



ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 6

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska T. A. w Poznaniu

11. listopada 1928

Niezwykła katastrofa w Berlinie



Na starym, drewnianym moście w Berlinie zdarzyła się w tych dniach okropna katastrofa, której ofiarą padły dwa życia ludzkie. Na naszej rycinie widzimy krytyczny moment wypadku. Artykuł z opisem katastrofy znajdują nasi czytelnicy na stronie 11.

II-gi Polski Konkurs Awionetek

Warszawa, listopad.

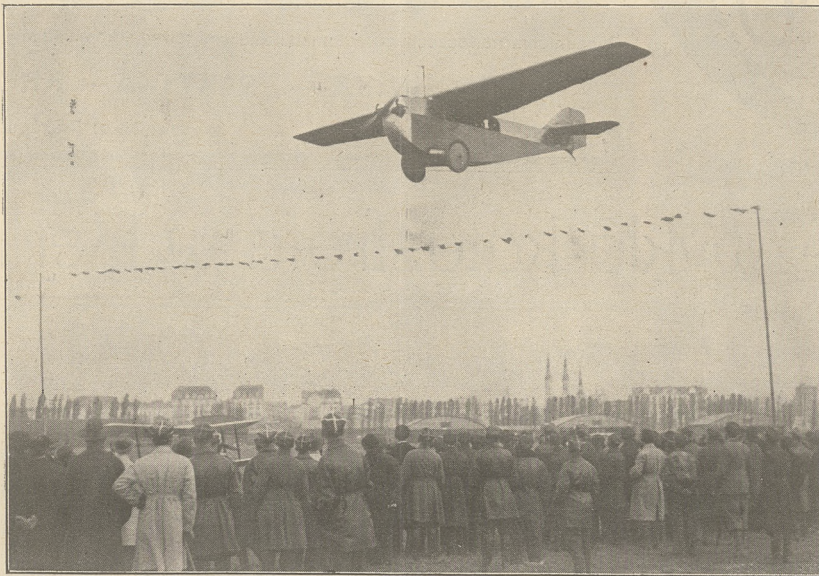
Szesnaście płatowców, zapisanych do konkursu awionetek w Warszawie, to dowód wymowny, że zapal do lotnictwa jest w Polsce bardzo silny. To jeszcze coś więcej, bo nie tylko zapal, lecz praca wytrwała, dokonywana przeważnie w warunkach bardzo ciężkich i twórcza myśl, która przyświeca naszym konstruktorom. Szesnaście płatowców! Pomyślcie — to nie bagatela.

Ta liczba i przepiękna pogoda sprawiły, że już w pierwszym dniu konkursu zaroiło się lotnisko warszawskie i przez cały czas trwania zawodów, przyglądały się im liczne rzesze publiczności, składając dowód, że wysiłki pionierów naszego lotnictwa nie idą na marne, nie giną bez echa, lecz znajdują głośny oddźwięk wśród społeczeństwa.

Konkurs awionetek obejmował kilka prób. A więc: próby startu, lądowania, szybkości poziomej, szybkości wznoszenia się, oraz szybkości demontażu.

Do pierwszej próby stanęło 14 awionetek, gdyż dwie poznańskie nie zdążyły przybyć na czas. Próba lądowania polegała na tem, że lądujący płatowiec musi przelecieć nad bramką, wysokości 5 metrów, i lądować w możliwie najbardziej pionowej linii. Te dwie pierwsze próby (startu i lądowania) uznano w regulaminie za najważniejsze. To też ich rozgrzewki były najbardziej interesujące. Najkrótszą linię lądowania osiągnął płatowiec „Skraba” pod pilotem Łopaczyńskim, który siadł o 70 metrów za bramką, oraz „DKD 3”, Działowski (90 metrów).

Zaznaczyć trzeba, że wynik próby tej zależny był nie tyle od walorów płatowca, ile od zręczności pilota. Przeciwnie rzecz się przedstawia z próbą startu, gdzie decydującą rzeczą są zalety samej maszyny. W tej próbie pierwsze miejsce ze startem 60-cio metrowym osiągnął płatowiec „Orkan II”, konstrukcji porucznika Grzmilasa, z 3 pułku lotniczego



Drugii polski konkurs awionetek cieszył się wielkiem powodzeniem. Na rycinie widzimy tłumy widzów, obserwujących z zaciekwaniem „lądowanie przez przeszkodę” jednego z konkurentów.

Photo-Plat.

w Poznaniu, pilotowany przez samego konstruktora. Po nim zajęli miejsce „DKD 3” pod Działowskim i „Biała Podlaska” pod Rutkowskim (oba po 70 mtr rozbiegu).

Na czwartym miejscu znalazł się „DKD IV”, pilotowany przez porucznika Kaczmarka i Bergiela, dalej „Skraba” pod Nartowskim, oraz „Zalewski” pod Babińskim (80 metrów); z pozostałych maszyn lepsze wyniki dały: „RWD” Kola Mechanicznego Studentów Politechniki Warszawskiej, pilotowany przez kapitana Babińskiego (100 metrów), „Lublin”, pilotowany przez Mroczkowskiego (100 metrów), awionetka studenta Kozłowskiego, pilotowana przez Mazurka (140 metrów), awionetka studenta Praussa, pilotowana przez Nartowskiego (120 metrów), oraz awionetka Morrissona i Nawrota, pilotowana przez Czyżewskiego (160 metrów).

W następnych dniach, wciąż przy pięknej pogodzie, odbywały się próby szybkości poziomej, dokonywane na przestrzeni Warszawa — Piaseczno, przyczem obowiązywał 6-cio krotny przelot tej trasy w obydwóch kierunkach, dalej próby szybkości wznoszenia się oraz próby demontażu.

Następne dni konkursu przyniosły kilka zmian w wynikach pierwszych prób, tak, że

ostateczne rezultaty ukształtowały się, jak następują:

W próbie startu najlepszy wynik dała awionetka p. por. Grzmilasa. Start wysiódł 60 mtr.

Z próby lądowania za przeszkodą, wysokości 5 mtr., wyszły zwycięsko dwie awionetki, lądując z wybiegiem 70 mtr. konstrukcji B. Skrababy, pilot Łopaczyński i konstrukcji W. Zalewskiego, pilot Babiński. Próba demontażu polegała na odjęciu od awionetek skrzydeł, przeprowadzeniu jej przez bramkę i na zmontowaniu. Bezpośrednio przed próbą i po niej odbyć musiała każda awionetka loty 5-cio minutowe dla stwierdzenia, że przystępowała do demontażu i wychodziła z próby

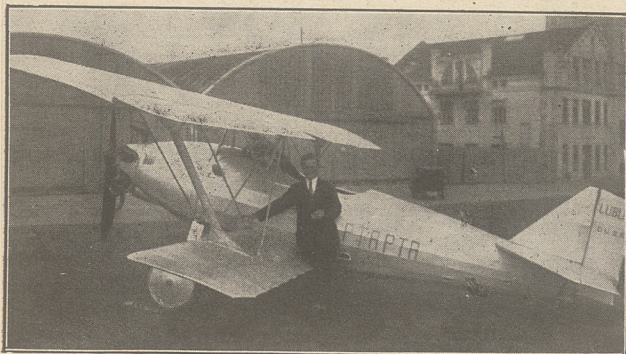
w stanie zdolności do lotu. W tych zawodach największy sukces osiągnęła awionetka konstrukcji Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego. Próbę wykonano w ciągu 7 minut.

Przelot na szlaku Warszawa — Piaseczno — Warszawa, długości 39 km, dokonany 6 razy, miał wykazać szybkość na przestrzeni łącznej 180 km. Ponieważ aparaty musiały wykonywać co 15 km. wiraże, których ogółem było 10, przeto na całym dystansie straciły dużo na szybkości. Na wynik przelotu tego wpływały więc zwrotność aparatu i zręczność pilota.

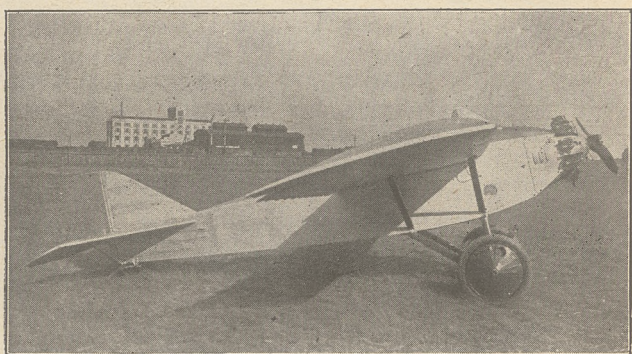
Zwyciężyła awionetka konstrukcji Dąbrowskiego i Uszackiego, pilotowana przez Mroczkowskiego, przelatując dystans w 1 godzinie 18 min. 46 sek.

W lotach na wysokości aparat Działowski go osiągnął 2 885 mtr. W ogólnej klasyfikacji, w której odegrały dużą rolę ciężar użyteczny aparatów, moc silników i wyposażenie techniczne, otrzymały awionetki następujące miejsca i nagrody:

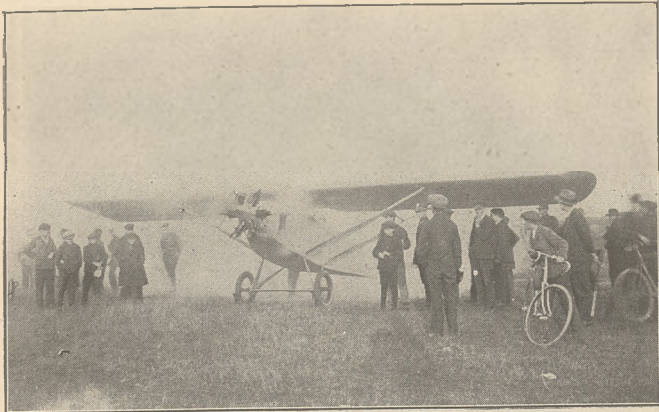
1) Braci S. i M. Działowskich — D. K. D. 4, 1-sza nagroda L. O. P. P. 2) Tadeusza Grzmilasa „Orkan 2” — 2-ga nagroda L. O. P. P. i nagroda ministerjum komunikacji za najkrótszy start. 3) Braci S. i M. Działowskich —



Dwumiejscowa awionetka „Ptapta”, konstrukcji Drzewieckiego i Uszackiego z pilotem Mroczkowskim. Silnik „Walter” 40 KM. Fot. „Samochód”



Jednomiejscowa awionetka konstrukcji p. Bobka, silnik „Salmon” 40 KM. Własność Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Fot. „Samochód”



Awionetka czteroosobowa, własność konstruktora p. Medweckiego, z fabryki „Samolot”. Silnik „Anzani” 45 KM. Pilot: Władysław Szulczewski.

Fot. „Samochód”

D. K. D. 3 — 3-cia nagroda L. O. P. P. 4) St. Prussa — „S. P. I.” — 4-ta nagroda L. O. P. P. 5) Braci S. i M. Działowskich — D. K. D. 5. 6) Bobeka — „P. W. S. 4”. 7) Drzewieckiego — „J. D. 2”. 8) Uszackiego „Ptapta”. 9) W. Zalewskiego — nagroda p. ministra komunikacji za najkrótsze lądowanie. 10) B. Skraby — „Skraba St. 3” — nagroda p. ministra komunikacji za najkrótsze lądowanie. 11) Morrissona i Nawrota „Ostrowia”. 12) Wigury i Rogalskiego „R. W. I.”

Nie dokończyły prób dwie awionetki pp. Kozłowskiego i Rogalskiego, oraz Wigury i Drzewieckiego, wskutek defektu w silnikach.

Awionetka R. W. D. Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego otrzymała nagrodę p. ministra komunikacji za ciekawą konstrukcję.

Nadto otrzymali nagrody honorowe: pilot p. Bargeł, za zwycięstwo w ogólnej klasyfikacji na awionetce braci Działowskich — Wabia-Wabińskiego; pilot p. Mroczkowski za największą szybkość na awionetce „Piapła” aeroklubu akademickiego w Krakowie, jako właściciel awionetki braci Działowskich. Podkreślić należy, że awionetka Zalewskiego posiada silnik 18-konny jego konstrukcji, wykonany tak samo jak aparat we własnych warsztatach konstruktora w Milanówku.

Podkreślić należy, że organizacja naszego konkursu, który odbywał się pod egidą Zarządu Głównego L. O. P. P., a którego komisarzami byli: major pilot Widen i major pilot Kwieciński, była bardzo sprawna. M.

Dorożkarstwo samochodowe a podatki

Właściciele taksówek utyskują, że obciążenie komunikacji dorożkarsko-samochodowej na rzecz związków komunalnych i państwa jest zbyt dotkliwie, gdyż taksówki podlegają świadczeniom w postaci podatku przemysłowego, dochodowego, opłatom koncesyjnym, lustracyjnym, rejestracyjnym, wagowym, brukowym, za plombowanie liczników itd.

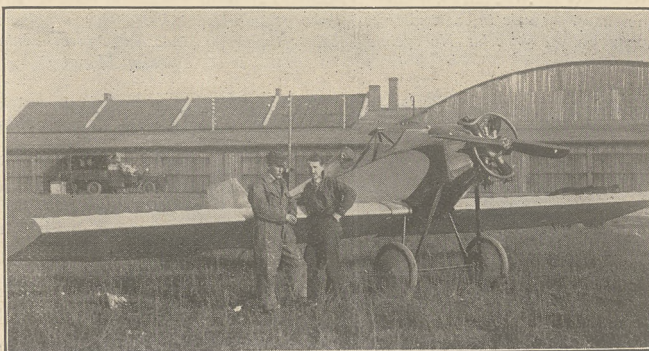
Wszystko to jest w zupełnym porządku, t. zn. uznajemy chętnie, że przemysł przewożu taksami cierpi na rozliczne okazje składania „obolów” na ołtarzu fiskalnym. Pragnęlibyśmy atoli na tem miejscu zwrócić zainteresowanym uwagę na błędną ich interpretację przepisów dot. wykupna patentu przemysłowego.

Zazwyczaj słyższy się w tej kwestji następujące zapatrywania:

Właściciel dorożki samochodowej musi opłacać podatek przemysłowy, według świadectwa II kat. handlowej, które kosztuje rocznie około 700 zł. Tego rodzaju świadectwo obowiązuje w dalszym ciągu do uiszczenia podatku obrotowego i dochodowego, tak że właściciel taksówki tylko tytułem

samych podatków państwowych opłaca przeszło 100 zł miesięcznie.

Otóż to zapatrywanie jest mylne. Zaraz to wykażemy:



Awionetka dwumiejscowa konstrukcji Wigury i Rogalskiego.

Photo-Plat.

