Samochody te już wykonano i zostaną one w tych dniach odebrane przez maharadżę, który w tym celu w towarzystwie swej ulubionej żony udaje się do Londynu. Samochód maharadży jest cały wyłożony złotem, podczas gdy samochód przeznaczony dla jego żony ma „skromniejsze” urządzenie srebrne. W samochodzie maharadży znajdują się potem dużych rozmiarów złote puzdro przeznaczone — do butelek z wodą. Prasa angielska twierdzi, iż są to najdroższe samochody na całym świecie, gdyż nikt nie zna ich ceny, gdyż firma nie chce jej zdradzić.

Trzecim właścicielem „najdroższego samochodu na świecie” będzie już nie żaden maharadża, lecz — lord Rothermere, angielski król prasy. Samochód zamówiony przez niego będzie posiadał nie tylko nadzwyczaj kosztowną karoserję, lecz nawet podwozie z czystego srebra, inkrustowane złotem. Na masce natomiast umieszczona będzie złota (dosłownie) sentencja: „Veritas vincit”. Koszt samochodu — 200 000 dolarów!

Zaiste dziwne samochody! Budzą one podziw jako wytwory dziwactwa ludzkiego. Prawdziwie natomiast zainteresowanie każdego automobilisty zwraca się w kierunku samochodu najtańszego. Dowiedzmy się więc, że najtańszym samochodem na całym świecie jest chyba samochód marki „Passion”, zakupiony w roku 1915 przez jednego ze studentów uniwersytetu w Columbji za cenę — 12 dolarów. Samochód ten chodzi dziś jeszcze bez zarzutu, przejechałszy ośmioletnio 120 000 kilometrów. Tajemnicę niesłychanie niskiej ceny zrozumiemy, dowiedziawszy się, że „luksusowy” ten wehikuł zestawiono z przeróżnych części, pozbieranych na t. zw. „cementarzu samochodowym”. „Passion” niedawno pięknie odlakierowany prezentuje się dziś jeszcze bardzo dobrze, a właściciel zapewnia, że bez wysiłku „wyciąga setkę”. O dalszych losach firmy „Pas-

sion” milczą kroniki i żadna statystyka nie podaje cyfry dziennej, a chociażby rocznej produkcji tej „fabryki”, która dostarczała wspomniany okaz. Prawdopodobnie wykupił ją — przeraziwszy się konkurencji — sam Henryk Ford!

600 000 pojazdów mechanicznych w jednym mieście

W ciągu ostatnich lat 25 wygląd ulic stolicy francuskiej zmienił się do niepoznania, i to nie tylko zewnętrznie; cała struktura obecnej komunikacji otrzymała formę o której dawniej nikomu się nie śniło. Tak wielkie zmiany można dobitnie zobrazować na dwa tylko sposoby: statystyką i karykaturą! Dajemy tu i jedno i drugie:

Przed 25 laty kursowało w Paryżu: 618 samochodów prywatnych, 18 taksówek, 1270 omnibusów i tramwajów konnych, 4275 wiel-

gdyż krąży one przeważnie na terenie miasta Paryża; dodając tę cyfrę (ca. 30 000) otrzymamy ca. 600 000 wehikulów kursujących w Paryżu.

Przy dokładniejszym podziale samochodów otrzymamy: 88 489 samochodów osobowych i ciężarowych, 1358 autobusów w wyznaczoną linią kursu, 609 autobusów poza linijowych, 16 698 taksówek, 118 wagonów kolejowych, 2702 wagonów tramwajowych, 4014 samochodzików i 68 samochodów ciężarowych, pędzonych gazem z węgla drzewnego (gazogen).

Fakt, że cały ten olbrzymi ruch odbywa się bez wszelkich tarć i trudności świadczy o bardzo daleko rozwiniętym poczuciu dyscypliny komunikacyjnej wśród kierowców.

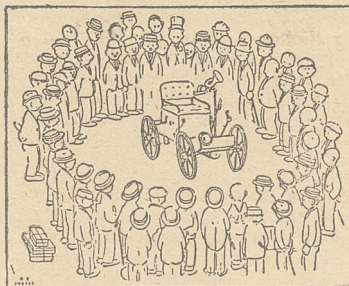
Przygotowania do nowego rekordu szybkości

Znany angielski rekordzista mjr. Segrave przygotowuje, jak donoszą z Londynu, nowy atak na światowe rekordy szybkości na lądzie i w wodzie. Próby przełamania obecnych rekordów odbędą się tuż po Nowym Roku na klasycznym torze w Dayton Beach na Florydzie na samochodzie z motorem Napier-Lion. Motor ten wmontowany w samolot „Supermarine” por. Webstera zdobył swego czasu pułkownika Schneidera w wyścigu lotniczym w Wenecji; według katalogu fabrycznego posiada on moc 450 KM., jednakże przez drobne zmiany i przy jak najbardziej idącym forsowaniu motoru zdolano uzyskać na hamulcu moc 1000 KM.

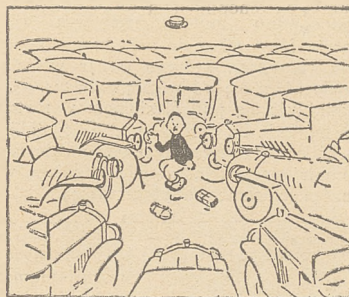
Ponieważ zachodziła obawa, aby opór powietrza przy tak niesłychanej szybkości, nie uniósł lub nie przewrócił pojazdu, dokonano całego szeregu doświadczeń naukowych w tunelu, w którym wytwarzano sztuczny wiatr. Próby te, wykonane w państwowym laboratorium fizycznym wykazały, że samochód mjr. Segrave, zbudowany we formie cygara, może osiągnąć szybkość 240 mil (384 km) na godzinę, zachowując zupełnie równowagę.

Największe trudności wyniknęły jednak przy stworzeniu odpowiednich opon, gdyż, jak się okazało przy próbach, nie było gąsienic ani odmianną kauczuku, któryby przetrzymał niezmiernie wysoką temperaturę, wywołaną szalonym pędem. Obecnie jednak kwestię tę należy uważać za rozwiązana. Opony odpowiednie rzeczywiście wykonano, jakkolwiek fabrykant zastrzegł się najwyraźniej, że na opony dostarczone przez niego do biegu z wyżej wymienioną szybkością, udziela gwarancji jedynie na przeciąg — jednej minuty.

