



30

groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

**TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA**

Wydawnictwo: Drukarnia Polska T. A. w Poznaniu

25. listopada 1928

# Przyszli automobiliści



Zmieniły się czasy... Dawniej mały Jaś na wystruganym z patyka koniku wyprawiał harce, rojąc o sławie dzielnego ulana. — Dziś gromadka dzieciaków podziwia piękny „samochód” przyszłego „pożeracza kilometrów” i śni o triumfach zwycięzców toru.

Fot. Atlantis



# Z berlińskiej wystawy samochodowej

## Wśród samochodów użytkowych

Berlin, w listopadzie.

Przed niskimi schodami tłum ludzi. Zwiedzający wystawę wchodzą po kolei na pomost i przez okna podziwiają samochód-mieszkanie. Z tyłu kuchnia elektryczna z bieżącą ciepłą i zimną wodą i elektryczną lodówką amerykańską „Frigidaire”. W płaskim kredensie talerze, szklanki, sztucce. Obok umywalnia i W. C., zaś w pośrodku sypialnia, przypominająca kolejowy sleeping. Wzdłuż ścian dwie błękitne kanapy z oparciami, które na noc unosi się w górę, budując łóżka dla czterech osób. Sypialnia jest przestronna, ponieważ wznosi się na 1½ piętra. Z przodu, za szeroką kabiną szofera, umieszczono bardzo miły salonik. Cztery foteliki, przymocowane do podłogi, wyłożonej gustownym dywanem. Stół okrągły, z boku szafka, w oknach firanki, u sufitu kilkupłomienna lampa elektryczna.

Przedstawiciel firmy „M. A. N.”, budującej podobne samochody-mieszkania, oprowadza mnie po wnętrzu i pokazuje szczegóły. Stukonny motor obraca pięciokilowat. dyna-



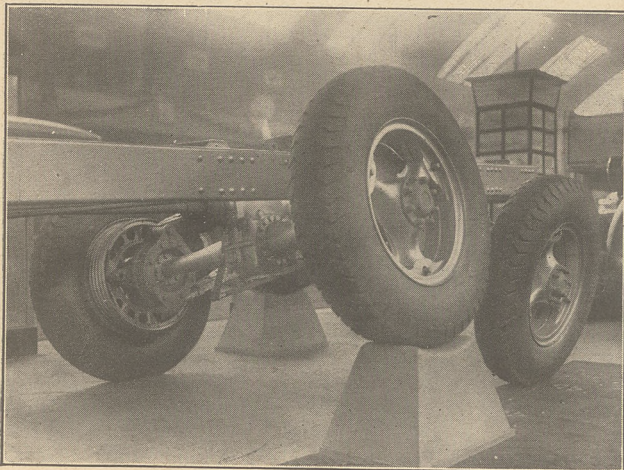
Widok ogólny działu samochodów użytkowych. Wide World Photo.



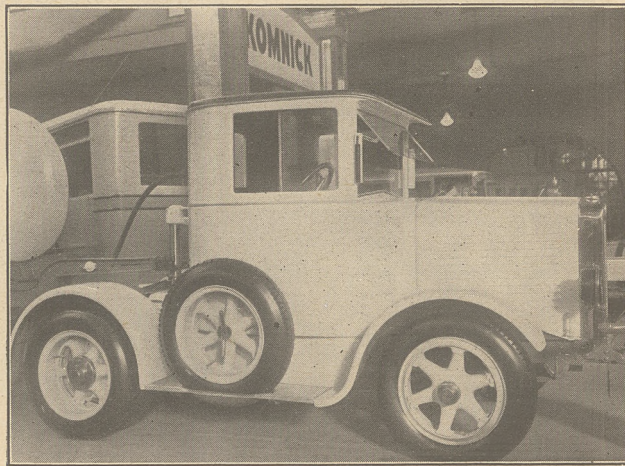
Karoseria autobusowa „Tubus”, firmy Nembrandt, cała ze stali i aluminium. Fot.: Wide-World

mo, które dostarcza prądu, używanego w kuchni. Sypialnia jest na cztery osoby, ale foteliki w salonie kręcą się na osi i ustawione naprzeciw tworzą dalsze dwa łóżka. Bagaż lokuje się na dachu, otoczonym galerijką i dostępnym za pomocą żelaznej drabinki, umieszczonej z boku. Ławka w kabine szofera jest długa i szeroka, więc nadaje się na łóżko dla kierowcy. Ogrzewanie w zimie uskuteczniają spalane gazy motoru. Cały samochód ze wszystkimi dodatkami kosztuje 46 tysięcy marek. Znacznie tańsze od tego „wydania” luksusowego są podobne samochody mieszkalne, budowane dla wędrownych cyrków i mniej wymagających podróżnych. Skromnie urządzone samochody mieszkalne fabryki „M. A. N.” nabyła niemiecka poczta dla urzędników, dokonywujących wzdłuż dróg inspekcji drutów telefonicznych i telegraficznych.

O kilka stoisk dalej przedmiot zainteresowania angielskich władz: samochód ciężarowy „Mercedes-Benz” z dieslowskim silnikiem na ropy, otrzymywaną metodą dr. Benz-



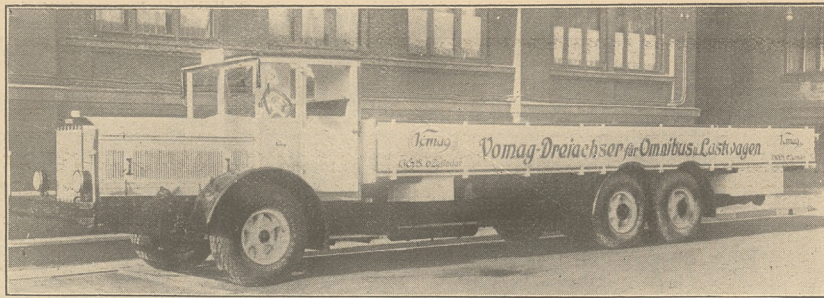
Niezależne osie podwozia ciężarowego firmy „Henschel-Werk”. Fot. Atlantic



„Żelazny koń”. 60 KM. „Maffei” przybrał kształty estetyczne.



gius'a i innych, przy destylacji węgla kamiennego. Stąd zainteresowanie Anglii, która posiada wielkie pokłady węgla, zaś benzynę sprowadza. Silnik pracuje na zasadzie motorów Diesla. Pompa, działająca pod bardzo silnym ciśnieniem, wstrzykuje strumień ropy do komórki, połączonej z cylindrem. W tej samej chwili rozpylona ropa eksploduje pod naciskiem tłoka, idącego w górę. Ilość obrotów dochodzi do 3000 na min. Motor, chłodzony wodą, jest nieskomplikowany. Obchodzi się bez gaźnika, magneta i świece. Ruszając z miejsca rozrusznikiem, trzeba tylko rozgrzać do czerwoności iglicę, znajdującą się w komóreczce nad cylindrem, żeby spowodować pierwsze eksplozje. Proces ten trwa 2—3 minut, poczem wybuchy w cylindrze odbywają się samorzutnie. Zaletą silników dieselskich jest małe zużycie paliwa. Pódezas prób, dokonanych w Anglii i Australji, stwierdzono, że samochód ciężarowy „Mercedes-Benz“ z silnikiem dieselskim zużywa ropy tylko za 1/4 war-



Samochód ciężarowy „Vomag“, 6 cylindr, 130 KM, udźwignie 7 do 8 ton.

Fot.: Wide-World

tości paliwa, którego potrzebuje silnik benzynowy.

Dużo miejsca na wystawie zajmują samochody dla celów przemysłowych. Motorowe

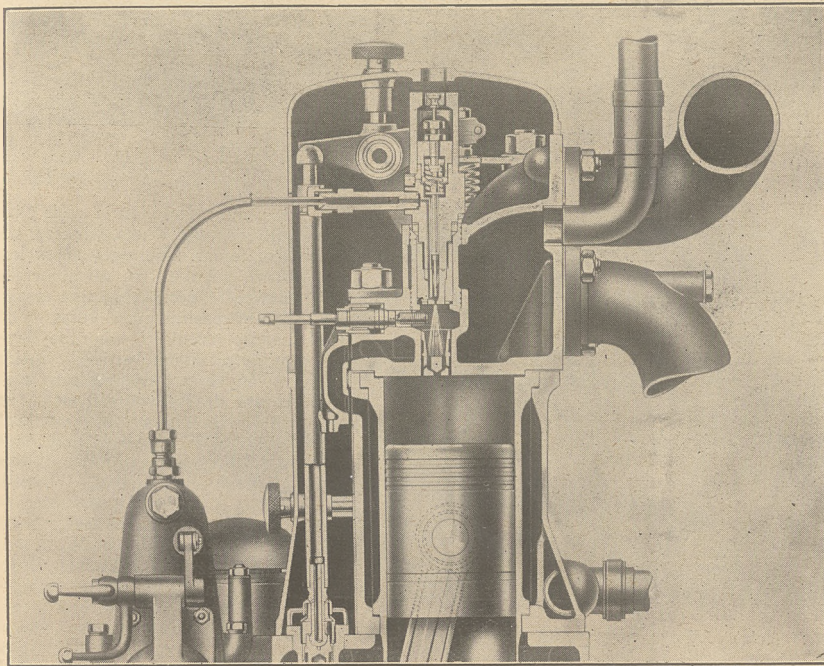
ciągi, t. zw. „żelazne konie“, są licznie reprezentowane. Specjalne przyczepki na piasek, węgiel, koks itd. wywraca hydraulicznie aparat. Aparaty są tak zbudowane, iż pozwalają na wywracanie skrzyni w dowolnym kierunku (wtył, na lewo i na prawo), oraz z dowolnym nachyleniem.

Licznie wystawione podwozia trzysiosowych samochodów terenowych ustawione są w ten sposób, że pod poszczególnymi kołami ułożono różne przeszkody w postaci kamieni i słupów, wysokich nierazko na pół metra. Mimo to, że koła i osie wykrzywione są w najrozmaitszych kierunkach, podwozie samochodu położone jest zawsze poziomo.

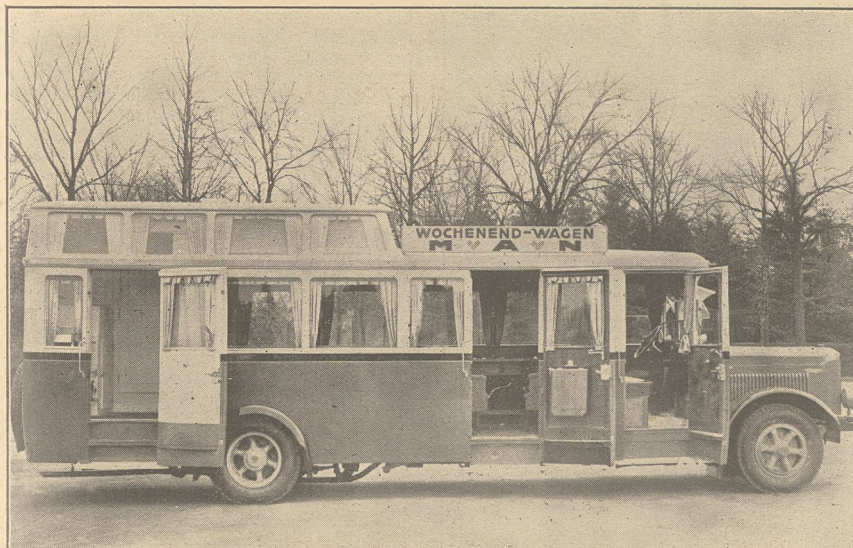
Omnibusy są różne, chociaż nie ma specjalnych typów, poza jednym, którego karoserja ma kształt walca, rzekomo nie dla oryginalności, lecz zmniejszenia ciężaru i lepszego widoku dla pasażerów przez nieprzerwany sznur okien. Jeden z samochodów posiada angielski dach „sun-shine“, zwijający i rozwijający się automatycznie, zależnie od pogody. Silniki omnibusów mają przeważnie po sześć cylindrów i 80—120 koni. Nacisk kładzie się na maszynę i trwałą budowę.

Na świeczem powietrzu znana firma „Magirus“ z Ulmu demonstruje drabiny pożarnicze, zdające się dotykać nieba. Obok są nowości z dziedziny warsztatów reparacyjnych, przedewszystkiem przyrządy, które unoszą samochody w górę i ułatwiają dostęp do karndanu i dyferencjału.