Wprawdzie na podstawie ustawy o podatku przemysłowym (załącznik do art. 23-go, część II, rozdział VI-ty, kat. II, punkt 2-gi) oblicza się przedsiębiorstwom przewożu tak-

sówkami podatek według II kat. handlowej (rocznie od 600—700 zł. zależnie od klasy miejscowości), jednakże okólnik Ministerstwa Skarbu liczba D. P. O. 14.651/III z dnia 14. XII. 1926 zezwała Izbowi Skarbowym, na indywidualne podania płatników, na przydzielanie wnioskodawców do III-ciej kat. handlowej (rocznie od zł 130—150) o ile ilość posiadanych przez dane przedsiębiorstwo taksówek (najwyżej 6-cio osobowych) nie przekracza 3, o ile zaś wnioskodawca ma tylko jedną taksówkę, natenczas Izba Skarbową może go zaliczyć do IV kategorii (rocznie 47 do 55 zł.). Odnośnie podania trzeba wnosić do Izby Skarbowej przed upływem roku poprzedzającego rok podatkowy, a więc n. p. do końca r. 1928 należy wnosić o niższy podatek na r. 1929.

Wyjaśniliśmy tę kwestję i sądząc, że przyczyniliśmy się do odciążenia właścicieli taksówek, płacących niesłusznie wysokie podatki — chętnie się z nimi godzimy co do ich postulatu dot. zmiany systemu opodatkowania przemysłu przywozu dorożkami samochodowymi.

Ponieważ dorożki konne płacą jedynie podatki w formie świadectw przemysłowych, gdyż na podstawie art. 8, który zalicza dorożkarstwo do przemysłu i wyskupienie odpowiedniego świadectwa przemysłowego, uzależnia jedynie tylko od ilości zatrudnionych pracowników, i że względu na postanowienia tejże ustawy, która nie robi różnicy między dorożkarstwem konnym i samochodowym, a przeciwnie traktuje je łącznie, rozporządzenie wykonawcze do tej ustawy, zaliczające taksówki do przedsiębiorstw przewożowych, uważane jest, całkiem słusznie, w kołach przemysłu samochodowego wprost za krzywdzące.

Dysproporcja pomiędzy przedsiębiorstwem ekspedycyjno-przewożowym, a taksówką jest tak rażąca, że zaliczenie obydwóch przedsiębiorstw do tej samej kategorii jest niezrozumiałe. Może czas, który wszystko leczy, i w tej dziedzinie przyniesie zmiany.

T. K—j.



Kozdanie nagród po zawodach. Grupa sędziów i nagrodzonych zawodników. Od lewej: pp. Iwaszkiewiczówna, minister Kühn, wiceminister Eberhardt, pulk. Rayski, Działowski. Photo-Plat.

Błędy ruchu ulicznego w Poznaniu

Poznań, w listopadzie.

Problem regulacji ruchu ulicznego, który dziś jest jedną z najpoważniejszych trosk wielkich miast, wysuwa się w ostatnich czasach coraz bardziej na porządek dzienny także w Poznaniu, gdzie dotychczasowy sposób traktowania tej sprawy nie odpowiada wymaganiom wcale już pokaźnego ruchu ulicznego. Stoją wprawdzie na narożnikach ruchliwych ulic policjanci z białymi pałeczkami, regulując ruch wedle możliwości, lecz to też niewiele jest wszystko, co dotychczas poczyniono w tym kierunku. Świadomość, że rozwiązanie kwestji bezpieczeństwa w ruchu ulicznym nie jest dostateczne, nie jest obcą kompetentnym władzom, które też, jak już donosiliśmy, wysłały ostatnio specjalną komisję zagranicę, aby zbadać możliwość usprawnienia miejskiego ruchu samochodowego. Badania wspomnianej komisji niewątpliwie przyczynią się do ulepszenia przepisów dla ruchu ulicznego, głównym jednakże warunkiem powodzenia jest ściśle przestrzeganie wszelkich przepisów, odnoszących się do komunikacji. W praktyce bowiem przepisy niedostateczne a jednak przestrzegane, zawsze będą lepsze od przepisów najlepszych, o które nikt się nie troszczy. Tak więc, prawi-



Al. Marcinkowskiego: Taksówki stoją tu wprawdzie po lewej stronie, lecz mimo to prawidłowo, gdyż cała ta część ulicy jest tylko połową jezdni, której druga połowa znajduje się po drugiej stronie skwerku. Na rycinie widzimy typowego „tańczącego przechodnia”, który wprowadza kierowcę w poważny kłopot.

Fot. „Samochód”



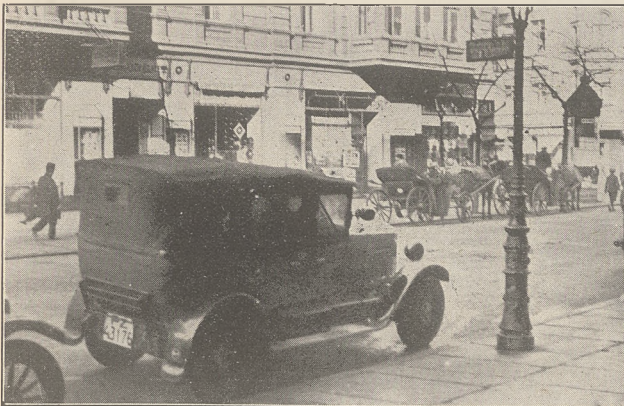
Ul. Szew. Mielżyńskiego: Dorożki konne i taksówki po lewej stronie ulicy. Postój nieprawidłowy — znaczyla — policja.

Fot. „Samochód”

dla, normujące ruch uliczny, powinny obowiązywać nie tylko kierowców, lecz także... policję, która — rzecz dziwna — właśnie w Poznaniu do przepisów tych odnosi się z dziwną obojętnością. To też na ulicach wielkiego i ruchliwego grodu Przemysława widać różne dziwolągi, jak całe sznury pojazdów, ustawione nieprawidłowo po lewej stronie jezdni, samochody ustawione przy krawężniku, zwrócone ku sobie przodem, niebezpieczne dla ruchu wyjeżdżanie z szeregu i przejeżdżanie pojazdów „pod prąd” przez jezdnię.

W ulicach jednokierunkowych, mimo tabliczek i strzałek, wiszących już od 2 lat, pojazdy jeżdżą sobie w kierunkach dowolnych, jak komu wypadnie, przyczem patroli policyjne oraz posterunkowi na błędy nie żadnej nie zwracają uwagi. Najbardziej charakterystycznym objawem dla naszych stosunków są stoiska dla dorożek konnych, które prawie wyłącznie stoją po lewej stronie ulicy, zwrócone w kierunku przeciwnym kierunkowi ruchu ulicznego. Stoiska te w sposób tak nieprawidłowy rozmieściła — policja. Wszystko to są błędy, które nie tylko w wysokiej mierze utrudniają regulację ruchu ulicznego, lecz w niemałej mierze przyczyniają się do powiększenia liczby wypadków samochodowych.

A. S.



Ulica Fr. Ratajczaka: Taksówki samochodowe stoją po prawej, dorożki konne nieprawidłowo po lewej.

Fot. „Samochód”



Prywatne samochody stoją jak chcą. Nikt na to nie zwraca uwagi. (Ul. Fr. Ratajczaka, tuż obok posterunku policyjnego)

Fot. „Samochód”

Rzut oka na salon motocyklowy

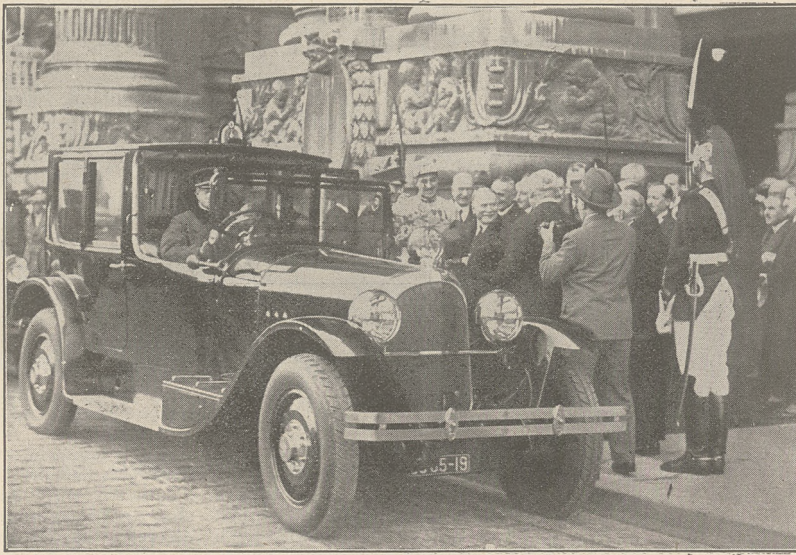
Paryż, w listopadzie.

Nareszcie i motocykl doczekał się czasu, kiedy potraktowano go na serio i z szacunkiem. Osobna wystawa motocyklowa w wielkim „Salonie”, to przecież zaszczyt nie bylejaki. Niema w tem zresztą nic dziwnego. W chwili obecnej po drogach francuskich krąży 300 000 motocykli, a liczba ich wzrasta wciąż tak gwałtownie, że nie zdziwimy się, gdy się w niedługim czasie podwoi.

Maszyny, które oglądamy na tegorocznym „Salonie”, to naprawdę piękne maszyny. Ogólna linja ich kształtu, zgodnie z nowoczesnymi tendencjami konstrukcyjnymi, jest nieco zmieniona. Ażeby obniżyć punkt ciężkości i pozwolić na ulokowanie siodełka w możliwie najniższym miejscu, zachowując jednocześnie niezmienną pojemność rezerwoaru benzyny, która umożliwia większe rajdy, konstruktorzy uciekali się do umieszczenia tego rezerwoaru na górnej ramie, która opuszcza się prawie w linii prostej od górnego końca przednich widel aż do środka tylnego koła. Rozlokowanie innych organów na ramie jest coraz bardziej harmonijne.

W pierwszej serii „Salonu Automobilowego”, zauważyliśmy charakterystyczną zniżkę cen. Tę samą tendencję obserwujemy na „Salonie Motocyklowym”. Fabryki z triumfem głoszą zniżkę o 200 lub 300 franków na motocyklu, przyczem zaznaczyć trzeba, że zniżki tej nie osiągnięto kosztem obniżenia zalet maszyny.

W dziedzinie konstrukcyjnej widzimy szereg nowości i śmiałych prób. Znajdujemy tu maszyny, które zamiast ramy z rur, posiadają kadłub, wykonany z blachy tłoczonych. Jest to bez wątpienia bardzo interesujące



Prezydent Republiki Francuskiej, Doumergue, po dokonaniu otwarcia opuszcza „Salon”.

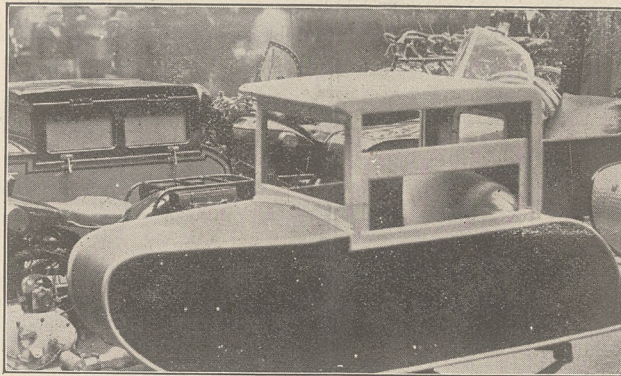
Fot. Londyński

rozwiązanie, czy jednak okaże się ono praktyczne, o tem będziemy mogli się przekonać dopiero w użyciu.

W motory dwutaktowe wyposażone są na ogół maszyny mniejsze, nie przekraczające 250 ccm. pojemności cylindrów. Prawie wszędzie spotykamy transmisyje łańcuchową i obserwujemy energiczne studia nad zastosowa-

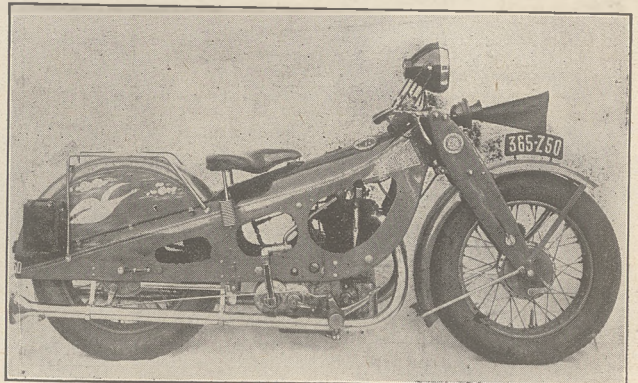
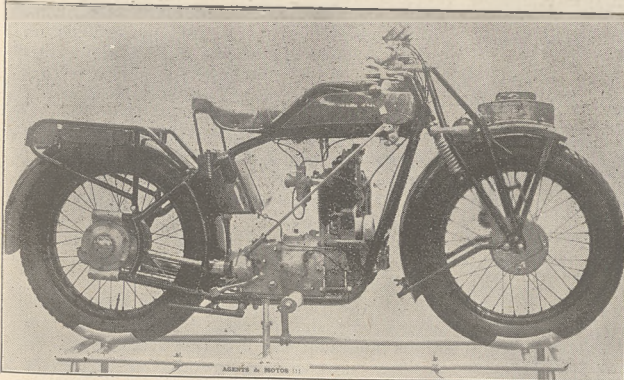
posunięte bardzo daleko, lecz obawiam się, że byloby to twierdzenie zbyt przedczesne, gdyż uszy nasze, słuchając na ulicach hłaśliwych harców większości motocykli, nie chcą dać temu wiary. — Zanotujemy więc tylko, że i w tym kierunku zaznaczają się silne dążenia konstruktorów. Naogół „Wielki Pałac” (Grand Palais) zarówno na dole, jak i na obszernych galerjach, mieści 800 firm, wystawiających swoje fabrykaty. Przechodząc od stoiska do stoiska, trudno się oprzeć pokusom uogólnienia: że motocykl nowoczesny doszedł w rozwoju swego udoskonalenia tak daleko, iż zdaje się być bliski ostatecznego rozwiązania — w każdym razie bliższym od swego starszego brata, samochodu.

Stwierdzić należy raz jeszcze, że słusznie uczyniono, oddzielając „Salon Motocyklowy” od samochodowego, gdyż ma on tylko sam przez się do powiedzenia, że byloby to stanowczo z jego wielką szkodą, gdyby nie poświęcił mu osobnego miejsca i czasu.



Nowy model przyczepki-limuzyny. (Fot. Wide-World.)

M. P. L. S.



Motocykl „Conno” z blokiem motorowym i kardanem. (Fot. Londyński). Francuski „New Motorcycle” z „podwoziem” stalowym.