Gwarancja ta zadowoliła mjr. Segrave najzupełniej, bieg na jednej mili potrwa bowiem 15 sekund, a przy starcie z rozbiegiem potrzeba będzie dalszych 15 sekund, aby minąć linie startu już na pełnej szybkości.



W roku 1903.



W roku 1928.

kich wozów ciężarowych konnych, 250 wozów dla transportu mebli, 150 wagonów kolejowych z zaprzęgiem konnym, 12 529 fiaków, 140 830 rowerów, i 13 042 innych pojazdów — razem 175 000 wehikulów.

Dnia 1 maja r. b. naliczono w Paryżu: 116 786 samochodów, 30 000 pojazdów konnych, 23 604 motocykli, 421 653 rowerów — razem 541 653 wehikulów; do tej cyfry należy dodać pojazdy sąsiednich okręgów,

MOTOCYKLE
DKW

tanie
dobre
wytrzymałe

Typ DKW E 200

4 K. M., 1 cylindrowy z zapędem łańcuchowym, kompletnie ogumiony z narzędziami i pompką
tylko **1815,-zł**

ten sam motocykl zaopatrzony w kompl. instalację światła elektrycznego
tylko **1985,-zł**

Typ DKW E 300

8 K. M., 1-cylindrowy z zapęd. łańcuchowym, z oddzielną skrzynką biegów na 3 biegi, kompl. ogumiony z narzędziami i pompką
tylko **2280,-zł**

ten sam motocykl zaopatrzony w kompl. instalację światła elektrycznego
tylko **2450,-zł**

Prosimy zażądać ofert i prospektów od Zastępstwa Generalnego DKW na Polskę firmy

„POLMOTOR” Henryk Linke i Ska, Poznań, Zwierzyniecka 8. Tel. 69 77

Servo

Pilne studjowanie ogłoszeń i prospektów samochodowych jest od kilku lat zabawą rozpowszechnioną wśród ludzi, we wszystkich bez wyjątku warstwach społeczeństwa, bez względu na wiek, narodowość i wyznanie. Mówię „zabawa”, ponieważ obecny stan ekonomiczny Polski niewielu wybranym pozwala na kupno samochodu; wertowanie ogłoszeń samochodowych jest więc dla ogółu zajęciem czysto teoretycznym, a raczej platonicznym. Mimo to „zabawa” ta nosi w sobie poważne cechy dodatnie, gdyż świadczy dobitnie o tem, że idea jaknajdalej idącej motoryzacji życia codziennego przidenika coraz głębiej w nasze społeczeństwo.

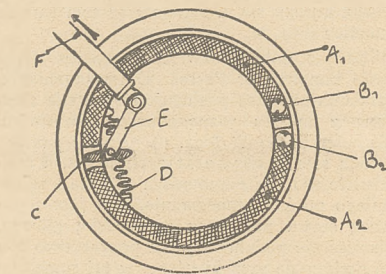
Narazie jednak wszyscy z niesłychanem zainteresowaniem badają, oceniają i porównują zalety poszczególnych marek samochodowych, przebiegając jak w gruszkach wśród Fiatów, Caddilac’ów, Packardów, Chry-

nie umie wytłumaczyć, jak działa ten „servo-hamulec”; a biada jeśli fabryka stara się określić go dokładniej i podaje np.: „hamulec servo-vakuum syst. Bosch-Devandre”. Tu już ustaje wszelki rozum. Znam długi szereg automobilistów „czynnych”, dla których

śmieszny, wskutek czego pomiędzy taśmą a bębniem, powstaje znaczne tarcie, wstrzymujące ruch koła. Przy hamulcu wewnętrznym wewnątrz bębna znajdują się dwie szczęki. Rozpirając je zapomocą owalu osiągamy ten sam rezultat co poprzednio.

Na jednej lub drugiej z tych zasad opierają się prawie wszystkie konstrukcje hamulców automobilowych. Różnice natomiast, które znajdujemy pomiędzy poszczególnymi systemami odnoszą się wyłącznie do tej części aparatury, która służy do przenoszenia, — że tak powiem — „woli” kierownicy na koła. Rozwiązanie tej kwestji było bardzo proste, dopóki stosowano hamulce jedynie na tylnych kołach pojazdu: pedały czy dźwignie łączono z hamulcem zapomocą linki lub drążka metalowego — oto wszystko. Proste to i pewne!

Sytuacja zmieniła się radykalnie z chwilą usprawnienia motoru spalinowego i mechanizmu napędowego. Hamulec na dwa koła



Rys. 2. A1 i 2 — szczęki, B1 i 2 — umocowania szczęk, C — owal czyli klin, D — sprężyna, E — dźwignia.

taki hamulec jest tajemniczą zagadką — a cóż tu mówić o tych, którzy z braku własnego samochodu poprzestają na „interesowaniu się automobilizmem”!

Panowie! Tak dalek być nie może!

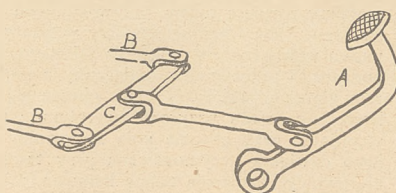
W obecnym wyłącznie na technikę naszym życiu narodów nie wystarczy być „zwolennikiem” techniki — trzeba sobie umieć z nią radzić, trzeba ją rozumieć. Kto zaś interesuje się automobilizmem powinien nie tylko „znać” terminologję — powinien ją rozumieć i być „au courant” wszystkich nowości.

W dzisiejszych czasach na wszystko trzeba być przygotowanym. — A nuż naprawdę wyjdzie dolarówka? Ha!

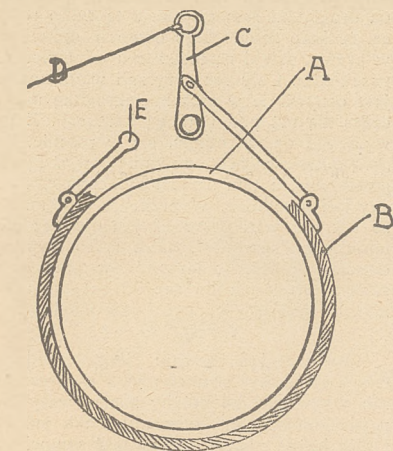
Zapoznanie Czytelnika z obecnym stanem techniki jak też z ostatnimi nowościami, oto zadanie, które spełniać będzie „Samochód” w sposób dostępny dla wszystkich — a ponieważ była już mowa o „servo-hamulcach” przystąpmy więc do omówienia tego nader ciekawego tematu.