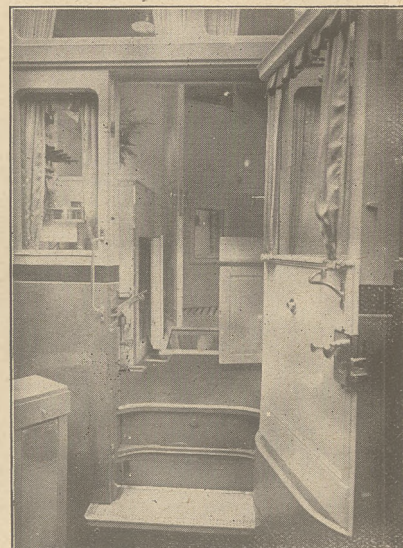
Dział samochodów ciężarowych na wystawie berlińskiej zawiera wiele obiektów godnych widzenia i poznania.



Przekrój silnika dieselskiego „Mercedes-Benz“ dla samochodów ciężarowych



Samochód mieszkalny „Weekend“, wystawiony przez fabrykę „M. A. N.“, zawiera komfortowe mieszkanie, składające się z sypialni, gabinetu, kuchni i spiżarni. Fot. Atlantic.



Wejście do kuchni oraz wnętrze samochodu mieszkalnego. Fot. Scherl



## Wśród motocyklów

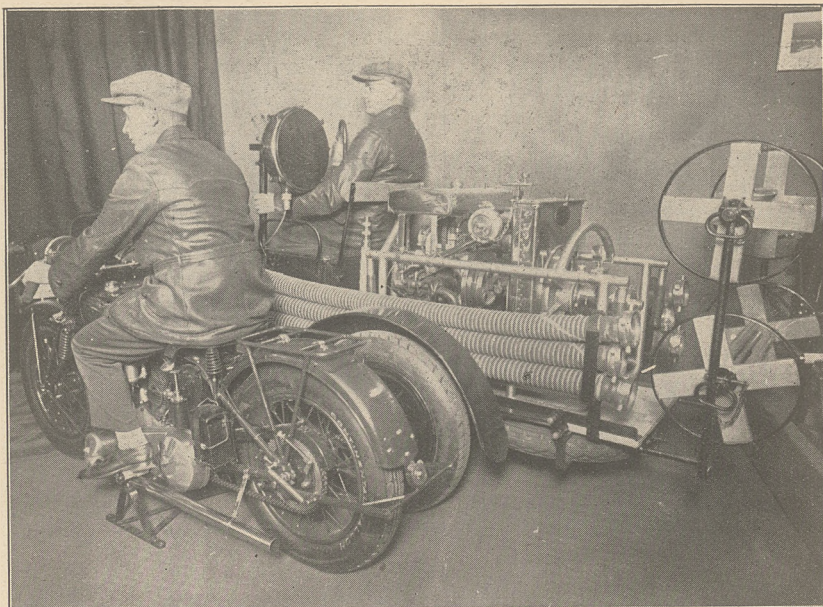
Dział motocyklów wystawy berlińskiej jest bardzo obszerny, przyczem w konstrukcjach samych przeważają motocykle, przeznaczone dla celów gospodarczych. Jak było do przewidzenia, na wystawie główne miejsce zajmują firmy niemieckie. Jest ich 34, wobec 13-tu firm zagranicznych. Wogóle zainteresowanie motocyklami jest w Niemczech bardzo wielkie. Wprawdzie klasycznym krajem motocyklów jest Anglia, lecz i w krajach Rzeszy krąży przeszło pół miliona motocyklów. Posługują się nimi sportowcy i ci, którym nie starczy na samochód. Stosunek do motocykla jest tutaj zupełnie inny, niż naprzykład w Stanach Zjednoczonych, gdzie nie spotyka go się prawie wcale u ludzi prywatnych, natomiast stosowuje się bardzo szeroko w służbie policyjnej.

Co do strony technicznej musimy stwierdzić, że wśród konstruktorów silników motocyklowych panuje tendencja ograniczenia do minimum liczby cylindrów, w przeciwieństwie do kierunku panującego w budowie silników samochodowych, gdzie po zwycięstwie motoru 8-mio cylindrowego planuje się jeszcze większą liczbę cylindrów.

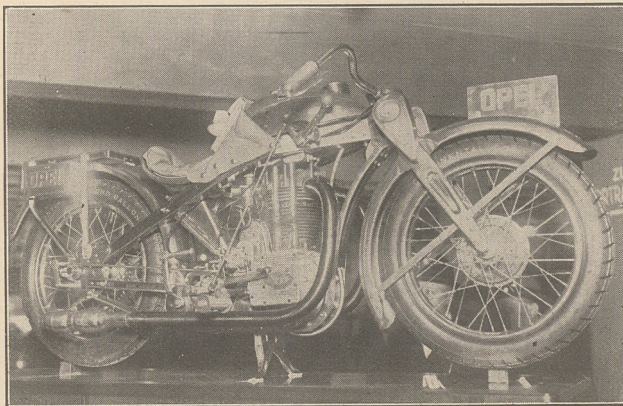
Silniki motocyklowe są według możliwości jedno cylindrowe, ponieważ potaniają koszty produkcji i ułatwiają obsługę. Jedynie bardzo silne maszyny poruszane są przez dwa cylindry, konstruowane właściwie tylko ze względu na łatwiejsze chłodzenie. Motory 4-cylindrowe, kiedyś dość popularne, są dziś rzadkim wyjątkiem.

W klasie słabej przeważają jedno cylindrowe dwutaktowe: DKW., Zündapp, Triumph (Norymbergia), Stock i Puch. W modelach zagranicznych i lepszych niemieckich dominuje motor czterotaktowy. W motorach tych poświęca się należyta uwagę sprawie smarowania. W tych niemieckich konstrukcjach, gdzie silnik jest połączony ze skrzynką biegów, stosuje się smarowanie obiegowe pod ciśnieniem. Zbędna oliwa ścieka do specjalnej wanielki, zaopatrzonej w chłodnicę żelazną.

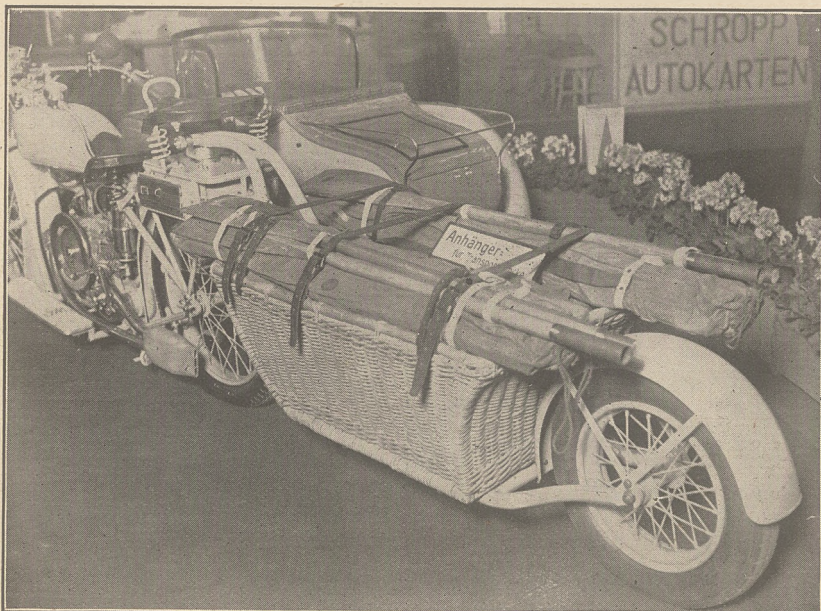
W motorach angielskich używane są dwie pompy do oliwy. Je-



Motocykl pożarniczy, zaopatrzony w siławkę motorową, nadaje się na wieś. Wide World



Motocykl „Opel Motoclub”, 500 ccm, odznacza się ciekawą konstrukcją ramy. Motor pracuje bez najmniejszego hałasu. Wide World



Dla wycieczek na „weekend” stworzono specjalną przyczepkę z namiotem i łodzią. Wide World

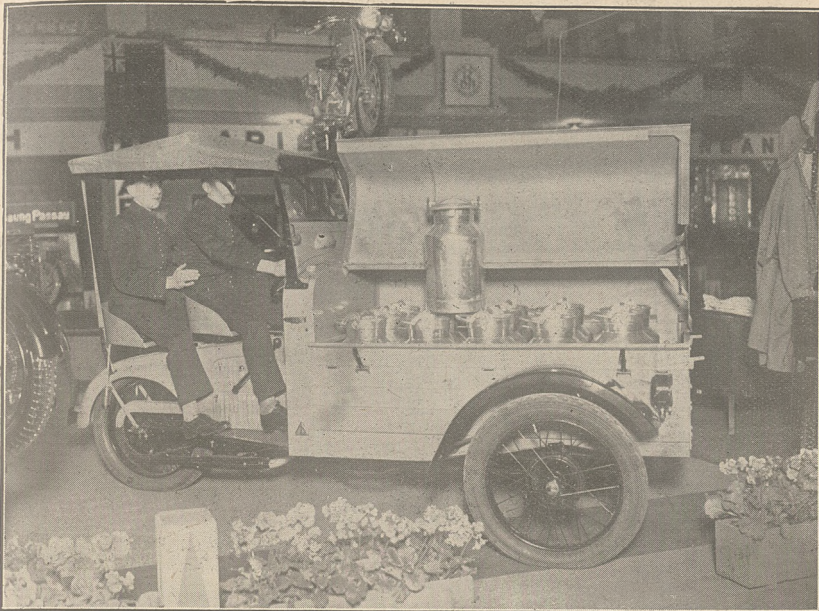
dną, mniejszą, kieruje smar gdzie potrzeba, zaś druga, większa, wyciąga smar, zbierający się w karterze, z powrotem do zbiornika. Zewnętrzne części silnika maskuje się szczelnie przed kurzem i dla zabezpieczenia motocyklisty przed płamami. W silnikach, kierowanych z góry, umieszcza się często drażki w pochwach, zaś górne dźwignie w samym odlewie cylindra. Blackburne chowa koło rozpedowe nawet już w skrzynce biegów. Górne wały noskowe nie są rozpowszechnione. Maszyna wyścigowa A. J. S. napędza wał noskowy łańcuchem, napiętym sprężynami. Pozycja silników jedno cylindrowych jest prawie zawsze pionowa. W niektórych tylko wypadkach, w celu lepszego wybalansowania zawieszają się cały silnik pochyło wprzód. Motocykle niemieckie łączą na wzór zagranicy silnik ze skrzynką biegów. W motocyklach z kardaniem jest to obowiązuje. Poświęca się też uwagę zmniejszeniu hałasu. Angielski „New Imperial” zaopatruje modele w nowy patentowany tłumik. Belgijski „Gillet” posiada zamiast wentyli suwak. Przez precyzyjność wykonania poszczególnych części, osiąga się ograniczenie niemyłych dźwięków.

W budowie silników motocyklowych nie ma zasadniczych nowości, ale jest szereg drobnych przemysłowych udoskonaleń.

Nowością w budowie motocyklów jest rama: Rama Wanderera miała dotychczas 15 części, zaś dziś składa się tylko z trzech. W dążeniu do potania produkcji zarzuca się ramę ze stalowych rur i opiera motocykle na ramie prasowanej, podobnej w profilu do litery U. Rama z prasowanej blachy stalowej charakteryzuje nowe modele B. M. W. (750 cm. sześć.) i Wanderer. Zündapp stosuje ramę kątową. Anglicy trzymają się rur. Niemieckie motocykle „Neander” i „Opel”, podobne do siebie, wykonane są całe z prasowanej blachy duraluminowej.

Stwierdziwszy, że bieg motocykla zależy bardzo od wyresorowania przednich widełek, pracuje się nad rozwiązaniem tego zagadnienia przez używanie podwójnych widełek na silnych i elastycznych sprężynach,





Motocykl trzykolewy, przystosowany specjalnie do szybkiego transportu mleka. (New York Times)

dających się nastawiać. Zewnętrznie dbają konstruktorzy, żeby maszyny wyglądały „rasowo”, co uzyskują przez harmonijny układ prostych linii.

Przyczepki zdają się wychodzić z mody, dla celów specjalnych znajdują jednak zastosowanie. „Victoria” buduje przyczepkę sanitarną i przyczepkę do przyczepki, mieszczącą w koszyku składany kajak i namiot. Uwagę zwraca sikawka dla straży pożarnej, ulokowana na przyczepce motocykla.

Ceny są różne. Tanie dwutakto-we od 750 marek. Maszyny 10 i 12-konne kosztują, zależnie od wykonania i specjalnych zalet, od 1100 do 1500 marek, chociaż w tych samych cenach znajdujemy motocykle po 16 i 18 K. M.