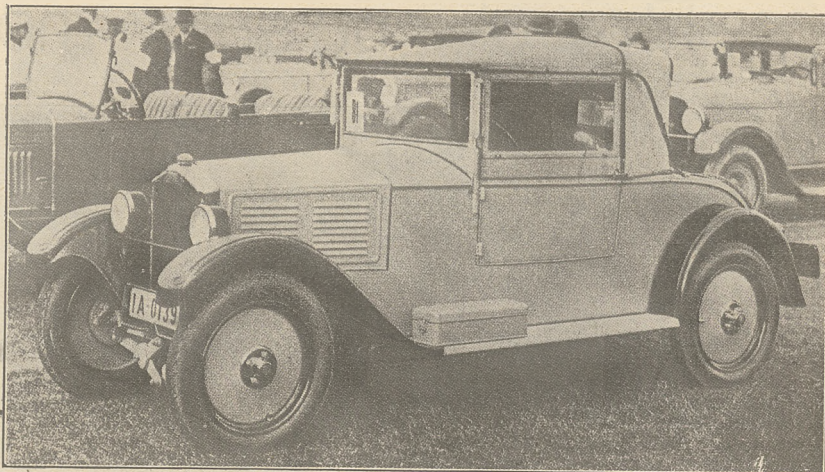
Wystawa samochodów w Berlinie

W dniu 8 b. m. otworzyły się dla publiczności, na przeciąg dni dziesięciu, podwoje wystawy samochodowej w Berlinie. Poraz pierwszy oficjalny „salon berliński” ma charakter pokazu międzynarodowego. W dziale pojazdów osobowych przeważają cudzoziemscy. W dziale motocykli i akcesorji jest ich wiele, natomiast dział samochodów ciężarowych, półciężarowych i specjalnych jest obslany prawie wyłącznie przez firmy niemieckie.

Po tegorocznym „salonie paryskim” i londyńskim „Olympia Show” Berlin nie ma wiele do pokazania, przynajmniej dla zagranicy. Przemysł samochodowy całego świata niweczuje się coraz to bardziej. Wszędzie obowiązuje motor 6-cylindrowy w klasie średniej, wszystkie samochody mają hamulce na cztery koła, automatyczne smarowanie, korboswody z lekkich metali itd. Wszędzie pracuje się nad uproszczeniem konstrukcji i obsługi, wszędzie dąży się do produkowania taniego i dobrego samochodu dla szerokich warstw, wytwarzając równoległe świetne i drogie pojazdy dla osób wybranych.

Na wystawie berlińskiej nie ma zasadniczych nowości. Lokalną nowością jest automatyczne sprzęgło, wbudowane w modele osobowych samochodów N. A. G. Fabryka ta, znajdującą się w finansowych kłopotach, przypuszcza, że pozbedzie się ich za pomocą tego nowego mechanizmu.

Szereg niemieckich fabryk pokazuje nowe modele. W dziale samochodów osobowych „Adlerwerke”, oprócz uznanego i bardzo rozpowszechnionego „Standard 6” wystawiają nowy typ 8-cylindrowy, wyrabiany seryjnie, „Standard 8”. Podobnie wielocylindrowy typ prezentuje „Audi”. „Daimler-Benz”, nie dzierżący już prymatu w niemieckim przemyśle samochodowym, ma nowy model „Nürburg” (8 cyl., 4,61), pokazywany już w Paryżu i Londynie. Podobnie znane są już modele „Horch’a”, który nie tylko w Niemczech uważany jest za jeden z najlepszych samochodów 8-cylindrowych. Nowością są 8-cylindrowe samochody osobowe „Mannesmann”, zaopatrzone w „overspeed”. Samochody 6-cylindrowe, nowe modele, prezentują „NSU” i „Brennabor”. Modele „Brennabor’a” silą się na przesadną elegancję kształ-



Dwucylindrowy i dwutaktowy „D. K. W.” za 2.700 marek.

tów. „Hanomag” zarzuca jednocylindrowe samochodziki, zwane w Niemczech „toczącym się komiśniakiem”, i buduje zupełnie nowe 4-cylindrowe kabriolety o 3/16 KM. Fabryka motocykli „D. K. W.” wzięła się do produkcji bardzo tanich samochodów o silniku dwucylindrowym i dwutaktowym.

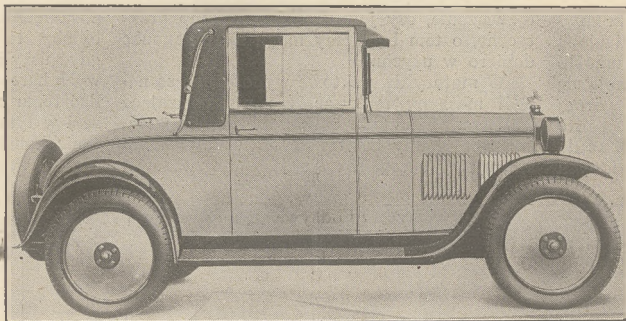
brzymie omnibusy trzyosiowe, silniki po 100 i 160 KM., hamulce Knorr’a, różne przyczepki z automatycznymi łącznikami, samochody dla straży pożarnej, do transportu węgla i piasku, dla celów asenizacyjnych i sanitarnych.

Dział samochodów ciężarowych na wystawie berlińskiej nie miał sobie podobnego, ani w Paryżu, ani w Londynie. Budowa samochodów „ciężarowych”, silnych, wytrzymałych i bardzo masywnych zdaje się odpowiadać zdolnościom niemieckiego przemysłu. Ameryka, Francja i Włochy rozwinęły typ samochodu ciężarowego z samochodu osobowego, ze wzmocnionem podwoziem. Niemcy wybrali osobną drogę, tak w konstrukcji podwozi, jak i silników. Ich samochody ciężarowe są specjalnymi konstrukcjami. Jedną z nowości w tym dziale jest szerokie zastosowanie trzech łamanych osi, używanych gdzieindziej w samochodach wojskowych, terenowych. W tych ostatnich specjalizują się Krupp, dalej Horch, który wystawia trzyosiowy samochód terenowy, wyposażony w komplet narzędzi pionierskich do robót ziemnych i różne inne akcesorja militarne. Jak mówi prospekt, samochód ten służy dla celów „policyjnych”. Trzecim reprezentantem samochodów terenowych, trzyosiowych jest „Selve”. Wystawia on bardzo ciekawy samochód osobowy o trzech osiach łamanych z napędem na wszystkie 6 kół. Samochód ten posiada normalny silnik 6-cio cylindrowy, 12/50 KM., oraz skrzynkę biegów z 8-miu biegami wprzód i dwoma biegami wstecznymi. Samochód ten bez trudności posuwa się na najgorszym nawet terenie i pokonuje wzniesienia do 65 procent. W dziale motocykli duże ożywienie, chociaż brak rzeczy nowych. Wzorem pozostała Anglja.

Bogaty jest dział akcesorji i maszyn. Uwagę zwracają propagowany metal lekki „elekttron”, automatyczne smarownice systemu „Paislas”, now e typy chłodnic i gaźników, składane garaże metalowe i t. d. Wielki nacisk kładzie się na normalizację poszczególnych części, zwaną w skrócie DIN. Normalizacja ta odbywa się często pod przymusem.

Salon berliński, gromadzący prawie 800 wystawców, na przeszło 200 000 kwadratowych metrach, nie przynosi rzucających się w oczy nowości, ale dowodzi, że przemysł samochodowy, tak Niemiec, jak i zagranicy, pracują usilnie nad udoskonaleniem i uproszczeniem osiągniętych zdobyczy.

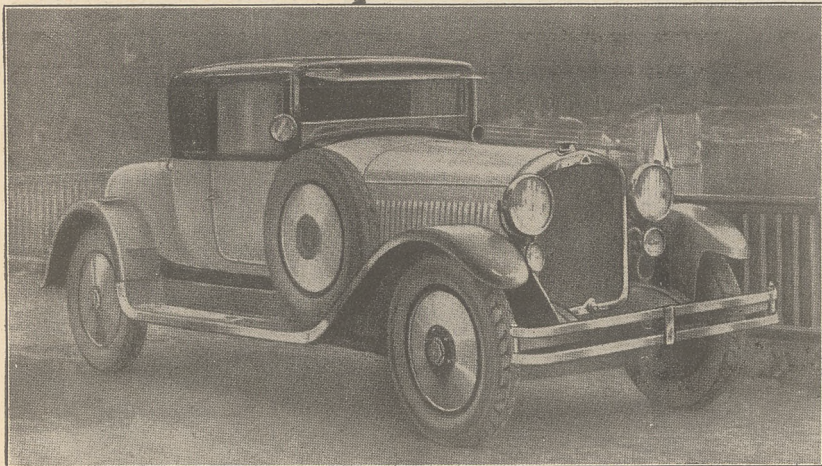
Dr. S. B., Berlin.



Seryjny 4-cylindrowy kabriolet „Hanomag” 3/16 K M.

Największa niemiecka fabryka samochodów „Opel” wystawia znane typy, oraz nowy model 8-cylindrowy (6 litrów), wyposażony w hydrauliczny hamulec.

W dziale samochodów ciężarowych dominują firmy Daimler-Benz, Büssing, Krupp, N. A. G., Magirus, Komnick i Vomag. Ol-



120-konny Maybach, znany z tego, że nie posiada skrzynki biegów i jest zaopatrzone w specjalny „overspeed”.

Autobus w Stanach Zjednoczonych

Ze wzrastającym ruchem autobusowym jawiają się coraz częściej tak w pismach laichowych jak i w prasie codziennej — artykuły, omawiające z różnych punktów widzenia aktualny ten temat, przy czym zazwyczaj sięga się po przykłady z Ameryki, a raczej Stanów Zjednoczonych, przytaczając sukcesy tej lub innej linii autobusowej. Drobne te szczegóły z amerykańskiego ruchu autobusowego nie dają oczywiście całkowitego i rzeczywistego poglądu na rozwój tej kwestji w Ameryce, tembardziej, że sposób podawania przez prasę codzienną, n. p. wiadomości o otwarciu nowych amerykańskich linii autobusowych, czyni z nich raczej jakieś kuriosa, czy też wybryki ekscentryczności amerykańskiej, zamiast traktować je jako objawy realnego i praktycznego życia codziennego. Tak więc czytelnik dochodzi do fałszywych pojęć i otrzymuje zupełnie fałszywy obraz, nie zdając sobie sprawy, że autobus w Ameryce — w przeciwieństwie do Europy, gdzie narazie traktuje się go jako środek komunikacyjny na krótki dystans i lokomotywę dowozową dla kolei żelaznych — wyszedł już dawno ze stadium walki o rację bytu, zdobywając sobie natomiast stanowisko, dorównujące co do znaczenia najzupełniej amerykańskim kolejom żelaznym.

Szybki wzrost amerykańskiej komunikacji autobusowej jest wynikiem szczególnych warunków rozwoju Stanów Zjednoczonych jako takich. — Nagle, a nierównomiernie postępy cywilizacji w poszczególnych częściach kraju sprawiły bowiem, że niektóre — przeważnie południowe — stany, stosunkowo późno dotknięte przez kulturę, rozwinęły się niespodzianie i. nie posiadając jeszcze kolei, a mając już samochód, przeskokowały poprostu „epokę kolei żelaznej”. Tutaj od razu zapełnił lukę samochód i autobus, a że do sprawy tej przystąpił tam ze zwykłym amerykańskim rozmachem, więc nie dziwnego, że w krótkim czasie zawiadnięto wszelkimi terenami, nieopanowanymi przez kolej. Dziś sieć kolei żelaznych w Stanach Zjednoczonych obejmuje 411 000 km, podczas gdy sieć linii autobusowych mierzy już 437 000 km.

Kapitał, umieszczony w liniach autobusowych, wynosi przeszło 500 milionów dolarów, a podczas gdy koleje posiadają 63 000 wagonów dla ruchu pasażerskiego, liczba autobusów wynosi 85 800.

Na liniach tych przewieziono w roku ubiegłym olbrzymią liczbę 2 525 000 000 pasażerów — przeszło dwa i pół miljarde.



Najnowsze „półtorapiętrowe” autobusy na linii Los Angeles — San Francisco posiadają kuchnię, umywalnię, sleeping i balkonik.

Cyfrы te w naszych warunkach są wprost niepojęte i wymagają bliższego zilustrowania. Musimy więc przedewszystkiem stwierdzić, że prawie cały dowód uczniów z okolic fabrycznych do szkół, znajdujących się w miastach, odbywa się na samochodach i autobusach, a statystyka rządowa wykazuje, że w każdy dzień szkolny na całym terenie Stanów Zjednoczonych przewozi się 875 462 uczniów. Tutaj przejazd odbywa się na stosunkowo krótki — jak na warunki amerykańskie — dystans. Naogół jednak amerykańskie linie autobusowe, co do długości, nie znajdują chyba w Europie — jak narazie — odpowiednika. Tam wszystko liczy się na setki kilometrów, tak n. p. istnieje linja regularna pomiędzy Detroit i Chicago. Dystans — 400 km. O godzinie 11,45 wieczorem odchodzi ostatni „pociąg nocny”. Autobus zatrzymuje się po drodze tylko trzy razy, a pasażer, rozłożony wygodnie w szerokich i miękkich fotelach, zaopatrzonych w poduszki pneumatyczne, już o godzinie 9-tej rano jest na miejscu. Za całą tę dzień-więć-godzinną podróż w komfortowym, ciężkim samochodzie płaci się 4,80 dol. (ca.

43 zł). Przejazd koleją jest znacznie droższy, pozatem zaś podróż w tych autobusach jest znacznie przyjemniejsza od podróży na którąkolwiek linij kolejowej w Europie, gdyż każdy pasażer ma dla siebie szeroki fotel, w którym można się rozlokować jaknajwygodniej. Z Chicago jest natychmiastowy „związek” do St. Louis, a stąd znowu do Kansas City i t. d. Wszystkie te trasy wynoszą 350 do 450 km. Z głównych centr rozchodzą się znowu gęsta sieć linii dojazdowych, które zawsze są tańsze od kolei. Na długich trasach jedzie stale dwóch kierowców, którzy zmieniają się w regularnych odstępach czasu; jest to zabezpieczeniem przeciwko przemęczeniu kierowcy. Większość pojazdów posiada przedział z umywalnią, zamykany przedział dla bagażu i specjalny balkonik dla oglądania okolicy (sight-seeing).

Takie same linje łączą Waszyngton z Filadelfią, Waszyngton z New Yorkiem, New York z Bostonem i t. d., gdyż wogóle wszystkie wielkie miasta są ośrodkami ożywionego ruchu autobusowego, sięgającego daleko w głąb kraju. Indianapolis naprz., centrum pierwszej międzykomunalnej kolei elektrycznej, jest obecnie niemniej znane ze swego systemu autobusowego, umożliwiającego transport pasażerów i towarów po całym kraju. Stan North-Carolina posiada sieć autobusową, sięgającą w najdalsze zakątki stanu.

Prawie przez każdą miejscowość Stanów Zjednoczonych, licząc ponad 5 000 mieszkańców, przechodzi jedna, lub więcej linii autobusów. W Stanie Indiana istnieje przeszło 300 miejscowości, nie posiadających kolei, do których jednak wygodnie można dotrzeć autobusem. W Kaliforniji miejscowości takich jest przeszło tysiąc. Wszędzie tam autobusy dowożą nie tylko pasażerów i towary, lecz także gazety, pocztę itp.