Ilość systemów hamulców jest bardzo wielka; każda niemal fabryka, dla uniknięcia kolizji z patentami konkurencji, buduje swój własny typ; wszystkie jednak systemy dzielą się na dwie zasadnicze grupy: hamulce zewnętrzne, taśmowe (rys. 1) i wewnętrzne, szczękowe (rys. 2). Tak w jednym jak w drugim wypadku hamulec działa na bęben połączony z kołem. Hamulec zewnętrzny posiada taśmę metalową na zewnętrznej stronie bębna.

Pociągnięcie dźwigni lub przyciśnięcie pedału hamulca powoduje zaciśnięcie się ta-



Rys. 3. A — pedały, B — cięgła, C — regulator.



Rys. 1. A — bęben, B — taśma, C — dźwignia, D — cięgło, E — punkt umocowania taśmy.

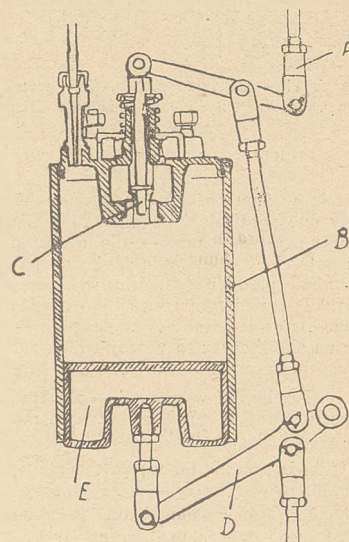
sler’ów, Lincolnów, ba! nawet Rolls-Royce’ów, cena bowiem nie odgrywa żadnej roli — wszystkie bez wyjątku są równo drogie... prosto za drogę, wiadomo!

— Narazie, narazie, — powtórzy za mną niejeden platoniczny automobilista. W naszych czasach na wszystko trzeba być przygotowanym... a nuż jednak wyjdzie dolarówka? — Dobrze wtedy mieć wyrobione zdanie!”

Trudno takiemu nie przyznać racji, tembardziej, że prospekt samochodowy jest rzeczą tak pociągającą, tak pouczającą... Wylicza jak na palcach wszystkie zalety podwozia i motoru, informuje o wszelkich danych technicznych i szybkości maksymalnej — wszystko jest takie proste i takie jasne. Słowem przeczytasz ich dwa lub trzy i już jesteś „fachowcem”: rozumiesz wszystko poczynawszy od filtra do powietrza, skończysz na czterokołowych „servo-hamulcach”...

— „Servo-hamulcach”...? A cóż to takiego?

I tu zaczyna się kłopot! Bo niby to każdy wie „co to takiego”, a jednak nikt dokładnie



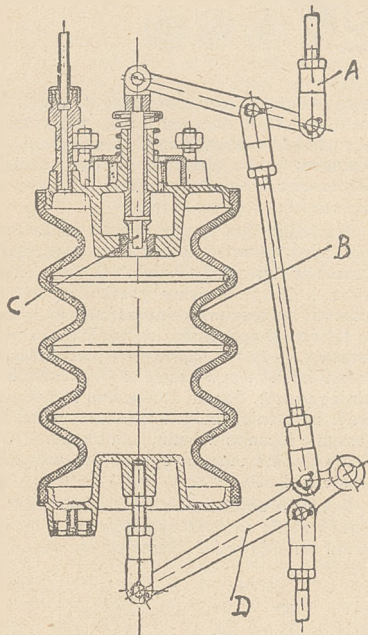
Rys. 4. A — dźwignia pedału, B — cylinder, C — wentyl, D — dźwignia działająca na cięgło, uruchamiana przez tłok E.

nie był w stanie opanować rosnących z dnia na dzień szybkości; nie pomogły żadne drobne ulepszenia — był za słaby i tyle! Z wielkim wahaniem przystąpiono więc do montowania hamulców także na przednie koła i tu odrazu spiętrzyły się góry trudności.

A więc przedewszystkiem: koła przednie są ruchome — mimoto hamulec powinien działać w każdym położeniu; dalej: hamowanie powinno się odbywać na obu kołach jaknajbardziej równomiernie — zwiększony opór na jednym z kół wyrzuci pojazd z kursu; i wreszcie: działanie przedniego i tylnego hamulca wymaga również idealnego skoordynowania — zbyt ostre zahamowanie, lub zgoła zablokowanie kół przednich i... salto mortale gotowe!

Równomierne działanie hamulców uzyskano przez zastosowanie t. zw. przyrządu wyrównującego. Najprostsze jego wykon-

nie dla hamulca na tylnie koła przedstawia rys. 3. szczegóły konstrukcyjne poszczególnych jego odmian musimy natomiast pominąć, gdyż nie wchodzi one w ramy niniejszego artykułu. Dość na tem, że równomierne działanie hamulców na wszystkich kołach



Rys. 5. A — dźwignia pedału, B — worek gumowy, C — wentyl, D — dźwignia działająca na cięgi.

zostało w zupełności osiągnięte; funkcjonowały one sprawnie i miękko. Natomiast okazała się rzecz inna — dla uruchomienia ich potrzeba było nielada siły! Posługiwanie się nimi, przedewszystkiem w miastach o bardzo rozwiniętym ruchu było bardzo ciężkie dla osób o słabszej konstytucji — a tu, jak na złość, coraz to więcej kobiet zabierało się do automobilizmu!

— Trzeba coś wymyślić! — zmartwili się konstruktorzy. I tu w krytycznym momencie zjawiał się „servo-hamulec”!

Zasada „servo” polega na tem, że do wykonania pewnej pracy — w naszym wypadku do hamowania — wykonawca posługuje się siłą obcą, t. zn., że nie przenosi się na hamulec tej siły, która działa na pedał, lecz przyciśnięcie pedału zapoczątkowuje jedynie i reguluje pracę wykonaną przez siłę dodatkową. Siłę tę otrzymuje się w różny sposób,

z których bardzo rozpowszechniony jest system „servo-vacuum” Devandra’a. Wyzyska no tutaj tę okoliczność, że motor idący przy zamkniętej przepustnicy na małym gazie działa jak pompa i wytwarza w przewodach ssących siłą próżnię. Połączono więc przewody ssące przez wentyl ze specjalnym cylindrem, w którym umieszczono tłok połączony z hamulcami. Naciskając pedał otwieramy wentyl, wskutek czego w cylindrze powstaje próżnia, wciągająca tłok w głąb cylindra. Siła ta przenosi się na połączoną z tłokiem dźwignię hamulca (rys. 4).