Jak w przemyśle samochodowym, tak też i w dziale motocykli — coraz silniej przejawiają się tendencje do specjalizacji w produkcji oraz do normalizacji poszczególnych części. Specjalizacja nieopóźnionie zajęła miejsce w budowie silników motocyklowych tak, że dziś istnieje już cały szereg fabryk, które wyłącznie zajmują się tą gałęzią produkcji. Poza starymi fabrykami motorów motocyklowych, jak „J. A. P.”, Blackburne w Anglii oraz Motosacoche w Szwajcarii, wyrabiającymi motory o światowej renomie, pojawiły się ostatnio fabryki nowe, jak Sturmey-Archer, znany dotychczas z fabrykacji doskonałych motocyklowych skrzynek biegów, oraz w Niemczech Kühne i Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn. Wyrabiany przez tę ostatnią silnik systemu „Küchen” jest o tyle ciekawy, że posiada trzy wentyle, to jest jeden wpustowy i dwa wydechowe. Wentyle te steruje się zapomocą wału noskowego, który w sposób nadzwyczaj oryginalny prowadzi z karteru, równoległe do cylindra, wprost do dźwigni zaworowych, przyczem cała głowica cylindra jest w specjalnej osłonie tak, że wałek noskowy oraz dźwignie zaworów są całkowicie zanurzone w oliwie. Motor ten, zwany „K-Motor”, wyrabia fabryka w dwóch typach o pojemności 350 do 500 cm.; znalazł on dość liczne zastosowanie w motocyklach całego szeregu niemieckich wytwórni motocyklowych. Silnik podobnej konstrukcji, to jest z wałem

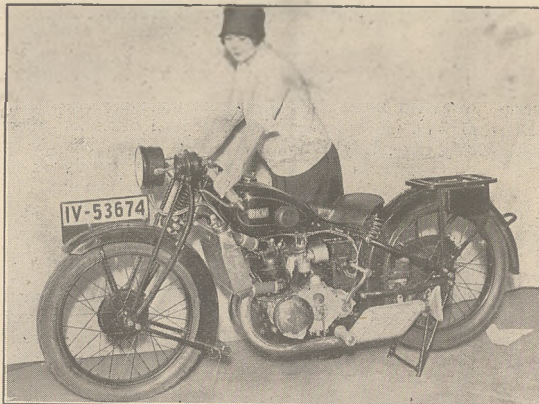
noskowym na głowicy cylindra, znajdujemy zresztą także w motocyklu Arco; wyróżnia on się przed innymi tem, że jest chłodzony wodą. Na uwagę zasługuje, że motor „Küchen” dostarcza się ostatnio również w konstrukcji blokowej wraz ze skrzynką biegów.

Drugim działem, w którym specjalizacja poszczególnych fabryk wielkie zrobiła postępy, jest fabrykacja skrzynek biegów. Zajmuje się nią obecnie cały szereg firm, z których niektóre zdołały sobie już wyrobić światową sławę. Na czele kroczą tutaj Sturmey-Archer oraz Burman, dalej należy wymienić skrzynki biegów Albion (również angielskie), a wreszcie niemieckie Hurth, którzy w ubiegłym roku zdobyli sobie wielkie uznanie, i Pfeiffer.

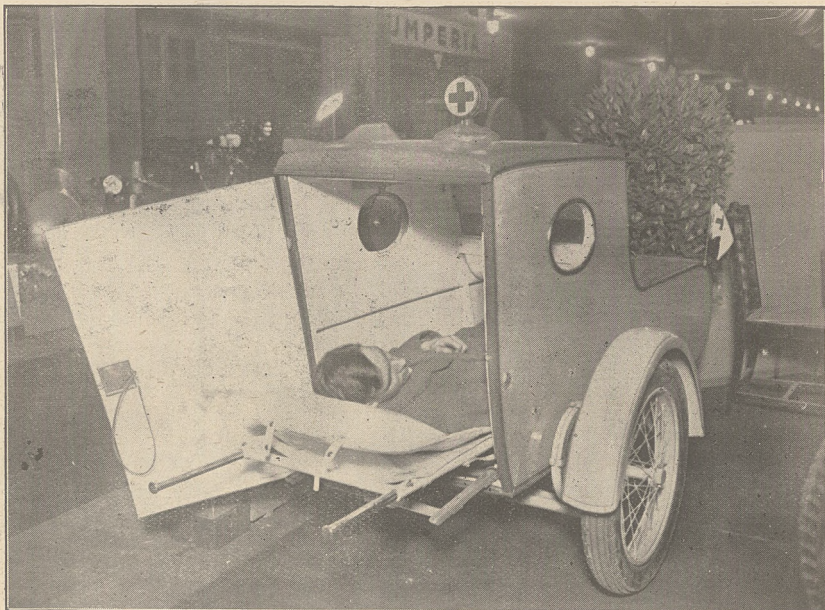
Do pewnej normalizacji zmierza się również pod względem przednich widełek; świadczy o tem wyraźnie zastosowanie przez liczne fabryki jednolitych widełek resorowanych „Standard” lub „Tiger”. Na poważniejsze trudności napotyka natomiast zapoczątkowana przez fabrykę Neumann-Neander standaryzacja całej ramy motocyklowej. Fabrykanci na sprawę tę zapatrują się jeszcze dość nieufnie, a jedynie Opel zdobył się na zastosowanie w swych modelach ramy systemu Neander. Wreszcie, jako ostatni objaw tendencji normalizacyjnej, należy zarejestrować powstanie specjalnych fabryk, wyrabiających wyłącznie tak zw. osie do wyjmowania (Steckachse), wraz z piastami i hamulcami, które niezwykle ułatwiają demontowanie koła.

Ogólnie trzeba stwierdzić, że w konstrukcji motocyklowej dąży się usilnie do powiększenia tak wydajności maszyny, jak przedewszystkiem wygody jadącego. W tym kierunku szuka się wytrwale nowych dróg, tembardziej, że motocyklowi, a przedewszystkiem motocyklowi ciężkiemu, coraz bardziej zagraża konkurencja lekkiego a wygodnego samochodziku. Rzecz oczywista, że wszystkie te dążności „nowatorskie” nie spowodują żadnej nagłej i gwałtownej rewolucji w ustroju samego motocykla, niemniej jednak odbiją się korzystnie na wygodzie — i co najważniejsze — na kieszeni nabywcy.

Dr. S. B.



Dwucylindrowy, dwutaktowy motocykl DKW. Motor 500 cm, 14 KM., chłodzony wodą. Wide World



Również przy transporcie chorych motocykl oddaje znakomite usługi. (New York Times)



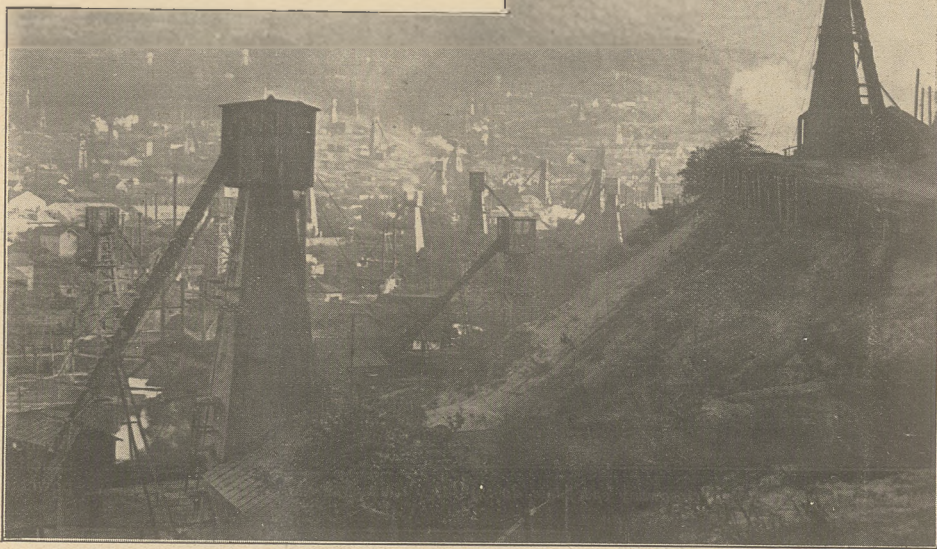
# Ropa! Nafta! Benzyna!

Aż nadto często nie zdajemy sobie w Polsce sprawy z przyczyn dziwnych i niewytłomaczonych dla nas, skoków cen różnych artykułów. Ot, poprostu, przyjmowaliśmy tę igraszkę cen jako fakt konieczny, niezależny od naszej woli i naszego zrozumienia, nie wdawaliśmy się w moralne poszukiwania i analizy powodów takiego a nie innego kształtowania się cen. Ktoś je dyktował, ale ten ktoś otoczony był dla nas nimbem tajemnicy. Pomstowaliśmy więc i pomstujemy nadal po cichu lub głośno przeciw tym „nieuzasadnionym podwyżkom“, ale naogół nie rozumiemy, ani ich celu, ani też nie potrafimy wykręć sprężyn, poruszających mechanizm tworzenia się cen.

Dzieje się to dlatego, że Polska jest krajem, leżącym gdzieś na odległej peryferji tego olbrzymiego koła, nazywającego się gospodarstwem światowym. Jest wprawdzie jego drobną częścią, ale nie ma jeszcze wiele do powiedzenia w sprawach dotyczących wielkich, światowych interesów. Dlatego też tak mało okazuje dla nich zainteresowania i zrozumienia.

Jeżeli Polska chce odegrać poważniejszą rolę w gospodarce światowej, nie może zasklepić się w swoim wewnętrznym kole zabiegów gospodarczych, ale musi wybijać sobie okna na świat, musi zacząć się interesować światowymi problemami ekonomicznymi. Minęły bowiem czasy zamkniętych w sobie jednostek gospodarczych, a współzależność ekonomiczna państw staje się coraz wyraźniejsza.

Przez noc niemal powstają nowe pomysły i rozpowszechniają się w szybkim tempie



Olbrzymie pola naftowe w Boryslawiu dostarczają paliwa dla samochodów w wielu krajach. Photo-Plat.

w całym świecie. Myśl ludzka stała się lotniejszą, niż była dawniej, ogarnia i przenika cały niemal cywilizowany rodzaj ludzki. Nie korzystają z nowych pomysłów tylko narody zacofane, nie potrafiące dotrzymać kroku innym, za co spotyka je kara w postaci ubóstwa.

Powstanie nowej gałęzi przemysłowej nie jest nietylko ograniczone terytorjalnie, ale co więcej, patronuje powstaniu dalszych nieistniejących jeszcze, albo silnemu rozwojowi już istniejących gałęzi wytwórczości. Klasyycznym tego przykładem jest przemysł samochodowy. Epokowy wynalazek samochodu spowodował nietylko powstanie potężnych przemysłów w Stanach Zjednoczonych, An-

gli, Kanadzie, Francji, Niemczech itd., ale niemiernie wywołał prawdziwą rewolucję w produkcji różnych ubocznych wyrobów, a przede wszystkim ropy i kauczuku.

Powracamy do naszego punktu wyjścia. Mało, zbyt mało wiemy, co dzieje się na światowych rynkach produkcyjnych i handlowych. Nie można usprawiedliwiać naszego braku zainteresowania temi sprawami argumentem, że narazie nie mamy wpływu na kształtowanie się tych rynków. Wszak jesteśmy conajmniej konsumentami różnych produktów, wszak przetwarzamy je i doskonalimy u siebie. Ot, taki artykuł, jak kauczuk stanowi przecież surowiec dla coraz lepiej rozwijającego się u nas przemysłu gumowego. Importujemy też wiele opon, dętek itd. z zagranicy. Mamy więc obowiązek interesować się temi kwestjami, to nie ulega wątpliwości. Pismo nasze, doceniając w pełni znaczenie przesunięć na światowych rynkach surowców i wyrobów, wchodzących w orbitę zainteresowania przemysłu samochodowego, sprawom tym poświęcać będzie stale baczna uwagę.

Ostatnich parę dziesiątek lat były świadkami poważnych walk ekonomiczno-politycznych o posiadanie złoża naftowych. Wystarczy przytoczyć rywalizację Angli i Rosji o wpływy w Persji. Źródłem tej rywalizacji była chęć eksploatacji tamtejszych terenów naftowych.

Gdy bowiem dawniej podstawowym surowcem opałowym był węgiel, w ostatnich dekadach znaczenie jego malało i ustępować zaczęło hegemonji na rzecz ropy. Powoli, lecz stale zbliża się zmierzch „wieku maszyn parowych“, a brzask „wieku motoru benzynowego“ rzuca coraz jaśniejsze i szersze światło. Umysł ludzki nie próżnuje, nie stała też w miejscu wiedza i praktyka techniczna. Automobilizm, aeronautyka, nawigacja motorowa, oto parę dziedzin, zajmujących w życiu współczesnym rolę coraz poważniejszą, których rozwój zależy od dostawy dostatecznej ilości produktów naftowych, jak benzyna, różnych smarów itp.