Autobusy, przeznaczone dla komunikacji na dalekie dystanse, t. zw. „liners”, wyposażone są w małą kuchenkę, w której można otrzymać kawę, obiad, kolację i śniadania. Nad każdym siedzeniem wisi osobna elektryczna lampa do czytania, pozatem zaś większe pojazdy zaopatrzone są w radio. Balkoniki (sightseeings) są zazwyczaj na dachu, da-



Ciężki autobus europejski, w przeciwieństwie do amerykańskiego, posiada często trzy osie i sześć kół. (Autobus „Renault”.)

jąc rozległy widok na okolicę. Przy dobrej pogodzie kierowca opuszcza górną część dachu.

O gęstości amerykańskiej sieci autobusowej przekona nas fakt, że podróż z Portland (Maine), najbardziej na północ wysuniętego stanu nad Atlantykiem, do słynnego Miami na Florydzie, najbardziej na południe położonego stanu, — dystans około 3 000 km. — możemy odbyć na dwóch różnych drogach.

A teraz najważniejszy z momentów, które zadecydowały o tak niesłychanym rozwoju tej gałęzi komunikacji. Autobus amerykański nie zna przeszkód atmosferycznych. Autobus amerykański, to bussiness na wielką skalę i dlatego musi być pewny i — punktualny, punktualny, punktualny... Ta właśnie punktualność jest jego najistotniejszą wartością w ostrej amerykańskiej zimie z wielkimi śniegami, leżącymi często na metr i więcej przez całe miesiące. Tutaj bowiem okazało się, że autobusy ciągle jeszcze pełniły regularną służbę, kiedy kolej, na linjach równoległych była już dawno zupełnie zablokowana. Podczas powodzi rzeki Missisipi, kiedy ruch kolei był zupełnie podcięty, autobus oddał nieocenione usługi, transportując żywność i robotników.

Praktyczna, realnie myśląca Ameryka zasługi te umiała ocenić, natomiast staruszka Europa, przepelnięta jeszcze sentymentem dla kolei, bardzo niechętnie wstępuje w jej ślady. A szkoda — bo racjonalnie zorganizowana i roztropnie prowadzona kolej nie potrzebowałaby na tem nie stracić.

Auto-pomidorowa wojna w Ameryce

Oznaczenie przynależności państwowej samochodów jest w Europie kwestją dawno załatwioną. Zgodnie z umową międzynarodową, samochód, przeznaczony do podróży zagranicę, posiada owalną tablicę, zawierającą znak literowy, świadczący o przynależności do danego państwa, jak naprz. Pl — Polska, F — Francja, A — Austria, D — Niemcy itd.

Inaczej rzecz się ma w Stanach Zjednoczonych, które przecież w gruncie rzeczy są tylko związkiem 48 państw (stanów), ciesząc się pod względem wewnętrzno-politycz-

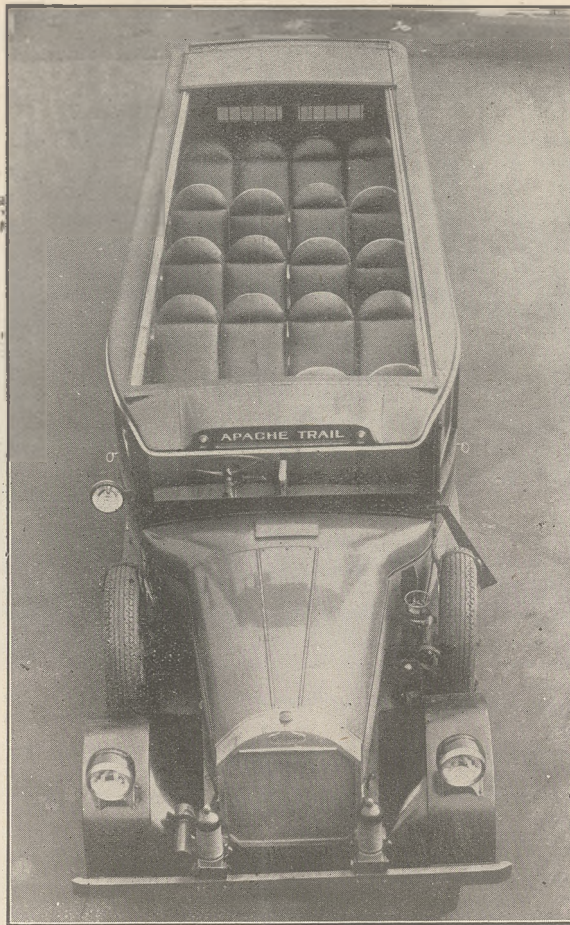
nym zupełną niezależnością. Sprawa oznaczenia przynależności samochodu do tego lub owego stanu nie doczekała się jeszcze jednolitego załatwienia, wobec czego stany radzą sobie na swój sposób, stosując często dość niezwykłe pomysły. Tak więc poza oznaczeniem stanu literami w skrócie np. Mass (Massachusetts), Penna (Pennsylvania) itd., liczne stany umieszczają na tablicy z numerem (Motor license plate) przeróżne emblematy i znaki symboliczne np. Massachusetts — petlina, ponieważ granice tego stanu przypominają kształt tej ryby; Pennsylvania — kamień graniczny; Nowy Meksyk posiada na swych tablicach znak słońca, wyjęty z herbu państwowego, a zapożyczony od tamtejszych

szepców Indian; inne stany wreszcie posilkują się barwami narodowymi.

Rekord pomysłowości pobił jednakże stan Idaho, który dla zaręklamowania swych produktów rolnych, a przedewszystkiem pomidorów, hodowanych tam w niesłychanych ilościach, umieścił na tablicach samochodów piękny okaz pomidora specjalnego gatunku „Idaho” w naturalnej wielkości i barwach. Na wizerunku pomidora znajduje się głęboko wytłoczony numer samochodu.

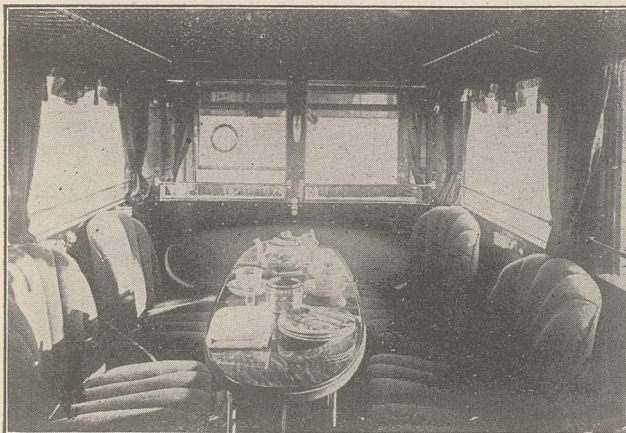
P. Fred. E. Lukens, generalny sekretarz stanu Idaho, uzasadniając to zarządzenie, oświadczył: „Zależy nam na podniesieniu popytu na pomidory. Koszt umieszczenia reprodukcji pomidora na samochodach jest cyfrowo ograniczony, wartość propagandowa tych tablic natomiast jest nieskończona. Dlatego przyszedłem do przekonania, że nie wolno nam pominąć tak doskonałej okazji reklamowej”.

Pomimo tak „pożytecznego” oświadczenia, obywatele stanu Idaho wcale nie są zachwyceni. Przeciwnie — nieproszone „upiększenie” często kosztownych i eleganckich pojazdów doprowadza ich do szwskiej pasji, to też znalazło się wielu takich, którzy irytującego pomidora wyrzucili na śmietnik, umieszczając numer i znak samochodu na nowej skromnej, białej tablicy. Rozgniewane takim postępowaniem władze orzekły, że tablice bez pomidora są nieważne. Można sobie wyobrazić, ile z tej okazji posypało się kar na nieposłusznych automobilistów. W domowej „wojnie pomidorowej” narazie władze są górą. Narazie tylko, gdyż przeciwnicy pomidorów zyskali potężnego sojusznika w osobie p. H. A. Symonsa, sekretarza stanu Wyoming, który na całym terenie Stanów Zjednoczonych rozpoczął energiczną akcję przeciwko „zasmiecaniu” tablic rejestracyjnych reklamami, emblematami itp. P. Symons stanął na stanowisku, że znaki rozpoznawcze powinny być jaknajskromniejsze i jaknajprostsze gdyż w przeciwnym razie powodują pomyłki i uniemożliwiają wszelką kontrolę. Do stanowiska p. Symonsa przychyliła się większość stanów, domagając się coraz usilniej międzystanowego załatwienia tej kwestji, powołując się przytem często i gęsto na „przykładne stosunki w Europie”.

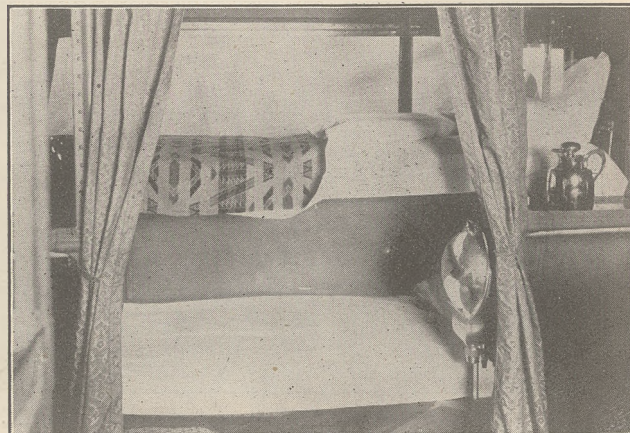


Dach autobusu amerykańskiego jest przeważnie rozsuwalny.

(Fot. Atlantic).



„Sala” jadalna w autobusie restauracyjnym. Atlantic-Photo



Kabina w „auto-sleepingu” jest bardzo wygodna. Atlantic-Photo

Technika samochodowa w roku 1929

Z chwilą zamknięcia „salonów” samochodowych w Paryżu i w Londynie, skończyły się także tajemnice fabryczne, dotyczące różnych nowości, przygotowanych przez poszczególne fabryki dla ich produkcji na rok 1929. Obecnie więc można sobie już wyrobić zdanie, jakie kierunki konstrukcyjne będą przeważały w seryjnych typach samochodów. Rzecz oczywista, że w całym tym nawale drobnych ulepszeń, wszelka orientacja dla niefachowca jest wręcz niemożliwa. Również i sprawozdania z poszczególnych wystaw nie mogą dać całkowitego obrazu obecnego stanu techniki samochodowej, gdyż siłą rzeczy sprawozdawca musi się ograniczyć do wyjawienia szczegółów, które z jakiegokolwiek powodu są dla danej wystawy specjalnie charakterystyczne. Szczegółowe omówienie całokształtu zagadnień, związanych z budową nowoczesnego podwozia, wypełniłoby spory tom, lub też — przy najdalej posuniętym streszczeniu obszerną broszurę. Aby więc czytelnikom dać krótki a rzeczowy przegląd obecnej sytuacji na rynku samochodowym, nie pozostaje nam nic innego, jak chwycić się środka często nadużywanego, lecz w tym wypadku jedynie racjonalnego, a mianowicie statystyki. Aby zestawić taką statystykę, nie można się oczywiście zajmować takimi typami samochodów, które pod względem konstrukcji wychodzą poza ramy tego, co nazywamy towarem rynkowym, natomiast musimy się ograniczyć do omawiania takich części, które wchodziły w skład normalnego i seryjnego podwozia. Częściami takimi w pierwszym rzędzie są: silnik, zapłon, mechanizm napędowy i resory.

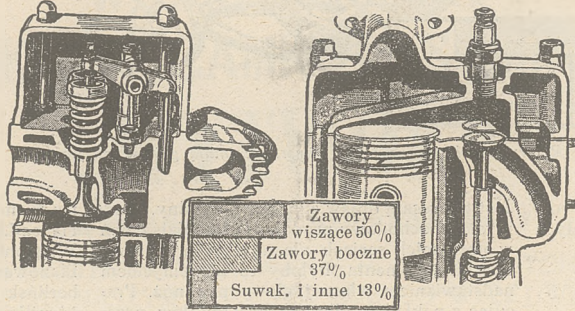
Zaczynając od silnika, stwierdzić należy, że bieżący rok konstrukcyjny a przyszły rok handlowy stoi pod znakiem wyraźnej przewagi silnika wielocylindrowego, jak bowiem wiado-

zmianę. Proporcje pozostają prawie te same, przyczem powiększyły się nieco na korzyść maszyn silnych ponad 3 litry pojemności i maszyn średnich od dwóch do trzech litrów. Objaw ten jest zupełnie naturalny i jest konsekwencją wzrastającej popularności silników 6-cio i 8-mio cylindrowych. Szczegółowy wykaz procentowego podziału pojemności

jak to stosuje Wolseley w swym ostatnim typie 8-mio cylindrowym. Najbardziej uderzającym objawem, wypływającym ze wzrastającej liczby silników wielocylindrowych, jest nagły wzrost w zastosowaniu zapłonu od baterji. Podczas, gdy jeszcze przed kilku laty magneto należało do „standardu”, przeszło 90-ciu proc. wszelkich samochodów, procent ten spadł w ubiegłym roku na 67, a w roku bieżącym magneto i zapłon baterji podzieliły się sumiennie pół na pół z 48 i 47 procentami. Możemy tu mówić o zupełnej równowadze, gdyż pozostałe 5 procent zajmuje zapłon mieszany, to jest magneto i zapłon baterji również.

System chłodzenia silnika nie wykazuje prawie żadnych zmian, jednakże chłodzenie wodne z pompą zyskało coś nie coś terenu na niekorzyść zwykłego chłodzenia termosyfonem (Termosyfon 36 proc., pompa lub turbina 64 proc.). I tu powodu należy się doszukiwać we wzmózonej liczbie motorów wielocylindrowych.

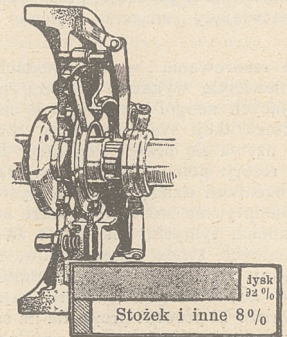
Konstrukcję silnika i skrzynki biegów w jednym bloku są obecnie tak powszechne, że każda inna konstrukcja wydaje się anomalją. Również wielkie zastosowanie znalazły sprzęgła tarczowe w bieżących typach (92 procent) podczas gdy sprzęgła stożkowe wyszły prawie zupełnie z użycia (stożkowe razem z innymi 8 procent). Tak samo zyskała sobie pełne prawo obywatelstwa obsługa skrzynki biegów za pomocą lewarka, umieszczonego w pośrodku pojazdu. Wynika to w niemalej mierze z coraz powszechniejszego zastosowania kierownicy po lewej stronie. Wbrew tendencjom, lansowanym przez Amerykę, zyskuje sobie coraz więcej uznania skrzynka biegów o 4-ach biegach, Zajmuje ona 60 procent wszelkich typów, przyczem z samochodów amerykańskich je-



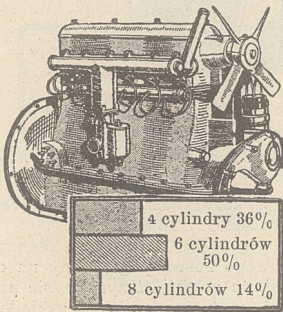
Zawory wiszące nadal mają przewagę.

motorów przedstawia się, jak następuje: Silniki poniżej 1.500 ccm. 22,5 proc.; silniki pomiędzy 1.500 a 2.000 ccm. 17,5 procent; pomiędzy 2.000 a 3.000 ccm. 27,5 procent; powyżej 3.000 ccm. 32,5 procent.