Tak samo działa hamulec „servo-vacuum” De Monge’a, a różni on się jedynie tem, że cylinder i tłok zastąpiono workiem z grubej gumy, zamkniętym na obu końcach wiekami metalowymi. Połączony z próżnią motoru worek kurczy się, uruchamiając tem samem hamulec (rys. 5).

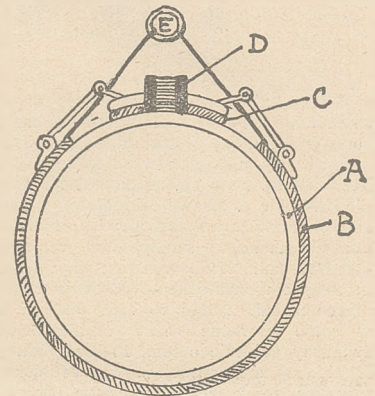
Bardzo dobre rozwiązanie znalazł francuski konstruktor Perrot. Dla wzmocnienia działania hamulca posługuje się on siłą czerpaną z impetu rozpędzonego samochodu. Hamulec „Perrot” (rys. 6) posiada zamiast dwóch szczęk trzy, z których jedna, a mianowicie szczeka pomocnicza (C) nie posiada stałego punktu umocowania, lecz jest zapożyczona z stawu połączona ze szczeką główną. Naciśnięcie pedału rozpięra początkowo tylko dwie szczęki górne, w tej samej jednak chwili rozpoczyna się działanie „servo” — jeśli bowiem przyjmujemy, że bęben hamulca obraca się w lewo, to szczeka pomocnicza C przyciśnięta do bębna zostanie pociągnięta na lewo, wywierając przytem silny nacisk na szczekę główną. Nacisk ten będzie tem większy, im szybszy będzie ruch samochodu a temsamem i bębna. Hamulec „Perrot” poza wielką prostotą odznacza się bardzo miłym działaniem. Wadą jego formy pierwotnej było słabe działanie przy ruchu samochodu wstecz. Błąd ten jednak usunięto w ulepszonej konstrukcji „Perrot-Bendix”.

Wymienione powyżej systemy „servo” spotyka się gdzieś tam w kombinacji z hamulcem hydraulicznym, stosowanym za zwyczaj samodzielnie.

Podobnie jak hamulec „Perrot” działa hamulec elektryczny Arndt’a (rys. 7). Jest to hamulec taśmowy z dodatkowym segmentem C; w segmencie umieszczono elektromagnes z cewką, segment sam natomiast łączy się za pomocą stawów z obu końcami taśmy. W chwili przesłania prądu elektrycznego przez zwoje cewki rdzeń cewki staje się magnetyczny i przyciska segment do bębna, który ze swej strony usiłuje pociągnąć segment za sobą. W ten sposób taśma zaciska się wokół bębna, wywołując tarcie tem większe im większa jest szybkość samochodu. Hamulec ten działa równie dobrze przy ruchu naprzód i wstecz.

Zasadę „Servo”, ułatwiającą w znacznej mierze obsługę samochodu stosuje się nie tylko przy hamulcach, niedawno bowiem ukazała się na rynku wcale dowcipnie pomysłana „Servo-kierownica” (rys. 8). Kierownica ma trzon przedzielony na dwie części. Górna część tworzy całość z kołem kierownicy, dolna ze ślimakiem i ramieniem kierownicy. W tem miejscu, w którym obie części się stykają, do każdej z nich przymocowana jest dźwignia. Pomiedzy dźwigniami widzimy rozpiętą taśmę, jak w hamulcu taśmowym; Bęben hamulca tworzy w tym wypadku wewnętrzna strona koła zębatego, zapędzanego przez trybik, połączony z motorem giętkim wałem. Koło to obraca się w lewo, a cały ten przyrząd funkcjonuje następująco: przy obrocie koła kierownicy w lewo dźwignia przymocowana przy trzonie kierownicy rozpięra taśmę hamulca, przyciskając ją do wewnętrznej strony obracającego się przez motor koła zębatego. Dzięki po-

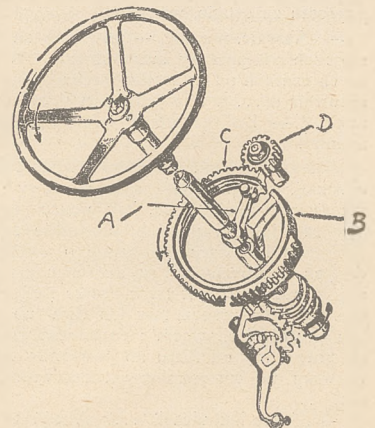
wstającemu tam tarcie koło zębate pociąga za sobą taśmę, a w ten sposób również tę część trzona, która jest połączona z ramieniem kierowniczym. Ruch ramienia kierowniczego ustaje jednak z tą chwilą, kiedy wstrzymujemy ruch koła kierownicy. Dla



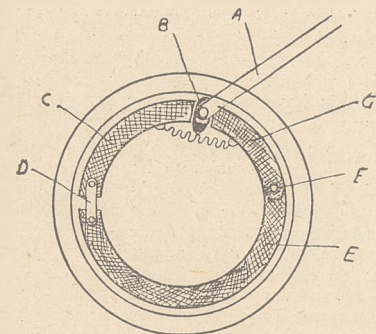
Rys. 7. A — bęben, B — taśma, C — segment pomocniczy, D — elektromagnes.

uproszczenia podaliśmy tutaj jedynie schemat urządzenia dla zwrotu w lewo, w rzeczywistości jednak „servo-kierownica” posiada drugi taki sam obwód, z tą tylko różnicą, że koło zębate tego obwodu, obraca się w prawo, dzięki zastosowaniu odpowiedniej przekładni. Cały ten przyrząd wmontowany jest oczywiście w szczelną skrzynkę mieszczącą się tuż pod podłogą karoserji. Z powyższego opisu odnosi się wrażenie, że „servo-kierownica” powinna wywoływać gwałtowne, a tem samem niebezpieczne ruchy kół przednich. W praktyce okazało się, że tak nie jest; przyrząd pracuje bez najmniejszych szarpnięć, dając tylko nieprawdopodobną wprost łatwość w poruszaniu sterem, przyczem do zapędu zużywa minimalną część siły jednego konia mech.