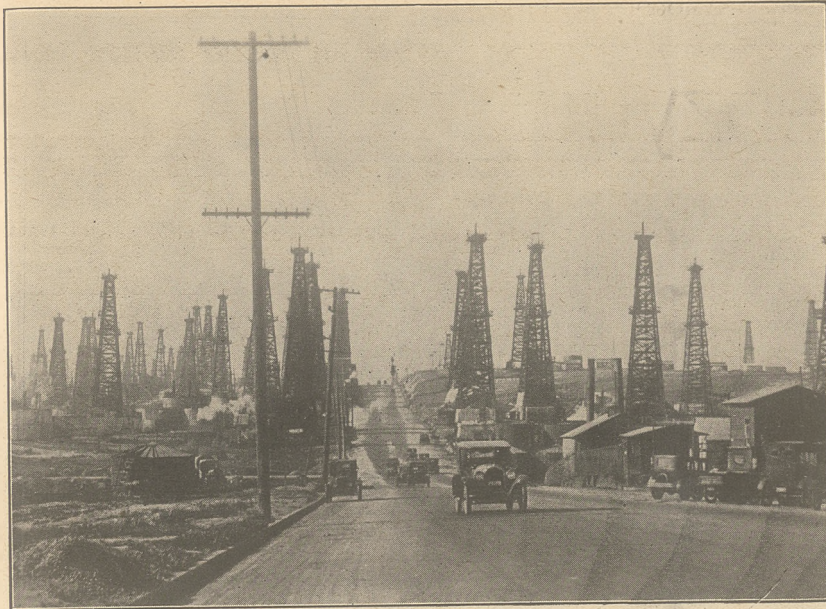
Nafta stała się zatem przedmiotem pożądania potęg światowych. Wyciągnęły się więc



Charakterystyczne typy robotników z Boryslawiu przy pracy.

Photo-Plat.





Kalifornia, kraj legendarnych bogactw, obfituje też w źródła naftowe. Atlantic-Photo

enciwe ręce po nią; gdy napotykały na opór, inscenizowały jeśli nie wojny, to zatargi dyplomatyczne, tworzyły „sfery wpływów gospodarczych”, słowem, nafta stała się materiałem palnym nie tylko w fizycznym, ale i politycznym znaczeniu.

W ostatnich kilku tygodniach w świecie „naftowym” znowu zawrzało. Z jednej strony powstają porozumienia, z drugiej zaś wypowiadana jest walka. Przedmiotem walki zaś jest nafta rosyjska. Jak wiadomo, bolszewicy zachowali się podczas przewrotu w roku 1917 i w następnych latach całkiem bezceremonialnie, nie tylko wobec własnej „klasy posiadającej”, ale i wobec zainteresowanego w różnych przedsiębiorstwach rosyjskich, kapitału zagranicznego. Poprzez tytuły prawne posiadania postawili grubą kreskę, nie troszcząc się narazie ani o krzyk, który stąd powstał, ani o następstwa tego poczynania dla siebie. Mogli sobie na to pozwolić przez szereg lat, bo odizolowali się gruntownie od zagranicy, prowadząc fantastyczną politykę zamkniętego w sobie państwa. Wnet jednak dały się spozrzeć przykre konsekwencje tego stanu rzeczy. Sowiety zaczęły nawijywać zwolna kontakt z zagranicą. Posiadają one wiele surowców i półfabrykatów, których chciałyby się pozbyć i wzamian za to nabyć produkty przemysłowe. Między innymi, po odbudowie swego przemysłu naftowego, pragnęły eksportować ten artykuł. Tu jednak napotkały na nieprzewidywaną przeszkodę. — Przed wojną w kaukaskim przemyśle naftowym inwestowane były znaczne kapitały zagraniczne. Teraz dawni właściciele ich, ludzie w anglo-amerykańsko-holenderskim świecie naftowym bardzo wpływowi, podnoszą swe pretensje i domagają się zwrotu swych kapitałów.

Przez pewien czas zdawało się, że Amerykanie przejdą do porządku nad temi pretensjami i będą nabywać naftę rosyjską na normalnych warunkach. Istotnie też część potężnego koncernu amerykańskiego „Standard Oil Co” skrupułów większych przy transakcjach z Sowiekami nie okazywała, natomiast kierownik głównego towarzystwa Standard Oil Co. w New Jersey, mr. Walter Clark Teagle, solidaryzuje się z grupami angielsko-holenderskimi w konieczności uzyskania odszkodowania dla byłych właścicieli kopalń nafty na Kaukazie. Jest ono warun-

kiem sine qua dla wznowienia transakcji naftą rosyjską — oświadczył on niedawno. Pod tym względem jest on zupełnie w zgodzie z sir Henry Oeterdingiem z „Koninklijke Shell Co.” i sir John Cadmanem z „Anglo-Persian Co.”. Trzej ci potentaci naftowi odbyli niedawno temu konferencję z Achnacarry Cartle pod Inverness w Szkocji i uzgodnili swoje stanowisko w tej i wielu innych sprawach.

Wspomniane trzy przedsiębiorstwa prowadziły z Sowiekami pertraktacje o nabycie 1 miliona ton nafty, czyli około połowy ilości nafty rosyjskiej, eksportowanej w roku 1926-27. Była to pożądana propozycja dla Sowieków, odczuwających głód dewiz, tembardziej, że przewidywano jeszcze powiększenie zamówień i ustalenie pewnego planu zakupów na szereg lat. Warunkiem dościa do skutku umowy było jednak stare żądanie: 5 procent ceny kupna miało wpłynąć do funduszu odszkodowawczego dla b. właścicieli kopalń rosyjskich. Sowiety ze względów za-

sadniczych sprzeciwiały się temu żądaniu, gdyż przyjęcie go uzasadniałoby uznanie wywłaszczenia za akt nieprawny, co również w stosunku do innych właścicieli miało następstwa niepożądane dla obecnych władców Wszchrosji. Rokowania, wskutek oporu Sowieków, rozbiły się; stosunki między obydwoma stronami doznały nowego napięcia i znowu stoją naprzeciwko siebie dwa „nieprzejednane” obozy. Sir Deterding po zerwaniu pertraktacji ogłosił artykuł, w którym wzywa rządy europejskie do „uwolnienia 150 milionów Rosjan z pod jarzma bandy szaleńców”. — Widzimy więc, że zapanował znowu ton wyraźnie wojowniczy.

Tymczasem w brytyjsko-holenderskim przemyśle naftowym dokonały się poważne i zasługujące na baczną uwagę przegrupowania. Mianowicie „Burmah-Oil Co.”, ściśle związana z innym wielkim koncernem brytyjskim, mianowicie „Anglo-Persian Co.”, nabyła wielki pakiet akcji Tow. „Koninklijke Shell”. W tem towarzystwie holendersko-angielskim dotychczas przeważał kapitał holenderski w proporcji 3:2. Obecnie jednak przewaga ta jest już tylko minimalna. Natomiast wpływy brytyjskie w tem ołbrzymim przedsiębiorstwie wzmocniły się znacznie wskutek wspomnianej transakcji.

Pozatem powstała jeszcze nowa organizacja zhytu wspomnianej grupy brytyjsko-holenderskiej o kapitale 100 milionów funtów szterlingów pod nazwą „Consolidated Petroleum Co.”, co wskazuje na ściśle współdziałanie trzech odłamów tej grupy. Zresztą powstanie tego towarzystwa może mieć dodatnie skutki ze względu na racjonalizację metod sprzedaży, wykluczenie niepotrzebnej i kosztownej konkurencji itp. „The Economist”, pisząc o powstaniu tego towarzystwa daje wyraz nadziei, że spowoduje ono zbliżenie do eksporterów amerykańskich, którzy również zastanawiają się nad stworzeniem wspólnej organizacji zhytu. Gdy to nastąpi, należy spodziewać się układu pomiędzy grupą brytyjską i amerykańską, zamiast prowadzenia rujnującej „wojny naftowej”.

Z tej strony zatem horyzont raczej się wyjaśnia, a jeżeli nie czyny, to przynajmniej słowa są pojednawcze.

Narazie zmiany te i przegrupowania nie odbiły się poważnie na poziomie cen produktów naftowych. Zwykle objawy niżki cen benzyny ze zbliżeniem się zimy i w tym



Prace przy wierceniu nowego szybu. Pierwsza gęsta i brudna ropa już trysnęła. Atlantic-Photo



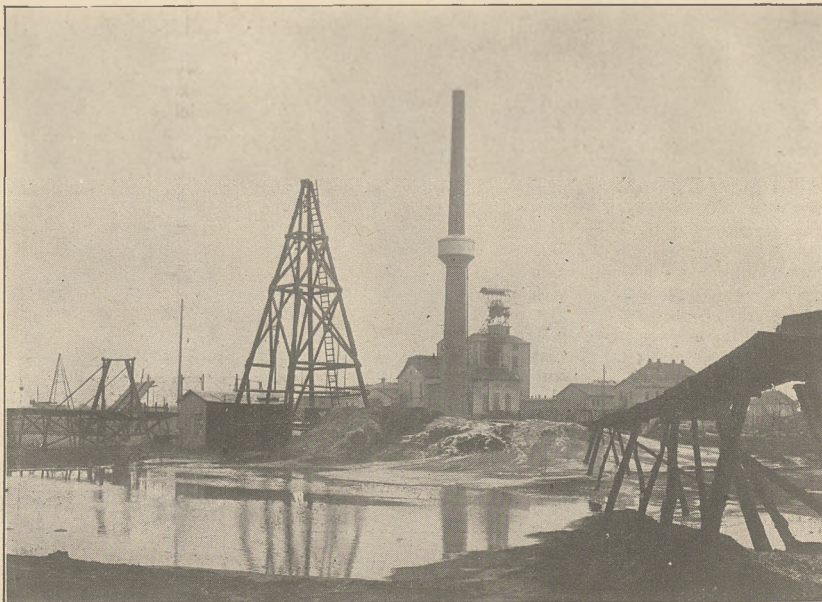
roku się pojawiły. Ruchowi cen nadaje ton Ameryka, gdzie obecnie ceny spadają.

Na zakończenie tych kilku uwag o potężnej grze interesów w światowym przemyśle naftowym, podaję celem określenia skali tych interesów, parę cyfr, dotyczących kilku brytyjskich towarzystw naftowych. Otóż cztery największe przedsiębiorstwa akcyjne, które w ostatnich tygodniach zawarły ściśle porozumienie, mianowicie Anglo-Persian, Burmah Oil, Royal Dutch i Shell (dwa ostatnie stanowią odpowiednik holenderskiej Koninklijke) posiadają razem kapitału akcyjnego 98 milionów funtów szterl. czyli około 4,320 milionów złotych!

Bystander.



Nareszcie po przeróżnych przeobrażeniach lekka benzyna dostaje się do zbiornika samochodu. Fot. „Samochód”



Niemcy też mają trochę nafty w okolicy Lueneburga. Ropa wydobyta wraz z piaskiem tworzy jeziora, z których dopiero oddziela się ją od zanieczyszczeń. Fot. R. Sennecke

## Metody handlu starymi samochodami

Taka już jest obecnie zasada, że cena starego wozu stosuje się do ceny nowego wozu tej samej marki i tego samego typu, czyli, że w cenie używanego samochodu odzwierciedlają się rzeczywiste zalety automobili używanych.

Zasada ta, z punktu widzenia gospodarczego, jest fałszywa. Cena starego wozu winna być wyrazem oceny jego technicznej zdolności, jego żywotności, nie zaś jego pochodzenia.

Zważmy: na czele statystyki wypadków samochodowych znajdują się wozy używane. Kierowcy nie biorą pod uwagę wieku swych maszyn; mimo wczesnych objawów starości samochodu, mimo rzucających się w oczy znamion długiego, niszczonego żywota wymaga większość automobilistów od swych maszyn

wyczynów godnych aut młodych, silnych, niezwykłych. Nic dziwnego przeto, że stare wozy codziennie są przyczyną nieszczęść i grożą bezpieczeństwu publicznemu. Akta sądowe pełne są spraw karnych, w których główną rolę odgrywa samochód-weteran.

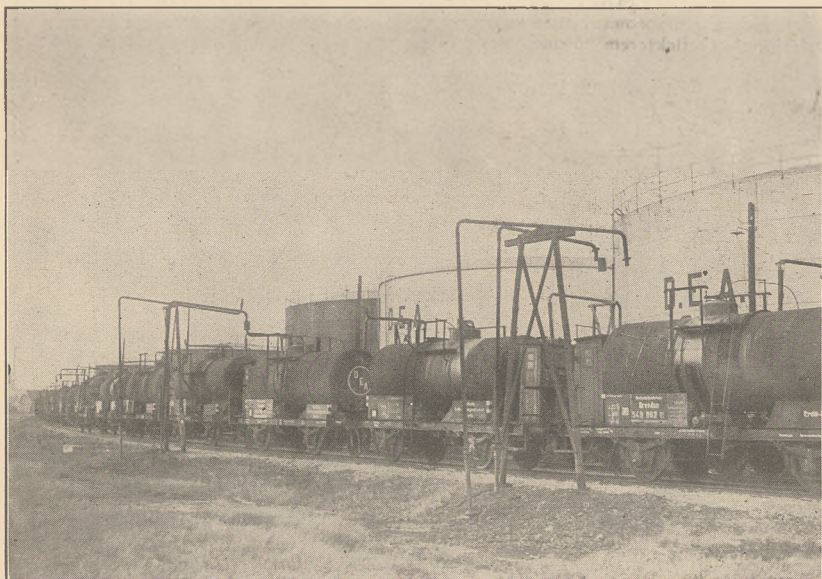
Temu stanowi rzeczy łatwo zaradzić można. I to prostymi sposobami.