Również kwestja rozmieszczenia zaworów nie uległa żadnej znaczniejszej zmianie przy nowych modelach, silniki bowiem suwakowe bardzo niewiele zyskały na popularności, a zawory wiszące w głowicy, nadal utrzymują swą przewagę nad zaworami stojącymi z boku. Mimo to trzeba stwierdzić, że kilku bardzo poważnych producentów, z okazji wypuszczenia nowych typów 6-cio cylindrowych, zarzuciło zawory wiszące i powróciło do zaworów z boku. Nie wpłynęło to wprawdzie na ogólny procentowy podział, gdyż w tym samym czasie inni fabrykanci wypuścili nowe typy, do których zastosowano zawory wiszące. Z motorów obecnych, 50 procent zaopatrzone jest w zawory wiszące, 37 procent w zawory stojące sterowane z dołu, podczas gdy dla silników suwakowych i innych pozostaje jedynie 13 procent. Wykaz ten nie daje nam poglądu na kwestję sterowania zaworów. Pomimo wielkiej liczby silników z wałem noskowym, umieszczonym nad głowicą, jednak utrzymuje swą przewagę system sterowania zaworów przez popychacze i wały noskowe, umieszczone w karterze — mówimy tu oczywiście tylko o silnikach z zaworami wiszącymi — przyczem, przy napędzie wału sterowego nad głowicą należy zauważyć wzmózone zastosowanie wału napędowego, umieszczonego na tyle silnika, a nie, jak dawniej, na przędzie. Tu i owdzie napotykamy wał napędowy, napędzający wał noskowy, umieszczony w środku motoru pomiędzy dwoma grupami cylindrów,

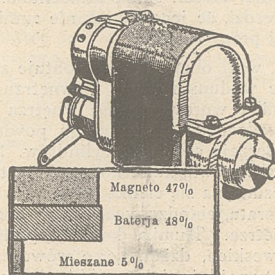


Sprzęgło tarczowe jest najchętniej stosowane.



Największym powodzeniem cieszy się silnik 6-cylindrowy.

mo, chodzi konstruktorom o zwiększenie elastyczności motoru, a tem samem o uproszczenie i ułatwienie prowadzenia pojazdu. Największy procent wykazuje tutaj silnik 6-cio cylindrowy, dystansując znacznie naszą starą czterocylindrowkę. Stosunek ten cyfrowo wyraża się jak następuje: silnik 6-cio cylindrowy 50 procent, silnik 4-ro cylindrowy tylko 36 proc. Pozostałe 14 procent zajmuje silnik 8-mio cylindrowy, posuwając się temsamem o poważny krok naprzód, gdyż w ub. roku ze wszystkich typów samochodowych jedynie 9 proc. było zaopatrzone w motor 8-mio cylindrowy. O ile chodzi o siłę, albo raczej pojemność motoru, to w stosunku do roku ubiegłego niewielką tylko można stwierdzić



Zapłon od baterji powoli wypiera magneto.

dy nie 15 procent jest zaopatrzone w 4-ro biegową przekładnię. Nieliczne tylko „Amerykańskie”, posiadają skrzynkę biegów o 4-ach biegach w układzie specjalnym, to jest o dwóch biegach wielkich. W skrzynkach takich tak trzeci jak i czwarty bieg funkcjonują spokojnie i bez szmeru, dając dużą akcelerację lub też wielką szybkość zależnie od okoliczności.

„Wolny bieg”, który ostatnio pojawił się na ostatnich wystawach samochodowych, nie wprowadził się jeszcze dość dostatecznie, aby go można uwzględnić w naszym zestawieniu. Jest on szczegółem dodatkowym, wbudowanym przez niektóre fabryki angielskie jedynie na życzenie i nie należy jeszcze do „standardu”.

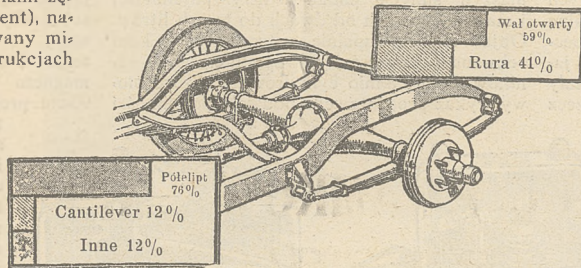
Przechodząc do mechanizmu napędowego stwierdzamy, że wał kardanowy otwarty zyskał znów przewagę nad wałem kardanowym umieszczonym w rurce popychającej, obejmuje on bowiem 59 procent obecnych typów samochodowych przy 41 procent zajmowanych przez rurę popychającą. Napęd sam w przeważnej mierze uskutecznia się kołami zębataimi o uzębieniu spiralnym (92 procent), natomiast napęd ślimakowy jest stosowany minimalnie, zajmując w obecnych konstrukcjach jedynie 8 procent.

Równolegle z obniżeniem położenia wału kardanowego stosuje się z różnych względów technicznych koła zębata o większym przekroju zębów.

Ogólne zastosowanie znalazły już dziś hamulce 4-ro kołowe w wyjątkowo tylko spotyka się tu i tam jakiś samochód bez nich. Z bieżących typów 75 procent posiada hamulce 4-ro kołowe w układzie zwykłym, przyczem przy niektórych otrzymuje się działanie „servo” przez specjalne rozmieszczenie szczęk hamulca. W pozostałych

przyrost kół druczianych należy zanotować na niekorzyść kół artyleryjskich.

Powyższy przegląd przekonuje nas, że mimo licznych nowości, demonstrowanych na ostatnich wystawach samochodowych, w zasadniczej sytuacji współczesnej techniki samochodowej zmieniło się bardzo niewiele.



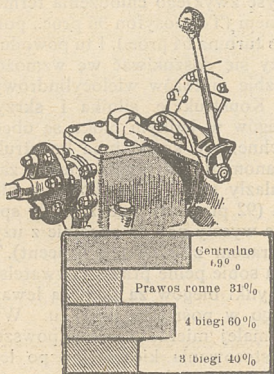
Resory półeliptyczne i wał otwarty zajmują główne miejsca.

Jest to zresztą objaw zupełnie normalny. Przemysł samochodowy produkujący po dziś dzień w olbrzymich seriach nie może się bawić w zadne eksperymenty. Byłoby to lekkomyślnym nadstawianiem własnej głowy pod nóż. Pracując z nakładem olbrzymich kapitałów, przemysł samochodowy może akceptować jedynie to, co w długotrwałych i ciężkich doświadczeniach okazało się nie tylko dobrym, lecz najlepszym. Rzecz oczywista, że nowości zaprezentowane ostatnio nie miną bez echa i aczkolwiek liczne z nich wkrótce pójdą w zapomnienie, to część z nich — jeżeli w przeciągu przyszłego roku wykażą swą wartość

Z przemysłu samochodowego Niemiec

Niemiecki przemysł samochodowy wie o tem, że na dystans nie podoła konkurencji zagranicznej (przedewszystkiem amerykańskiej), jeżeli nie przeprowadzi zupełnej racjonalizacji, tak w procesie wytwórczym, jak i w sprzedaży wewnątrz kraju i na eksport. Pół roku temu aktualnym był plan utworzenia trustu samochodowego na wzór amerykańskiej „General Motors Corporation”, która w różnych fabrykach wyrabia równolegle kilka typów samochodów od najtańszych do najdroższych (od Chevrolet'a do Cadillac'a), ale centralistycznie zakupuje materiały i sprzedaje produkt. Niemieckiemu trustowi miał przewodniczyć „Daimler-Benz”, rozporządzający kapitałem zakładowym 50 milionów marek. Do trustu miały przystąpić fabryki NAG, Adler, Hansa-Lloyd, Horch, Magirus, NSU, Gothaer Waggonfabrik i Bayerische Motorenwerke. Planowanemu trustowi patronował giełdciarz berliński Jakob Schapiro, rozporządzający 14-milionowym pakietem akcji „Daimler'a”.

W międzyczasie Schapiro, chcąc powiększyć swoje wpływy w niemieckim przemyśle samochodowym, zaangażował się zbytnio w przedsięwzięcia fabryki „NSU”, na czym stracił tyle, że był zmuszony zastawić posiadane akcje „Daimler-Benz”. Pakiet złombaradował po kursie 90% w konsorcjum bankowym, któremu przewodniczą „Deutsche Bank” i „Dresdner Bank”. Konsorcjum zastrzegło sobie roczne prawo opcji po kursie 105%, gdy na giełdzie „Daimler-Benz” notują 85 i mniej przy zniżkowej tendencji, ponieważ, według

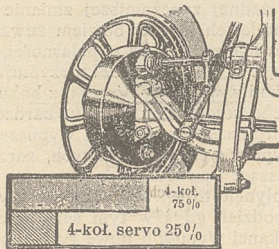


Skrzynka o 4-ch biegach z obsługą „centralną” jest dzisiaj normą

25 procent stosuje się niezależny servo-mechanizm — uruchamiany po części przez wakuum silnika, ułatwiający znacznie zadanie kierowcy.

System resorowania w samochodach serjowych niewielkie wykazuje zmiany, pomimo istniejących naogół tendencji do zasadniczej rekonstrukcji systemu. Przy kołach przednich używa się prawie ogólnie, bo w 96 proc. resory półeliptyczne. Pozostałymi 4-rema procentami dziela się różne systemy. Resory półeliptyczne stosuje się także szeroko przy kołach tylnych. Posiada je 76 procent normalnych typów samochodów, natomiast musimy stwierdzić pewne zmniejszenie się liczby „cantileverów”, które zajmują 12 proc. Dalsze 12 procent przypada na samochody z resorami ćwierćeliptycznymi lub też resorami tylnymi poprzecznymi. W bieżącym roku liczni konstruktorowie stosują przy resorach łożyska gumowe lub też „silentbloc”, usuwając w ten sposób konieczność smarowania tych części podwozia.

Pozostały jeszcze do omówienia koła. Tutaj jednak nie możemy mówić o stabilizacji typu, gdyż 3 główne typy kół samochodowych to jest koła drucziane, artyleryjskie stalowe, a wreszcie koła tarczowe są bezsprzecznie równo doskonałe. Zastosowanie ich natomiast głównie podlega modzie i decyduje tu w pierwszej linii fabrykant karoserji. O ile chodzi o rok bieżący, to musimy stwierdzić ponowne rozpowszechnienie kół druczianych w przeciwieństwie do roku ubiegłego, gdzie ogólna sympatja cieszyło się koła tarczowe. W każdym razie koła tarczowe utrzymało się w swej dotychczasowej pozycji, natomiast



Hamulec 4-kołowy jest nieodzowny.

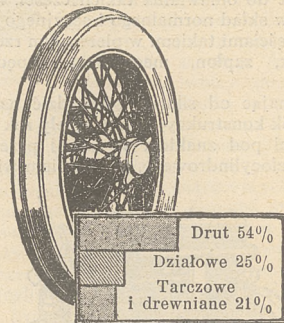
rzeczywistą — niezawodnie spotkamy w przyszłych „salonach” samochodowych już jako stałe części składowe normalnego podwozia. S. F.

Nowy tłumik dla samolotów

Nasz korespondent berliński, dr. S. B. do nosi:

Na lotnisku „Tempelhof” inżynier norweski Carlén demonstrował ostatnio samolot pasażerski „N 31”, zaopatrzone w tłumik własnej konstrukcji. W kabynie, po włączeniu tłumika, milknął huk silnika i można było swobodnie rozmawiać. Silnik samolotu nie pracował głośniejsz aniżeli silnik samochodu. Inż. Carlén twierdzi, że jego tłumik nie zmniejsza efektywnej pracy motoru.

Tłumik, wagi około 10 kg, montuje się na przewodzie wydmuchowym. Zewnętrzna budowa tłumika wprowadza do wnętrza warstwę rozrzedzonego i wirującego powietrza, w które uderzają spaliny z cylindrów. Spaliny te zmusza wewnętrzna konstrukcja tłumika do przesunięcia się cienką warstwą wzdłuż ścianek aparatu, chłodzonych z zewnątrz prądem powietrza. Tłumik, kosztujący 40–50 koron norweskich, działa tylko wówczas, jeżeli samolot znajduje się w szybkim ruchu.



Koła drucziane zyskały znów wielu zwolenników.

ostatniego wykazu, długi bankowe tej fabryki wzrosły do sumy 7 milj. marek.

Wobec powyższej transakcji, plan trustu samochodowego został pogrzebany na długo, tembardziej, że w najbliższym czasie przewidziane jest złożenie kapitału zakładowego w fabryce „NSU” (dotychczas 12,5 milj. mk.), a może nawet i w „NAG” (17 milj. mk.).

W całym niemieckim przemyśle samochodowym najlepiej prowadzi się fabrykom „Opel”, „Bayerische Motorenwerke” i „Horch”. Eksport zagranicę jest minimalny, chociaż stale wzrasta. Dobrym odbiorcą niemieckich autobusów i samochodów ciężarowych są Holandia i Szwajcaria. Dr. S. B., Berlin.

Motocykle a automobile

W porównaniu z rozwojem automobilizmu, motocyklizm rozwija się znacznie wolniej. W końcu roku 1927 na całym świecie było w użyciu 1,729,975 zarejestrowanych motocykli, gdy liczba samochodów była w tym samym czasie niemal 20-krotnie wyższa i wynosiła 29.669,795 sztuk.

P. T.

NINIEJSZEM PODAJEMY DO ŁASKAWEJ WIADOMOŚCI, ŻE OBJĘLIŚMY

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

WYROBÓW FIRMY

WIELKOPOLSKA

FABRYKA OKUĆ I ZAMKÓW SAMOCHODOWYCH

„WYTWOK“

TELEF. 11-93

W POZNANIU, UL. KOPERNIKA 4

TELEF. 11-93

ZAPEWNIAMY SKRUPULATNE WYKONYWANIE POWIERZONYCH NAM ZLECEŃ, KTÓRE PROSIMY SKIEROWAĆ POD NASZYM ADRESEM LUB DO WYŻEJ WZMIANKOWANEJ FIRMY. POLECAJĄC SIĘ ŻYCZLIWEMU POPARCIU, PISZEMY SIĘ

Z WYSOKIEM POWAŻANIEM

FOURNITURES GÉNÉRALES POUR L'AUTOMOBILE

R. & L. KAHN

25. RUE DE VILLEJUST — PARIS — XVI.

S 857

Niezwykła katastrofa w Berlinie

(Do ilustracji na stronie 1-szej.)