Oto przegląd rozwoju jednej jedynej części składowej samochodu — w streszczeniu oczywiście, bo któżby zliczył wszystkie najdrobniejsze jego odmiany. I tak jak hamulec każda poszczególna część samochodu i samochód jako całość dochodzą do takiego stopnia doskonałości o jakiej niedawno jeszcze nie śniło się filozofom. Niemordowanie pracują technicy i konstruktorzy. Z dnia na dzień wylaniają się nowe kierunki — i mimowoli pyta się przeciętny śmiertelnik: Dzisiaj „Servo...” — a jutro? Currus.



Rys. 8. A — dźwignia hamulca taśmowego, B — taśma, C — koło zębate, D — trybik.



Rys. 6. A — dźwignia, B — ował, C — szczeka pomocnicza, D — staw, E — szczeka główna, F — umocowanie szczęki głównej, G — szczeka dodatkowa dla hamowania przy ruchu wstecz.

„NADSZYBKOSC” OVERSPEED

Berlin, we wrześniu.

W ciągu ostatnich lat zmieniły się wymagania, które stawia się dobremu samochodowi. Niedawno jeszcze rozpowszechnione były w Europie samochody szybkie, które całą pracę silnika zamieniały na chyżość. Nadeszły z Ameryki pojacie „elastycznego” środka lokomocji wyparło te pojazdy. Różnica zachodziła w stosunku przeniesienia pracy silnika na tylne koła.

W dawnych „szybkich” samochodach przy włączeniu ostatniej chyżości stosunek przenosi wyrażał się cyframi 1:3,5. Dzisiejsze samochody elastyczne mają przynajmniej 1:4,5, zaś przy słabszych motorach często 1:5. Jeżeli w pierwszym wypadku motor dokonywał 2 200 obrotów na minutę i da-

Okazała się potrzeba zreformowania zmiennika chyżości.

Pierwszymi byli oczywiście Amerykanie. Graham Paige zaopatrzył zmiennik w 4 chyżości, przy czem nowy układ trybów czuwała na obniżeniu obrotów motoru przy zachowaniu osiągniętej chyżości. Dokonuje się tego za pomocą sprzęgła.

Nowe automatyczne sprzęgło, t. zw. „Schnellganggetriebe”, buduje „Maybach Motorenbau” we Friedrichshafen. W sprzęgło to zaopatruje swój model W 5, poza tem dostarcza je omnibusom i silnym samochodom osobowym.

Siedmiolitrowy silnik Maybacha przenosi napęd na koła tylne w stosunku 1:4,46. Przy 2 400 obrotach samochód rozwija szybkość 85 km. Motor wydaje z 120 KM. jakieś 40 KM., reszta siły stanowi rezerwę, która pozwala bez przekładni brać wzniesienia do 15%. Jeżeli włączy się „Schnellganggetriebe” o przenośni 1:1,58 wówczas przekładnia zmniejsza się.

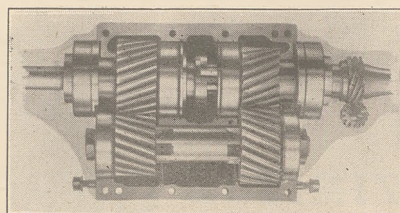
Przy tej samej chyżości pojazdu motor obraca się tylko 1 500 razy na minutę i pracuje ciszej i spokojniej, zużywa mniej benzyny. Dodając gazu i powracając do pierwotnej ilości obrotów (2 400), osiąga się chyżość 135 kilometrów. Pozostaje jeszcze rezerwa na branie wzniesień.

„Schnellganggetriebe” Maybacha jest właściwie zmiennikiem chyżości, umieszczonym w wale Kardana. Na nową przenośnię składają się cztery bardzo szerokie koła o skośnym nazębieniu. Zależnie od położenia sprzęgła szponowego, znajdującego się w pośrodku, siła motoru przechodzi wprost z wału na wał, albo pośrednio przez włączone tryby.

Po prawej stronie kierownicy jest mała dźwignia, służąca do obsługi „overspeedu”. Działanie dźwigni objaśnia załączony schemat.

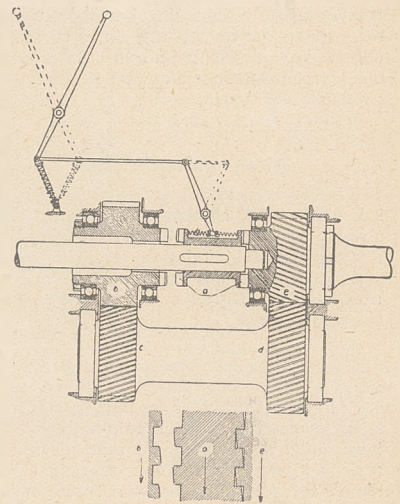
Jeżeli sprzęgło szponowe a, połączone z wałem od silnika, przesunie się w kierunku prawym, wówczas następuje bezpośrednie połączenie z wałem napędowym. Jeżeli sprzęgło szponowe przesunie się w kierunku lewym, wówczas ruchome koło b łączy się z wałem silnikowym i obroty przenoszą się przez tryby b—c na d—e. Wał napędowy obraca się 1,58 razy szybciej od wału silnikowego.

Jak okazuje schematyczny rysunek, frontowe powierzchnie szponów nie są prostopadłe do osi, lecz skośne. Skośność szponów dopuszcza łączenie się kół tylko w tym momencie, jeżeli oba koła mają tę samą ilość obrotów.