Brak nam bezstronnej instancji, stwierdzającej efektywną wartość wozu. Automobilista, pragnący sprzedać swój samochód, jest w większości wypadkach zmuszony podając „tourné” po magazynach automobilowych celem wysondowania, która firma najwyższą daje cenę. Cenę tę sprzedający akceptuje, inaczej bowiem nie doszedłby do końca z całą tą transakcją. I często zdarza się, że, zmuszony koniecznością życiową do sprzedaży, właściciel prawie nieużywanego wozu otrzymuje 75 procent ceny zakupu mimo, iż automobil nie tylko nic nie stracił na wartości, lecz raczej zyskał, wszystkie bowiem części składowe w pierwszym, próbnym czasie zdołały się „zaznajomić” ze sobą i scharmonizować.

Opisany powyżej dzisiejszy sposób handlowania używanymi samochodami przeczy wszelkim zasadom solidnego handlu. Im więcej rozwija się automobilizm, tem większa staje się podaż starych wozów, tem boleśniej bywają odczuwane wszelkie braki organizacyjne w dziedzinie kupieckiej. Dla tej przyczyny trzeba już teraz szukać sposobów zadowalającego rozwiązania zagadnienia starych wozów.

Nie potrzeba w tym celu odkrywać nowych metod, Ameryka bowiem, której rynek samochodowy jest olbrzymi, stworzyła szereg metod handlowych, bardzo ciekawych. Naszą rzeczą jest wzory amerykańskie dostosować do potrzeb polskich. Zobrazujemy przedewszystkiem praktyki kupieckie Yankeesów w tej dziedzinie:

Z pośród szeregu projektów ustaliły się w państwie Wujka Sama trzy metody handlowania starymi samochodami, które ochrzczono nazwiskami ich autorów; mamy więc metodę Cleveland, metody Appleby i metody Atlanta Statistical Bureau.



Czysty produkt z wielkich zbiorników przechodzi do cystern wagonowych i wędruje w świat. Fot. R. Sennecke



# Reflektor nieoślepiający

Metoda Cleveland tem się odznacza, że jest sprawiedliwa tak w odniesieniu do sprzedającego, jak i do kupującego, to też rozpoznała się ona szybko i utrwaliła zaufanie do używanych samochodów. Omawiany system polega na tem, że związek przedstawicieli różnych marek samochodowych tworzy biuro centralne, podporządkowane kierownictwu pierwszorzędnego fachowca, którego to biura zadaniem jest ocenienie wartości samochodu i ustalenie kosztorysu niezbędnie potrzebnego remontu, zakupu akcesoriów i t. p. Kosztorys ten przedstawia się właścicielowi samochodu z prośbą o uiszczenie zgóry kosztów naprawy. Z chwilą, gdy samochód jest bez zarzutu, zdolny do intensywnego żywota, biuro zwraca go właścicielowi wraz z kwitem za dokonane reparacje i z zaświadczeniem, określającym wartość wehikulu. Właściciel ma do wyboru, — albo swe auto sprzedać z wolnej ręki, albo też odstąpić go zrzeczonemu we wspomnianym związku firmom, płacąc pełną sumą szacunkową część rachunku za nowy samochód.

A więc: automobilista może swój stary wóz bądźto „upłynnić“ t. zn., sprzedać z wolnej ręki za gotówkę, bądź też „zapłacić“ swem starem autem za nowonabyte, oczywiście droższe, o ile tej samej lub lepszej jest ono jakości, niż wysłużone. Doszło prawie do tego, że obecnie starego wozu nie można sprzedać bez zaświadczenia „Used Car Bureau“. Nie można się temu dziwić: kupujący wie, że nie kupuje „kota w miechu“, że go nie oszukano. Nadmieniam wypada, że biura „for used car“ cieszą się najlepszą opinią, na którą sobie zasłużyły bezstronnością, przejawiającą się n. p. w odrzucaniu ofert na samochody nie już nie warte.

Podobna do powyższej jest metoda „Appleyby“. Równie uczciwa i praktyczna, znalazła ona zastosowanie w 50-ciu miastach. I ona polega na systemie bezstronnej oceny przez instancję, zwaną „rynkiem samochodowym“. Poddaje się automobil dokładnemu badaniu przez neutralnych rzeczoznawców, którzy określają jego wartość bieżącą. O ile ustalona przez fachowców cena konwenjuje właścicielowi, natenczas otrzymuje on czek w wysokości sumy szacunkowej, honorowany przez każdą firmę samochodową przy kupnie nowego wozu.

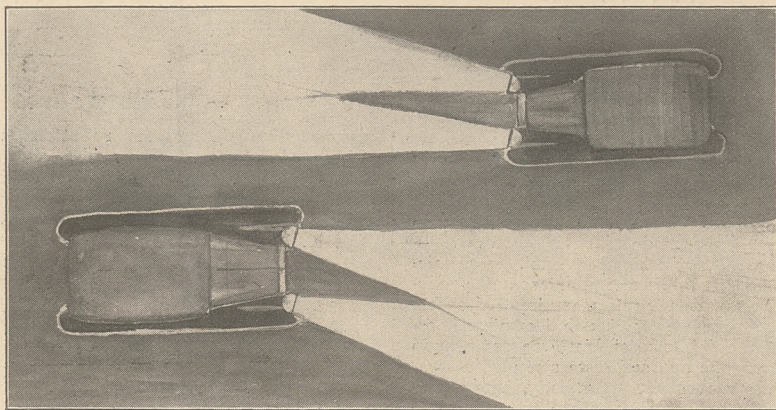
„Rynek Samochodowy“ przekazuje wóz używany przedstawicielowi odnośnej marki, który reekspeduje go do fabryki, celem dokonania naprawy, poczem zwraca go „Rynkowi“. Tenże sprzedaje nasz wehikul dokładnie po cenie otaksowanej przez się, plus koszty reparacji. Także i ten system ma poważne zalety: przedewszystkiem chroni on zarówno sprzedającego, jak i kupującego przed stratami. Następnie reparacji dokonuje fabryka, która dba o powagę swej marki i oczywiście stara się o dobrą naprawę. Wreszcie nowonabywca otrzymuje samochód doskonale zreparowany, po cenie odpowiadającej rzeczywistej wartości.

Trzecim systemem jest metoda Atlanta Statistical Bureau. — Kupcy danej miejscowości porozumiewają się ze sobą i zobowiązują do komunikowania w stworzonej ad hoc centrali handlowej — ceny, jaką zaofiarowali za używany samochód. Centrala rejestruje cenę szacunkową, markę wozu, numer motoru i ewent. syfry tajny. Nasz automobilista nie ogranicza się do odwiedzenia jednej firmy, a urządza rajd po wszystkich sprzedawcach. Każdy z nich łączy się telefonicznie z centralą i dopytuje o pierwszą cenę szacunkową. Wynik jest ten, że właściciel samochodu słyszy zawsze tę samą cenę. Wolnym rynkiem centrala się nie zajmuje. Oczywiście omawiany system daje korzyści wyłącznie kupcom. Lecz i o tej metodzie warto było wspomnieć, gdyż po odpowiednim zastosowaniu do naszych warunków może i ona przysłać się.

T. K.—j.

Wielkie jesienne wystawy samochodowe, poza licznymi udoskonaleniami w konstrukcji samego samochodu, przyniosły niezwykłą ilość nowości w dziale przyborów, mających służyć do uprzyjemnienia, a nie mniej do ułatwienia jazdy. W tym właśnie zakresie najbardziej bodaj interesuje tech-

chód ze strony przeciwnej, wystarczy, aby kierowca wyciągnął rączkę pompki, w pompce bowiem — a temsamem i w cylindrze C — wytworzy się próżnia, tłok D, pod naporem zewnętrznego ciśnienia atmosferycznego poruszy się ku górze, pociągając za sobą połączony z nim reflektor A. Na tem kończy się

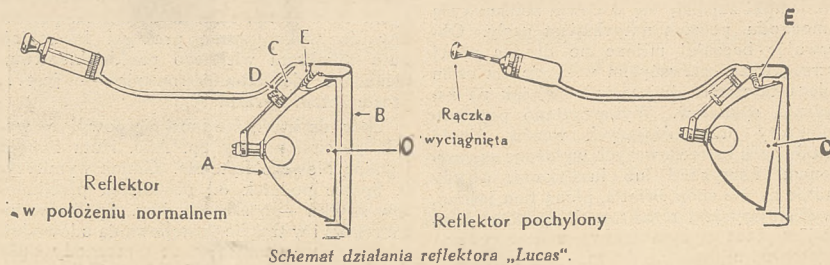


Reflektor „Lucas“ rzuca światło na dół i na prawo.

ników i wynalazców kwestja stworzenia reflektorów, które usunęłyby niesłychanie niebezpieczne oślepienie kierowcy, przez samochody zbliżające się z przeciwnej strony. Jak zwykle, w wypadkach, kiedy pojawia się nagle pilna potrzeba, znaleziono i tutaj cały szereg bardzo udatnych rozwiązań. Kilka typów reflektorów, dających w razie potrzeby światło nieoślepiające, opisaliśmy już swego czasu w „Samochodzie“, nie wyczerpując bynajmniej całego istniejącego materiału. Teraz więc z kolei wypadnie nam zaznajomić czytelników z nowym reflektorem nieoślepiającym, który niedawno ukazał się na rynku angielskim. Przyszły ten, reflektor pochylany „Lucas-Patent“ został wynaleziony przez znaną angielską firmę Lucas, która oddawna specjalizuje się w samochodowych instalacjach elektrycznych i przedstawia się jak następuje:

Reflektor A, posiadający kształt normalny, nie tworzy jednej całości z osłoną reflektora B, lecz jest umocowany ruchomo na osi O. Tuż ponad reflektorem, również wewnątrz

cała manipulacja, gdyż sprężyna E, której opór przewyciężono, przekłada się na prawą stronę i przytrzymuje reflektor w nowym położeniu. Kierowca może więc natychmiast puścić rączkę pompki, bez obawy, aby reflektor nagle zmienił położenie i oślepił kierowcę zbliżającego się samochodu. Aby osiągnąć jaknajdalej idące wyłączenie działania oślepiającego, osł O, na której zawieszony jest reflektor A, nie jest umieszczona poziomo, lecz lekko pochylona na lewo; wskutek tego promienie świetlne po przechyleniu reflektora padają nie tylko ku dołowi, lecz cała wiązka promieni otrzymuje pozbawienie pewne wychylenie na prawo. Wypływają z tego następujące korzyści: 1) prawa strona drogi zostaje jasno oświetlona wraz z rowami, drzewami i kamieniami przydrożnymi, dając temsamem kierowcy wielką pewność, zwłaszcza przy niezbyt przejrzystej pogodzie; 2) lewy reflektor rzuca całe swe światło na drogę wprost przed samochodem; 3) kierowca zbliżający się z przeciwnej strony nie jest narażony na oślepienie; 4) pełne oświetlenie drogi przed



osłony B znajduje się cylinder pneumatyczny C z tłokiem D, który połączony jest z pomocą drążka metalowego z tylnym końcem reflektora A. — Sprężyna E trzyma reflektor wraz z lampą w pozycji normalnej, nie dozwalając mu na samowolną zmianę położenia. Cylinder pneumatyczny C połączony jest giętą rurką z pompką, umieszczoną przy kierownicy lub też na tablicy rozdzielczej. Przy normalnym położeniu reflektora, tłok jest wsunięty w głąb cylindra pompki, jak to widzimy na lewej stronie naszego schematu. Działanie całego aparatu jest nader proste, w chwili bowiem, kiedy zbliża się inny samo-

samochodem oraz granicy drogi na prawej stronie umożliwiła kontynuowanie jazdy w pełnej szybkości.

Najważniejszą zaletą nowego reflektora nieoślepiającego jest niesłychanie prosta konstrukcja, która prawie całkowicie wyłącza możliwość defektów. Nic też dziwnego, że typ ten zyskał sobie w krótkim czasie w Anglii niezliczonych zwolenników, a liczne angielskie firmy samochodowe, między innymi największa fabryka, Morris-Motor C., włączyła reflektor Lucas do wyposażenia standardowego swych modeli.