W uporządkowanym Berlinie istnieje most, zwany Monumentenbrücke. Jest to stara drewniana rudera, która dziwnym cudem wśród nowoczesnego miasta przetrwała od jakichś niepamiętnych czasów. Cud ten zresztą jest bardzo prosty, a stworzył go spór między magistratem miasta Berlina a dyrekcją kolejową, o to, kto ma obowiązek zburzyć starą i zastąpić ją nowym mostem. Zaznaczyć trzeba, że most ten stanowi bardzo ważną arterję komunikacyjną, będąc jedynym połączeniem pomiędzy dwoma gęsto zaludnionymi dzielnicami, a jest tak wąski, że zaledwie trzy samochody mogą się na nim minąć.

W sobotę ub. tyg. przez most ten zdążył samochód ciężarowy z wozem przyczepnym. W samochodzie znajdowało się dwóch szoferów, w przyczepce zaś dwóch robotników. Ponieważ jezdnia mostu ułożona jest z grubych belek drewnianych, pomiędzy którymi z biegiem czasu potworzyły się głębokie spary i wyboje, jazda po niej połączona jest z pewnemi trudnościami. W dodatku obaj szoferzy samochodu znajdowali się w stanie nietrzeźwym, to też, przy silniejszym wstrząsie i dużym tempie jazdy, prowadzący wypuścił z rąk kierownicę, a rozpedzony samochód skręcił w bok i, wyłamując drewnianą ścianę ochronną, runął na tor kolejowy, pociągając za sobą przyczepkę. Znajdujący się w niej robotnicy zdołali w porę wyskoczyć, natomiast obaj szoferzy legli pod gruzami samochodu. Jeden z nich skonał natychmiast, drugiego zaś w stanie beznadziejnym przewieziono do szpitala.

Wypadek ten wywołuje w stolicy Niemiec tem większe oburzenie, że przed kilku miesiącami zdarzyły się tam dwie analogiczne katastrofy i to spowodowane nie przez pijanych, lecz przez zupełnie trzeźwych kierowców taksówek.

Marnotrawstwo

Ulica jednego z wielkich miast Polski, — prawdopodobnie, niestety, każdego.

Funkcjonariusz gazowni czyści uliczną latarnię. Przy dokonywaniu tej czynności rzuca stary, użyty cylinder na jezdnię, gdzie ostre skorupy szklane czyhają na gumi przejeżdżających samochodów. Taki sam widok przedstawia się o kilkadziesiąt kroków przy jednej z wyczyszczonych już latarni, jeszcze dalej to samo. Prócz tego, bardzo, niestety, często znajduje się na jezdniach rozbite butelki, szkło tłuczone i inne tego rodzaju piękne „zabytki”, świadczące o kulturze mieszkańców.

Nietylko o to jednak chodzi.

Tyle się pisze i wykrzykuje o biernym bilansie, o wydawaniu pieniędzy zagranicę.

Kauczuku w Polsce niema, sprowadzać go trzeba z obcych krajów. Gdyby zwrócić uwagę na powyżej przytoczone „drobnostki”, o ile mniejby się gumy niszczyły, dłużej trwały, o ile mniejby się wydawało pieniędzy zagranicę, a w każdym razie, o ileż produktywniej.

W U. S. A., kraju tak bogatym (może właśnie dlatego, że nie zapomina się o najdrobniejszych szkodliwym szczegółach), zwraca się ogromną uwagę na podobne drobiazgi, gdy na jezdni znajdują się jakieś ostre przedmioty, usuwa je się natychmiast, po szosach i ulicach krąży specjalne samochody, zaopatrzone w magnesy, zbierające wszelkie żelastwo, gwoździe itd. z nawierzchni.

A u nas, gdzie stale się utyskuje, że kraj jest biedny, że niema pieniędzy? Komentarze są tu zbędne!

Przy temacie powyższym mimowoli nasunąć się muszą refleksje, dotyczące naszej sprawy drogowej.

Samochody są w życiu gospodarczem każdego kraju niezbędne. U nas ich się nie produkuje, sprowadzać trzeba z zagranicy. Innego wyjścia niema.

O ileż produktywniej wydawałoby się te pieniądze, gdyby przystąpiono energicznie do budowy, naprawy i racjonalnej konserwacji dróg. Przecież materiały do tego mamy w kraju, i kamień, i cement, i smołowce. Robotnika także; lepiejby chyba było i produktywniej, zamiast wydawać wielkie sumy na zapomogi dla bezrobotnych, dodać na materiał, opłacić robotników i stworzyć tem stałe wartości realne.

Na doprowadzonych do doskonałego stanu drogach naszych auta trwałyby znacznie dłużej, mniejby się psuły, i wydawane na sprowadzanie samochodów pieniądze miałyby zastosowanie znacznie bardziej produktywnie, gdyż wozy te nowe, z których kontyngentu większość idzie obecnie li tylko na zastąpienie niszczonego się szybko na oplakanych naszych drogach taboru, powiększałyby wydatnie park samochodowy Polski, zwiększając jej bogactwo.

U nas wybiera się jednak łatwiejszą drogę; wygodniej jest narzekać niż zdobyć się na czyn.

R.

„Chevrolet“ w Polsce

Puszczona w ruch przez „General Motors“ z początkiem lata montownia samochodów „Chevrolet“ w Warszawie, wyprodukowała do dnia 15 października 983 wozy osobowe i ciężarowe.

Fabryka ta, mieszcząca się na Woli, zatrudnia robotników polskich i przy montowaniu używa niektórych materiałów polskich (sukno, skóra, włosie, szkło itd.), tak, iż według przeprowadzonych przez nią obliczeń, gotowy automobil, wychodzący z montowni warszawskiej, jest wytworem 60 proc. polskim.

Obecnie „General Motors“ tworzy w wielkich miastach Polski, przedstawicielstwa na nowych zasadach oraz organizuje gęstą sieć doskonałych „stacyj obsługi“ na wzór amerykański, by jeszcze bardziej udostępnić swe wozy szerokim kołom ludności i udogodzić ich używanie.

R.

Kalendarz sportowy

na rok 1929

Sesja Międzynarodowego Związku uznanych Automobilklubów ustaliła następujący terminarz zawodów sportowych na rok 1929, o którym w streszczeniu wspomnieliśmy w numerze poprzednim

Luty

9-go *Szwecja*: Międzynarodowe wyścigi zimowe.

Marzec

17-go *Francja*: Wyścig górski w okolicach La Tourbie.

31 i 1 kwietnia *Francja*: Rajd koło La Garoupe.

Kwiecień

1-go *Anglia*: Wyścigi w Brocklands.

7-go *Włochy*: Rajd Alessandria „Pietro Bordino”.

13—14-go *Włochy*: Puchar „tysiąca mil”.

14-go *Monaco*: Pierwszy Grand Prix.

21-go *Włochy*: Rajd Kremony.

21-go *Francja*: Wielka Nagroda A. K. Marokańskiego.

27—28-go *Włochy*: Rajd Sycylijski.

28-go *Czechosłowacja*: Wyścig górski Zbrasław Zilov.

Maj

5-go *Włochy*: Targa Florio.

8—12-go *Niemcy*: IX. Wiesbadeński Turniej samochodowy.

12-go *Włochy*: Puchar Messyny.

19-go *Włochy*: Wielka Nagroda w Monzy.

19—20-go *Francja*: Nagroda E. Whitechurch.

20-go *W. Brytania*: Wyścigi w Brocklands.

26-go *Włochy*: „Nagroda Królewska” w Rzymie.

Czerwiec

2-go *Belgia*: Wielka Nagroda Międzypograniczna (Chimay).

2-go *Niemcy*: Wyścig Kesselberski.

2-go *Francja*: Wyścig szybkości A. K. Rodański.

9-go *Czechosłowacja*: Rajd górski w okolicach Pradedu.

9-go *Włochy*: Rajd de Mugello.

9-go *Francja*: Toul — Nancy.

15—16-go *Francja*: VI. Wielka Nagroda Wytrzymałości (24 godziny).

16-go *Hiszpanja*: Wyścig górski w Rabassada.

16—21-go *Polska*: Międzynarodowy Rajd Turystyczny.

19—24-go *Niemcy*: Turniej Baden-Badeński.

22—25-go *Łotwa*: Zawody Wytrzymałości między Niemcami, Łotwą i Estonją.

30-go *Francja*: Wielka Nagroda Francuskiego A. K.

Lipiec

6—7-go *Belgia*: Belgijska Wielka Nagroda w Spa.

7-go *Francja*: V-ta Wielka Nagroda Marny.

7-go *Austria*: Wyścig górski w okolicach Arlbergu.

12—13-go *Irlandja*: Międzynarodowe Wyścigi Samochodowe.

14-go *Niemcy*: Wielka Nagroda Narodów dla maszyn sportowych.

20—21-go *Francja*: Wielka Nagroda A. K. Nord i Puchar Boillot.

21-go *Włochy*: Rajd Montenegryński (Puchar — Ciano).

25-go *Hiszpanja*: VII. Wielka Nagroda w San-Sebastianu.

31-go *Hiszpanja*: Wielka Nagroda Hiszpanji.

Sierpień

2—3-go *Włochy*: Puchar Abruzzo.

4-go *Włochy*: Puchar Acerbo.

5-go *W. Brytania*: Wyścig w Brocklands.

11-go *Francja*: Wyścig koło Mont Ventoux.

11-go *Polska*: Wyścig Tatrzński.

18-go *Szwajcaria*: Wyścig górski pod Klausen.

chwilowo bez daty *Austria*: Puchar Alpejski.

17-go *W. Brytania*: Wielkobrytyjska Tourist Trophy.

18-go *Francja*: Wielka nagroda Com.

25-go *Niemcy*: Międzynarodowe zawody o rekord górski, A. D. A. C'u.

25-go *Polska*: Wyścig 20-kilometrowy Małopolskiego A. K. we Lwowie.

25-go *Francja*: Wyścig Chamonix — Mont Blanc.

Wrzesień

1-go *Jugosławia*: III wyścig w Zagrzebiu.

7—8-go *Francja*: Zawody o Nagrodę Narodową w Boulogne.

8-go *Austria*: Wyścig górski Gaisbergu.

8-go *Włochy*: Wielka Nagroda Europejska.

15-go *Austria*: Wyścig górski w Semmeringu.

21-go *Wielka Brytania*: Wyścigi w Brocklands. T. K.—J.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Jeliński w Warszawie

Dzielnego harcerza-automobilistę Jerzego Jelińskiego, który dnia 4 listopada rb. ukończył swą 28-miesięczną podróż na Buick'u nokoło świata, Warszawa powitała szczerze i serdecznie. Członkowie Polskiego Automobilklubu na czele z inż. Tuszyńskim i przedstawicielem General Motors na czele z p. O. K. Windingiem, kierownikiem wydziału sprzedaży, oraz cały szereg osób prywatnych wyjechało samochodami na spotkanie powracającego do Ojczyzny harcerza-automobilisty. Powitanie nastąpiło na 17-tym kilometrze od Warszawy, na sosisie prowadzącej z Łodzi.

Na zapytanie, jak się sprawował w drodze jego Buick odpowiedział: „Przebyłem na nim blisko 40 000 kilometrów i ani razu nie zaszła potrzeba przeprowadzenia najmniejszej reparacji. Silnik, hamulec, kierownica i w ogóle cała maszyna działała bez zarzutu”.

Po skończonych powitaniach u progu stolicy, cała kawalkada samochodów ruszyła ku miastu. Samochód Automobilklubu jechał na czele, a za nim „Buick” Jelińskiego, Po defiladzie ulicami Warszawy cały orszak rozwiązał się przed Automobilklubem.

Samochód Jelińskiego, udekorowany szarfami i odznakami licznych klubów, wystawiono w „salonie automobilowym” na ul. Mazowieckiej.

Komunikat Zw. Zaw. Automobilistów

Zarząd oddziału poznańskiego Z. Z. Aut. prosi tych wszystkich członków, którzy reflektują na pomoc prawną, by natychmiast po odbiorze zapowzru na termin lub innego pisma sądowego przybyli do sekretariatu związkowego. Ostatnio bowiem zaszły liczne wypadki, że członkowie wspomniane pisma przedłożyli w dzień terminu wzgl. w dzień poprzedzający termin, przez co narazili się na to, że nie można było przydzielić im adwokata.

Nowe samochody pożarnicze

W najbliższym czasie straż pożarna Warszawy sprowadzi 4 wielkie motopompy samochodowe.

Maszyny te posiadać będą 100-konne motory, wyrzucające wodę na wysokość 70 do 80 metrów. R.

Starcie autobusu z tramwajem

Temi dniami zderzył się w Warszawie w godzinach południowych autobus linii „A” z tramwajem linii „3” u zbiegu ul. Królewskiej z pl. Saskim i pl. Małachowskiego. U autobusu została rozbita doszczętnie znajdująca się na tyle wozu platforma; kilka osób lekko poturbowanych. R.

Autobusy w Polsce

1 stycznia 1928 r. było w Polsce ok. 1000 przedsiębiorstw autobusowych, które obsługiwały 580 linii o długości przeszło 40 000 kilometrów.

Wobec nowej ustawy przemysłowej, uznającej przedsiębiorstwa autobusowe za przemysł wolny,

ruch w kierunku zakładania nowych linii znacznie się ożywił w roku bieżącym i liczby, podane wyżej, wzrosły wydatnie. R.

Druga linja autobusowa Warszawy

Uruchomienie linii „B” w Warszawie napotyka na wielkie trudności, gdyż fabryka jest ogromnie zajęta dostarczaniem wozów dla Paryża, który zabezpieczył sobie termin dostawy, czego nie uczynił magistrat warszawski.

Pozatem nie da się utrzymać projektowana przez dyrekcję Tramwajów Warszawskich trasa, prowadząca w obu kierunkach, o co nie chce się zgodzić Komisariat Rządu, przez jednokierunkową wąską ulicę Chmielną; przy spotkaniu tamże nie mogłyby się bowiem autobusy na bardzo wąskiej jezdni wyminąć.

Wątpliwem jest wobec tego, czy linja ta zostanie puszczona w ruch w przewidzianym terminie t j. z dniem 1 stycznia 1929 r. R.

Przejęcia dla pieszych w stolicy

Wytyczone białymi cegielkami, wpuszczeniem w bruk drewniany, na niektórych ulicach ruchliwych, tory dla pieszych, nie spełniają należycie swego zadania, gdyż zatrzymujące się na znak policjanta pojazdy stają zwykle na nich.

Należałoby wobec tego wydać rozporządzenie, aby pojazdy zatrzymywały się bezwzględnie przed białą linią i nie przejeżdżały przez nią. R.