„Schnellganggetriebe” Maybacha. Szerokie koła o uzębieniu spiralnym przyczyniają się do równego i spokojnego funkcjonowania przekładni

Osoba, prowadząca samochód, gdy chce włączyć „overspeed” — przesuwając dźwignię, przez co naciąga sprężyny na kole szponowym w kierunku lewym. Sprzęgło to jest pod naporem i nie może funkcjonować mimo nacisku sprężyny. Oba wały, połączone bezpośrednio mają tę samą ilość obrotów, n. p. 1 580 na minutę. Ruchomy tryb b, połączony z trybami c, d, e, obraca się 1 000 razy. Jeżeli osoba, prowadząca samochód, zdławi gaz, wówczas słabnie napór, pod którym znajduje



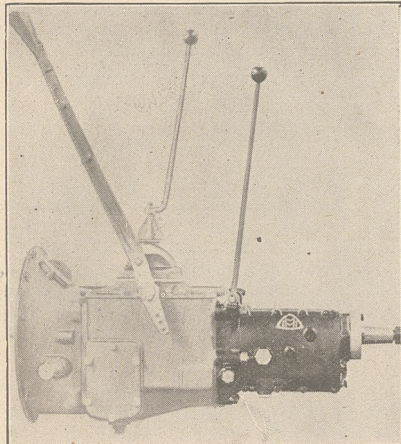
Schemat działania „overspeedu”.

je się sprzęgło, i sprężyna wyrzyna je z szponów koła e. Koło szponowe kręci się przy kole b i usiłuje się z niem połączyć. Nie udaje się to, ponieważ szpony sprzęgła, obracającego się szybciej od koła b, nie mogą się z niem złączyć. Jednak w mgnieniu oka zdławiony silnik obniża obroty wału a z nim sprzęgła. Tryb b zachowuje szybkość obrotów, ponieważ tylne koła samochodu mają jeszcze rozpęd. Nadchodzi chwila, gdy sprzęgło i koło trybowe b mają jednakową ilość obrotów. Pod naciskiem sprężyny sprzęgło szponowe łączy się z kołem trybowym b i łączność motoru z tylnymi kołami jest nawiązana. Opis działania sprzęgła trwa dłużej, aniżeli rzeczywistość. Prowadzący samochód przesuwając dźwignię, dławi na chwilę gaz, tryby się łączą, poczem dodaje znowu gazu. Zmiana chyżości odbywa się bez wstrząsów, ponieważ w chwili sprzęgania oba wały mają jednakową ilość obrotów. Podobnie dokonuje się zmiany „overspeedu” na bieg zwyczajny.

Zmiana chyżości odbywa się najzupełniej automatycznie.

Jeden ze znanych fachowców samochodowych orzekł, iż „overspeed”, stosowany teraz w samochodach Graham-Paige i Maybach jest najciekawszą innowacją od czasu zaprowadzenia hamulca na cztery koła.

Dr. S. B



„Schnellganggetriebe” Maybacha, w połączeniu ze skrzynką biegów autobusu.

wał pojazdowi chyżość 100 kilometrów na godzinę, to w drugim wypadku ten sam motor przy tej samej liczbie obrotów daje szybkość 80 kilometrów. Przy tej szybkości motor nie zużywa całej siły. Część, pozostająca w rezerwie, daje samochodowi tę elastyczność, z której nikt nie myśli dzisiaj rezygnować. Przy dawnych typach można było stwarzać tę elastyczność przez zmianę chyżości z czwartej na trzecią, ale wówczas rozlegały się znane i nie mile zgrzyty trybów. Elastyczne samochody amerykańskie wykreśliły się czwartego biegu i dzięki wysokiej przenośni mają za pomocą trzeciego, bezpośredniego biegu, elastyczny chód silnika bez szmerów i wstrząsów.

Obecnie budowano wiele dróg automobilowych, zezwalających na nieprzerwane utrzymywanie dużego tempa. Elastyczne „amerykany” z trudem mogą podolać temu zadaniu. Osiągają chyżość 100—110 km, ale motory pracują ciężko, obracając się 2 800—3 000 razy na minutę. Przy tak wysokich obrotach silnik pracuje niespokojnie. Wstrząsy, mimo przeróżnych amortyzatorów, przenoszą się na cały samochód.

Konstruktorzy stanęli przed nowym zadaniem. Z jednej strony osiągnięcie znacznej chyżości przy spokojnym chodzie silnika, zaś z drugiej zachowanie elastyczności.

Francuski samochodzik z zapędem na przednie koła

Do najciekawszych konstrukcyj ostatnich go czasu należy bezsprzecznie samochodzik francuskiego konstruktora Claveau. Jest to niewątpliwie najmniejszy samochód z zapędem na przednie koła. Dla osiągnięcia jak największej prostoty Claveau połączył motor, sprzęgło, skrzynkę biegów i dyferencjał w jeden blok. Motor, chłodzony powietrzem, posiada cztery cylindry leżące po dwa na przeciwko sobie. Z przodu znajdują się koła zębate, zapędzające dwa wałki noskowe, oraz dynamo i rozdzielacz. Skrzynkę biegów połączono bezpośrednio ze sprzęgłem, nad którym znajduje się starter. Główny wał, idący od sprzęgła, napędza wał pomocniczy z przesuwalnymi kołami zębatymi dla trzech szybkości, koła zębate przekazujące siłę motoru na dyferencjał osadzone są na wałach pustym, nasuniętym na wał główny. Na końcu wału pustego znajduje się ślimak, pędzący dyferencjał. Wskutek takiego rozmieszczenia, cały blok zapędowy jest bardzo zwarty. Sprzęgło, skrzynka biegów i dyferencjał znajdują się przed motorem. Na tylnym końcu motoru umieszczono wentylator, który przyczynia się do skutecznego chłodzenia głowic cylindrów. Chłodzenie dzięki rozdzielaniu cylindrów na dwie grupy działa doskonale.

Nowy gatunek stali

Głosny francuski metalurg Leon Guillet zakomunikował akademii o wynalezieniu nowego gatunku stali o wielkiej twardości i wytrzymałości. Pod tym względem nowa stal przewyższa znacznie wszelkie dotychczas znane i używane do budowy samochodów gatunki.

Guillet dokonał kilku prób praktycznych z nowym metalem. Skonstruował on mianowicie motor automobilowy, w którym część stalowych wykonana była z najlepszego gatunku stali chromo-niklowej, pozostała zaś z nowej stali. Po przejechaniu 30 tysięcy kilometrów motor rozebrano i poddano szczegółowemu badaniu, które wykazało w częściach chromo-niklowych 40 proc. zużycia, w częściach Guilletowskich zaledwie 2 proc.

Podobnej próbie poddano nową stal w motorze lotniczym. Po 100 godzinach pracy części ze stali ogólnie stosowanej doznały zużycia w 8 proc., Guilletowskie natomiast zużycia wogóle nie wykazały.

Nowa stal posiada jeszcze i tę zaletę, że zaoszczędza o 50 proc. smarowanie.

Guillet przewiduje możliwość zastosowania swego gatunku wszędzie tam, gdzie dotąd stosowało się brzozy i metale przeciwne.