## Na niemieckich drogach

W ciągu ostatnich paru miesięcy zdarzyło mi się kilkakrotnie odbywać dłuższe podróże samochodem po różnych krajach Rzeszy niemieckiej. Garścią uwag, które nasunęły mi się podczas tych wycieczek, pragnę się podzielić z czytelnikami „Samochodu”.

Szosa niemieckie naogół są za wąskie, oszczędnościowe. Nietylko zresztą przedwojenne, które trudno teraz poszerzyć, gdyż obrotowane są rzędami drzew, lecz i nowobudowane drogi grzeszą tym koniecznym, z powodu wzmoczonego ruchu automobilowego, brakiem szerokości. Z ządrością jednak należy podkreślić doskonale utrzymanie stanu drogowego w Rzeszy niemieckiej. Składają się na to dwa czynniki: gładka powierzchnia dróg oraz pomysłowe drogowskazy i znaki ostrzegawcze. Tablice z nazwami miast i wyszczególnioną liczbą kilometrów, dzielących jedną miejscowość od drugiej są na całym obszarze Niemiec jednaki: na złotym tle — czarny napis, łacińskimi literami. W rozmiarze tych tablic nie ograniczono się jedynie do ustawienia ich na rozstajnych drogach, lub przy rogatkach miejskich, lecz nieznającej danej miejscowości kierowcę samochodu prowadzą one poprzez gęstą sieć ulic, pozwalając na przebrnięcie przestępcy, jaką przedstawia dłań w podróży miasto, w którym nie ma zamiaru zatrzymać się, pytać o drogę i krążyć, jak w labiryncie, po otrzymaniu fałszywych informacji. Przejazd przez miasto nie jest wcale uciążliwy, gdyż wprowadzone wszędzie jednokierunkowe ulice pozwalają na rozwiązanie większej szybkości.

Gęsto rozsiane wzdłuż szos znaki ostrzegawcze przyczyniają się w dużym stopniu do uniknięcia wielkiej liczby niebezpiecznych wypadków i nie zmuszają prowadzącego samochód do rozwiązywania łamigłówek. O ile tablice-drogowskazy są wszędzie jednakowe, o tyle uplastycznienie niebezpiecznego zakrętu, lub bliskości toru kolejowego pozostawione jest inwencji i pomysłowości władz lokalnych miasta czy powiatu.

Świetnym przykładem, jak winny wyglądać sygnały ostrzegawcze w nocy, są szosy w Westfalji i Nadrenji. Trudno to nawet nazwać szosami, gdyż są to brukowane jezdnie, gładkie jak asfalt, łączące olbrzymie skupienia ośrodków ciężkiego przemysłu niemieckiego. Pędząc poraz pierwszy taką drogą właśnie, z Bochum przez Essen, Mülheim oraz inne pomniejszych miejscowości do Duisburgu, zdumiałem się, widząc, iż trójkatne tablice, oznaczające zygakiem, czy płotkiem, są oświetlone białymi lub czerwonymi lampkami. Co dziwniejsza, lampki zapalały się w chwili zbliżania się samochodu, poczem natychmiast gasły. Obserwując baczniej mijane po drodze znaki ostrzegawcze, zauważyłem wreszcie, na czym polega tajemnica świecących się, jak na zawołanie, sygnałów. Wykorzystano prostoprosty reflektory przejeżdżających wozów. Znaki na tablicach ostrzegawczych wyłożone są czerwonymi kamykami lub lusterkami, a gdy padnie na nie snop światła, ploną tam jaśnie, im silniejszy jest reflektor. W pobliżu przejazdów przez szyny kolejowe, umieszczone są częstokroć migocące, czerwone sygnały, zwisające o zamknięciu barjery.

Niesamowite wrażenie wywarł na mnie sygnał, przedstawiający trupa czaszkę. Drogi, przecinające we wszystkich kierunkach Westfalję i Nadrenję, są naogół bardzo kręte; otóż pewnej nocy, wzięwszy ostry zakręt, musielimy zatrzymać się gwałtownie, aż zgrzytnęły hamulce, gdyż na parę kroków przed nami, ujrzelimy czerwoną trupa czaszkę, pod którą znajdował się napis: „Halt!” Oświetliłmi ją, rozumiem się, my sami. Miejsce to w rzeczywistości było niebezpieczne, gdyż nawprost wylotu szosy wznosił się mur, na którym właśnie miesi się ów makabryczny sygnał oraz przecinają się dwie drogi.

Na Górnym Śląsku niemieckim radzą sobie w inny sposób. Niema tam świecących się sygnałów, natomiast wielkiem ułatwieniem dla kierowców i szoferów są malowane na białym pnie drzew przydrożnych na zakrętach. Sposób ten mógłby i powinien znaleźć zastosowanie i u nas; drzew przecież nie braknie, a o wapno też nie trudno. Biała linia drzew doskonale widoczna jest już zdaleka, czy w dzień, czy w nocy, a prowadzący maszynę nie jest narażony na domyślanie się co będzie dalej, przyciem pnie drzew wybielone są zawsze po zewnętrznej stronie zakrętu.

Przebywając na Górnym Śląsku, rozmawiałem z szoferem, Górnoślązakiem, który powrócił był niedawno z Gdańska.

— „Na Pomorzu som szosy, pierona! — wyrażał swój zachwyt dla polskich dróg — szynkroie, równe, ale w nocy ciężko jachać, znaków nima.”

Czas najwyższy pomyśleć o tych znakach. Zbliża się Powszechna Wystawa Krajowa, setki zagranicznych samochodów zawitają do Polski, a tu tymczasem — będzie ciężko „jachać, pierona!”

Pniejnia.

## Ilość samochodów w Polsce

Wobec licznych zapytań ze strony naszych czytelników o to, ile posiadamy w Polsce samochodów, podajemy niżej urzędową tabelkę, wykazującą wzrost taboru pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych w Polsce od 31. 12. 1924. do 1. 1. 1928. Ostatnie dane

statystyczne pochodzą zatem z przed 10 i pół miesięcy i nie odpowiadają ściśle stanowi z chwili obecnej. Opierając się na przypuszczeniach i biorąc za podstawę przyrost z lat poprzednich, możemy określić przypuszczalną liczbę samochodów w Polsce na ca. 30 000.

	Pojazdów mechanicznych ogółem.	Na 10 tys. mieszkańców	Samochody			Ciężar.	moto-cykle	Inne		
			Razem	osobowe						
				prywatne i urzędowe	taksówki				autobusy	
Polska 31. 12. 1924 r.	13 854	5,1	9 789	7 369			2 420	1 607	38	
„ 31. 12. 1925 r.	17 151	6,3	14 618	8 768	2 283	756	2 811	2 481	52	
„ 31. 12. 1926 r.	19 655	7,2	16 554	9 606	2 970	1 012	2 966	3 022	79	
„ 31. 12. 1927 r.	25 656	8,5	21 810	12 799	3 970	1 544	3 494	3 734	112	
31. 12. 1927 r.										
Miasto st. Warszawa (W)	5 469	52,0	4 990	2 188	1 925	15	862	471	8	
Woj. Warszawskie (WR)	1 685	7,1	1 578	926	109	301	242	117	—	
Woj. Łódzkie (ŁD)	1 672	6,6	1 517	850	231	202	234	149	6	
Woj. Kieleckie (KL)	1 278	4,5	1 118	604	122	173	219	152	8	
Woj. Lubelskie (LB)	518	2,2	481	238	66	127	50	36	1	
Woj. Białostockie (BL)	404	2,8	361	175	54	89	43	43	—	
Woj. Wileńskie (WN)	329	2,9	309	108	112	51	38	2	—	
Woj. Nowogrodz. (NW)	131	0,1	123	52	16	46	9	8	—	
Woj. Poleskie (PL)	102	0,1	90	51	12	15	12	12	—	
Woj. Wolyńskie (WL)	220	0,1	186	104	26	29	27	34	—	
Woj. Poznańskie (PZ)	4 562	20,7	3 710	2 912	352	93	353	836	16	
Woj. Pomorskie (PM)	2 076	19,9	1 607	1 056	235	62	264	458	11	
Woj. Śląskie (SL)	2 985	23,7	2 263	1 519	83	77	584	714	8	
Woj. Krakowskie (KR)	2 162	9,7	1 667	951	222	132	362	459	36	
Woj. Łwowski (LW)	2 615	5,3	1 440	842	347	81	170	158	17	
Woj. Stanisławow. (ST)	314	0,2	262	153	51	37	21	51	1	
Woj. Tarnopolskie (TP)	134	0,8	108	70	10	14	14	26	—	

## Dziwny wyrok Trybunału Administracyjnego

Najwyższy Trybunał Administracyjny ogłosił ostatnio wyrok wielkiej dla automobilizmu wagi. Oto uznał Trybunał, że każdy samochód osobowy, który służy do użytku posiadacza, jako środek lokomocji, jest przedmiotem zbytku, którego posiadanie może być opodatkowane na rzecz związków komunalnych. A więc np. samochód lekarza, potrzebny do wykonywania praktyki lekarskiej, auto dyrektora wielkiego przedsiębiorstwa, niezbędne do administrowania — jest... przedmiotem zbytku!

Spór, do którego odnosi się powyższy wyrok, powstał między Sp. Akc. Huta Pokoju i gminą Nowego Bytomia. Gmina wymierzyła Spółce podatek od posiadania przedmiotów zbytku — 6 samochodów. Spółka wniosła rekurs i w trakcie postępowania udowodniła przed rzeczoznawców, że samochody służą dla celów przemysłowych, nie zaś dla osobistej wygody. Wprawdzie dwie pierwsze instancje przyznały wywodom Huty Pokoju słuszność, na innym jednak stanowisku stanął Najwyższy Trybunał Administracyjny.

Jak donosi „Gazeta Handlowa A. W.”, motywy wyroku brzmiał następująco: „W art. 19 ustawy z dnia 14 kwietnia 1924 r. zaliczył ustawodawca do przedmiotów zbytku, których posiadanie może być opodatkowane na rzecz związków komunalnych, samochody, służące do osobistego użytku, a więc samochody osobowe, które służą z reguły do przejazdów posiadacza. Z brzmienia tego artykułu ustawy wynika, że decydującym kryte-

rium dla uznania samochodu osobowego za podlegający opodatkowaniu przedmiot zbytku jest tylko to, czy dany samochód używany jest dla przejazdów posiadacza; obojętnym jest natomiast do jakiego rodzaju przejazdów samochód jest przez posiadacza używany. Przepis powyższy nie daje w szczególności żadnej podstawy do twierdzenia, że tylko samochody osobowe, służące wyłącznie do przejazdów rozrywkowych posiadacza, a nie także do przejazdów w celach zawodowych, mogą być uważane za przedmiot zbytku. Uznać zatem należy, że w rozumieniu ustawy z 14 kwietnia 1924 r. każdy samochód osobowy, który służy do użytku posiadacza, jako środek lokomocji, jest przedmiotem zbytku, którego posiadanie może być opodatkowane na rzecz związków komunalnych. Nie są natomiast w rozumieniu ustawy przedmiotem zbytku samochody osobowe, które stanowią wyłącznie środek zarobkowania posiadacza.”

Tak brzmi uzasadnienie Trybunału.

A więc każdy samochód osobowy, z wyjątkiem taksówek, podlega podatkowi komunalnemu. Wprawdzie wyrok Trybunału stwarza moc obowiązującą dla powyższej interpretacji, tem niemniej nastęrcza on poważne zastrzeżenia. Przedewszystkiem: pojęcie: „samochód osobowy” jest pojęciem technicznym, nie zaś prawniczym. Nadto, jak pogodził przepis, że podatkowi podlegają samochody, służące do osobistego użytku, z faktem, że pożądaną w tym wypadku była spółka akcyjna, a więc osoba prawna? Jak można przypu-



# Hempowicz - Automobile

Fabryka karoseryj i montownia samochodów

Poznań, Patr. Jackowskiego 49

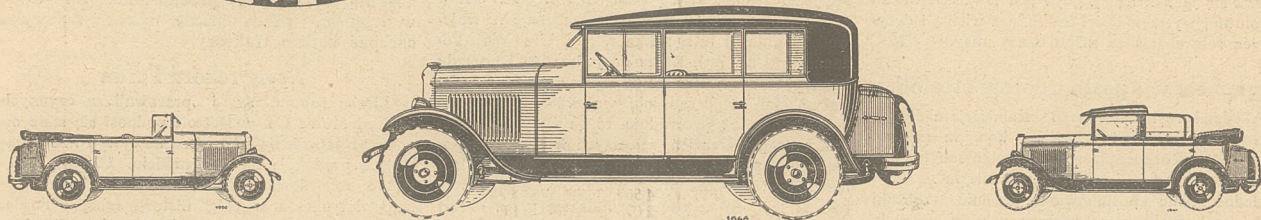
Telefon 65-15, 22-22



Zastępstwa samochodów

Rolls - Royce, Itala,  
Peugeot i Brennabor

Wszystkie samochody mogą być dostarczone z karoserjami własnymi lub zagranicznymi.



szczać, że spółka stworzona dla celów przemysłowych, osoba prawna, używa pojazdów mechanicznych dla celów np. rozrywkowych?