Uwolnienie szofera przez sąd

Jednym z ciekawszych momentów był proces, który toczył się przed II. Izbą Karną Sądu Okręgowego w Poznaniu, przeciw 25-letniemu Władysławowi Bąkowskiemu, szoferowi Dyrekcji Poczt w Poznaniu (Głogowska 73), o spowodowanie śmierci z niedbalstwa, po myśli art. 222 k. k. Bąkowski, prowadząc motocykl pocztowy w dniu 22 lutego br., najechał w pblczliu końcowego przystanku tramwajowego na ul. Łazarzkiej, na 68-letniego Ludw. Bolewiczę, mieszkańca ul. Krauthoffera. Bolewiczę odniósł ciężkie okaleczenia m. in. złamanie podudzia i okaleczenie nóg, gdyż przy zderzeniu upadł na krawężnik ulicy. W dniu 2 marca rb. najechany zmarł wskutek odniesionych ran. Przed sądem ustalono, że nieszcześliwy wypadek spowodował tragicznie zmarły, gdyż podszedł pod nadjeżdżający motocykl w ostatniej chwili, tak że nawet przy mniejszej szybkości uniknięcie wypadku byłoby wykluczone. Oskarżony Bąkowski bronił się tem, iż z powodu silnego wiatru wielka chmura kurzu utrudniała mu znacznie orientowanie się, a śp. Bolewiczę wpadł pod motocykl w ostatniej chwili. Potwierdził to również świadkowie. Wyrok zapadł niewinniający, gdyż nie stwierdzono winy kierowcy. R.

Oddział poznański Z. Z. Aut. prosi WPanów właścicieli samochodów o łaskawe zgłaszanie wolnych miejsc w sekretarjacie związkowym, przy ul. Dąbrowskiego nr. 42 w godz. od 10—13 i od 16—19 telefon nr. 62-98, gdzie poleci się wykwalifikowanych i sumiennych szoferów.

Ruch w przemyśle automobilowym

Francuski przemysł samochodowy

W roku 1927 produkcja samochodów we Francji wynosiła ogółem 191 300 wozów, t. j. okraśliła jedną trzecią ogólnej produkcji samochodów w Europie. Z pośród wszystkich państw, produkujących samochody, Francja stoi na drugim miejscu po Anglii. Z ogólnej ilości 191 300 samochodów sprzedano na rynkach wewnętrznych 153 137 wozów, resztę zaś wywieziono zagranicę. W ciągu roku 1927 sprowadziła Francja z zagranicy 5 340 samochodów.

Ogólny obrót pieniężny francuskiego przemysłu automobilowego wynosił w roku ubiegłym 5 700 000 000 franków, wobec 1 200 000 000 franków w roku 1920. Ilość robotników, zatrudnionych we francuskich fabrykach samochodów, wynosiła w roku ubiegłym 200 000 osób, wobec 60 000 osób w roku 1914.

Zużycie surowców przez francuski przemysł samochodowy przedstawiało się w roku ubiegłym następująco: zużyto 200 000 tonn stali, 8 000 tonn aluminium, 240 000 metrów kwadratowych szkła.

(CEPS)

Współpraca przemysłowa Ameryki z Francją i „amerykanizacja“

Od pewnego czasu obserwujemy ciekawe zjawisko nawiązującej się ściślej współpracy między przemysłem Stanów Zjednoczonych i przemysłem Francji.

W ostatnich dniach Towarzystwo „Amilcar“ zawarło umowę handlową i przemysłową z p. W. C. Durant, znanym fabrykantem amerykańskim, pierwszym organizatorem koncernu General Motors Company. Obie firmy oddały do swej dyspozycji wzajemnie całą organizację handlową.

W ub. miesiącu naczelny dyrektor Towarzystwa Chenard Walcker, p. Henry, podczas dorocznego bankietu, wydanego przez to Towarzystwo, zakomunikował zebrany, że właśnie zostały podpisane ważne umowy pomiędzy firmami Chenard Walcker z jednej strony i firmami Ariés, Delahaye, Donnet i Rosengart z drugiej. Umowy te przyniosą przedewszystkiem zmniejszenie wzajemnej konkurencji i rozszerzają pole działania tych fabryk, pozwalając im na ograniczenie swej produkcji do pojedynczych typów. — Oznacza to „amerykanizację“ przemysłu francuskiego.

Współpraca belgijsko-francuska

Współpraca francuskiego i belgijskiego przemysłu samochodowego przyjmujemy w ostatnich czasach formy coraz bardziej realne, jak się bowiem dowiadujemy, zawarto w ostatnich dniach konwencję pomiędzy Belgijskim Towarzystwem „Impéria“ a francuską firmą „Voisin“. Według tego układu, firma „Voisin“ przeprowadzi znaczne podwyższenie kapitału akcyjnego, przyczem „Impéria“ nabędzie poważne udziały. Po przeprowadzeniu tej transakcji „Voisin“ rozpocznie w swych fabrykach, poza swymi zwykłymi typami, również produkcję samochodów „Impéria“ dla rynku francuskiego. W podobny sposób przegrupuje swe kapitały Tow. „Impéria“, podejmując fabrykację samochodów „Voisin“ dla Belgii.

Niemiecki przemysł automobilowy

W dniu 1 lipca zarejestrowanych było na całym obszarze państwa niemieckiego 342 000 samochodów osobowych, 130 000 — ciężarowych i 438 000 motocykli. W ciągu ostatniego roku sprawozdawczego (od lipca 1927 do lipca 1928) ilość samochodów osobowych powiększyła się w Niemczech o 81 000 wozów, przyczem 3 980 samochodów wyrobu niemieckiego wywieziono zagranicę, a z zagranicy sprowadzono równocześnie 13 000 samochodów wyrobu obcego; w ten sposób produkcja samochodów osobowych wynosiła w Niemczech w ubiegłym roku sprawozdawczym 71 880 wozów. Ilość samochodów ciężarowych powiększyła się w ciągu roku o 23 000 wozów, przyczem znów za-



Jeden z sympatyków naszego pisma nadesłał nam oryginalne zdjęcie, które umieszczamy powyżej. Jak widać, nasz „Samochód“ stanowi zajmującą lekturę, nie tylko dla automobilistów, lecz i dla zakochanych.

Fot. I—rg.

granicę wywieziono 2 540, a z zagranicy sprowadzono 150 wozów, tak że całkowita produkcja samochodów ciężarowych wynosiła 25 390 wozów.

Ilość motocykli powiększyła się w ciągu ostatniego roku o 99 000 sztuk, przyczem z zagranicy sprowadzono 8 050, a zagranicę równocześnie wywieziono 4 900 sztuk, zatem ogólna produkcja motocykli niemieckich wynosiła w roku ubiegłym 95 890 sztuk.

W porównaniu z rokiem poprzednim produkcja samochodów niemieckich wzrosła w roku 1927/28 bardzo wydatnie, tak że import samochodów zagranicznych procentualnie zmniejszył się bardzo znacznie, wynosząc u samochodów osobowych zaś ledwie 20%, a u ciężarowych 10% ogólnego przyrostu samochodów w ciągu roku. Produkcja krajowa pokrywa obecnie już $\frac{4}{5}$ całego zapotrzebowania wewnętrznego. Samochody zagraniczne stanowią, według najnowszej statystyki 19,8% ogólnej ilości zarejestrowanych w Niemczech samochodów osobowych, 18,4% — ciężarowych i 11% ogólnej ilości motocykli. Przymtem większość samochodów zagranicznych znajduje się w Berlinie, podczas gdy prowincja pokrywa swe zapotrzebowania prawie wyłącznie samochodami produkcji krajowej.

O rozwoju automobilizmu niemieckiego świadczy wymownie fakt, iż ilość mieszkańców, przypadająca na jeden samochód, z roku na rok się zmniejsza. Według urzędowej statystyki przypadł w Niemczech w roku gospodarczym 1926/27 jeden samochód na 171 mieszkańców, obecnie zaś jeden wóz przypada już tylko na 134 mieszkańców. Niemniej jednak stoją Niemcy pod tym względem jeszcze daleko w tyle za Anglią, gdzie jeden samochód przypada na 38 mieszkańców, i za Francją, gdzie jeden samochód przypada na 43 mieszkańców.

(CEPS.)

Zmiany organizacyjne w przemyśle niemieckim

Postępujący rozwój techniczny poszczególnych fabryk samochodowych spowodował firmy połączone w „Gemeinschaft Deutscher Automobil-Fabriken“ (GDA.), Nationale Automobilgesellschaft, Hansa Lloyd i Brennbauer Werke, do rozluźnienia swych wzajemnych stosunków. Po zreorganizowaniu swego związku handlowego, poszczególne firmy z dniem 1 stycznia 1929 r. przejmą niektóre filje GDA. na własny rachunek, utrzymując wspólnie jedynie kilka główniejszych central handlowych. Równocześnie Hansa Lloyd występuje ze Związku, pozostawiając jednak sprzedaż swych wyrobów nadal w rękach oddziałów GDA.

Durant w Berlinie

Amerykańskie fabryki samochodowe Durant nabyły w październiku część zabudowań niemieckiego Towarzystwa „Deutsche Industrie Werke“ w Haselhorst pod Spandawą. W nowej swej fabryce firma Durant będzie montowała dwa typy swych samochodów, mianowicie „Rugby“ i „Durant“. Montownia zostanie uruchomiona w połowie listopada.

„B. M. W.“ kupuje „Dixi“

Jedną z najlepszych niemieckich fabryk motocykli i motorów „Bayerische Motorenwerke“ nabyła w tych dniach fabrykę samochodów „Dixi“, należącą do „Gothaer Waggonfabrik“. Fabryka „Dixi“ buduje maleńkie samochodziki 3/15 k. m. za licencją angielskiego „Austin'a“. Licencję tę posiada na całą Europę średnią i wschodnią. Dotychczasowa produkcja fabryki „Dixi“ wynosiła 1000 sztuk miesięcznie, ale nie znajdowała odpowiedniego zbytu, ponieważ samochodziki „Dixi“ mają brzydkie kształt i są niewygodne dla jadących.

„B. M. W.“, nabywając „Dixi“, porozumiała się z fabryką „Rosengart“, która buduje we Francji za licencją „Austin'a“ bardzo zręczne pojazdy, i chcą udoskonalić niemieckie wydanie angielskiego samochodu.

Produkcja samochodów w Austrii

Wiedeń, (CEPS). Produkcja samochodów austriackich wykazuje w roku bieżącym tendencję wybitnie zwyżkową. W związku z tem powiększa się również wywóz samochodów austriackich zagranicę, który w roku bieżącym w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrósł o 4 000 wozów. Głównymi odbiorcami samochodów austriackich są następujące państwa: Czechosłowacja, Niemcy, Węgry i Polska. Ilość samochodów w Wiedniu wzrosła w roku bieżącym z 24 000 na 30 000 sztuk, przyczem wzmożone zapotrzebowanie pokryte zostało przeważnie przez automobile wyrobu krajowego.

Używane samochody na sprzedaż

„ADLER“ półciężarowy „Ford“
otwarty rocznik 1927 na sprzedaż.
Narczy, Wągrowiec, Rynek 20.
S 12 038

Sprytny policjant

Zdarza się od czasu do czasu, że znajdzie się wśród stróżów bezpieczeństwa i taki, który nietylko jest bardzo dzielny w ściganiu mniej lub „więcej drobnych“ przestępców, lecz posiada pewną dozę zdrowego humoru i swoistą „zdolność do interesów“. Nowym dowodem tego twierdzenia jest zabawny wypadek, który niedawno miał miejsce w Wiedniu, zdarzyła się tam bowiem rzecz straszna:

Pewien wygodny automobilista, który przez kilka dni przebywał w Wiedniu, wybierał się drogą powrotną w strony rodzinne. Ponieważ dzień był dość chłodny, więc nasz automobilista postanowił rozgrzać motor i w tej myśli wybiegł z hotelu, zapuścił maszynę, poczem powrócił do biura, aby załatwić dość długie formalności rachunkowe. „Pozostawianie na ulicy samochodów z niewyłączonym motorem jest surowo wzbronione“ — tak mówią przepisy, a temsamem nasz przyjaciel także spełnił zbrodnie, wołającą o pomstę do nieba. Sprawa tą zainteresowało się wprawdzie nie niebo, lecz — co gorzej — przechodzący ulicą inspektor policji.

Pomiędzy tym ostatnim a przerażonym właścicielem, powracającym do samochodu, odbył się następujący dialog:

— Czy to pana samochód?

— Owszem, panie inspektorze.

— Jestem zdziwiony, jak cicho pracuje motor.

— Rzeczywiście panie inspektorze? Coprawda moja 8-mio cylindrowka pracuje jeszcze znacznie spokojniej, kiedy się rozgrzeje.

— Tak? Bo też zdaje mi się, że maszyna nie jest bardzo stara.

— Stara nie jest. W każdym razie zrobiła już swoje 18.000 klm.

— Ośmnaście tysięcy? — W każdym razie jakier trzyma się doskonale.

— To też, panie inspektorze, samochód lakierowano według najnowszego sposobu...

Hm... Hm!...

Tu nastąpiła przerwa, niezwykle długa przerwa, w czasie której ręka inspektora znanym ruchem sięgnęła do kieszeni. — Naszemu automobilistcie zrobiło się dziwnie nieswojo, bo, wiadomo, gdy tak zwany „organ bezpieczeństwa“ sięga do kieszeni, to rzadko kiedy wynika z tego coś przyjemnego.

Tym razem jednak sprawa odbyła się całkiem nie programowo, gdyż uprzejmy inspektor powoli wydobyl groźny notes, popatrzył na niego długo z namysłem, a wreszcie, otwarłszy go, wydobyl z niego wąskie pasemko papieru i przemówił w te słowa.

— Proszę pana, w sobotę odbędzie się doroczna zabawa dobroczynna na cele wdów i sierot po policjantach. Jak pan widzi, mam tutaj bilety wstępu po 1 szylingiu sztuka i nie wątpię, że pana sprawa ta zainteresuje?

Czyż potrzeba tłumaczyć, że nasz pan automobilista rzeczywiście zainteresował się wdowami i sierotami po policjantach, dziękując Bogu, że trafił na tak „dobroczynnego“ reprezentanta wyskiej władzy?

Hoover o samochodach

Nowowybrany prezydent Stan. Zjednoczonych, Hoover, w swej mowie programowej, wygłoszonej ostatnio w Palo-Alto (Kalifornia) podkreślił ważność komunikacji samochodowej, jako czynnika obniżającego koszty utrzymania i jednocześnie dającego korzyści materialne producentom. Hoover, wybitny ekonomista i znawca stosunków gospodarczych na całym świecie, twierdzi, że jedną z głównych przyczyn podróżeń artykułów pierwszej potrzeby jest zwykła taryf kolejowych. Przez zwykłą kę kosztów transportowych na kolejach ucierpiał w pierwszej linii rolnik i producent. Im większą jest różnica pomiędzy ceną, otrzymaną przez producenta, a ceną franco port, tem gorzej wychodzi na tem producent. Ze względu na zubożenie ludności, pomijając jednostki wzbogacone wojną, rolnik, chcąc pozbyć się swych produktów, zmuszony jest do ustępstw w cenie, gdyż konsument nie jest w stanie do poniesienia kosztów podwyższonych transportów kolejowych. Zdaniem p. Hoovera, masowa produkcja samochodów ciężarowych po najdostępszych cenach umożliwi tanie i racjonalne transportowanie towarów wprost z miejsca produkcji do miejsca zapotrzebowania konsumenta, względnie portów. Koleje, ze względu na konkurencję, zmuszone będą dostosować się do warunków, stworzonych przez samochód, a zmniejszą koszty transportu wyjdzie na korzyść dla rolnika i producenta, przyczyniając się jednocześnie do zmniejszenia kosztów utrzymania.