Wiadomość o wynalazku francuskiego metalurga przyniosła ulgę niejednemu automobilistcie, który doświadczył rozkoszy generalnego remontu po pierwszych 30 000 kilometrach.

Automatyczna przekładnia biegów

W ulicach Paryża kursuje od pewnego czasu samochód, który odznacza się tem, że nie wymaga przełączenia biegów. Zmiana biegów odbywa się zupełnie samoczynnie. Konstruktorem samochodu jest francuski inżynier Sensaud de Lavaud, który wynalazek swój badał przez 7 lat. Zdaniem prasy fachowej, konstrukcja de Lavaud'a funkcjonuje technicznie bez zarzutu, dając po za udogodnieniem w obsłudze samochodu znaczne oszczędności pod względem zużycia paliwa. Poza automatyczną skrzynką biegów samochód de Lavaud'a odznacza się szeregiem zastosowaniem rozwiązań niecodziennych i posiada m. in. podwozie odlane w całości ze stopu aluminiowego oraz resory z gumy.

Telefony dla automobilistów

W Ameryce, gdzie przypada 10 samochodów na 45 osób, wprowadza się z dniem każdym udogodnienia dla automobilistów. Ostatnio pomyślano też nad umożliwieniem rozmów telefonicznych z auta. Pewien hotel w Pasadenie (Kalifornia) zainstalował telefon w budce nad samym brzegiem chodnika ulicznego. Telefon jest tak zawieszony, że można go osiągnąć z wnętrza samochodu — dzięki temu, kierowca chcąc się rozmówić przez telefon, nie potrzebuje opuszczać wozu i zostawiać go bez opieki w kraju, gdzie kradzieże samochodów są najwzkiejszym zjawiskiem dnia.

Rady dla automobilistów

Amator-automobilista często staje wobec kłopotliwych zagadnień, jakie nastreca mu funkcjonowanie jego samochodu. Nie rozporządzać bogatym doświadczeniem fachowem trudno jest nieraz zorientować się w przyczynach niedokładności. Pragnąc czelniekom naszym okazać pomoc w takich wypadkach zaprowadzamy stałą rubrykę, w której fachowi współpracownicy naszej redakcji udzielać będą odpowiedzi na przesłane do redakcji zapytania.

Zapraszamy do korzystania z naszych usług.

Amerykańscy królowie samochodów w Europie

W tych dniach zjawili się w Berlinie prawie równocześnie trzej królowie amerykańskiego przemysłu samochodowego a mianowicie John N. Willys, Charles W. Nash i W. C. Durant.

John N. Willys, prezydent Willys Overlan Company, odgrywający poważną rolę w życiu publicznym Stanów Zjednoczonych oświadczył, że przybyli oni dla zapoznania się z rozwojem przemysłu samochodowego niemieckiego i europejskiego i dla zbadania jaką rolę w rozwoju tym mogłaby odegrać Ameryka.

Rzeczywiście automobilizm jest wprawdzie ograniczony, a raczej utrudniony ilością i stanem dróg, jednakże i na to jest sposób — budowanie nowych szos, rozszerzanie starych itd.

Na zapytanie jakie szosy są najlepsze, odpowiedział p. Willys, że za najlepsze drogi uważa szosy betonowe.

Amerykańscy potentaci przemysłowi w tych dniach powracają do Stanów Zjednoczonych. (b. t.)

Z Automobilklubu Wielkopolskiego

Roczne Walne Zgromadzenie Automobilklubu Wielkopolskiego T. z. w Poznaniu odbędzie się w sobotę, 27 października 1928 r. na sali w Bazarze, Aleje Marcinkowskiego, o godzinie 18-tej.

Porządek obrad:

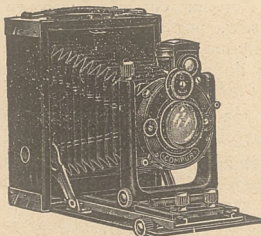
1. Zagajenie i wybór Prezydium Walnego Zgromadzenia.
2. Sprawozdanie ustępującego Zarządu.
3. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
4. Zmiana statutu.
5. Wybór 5 członków Komitetu.
6. Wybór Komisji Rewizyjnej.
7. Wnioski.
8. Wolne głosy.

Wyciągi samochodowe i motocyklowe.

W niedzielę, 7 października odbędzie się na szosie Stęszew — Buk wyciągi samochodowe i motocyklowe, zorganizowane przez Automobilklub Wielkopolski z udziałem Wielkopolskiego Klubu Motocyklowego. Początek wyciągów o godz. 13.30. Wyciągi są dostępne dla członków A. W. oraz członków klubu zrzeszonych w Polskim Związku Motocyklowym. Regulaminy wyciągu można nabyć w sekretariacie A. W., Kantaka 1, do którego należy również kierować zgłoszenia udziału.

NALEŻY BYĆ KONSEKWENTNYM

GDY masz już AUTO, gdy TWOJE MARZENIA spełniły się, możesz robić dalsze wycieczki i cieszyć się widokiem pięknych krajobrazów. RADOSC Twoją uzupełnią jednak dopiero lornetka i aparat fotograficzny, których teraz odczuwasz brak!



Kogo stać na auto, ten powinien posiadać jeszcze aparat, aby móc fotografować, i lornetkę, aby widzieć wszystko dokładnie!

Aparaty doskonałe . . od 150 zł
Lornetki pryzmatyczne od 180 zł
poleca

KAZIMIERZ GREGER
POZNAN UL. 27 GRUDNIA 20



HUMOR

Pierwszy obowiązek

Pan Grosik przez trzy miesiące uczył się „szoferować”, poczem — z niemałym strachem — uśdał się na egzamin.

— Dajmy na to, że pan na szosie przejechał czółowicka, — pyta egzaminujący, — co w takim wypadku jest pierwszym pan na obowiązkiem?

— Hm! — zakłopotał się pan Grosik, który nigdy jeszcze nie był w takiej sytuacji, — chyba... zawiadomić towarzystwo ubezpieczeń!

Ksantypa

Pan Kiks miał pecha — przejechał go samochód. Gdy nieszczęśliwca przynoszą do domu pani Kiks pyta lekarza:

— Czy żyje?

— Nie!

— Przecież ja żyję! — oponuje pan Kiks, unosząc głowę.

— Milcz! — krzyczy żona, — chyba lekarz będzie lepiej wiedział...

Lichy motocykl

Spotyka się dwóch przyjaciół.