Wogóle nazwanie samochodu — przedmiotem zbytku jest obce umysłowości współczes-

niego Europejczyka i sprostowanie tego anachronizmu winno stać się przedmiotem akcji jeśli nie sądowej, to ustawodawczej.

Im szybciej sprostowanie fałszywego pojęcia stanie się faktem, tem lepiej. T. K.—j.

## Zwycięzca biegu tatrzańskiego w Poznaniu

Wśród przedstawicieli Komisji Mieszanej na Górnym Śląsku, którzy przybyli z przew. p. Całondrem na czele do Poznania, aby wziąć udział w pogrzebie ś. p. prezesa Kaluźniackiego, znajdował się znany sportsmen, narciarz i automobilista p. dr. Vetterli, sekretarz Komisji Mieszanej. P. dr. Vetterli brał często udział w polskich rajdach samochodowych, a w lecie roku bieżącego zdobył pierwszą nagrodę w biegu tatrzańskim, na własnym samochodzie wyścigowym, marki „Bugatti”.

(O)

## Wzmoczenie ruchu ulicznego w Warszawie

W przeddzień uroczystości dziesięciolecia, w sobotę, dnia 10 bm. wiechało przez rogatki w sześć ulic stolicy przeszło 2000 samochodów z prowincji i z zagranicy, zwiększając wydatnie ruch kołowy w mieście. R

## Ilość dorożek samochodowych w stolicy

Wydział przemysłowy magistratu zarejestrował w październiku 118 nowych dorożek samochodowych. W tym samym czasie wycofano z ruchu 11 taksówek. Według statystyki powyższego urzędu, czynnych było na 1 listopada 1928 r. 2130 auto-dorożek. R

## Asfaltowanie Warszawy

Budżet wydziału technicznego magistratu przewiduje na okres 1928-29 ułożenie asfaltu walcowanego na ulicach: Krakowskie Przedmieście od Królewskiej do Pl. Zamkowego, Marszałkowskiej od Al. Jerozolimskiej do Hożej, na placu 3 Krzyży, Ujazdowskiej do Koszykowej, Myśliwieckiej od ulicy Rozbrat do Agrykoli, i Hożej od Poznańskiej do Emilji Plater.

Asfalt innych gatunków nie będzie w przyszłości stosowany. R

# NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

## Nowe koleje polskie, a ruch samochodowy

W łonie Państwowej Rady Kolejowej istnieje Komitet nowobudujących się kolei. Jak się dowiadujemy, Komitet ten zajmował się ostatnio sprawą ruchu samochodowego i powziął następujące uchwały:

a) Państwowa Rada Kolejowa wyraża zdanie, że należy upoważnić zarząd P. K. P. i zarządy kolei prywatnych do przewozu osób i towarów samochodami na tych samych warunkach, które obowiązują prywatne przedsiębiorstwa.

b) Państwowa Rada Kolejowa prosi Pana Ministra, aby zechciał przedłożyć Radzie program organizacji przewozu komunikacji kolejowo-samochodowej, względnie samochodowej, oraz zasady, na których ta komunikacja ma być wprowadzona w życie.

T. K.—j.

## Pierwsza szosa betonowa w Polsce

Jak się dowiadujemy, w najbliższych już dniach zostanie otwarta szosa betonowa na przestrzeni Czersk—Legbund, zbudowana przez grudziądzką firmę K. Eckerta. Będzie to pierwsza szosa tego rodzaju w Polsce. O

## Audjencja Jelińskiego u Prezydenta Rzeczypospolitej

We czwartek, dnia 22 b. m., o godz. 11-ej Pan Prezydent Rzeczypospolitej przyjął na specjalnej audjencji skauta-automobilistę p. Jerzego Jelińskiego, który odbył podróż naokoło świata na samochodzie marki „Buick”, opasując po raz pierwszy kulę ziemską flagą polską.

Równocześnie z p. Jelińskim przyjęci byli na audjencji: p. Witold L. Pawłowski, dyrektor naczelny General Motors w Polsce; p. A. Mieszczanowski, prezes firmy „Elibor” Ł. J. Borkowski; p. K. Wejchert, dyrektor firmy „Elibor”, i p. Grzymałowski, komendant harcerzy polskich.

W przyszłym tygodniu p. J. Jeliński będzie przyjęty na audjencji u marszałka Piłsudskiego.

## Samochód — środkiem propagandy

Zarząd główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Warszawie wysłał na teren województwa pomorskiego samochód propagandowy, który objeżdża miasta i miasteczka pomorskie od 14 bm. Tura propagandowa będzie trwała do dnia 10 grudnia br. Kierowca samochodu, p. Rogoziński, wygłasza odczyty o obronie przeciwgazowej, wyświetlając jednocześnie pouczające filmy z tej dziedziny. O



## Zamknięcie ruchu kołowego

W połowie listopada zostanie wstrzymany ruch kołowy, z wyjątkiem tramwajów, na przeciąg około sześciu miesięcy na skrzyżowaniu ulicy Marszałkowskiej z aleją Jerolimską, w związku z budową tunelu kolejowego. Pojazdy, idące od strony Ogrodu Saskiego w kierunku Pl. Zbawiciela, objężdżać będą musiały wokoło skweru przed Dworcem Gł. i ulicą Poznańską, idące w przeciwną stronę okrążyć będą zmuszone przez ulicę Nowogrodzką, Kruczą i Widok.

Ponadto odsunięte zostaną umieszczone dotychczas przy skrzyżowaniu przystanki tramwajowe do ulicy Chmielnej z jednej strony, do ulicy Nowogrodzkiej z drugiej.

Przejścia dla publiczności pieszej pozostaną nadal. R.

## Bruki w Warszawie

Według zestawienia wydziału technicznego magistratu, koszt poszczególnych gatunków bruku przedstawia się następująco:

za metr kwadratowy:  
całkowitej zmiany jezdni z kostki drewnianej — 22 zł. 44 gr., jezdni z grubej lub drobnej kostki granitowej — zł. 50,89; z kamienia łamanego — zł. 17,74; z kamienia polnego — zł. 7,87; z asfaltu prasowanego — zł. 37,01; asfaltu-betonu — zł. 33,58.

Z powyższego wynika, że asfalt jest tańszy od kostki kamiennej a droższy od bruku drewnianego; oplaca się jednak lepiej, gdyż jest trwalszy. Co do absolutnej wytrzymałości bruku, gra wielką i decydującą rolę charakter ruchu danej ulicy. R.

## Reglamentacja postoju dorożek w stolicy

Wydział ruchu ulicznego Komisarjatu Rządu postanowił zabronić dorożkom konnym postój na asfalcie. Rozporządzenie to zostanie ogłoszone wkrótce w „Dzienniku Urz. Kom. Rządu”.

Jednocześnie postanowiono zmienić tabliczki na słupach, wskazujące miejsce postoju dorożek. W miejsce obecnych trzech rodzajów tabliczek: czerwonych dla dorożek samochodowych, — niebieskich dla dorożek konnych oraz czerwono-niebieskich dla postojów wspólnych, mieszanych, wprowadzone będą tabliczki jednolite w kolorze czerwonym, na których oznaczenia będzie liczba dorożek, która może stać na danym postoju. Na jezdniach asfaltowych będzie dozwolony postój jedynie tylko dorożkom samochodowym. Specjalnych tablic i napisów nie będzie, policja otrzyma nakaz pociągania do odpowiedzialności karno-administracyjnej dorożkarzy, opierających się powyższemu zarządzeniu. Oznacza to praktycznie wyrzucenie dorożek konnych na krańce miasta. R.

## Oryginalna reklama samochodowa

Oryginalny sposób reklamy zastosowało warszawskie przedstawicielstwo samochodów „Durant” i „Rugby”.

Oto w wolnym tempie krąży po ulicach miasta ciężarowe podwozie powyższej marki, na którym spoczywa drugie takie same, kompletne, na tem zaś umieszczone jest podwozie samochodu osobowego „Durant”.

Tocząca się po mieście piramida aut zwraca oczywiście powszechną uwagę. R.

## Likwidacja taksówek nieprzepisowych

W związku z minionym już terminem, do którego kursować mogły dorożki samochodowe otwarte, część właścicieli tych wozów sama się zgłosiła do wydziału przemysłowego Magistratu, gdzie uległy skasowaniu boczne numery i cechy miejskie, pozostali jednak w dalszym ciągu eksploatują swe nieodpowiadające przepisom pojazdy.

Wobec tego wyjaśniają władze, że niestosującym się do zarządzeń grożą kary administracyjne na podstawie doraźnych mandatów karnych, które sądcie będą przez policję, oraz przymusowe zdjęcie na miejscu bocznych numerów i cechy miejskiej, przyczem w tych warunkach nieuniknione jest uszkodzenie karoserji. R.

## Zderzenie samochodu z tramwajem

Na ulicy Wolskiej w Warszawie zderzył się ciężarowy samochód W — 15 657, z tramwajem linii „21”, oraz został jeszcze najechnany przez jadący z tyłu wóz tramwajowy linii „9”. Przechodzący właśnie wtedy przez jezdnię przechodzień został przyciśnięty przez auto do tramwaju i uległ złamaniu lewego przedramienia. R.

## Przystanki autobusów zamiejskich

Dział architektury wydziału technicznego magistratu m. st. Warszawy opracował projekt budowy stacji dla autobusów zamiejskich. Projekt ten przewiduje poczekalnię dla publiczności, w niej kasę oraz miejsce dla bagażu, bufet oraz sklep z przyborami samochodowymi, nadto na samym placu zajezdnię dla autobusów oraz stację benzynową. R.

## O usprawnienie ruchu

Jak się przekonywamy, Zw. Zaw. Automobilistów walczy wytrwale o zaprowadzenie ładu i usprawnienie ruchu samochodowego. Ostatnio związek ten wystosował do Miejskiego Urzędu Policijnego w Poznaniu pismo, z następującymi uwagami, którym napewno przykłaśnie każdy automobilista.

„Porządek ruchu kołowego na drogach publicznych reguluje, jak wiadomo, rozporządzenie ministerjalne z dnia 27 stycznia 1928 r. (Dz. Ustaw nr. 41, pozycja 396), oraz rozporządzenie p. wojewody z dnia 21 lutego 1928 r. (Dz. Urz. Woj. Poznańskiego nr. 7 a). Rzecz oczywista, że i pojazdy konne podlegają tym rozporządzeniom, a przede wszystkim rozporządzeniu wojewódzkiemu. Rozporządzenie też przewiduje różne kary za przekroczenia postanowień, zawartych w tymże rozporządzeniu, popełnione czy to przez kierowców samochodów, czy też przez woźniców. Tymczasem faktem jest, co zresztą łatwo da się przez obserwację stwierdzić, że woźnicy rażąco ignorują przepisy o ruchu kołowym i wytwarzają wskutek lekceważenia tych przepisów sytuacje dla automobilistów wręcz niebezpieczne, lub co najmniej udaremniające sprawność ruchu kołowego, względnie komunikacji. — Na kierowców samochodów nakłada się za najdrobniejsze przewinienia, popełnione przez nich często z przyczyn od nich niezależnych, dotkliwe grzywny, podczas gdy woźniców, którzy popełniają niejednokrotnie poważne przewinienia, traktuje je pobłaźliwie. Ta okoliczność powoduje to, że woźnicy coraz więcej i śmielej nie przestrzegają najelementarniejszych prawideł ruchu kołowego na drogach publicznych, zawartych w przepisach władz, co wywołuje u kierowców samochodów słusne żale.

„Wobec powyższego zwracamy się do Miejskiego Urzędu Policijnego z uprzejmą prośbą o łaskawe wydanie odpowiednich zarządzeń, by podwładne organa wykonawcze z równą sumiennością pilnowały przestrzegania przez woźniców pojazdów konnych itp. przepisów o ruchu kołowym, jak to ma miejsce w stosunku do kierowców samochodów.”

Do wydziału zaś drogowego wojewódzkiej dyrekcji robót publicznych skierowano uwagi następujące:

„Art. 91 rozporządzenia p. wojewody z dnia 21 lutego 1928 r. (Dz. Urz. Woj. Pozn. nr. 7 a), nakazuje oświetlenie wszystkich wozów, znajdujących się wieczorem i w nocy na drogach publicznych. Jak stwierdzono, przepis ten bywa przestrzegany jedynie w miastach, podczas gdy wozów, jadących za miastami na szosach i t. zw. łatówkach, nie zapatrjuje się w światło.

„Ten stan rzeczy wywołuje częstokroć dla pojazdów mechanicznych niebezpieczne sytuacje, mogące wywołać katastrofy o wręcz nieobliczalnych następstwach.