Dworce samochodowe

Turystyka, jak wykazują najnowsze statystyki, ma wszelkie powody, aby liczyć się poważnie z automobilistami i dając im w drodze te wszelkie dogodności, które turysta, podróżujący koleją, spotyka na dworcach większych miast. W dziedzinie udogodnień dla automobilistów pierwsze kroki podjęła Bawaria, dbającą zawsze o turystów, i tak przystąpił „Bayerischer Automobilklub“ do budowy pawilonów przy głównych drogach dojazdowych do miast, które będą czynne dzień i noc, udzielając wszystkim przyjezdnym wszelkiej pomocy doradczej i realnej, bez względu na to, do

jakiego klubu lub związku należą. Przyjezdny automobilista będzie tutaj miał okazję uzupełnienia zapasu paliwa, dopełnienia powietrza w oponach, a przede wszystkim zostanie zaopatrzony w bogaty materiał informacyjny, jak plan miasta, plan dróg przejazdowych, streszczenie przepisów ruchu ulicznego, spis hoteli i garaży, oraz komunikaty i mapy dotyczące stanu dróg itp. Dalej do dyspozycji przyjezdnym będzie telefon stacyjny oraz, na życzenie, pilot, który samochód przeprowadzi do wskazanego hotelu.

Zamiar ten cieszy się jaknajdalej idącym poparciem władz państwowych i magistratów, które uznawają wielką jego doniosłość, przyczem największe zainteresowanie wykazuje bawarska „Rada Turystyczna“ (Landes Fremdenverkehrsrat), wspólnie pracująca dawno z bawarskim Automobilklubem.

Według ostatnich wiadomości, budowa „dworców samochodowych“ będzie o tyle przyspieszona, że rozpoczyna ona swą działalność już z początkiem roku 1929.

Krótkie, lecz ciekawe

Turyści amerykańscy zostawili w Kanadzie w roku ubiegłym 117,000,000 dolarów. W amerykańskich kołach handlowych wyrażają opinię, że liczba ta w roku bieżącym wzrośnie w dwójnasób.

Prawie 84 proc. samochodów i 69 proc. samochodów ciężarowych, w stosunku do samochodów, będących w użyciu na całym świecie, znajduje się w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie.

Liczba samochodów osobowych w całym świecie zwiększyła się w roku 1927 o 1.677.146 wozów, w porównaniu z rokiem 1926, co wynosi 7,1 proc.

W roku 1927 zarejestrowano w Stanach Zjednoczonych 642.288 Chevroletów, 390.670 Fordów i 230.762 Buicków. Jak widać, Chevrolety zdobyły liczbę rekordową, która w roku bieżącym znacznie wzrośnie.

Na wyspach Hawaskich co ósmy mieszkaniec jest właścicielem samochodu.

ŁANCUCHY

ZĄBKOWE i ROLKOWE
do motorów wybuchowych,



maszyn i wszelkich urządzeń przemysłowych, znanej światowej marki „**AUTOK**“

„**VULCAN—ELEKTRO**“
elektryczny aparat wulkanizacyjny, nieodzownie potrzebny każdemu właścicielowi samochodu w podróży i do użytku warsztatowego, poleca firma

NAROŻNY, POZNAŃ, OGRODOWA 15-16



PRAWDZIwą SENSACJĘ **FIAT** wystawiając między innymi samochodami

na Wystawie Salonu Paryskiego 1928 r. wywołał
najnowsze modele 509 — 4/20 = 4 cyl. — 4 osób — — 520 — 9/44 = 6 cyl. — 5 osób
521 — 10/50 = 6 cyl. — 7 osób — — 525 — 15/75 = 6 cyl. — 7 osób, uznane ogólnie jako

najtrwalsze — najtańsze — najekonomiczniejsze

OBSZERNE, WYGODNE, WYTWORNE Z KAROSERJAMI RÓŻNYCH TYPÓW

Wyłączne przedstawicielstwo na Województwo Poznańskie i Pomorskie

BRZESKIAUTO SP. AKC., POZNAŃ

ul. Dąbrowskiego 29

Telef.: 63-23, 63-65, 34-17

HUMOR

Skuteczny środek przeciw wypadkom

Podczas konferencji prasowej szwajcarskiej policji komunikacyjnej jeden z młodych dziennikarzy zwrócił się do szefa policji:

— Zdarza się jednak, że wypadek samochodowy można czasem na zwać szczęściem. Przed miesiącem przejechałem pewną młodą damę.

— I to pan nazywa szczęściem?

— Oczywiście! dziś jest ona mą żoną!

Tu szef policji popadł w zadumę. Wreszcie odezwał się:

— Hm, to ciekawel! Gdyby tak wszystkich kierowców zmuszano do poślubienia swych ofiar, co niezawodnie cyfra wypadków spadłaby nagle do minimum.

„Groźna“ konkurencja

— To straszna rzecz z temi autobusami, — skarży się kolejarz. — Nie tylko, że zmniejszają dochody naszych kolei, a tylko czekać, kiedy nas zmuszą do zwolnienia przeciętnej szybkości pociągów.

— Nic nie rozumiem, — odpowiada przyjaciel — Cóż do licha mają wspólnego autobusy a szybkość pociągów?

— O, bardzo wiele! Jeżeli bowiem rozmiary autobusów będą wzrastały w tej samej mierze jak dotychczas, to lokomotywy przy przejeżdżaniu przez szosy, będą musiały jechać z zachowaniem wszelkich środków ostrożności.



Zona: — Karolku nie ustawaj. Dla jakiejś tam drobnostki nie będziemy przecież mechanikom napychać kieszeni. (Amer. „Motor“)

Wywinął się

Do automobilisty, który wyszedł z kawiarni i zamierza odjechać samochodem, zwraca się policjant:

— Pana samochód stał bez nadzoru na ulicy przez przeszło pół godziny.

— Tak? Przeszło pół godziny? A skąd pan to wie tak dokładnie? — pyta automobilista.

— Stałem tu przez cały czas i uważałem.

— Tak? W takim razie samochód nie był przecież bez nadzoru! — odpowiada automobilista i odjeżdża.

Nowoczesny realizm

Wielce Szanowny Panie!

Niniejszym donoszę jaknajprzejmiej, że począwszy od dnia dzisiejszego, Szanowny Pan winien mnie uważać za swego przyszłego zięcia.

Zwracając uwagę na obowiązujące przepisy ustawowe, wzywam Szanownego Pana do oświadczenia się w przeciągu miesiąca, czy Szanowny Pan jest gotów dać mej narzeczonej odpowiedni posag, lub czy Szanowny Pan życzy sobie rozstrzygnięcia sądowego.

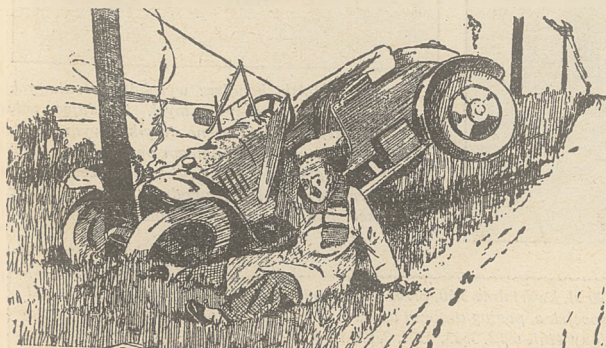
Z poważaniem X.

Sprostował

Podobno chodził pan po mieście i mówi każdemu, że nasze motocykle są ostatniem świnstwem. Czy to prawda?

To jest prawda, choć nikomu o tem nie mówiłem.

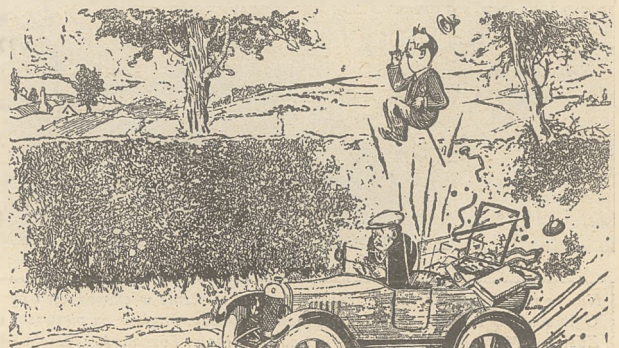
Pierwsza myśl



Automobilista powracający powoli do przytomności: A to pechl! Znów stłukłem „termos“.

(London Opinion)

Optymista



— Droga wprawdzie jest nieszczególna, zato można dokładnie przyjrzeć się okolicy.

(London Opinion)

Rozmaitości ze świata

Niezwykły konkurs sprawności

Wzrastająca z dnia na dzień doskonałość silnika motocyklowego i wzmagająca się równocześnie wytrzymałość rami, kół i wogóle całej konstrukcji, sprawiły, że bardziej zaawansowanym sportsmenom nie wystarczają już zwykłe wyścigi i rajdy, dlatego też przyjmują się obecnie w Anglii zwyczaj urządzania dla motocyków konkursów wytrzymałości w formie „biegów na przelaj”. Konkurs taki urządził ostatnio Bradford Motor Club. Jako teren obrano powiat Blubbers house, leżący wśród słynnych bagien, zwanych Yorkshire Moor, przyczem trasa prowadziła po drogach trzeciorzędnych, mokradłach, rowach i strumykach. Na rycinie naszej widzimy jednego z zawodników, przepływającego się przez płytki strumyk, poszerzony sztucznie przez ustawienie małej tamy.

Fot. Atlantic.

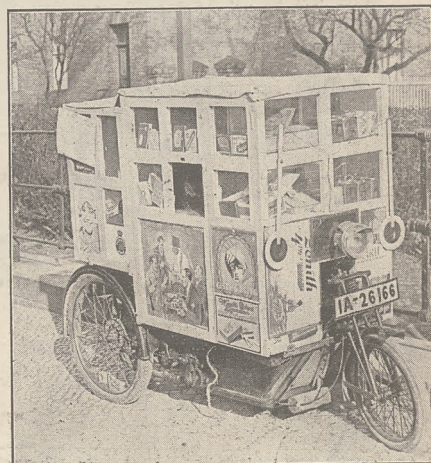
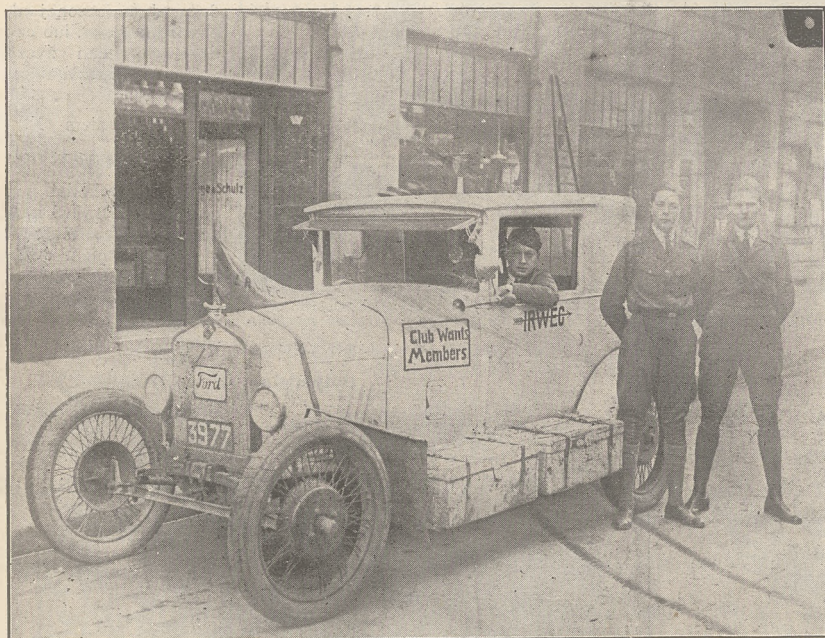
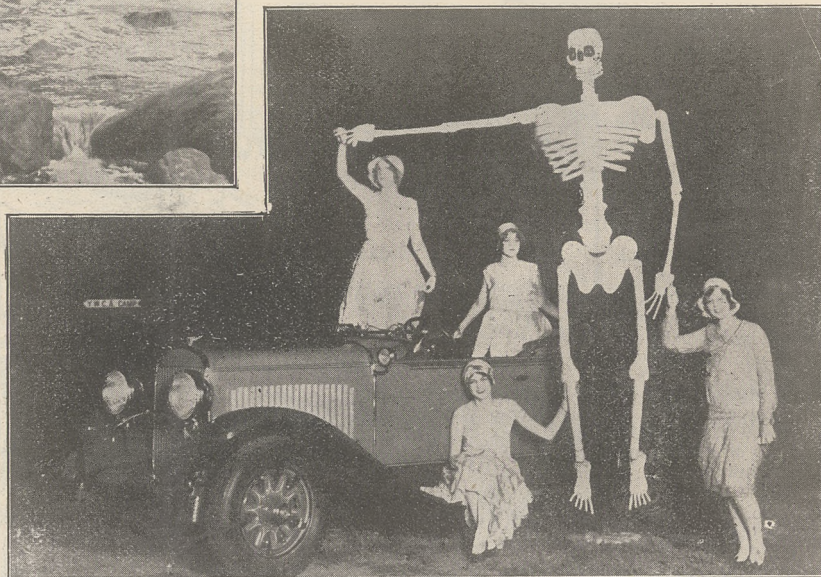


Wiadomo, jak mało znaczącą rzeczą dla różnych niesfornych automobilistów są sygnały drogowe. Lekkoomyślność ludzka jest zadziwiająca pod tym względem. Amerykańskie władze, nie kierujące się skostniałymi w biurokracymie formami, chcąc uszczepić lekkomyślnych, bodajby wbrew ich woli, przed kąjącą strofą, zaopatrzyły niebezpieczne zakręty, na których łatwo o nieszczęście, w nieco makabryczny, lecz zato skuteczny sygnał ostrzegawczy, jak to widzimy na rycinie obok.

Fot. Atlantic.

Przyjazd polskiego skauta Jelińskiego podzielał zachęcająco Trzech skautów francuskich, których widzimy niżej na rycinie, przedsięwzięło podróż dookoła świata celem szerzenia propagandy pokojowej.

(Fot.: Wide-World.)



Pewien berliński handlarz wyrobów tytoniowych, wpadł na niezgorszy pomysł, instalując całe swe „przedsiębiorstwo” na trzykołowym motocyklu o mocy 2 KM. Zdaniem owego kupca, sposób ten ma wiele zalet, gdyż nie potrzeba płacić komornego, pozątem swobodnie można zmieniać miejsce, pilnując zawsze najlepszej konjunktury.

(Fot.: Wide-World.)

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 1-linowy milimetr 25 groszy. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. — Naczelnym i odpowiedzialnym redaktorem Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Tow. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.