— Ładnie się musiałeś zalać na tej wczorajszej wycieczce, — odzywa się pierwszy. — Twój nowy motocykl jest cały poگیęty.

— Eh, bo to wszystko na nic! Taki drogi motocykl, a nie może wytrzymać dwóch litrów czysteji!



Dobre serce i jeszcze lepszy hamulec. (The Motor Owner.)

Samochód na raty czyli

Przymawiał kociół...

— Czegoż pan łazisz jak ślepa kura! — krzyknął rozwścieczony kierowca na przechodnia, który o mały włos nie wpadł pod samochód. — Skaranie Boskie z tymi przekłętymi łazikami... Zachowują się, jakgdyby jeźdnia była ich własnością.

— A bo co? — odburknął uratowany od śmierci obywatel. — Toć i pa nowie automobiliści zachowują się tak, jakgdyby samochody były ich własnością!

Zmiana powietrza

Przechodzień spotkawszy na szosie samochód, którego kierowca montuje oponę zapytuje ze złośliwym uśmiechem:

— Znów dziureczka w oponie, drogi panie?

Kierowca (opanowując wściekłość): — Ależ nie! Zamieniam tylko stare powietrze na świeże. (The Motor)

Pakowny samochód

— Jaki pan ma samochód? Czterosiedzienny?

— Właściwie czterosobowy. Zabrać mogą jednak ośm osób — jeżeli się bardzo dobrze znają. (The Auto)

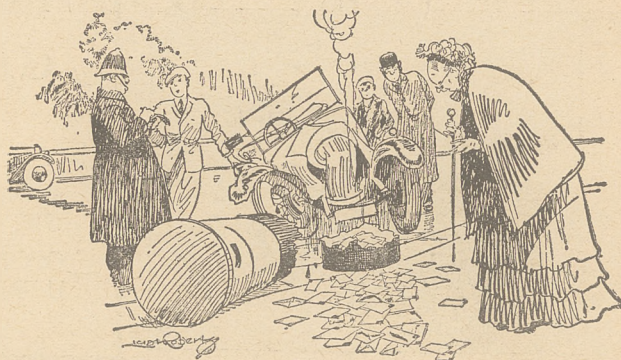
Po katastrofie



Właściciel: I pan śmiał twierdzić, że pan zna samochód jaknajdokładniej!!!?

Szofer: Pewnie, że znam! To na przykład, co w tej chwili trzymam w ręku, to kierownica. (The Humorist.)

Szczęśliwy traf

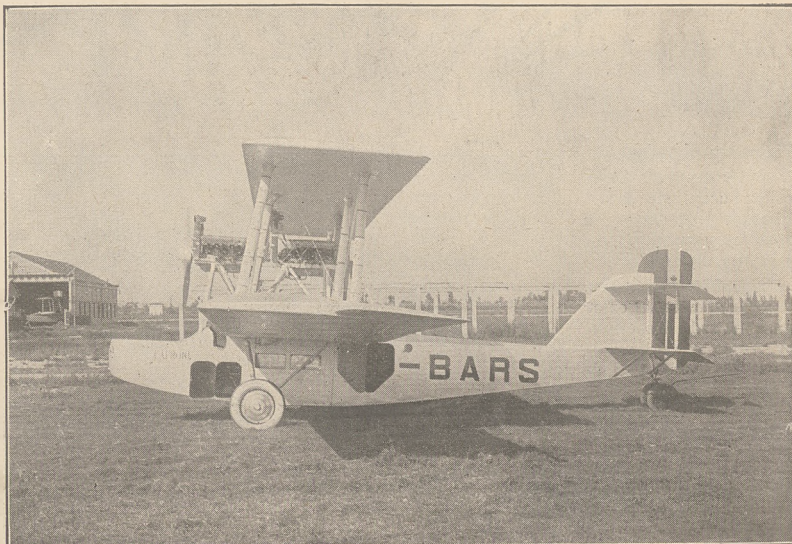


Starsza dama, stojąc nad rozbitą skrzynką pocztową: Cóż za szczęśliwy przypadek. Właśnie sobie przypomniałam, że do mego listu muszę coś dopisać. (The Motor.)

Rozmaitości ze świata



Przyrząd, hamujący automatycznie samochód z chwilą pierwszego zetknięcia z napotkaną przeszkodą, ma zapobiegać nieszczęśliwym wypadkom i zaczyna być stosowany w Londynie.



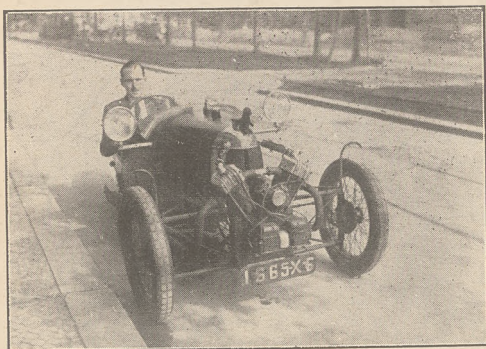
Wodnolotowiec Caproni, na którym dwaj polscy piloci Klisz i Kowalczyk zamierzają przelecieć Atlantyk.



Hiszpański lotnik de la Cierva po kilkuletnich doświadczeniach doprowadził swój samolot-śrubowiec do takiej doskonałości, że ostatnio przeleciał na nim ponad kanałem La Manche. (Fot.: Keystone View Co.) — Niżej: Trzykołowy samochód wyścigowy Darmona (Franc.), rozwijający szybkość do 155 km. Jego dwucylindrowy motor posiada 65 K. M.



Orginal angielski, lord Michelem zbudował sobie „samochód”, służący do przejażdżek po plaży. (Fot.: Keystone View Co.)



GDZIE NAJTANIEJ?

NAJKORZYSTNIEJSZYM ŹRÓDŁEM ZAKUPU CZĘŚCI
I AKCESORJI SAMOCHODOWYCH JEST FIRMA

„RADIUS-AUTO” — POZNAŃ
ŚW. MARCIN 62 TELEFON 24-82

OPONY - STRZAŁKI - AKUMULATORY - NARZĘDZIA -
UBRANIA SZOFERSKIE I WSZELKIE AKCESORJA

S 2530

Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia w tekście 5-linowy milimetr 25 groszy. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. — Naczelnik i odpowiedzialny redaktor Zdzisław Marynowski. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476 — Czcionkami, drukiem i nakładem Tow. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.