„Wobec powyższego prosimy Urząd Wojewódzki o łaskawe wydanie zarządzenia, by odpowiednie czynniki dopilnowały przestrzegania przez woźniców przepisów o oświetleniu wozów.”

## Ruch w przemyśle automobilowym

### Nowa montownia w Polsce

Według doniesień prasy warszawskiej, fabryka samochodów „Hudson-Essex” zamierza w najbliższym czasie uruchomić montownię na terenie Polski. R.

### Oddział Forda w Anglii

W gigantycznym przedsiębiorstwie Forda dzieją się niezwykle rzeczy. — Ford stwarza fabrykę — nie montownię, jak to praktykowaliśmy dotychczas — na terenie Europy, w Anglii. Fabryka stanie w Londynie i rozporządzać będzie kapitałem akcyjnym 7 milionów funtów (ca. 300 milionów złotych), z którego 60 procent pokryje Ford, 40 proc. zaś kapitał angielski. Zadaniem tej fabryki będzie pokrycie zapotrzebowania fordowskich fabryk montażowych w całej Europie (prócz Rosji), w Afryce (prócz kolonii angielskich, które nadal zaopatrywać się będą w Kanadzie) oraz w Malej Azji. Fabryka fordowska w Londynie produkuje ma 100 tysięcy wozów rocznie, a w najbliższej przyszłości przystąpić ma do budowy 3-silnikowych samolotów Forda, które obecnie cieszą się znacznym powodzeniem w Ameryce.

Prócz tego zakłady „Fordson” z Detroit zostaną całkowicie przeniesione do Cork w Irlandji, skąd narazie nawet Ameryka czerpać będzie traktory.

### Nowy rekord Forda

Liczba robotników i pracowników czynnych w Ford Motor Co. w Detroit podnosi się stale od czasu przedstawienia fabryki na nowy typ i ze wzrastającą produkcją nowego modelu. Obecnie osiągnięto rekordową cyfrę pracowników, niespotykaną dotychczas w całej historii fabryki Forda. Ostatni rekord ustanowiono latem roku 1926, kiedy liczba pracowników wynosiła 110 tysięcy. Obecnie pracuje tam 112 683 robotników, którzy rozdeleni są na trzy fabryki, znajdujące się w Detroit: zakłady Fordson 75 858, zakłady Highland Park 32 111, zakłady Lincoln 4 714.

### Morris w Hiszpanji

Po dłuższych pertraktacjach rząd hiszpański udzielił angielskiej firmie Morris Motor Co. pozwolenia na rozpoczęcie fabrykacji samochodów w Hiszpanji. Przywóz potrzebnych do fabrykacji maszyn będzie wolny od cła, natomiast zabroniono firmie przywozu jakiegokolwiek części samochodowych tak, że fabryka hiszpańska firmy Morris nie będzie montownią, lecz będzie produkowała wszystkie części, potrzebne do skompletowania wozu.

### Ameryka w Szwecji

Według ostatnich wiadomości, odbyły się w tych dniach konferencje pomiędzy dyrektorami znanej szwedzkiej fabryki: łożysk kulkowych S. K. F. z p. Nash, właścicielem znanych amerykańskich fabryk samochodowych tej samej nazwy. Konferencje te miały na celu doprowadzenie do ścisłej współpracy obu wyżej wymienionych firm. O wyniku konferencji, jak też o istotnych celach współpracy obu firm, narazie brak wszelkich szczegółowych wiadomości.

## Używane samochody na sprzedaż

**SAMOCHÓD** Citroen 4 osobowy, bardzo dobrze utrzymany (jak nowy) za 7 000 zł. do sprzedania. Leon Kijek, Bydgoszcz, Król. Jadwigi 4. S 12 494

**SAMOCHÓD** ciężarowy, używany 2 tonowy Fiat sprzed. R. Barcikowski S. A., Poznań, ul. Składowa 13/18. S 12 337



## Barwy państwowe na międzynarodowych konkurencjach

Międzynarodowa komisja sportowa A. I. A. C. R. postanowiła ostatnio, że wszystkie samochody, biorące udział w międzynarodowych konkurencjach sportowych, muszą obojętnie nosić następujące barwy (K — karoserja, M. — maska motoru, P. — podwozie):  
Polska: K. i M. białe, P. czerwone, numer czerwony.

Francja: K. M. i P. niebieskie, numer biały.  
Anglja: K. M. i P. zielone, numer biały.  
Belgia: K. M. i P. żółte, numer czarny.  
Stany Zjednoczone: K. M. białe, P. niebieskie, numer niebieski, na białym tle.

Niemcy: K. M. i P. białe, numer czerwony.  
Austria: K. i M. niebieskie, P. białe, numer biały na niebieskim tle.  
Hiszpanja: K. i P. czerwone, M. żółta, numer biały na czerwonym tle.

Szwajcaria: K. P. czerwone, M. biała, numer czarny.  
Czechosłowacja: K. i P. czerwone, M. biała i niebieska, numer niebieski.

Szwecja: K. i M. górna połowa żółta, dolna niebieska, trzy podłużne pasy niebieskie, na masce, numer biały.  
Rumunia: K. i M. niebieskie, P. czerwone, numer biały.

Węgry: M. czerwone, K. z przodu biała, z tyłu zielona, numer czarny.

Włochy: K. M. i P. czerwone, numer biały.  
Irlandja: wszystko zielone z pasem koloru orange wzdłuż karoserji i maski, numer biały.

Bułgaria: K. zielona, M. biała, numer czerwony na białym tle.

Finlandja: wszystko czarne, numer niebieski na białym tle.

Łotwa: K. czarna, M. biała, numer czarny na białym tle.

Argentyna: K. niebieska, M. żółta, P. czarne, numer czerwony na białym tle.

Egipt: K. M. i P. jasno fioletowe, numer czerwony na białym tle.

Litwa: K. M. i P. żółto-zielone kwadraty, numer czerwony.

Barwy samochodu winny odpowiadać przynależności państwowej zawodnika podpisującego mianowanie.

### Zjazd gwiazdzisty do Berlina

Z okazji Międzynarodowej Wystawy Samochodowej i Motocyklowej w Berlinie zorganizował ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) dla członków swych zjazd gwiazdzisty do Berlina. Sukces zjazdu był nadzwyczajny, gdyż przyniósł nie mniej jak 1000 zgłoszeń. Zjazd zakończono podczas wystawy berlińskiej balam „Adac'u”, który się odbył dnia 13 listopada r. b.

### Campari na... Bugatti

Prasa włoska donosi, że Campari, obecnie będące najlepszym włoskim kierowcą wyścigowym, został na sezon 1929 zaangażowany przez fabrykę „Bugatti”. Tem samym firma Bugatti w kierowcach Divo, Chiron i Campari posiada drużynę, która na całym świecie niema sobie równej.

### Nowa włoska drużyna

Słynna włoska drużyna wyścigowa, która rozpadła się wskutek tragicznej śmierci Materassi'ego, została w tych dniach ponownie zorganizowana. Kierownikiem drużyny jest Brillì Peri, towarzysząmi zaś jego są Arcangeli i młody Comotti. Drużyna ta poza ośmiocylinrowymi samochodami marki „Talbot”, będzie posiadała również liczne inne sportowe samochody i niezawodnie odegra bardzo poważną rolę w przyszłorocznym sezonie sportowym. Drużynę tę utworzono z myślą kontynuowania działalności sportowej Materassi'ego i ku uczczeniu pamięci zmarłego.

### Wypadki na wyścigach

Podczas wyścigów stumilowych, które odbyły się 4 listopada na torze w „Cincinatti”, miały miejsce dwa poważne wypadki. Tak w jednym, jak i w drugim, samochód wyścigowy został wyrzucony z toru i przebił ogrodzenie. Pierwszy z kierowców, Calvin, poniósł śmierć na miejscu, podczas gdy drugi, Thiesen, odniósł ciężkie obrażenia. Później samochód zapalił się tak, że kierowca został poważnie poparzony.

### O jednolite sygnały drogowe

Amerykańska Rada Inżynierów pracuje nad ujednoliceniem sygnałów ulicznych dla automobilistów, albowiem sygnały te są różne w różnych państwach, co ogromnie utrudnia orientowanie się w nich. Prezes Rady, A. W. Boreford, proponuje wprowadzenie jednolitego systemu sygnałów w całym świecie. System ten opracowany zostanie na podstawie bardzo obfitego materiału, zebranego ze 100 000 główniejszych miast, liczba mieszkańców których wynosi ogółem 35 000 000.

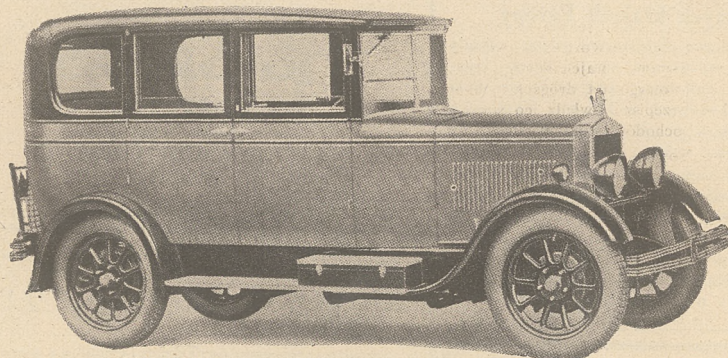
### Samochód w Grecji

Wzrost samochodów do Grecji wykazuje stały wzrost. Podczas gdy w roku 1919 wwieziono samochodów za 9 milionów drachm, import w r. 1925 osiągnął wartość 120 milionów, a suma ta w roku 1927 podniosła się do 151 milionów drachm. Według prowizorycznych obliczeń, w roku 1928 cyfra ta podwoi się prawdopodobnie.

### Służba drogowa Król. Ang. A. K.

W pierwszych ośmiu miesiącach r. b. patroli drogowe Królewsko-Angielskiego Klubu Automobilowego udzieliły swej pomocy, jak wykazują statystyki, w 6 900 wypadkach takim automobilistom, którzy wskutek defektu maszyny zostali unieruchomieni na szosie. Na liczbę tę składa się 5 796 wypadków samochodowych i 1 104 defektów mo-

Tylko potężna i bogata fabryka  
może stworzyć doskonały a tani wóz!



Nowy model

**MORRIS**  
7/30 K. M.

już nadszedł!

Kto nabędzie SAMOCHÓD MORRISA, ten nie zazna kłopotu. Dogodne warunki spłaty daje

Przedstawicielstwo „Morris Motor Co. Ltd.”

Biura:

ul. 3-go Maja nr. 7

Telefon nr. 40-96

Taksówki Morrisa stale na składzie!

**WULKANIZATOR**

**BORYSIAK i Ska w POZNANIU**

Części zamienne stale na składzie!

Garaze:

ul. Dąbrowskiego 33

Telefon nr. 69-66



tocykowych. Z cyfr tych wynika, że patrole drogowe Kr. Ang. A. K. udzielały swej pomocy przeciętnie 21 razy dziennie.

Jak wiadomo, istnieje w Anglii poza Królewsko-Angielskim Automobilkлубem, druga wielka organizacja Automobil Association, która również dysponuje rozległą służbą automobilową. W ten sposób podróżowanie samochodem po Anglii jest rzeczywiście przyjemnością.

### Samochody w Chinach Południowych

Z Hankongu donoszą, iż w ostatnich kilku miesiącach zwraca uwagę ogromny wzrost rozprowadzenia samochodów w południowych prowincjach państwa niebieskiego. Jedną z firm importowych np. w przeciągu jednego miesiąca wysłała 150 wozów jednego typu w głąb kraju. Popytem cieszą się także marki, jednak o silnych motorach ze względu na oplakany stan dróg chińskich. Większość samochodów, sprzedawanych w tych okolicach, jest pochodzenia amerykańskiego, choć i wozów angielskich sprzedaje się dużo. Charakterystycznym zjawiskiem jest fakt większego powodzenia firm handlowych chińskich niż angielskich, co tłumaczy się skromniejszym trybem życia Chińczyków, contentujących się mniejszym zyskiem i ściągających wskutek tego do siebie więcej klientów. Anglikom szkodzi też znacznie bojkot, przeprowadzany przez ludność chińską w stosunku do Anglii.

Konserwatywne Chiny modernizują się! Br.

### Uprzątanie gwoździ z szosy

W stanie New Mexico departament drogowy wprowadził maszynę, która przy pomocy obrzydliwego magnesu zbiera drobne części metalowe na drogach publicznych. W ciągu pierwszego miesiąca maszyna ta zebrała 760 000 gwoździ oraz różnych ostrych kawałków metalowych. Według ścisłych obliczeń, samochody unięknęły 35 000 uszkodzeń opon na każde półtora kilometra, na przestrzeni, oczyszczonej przez tę maszynę.

### Koszta utrzymania autobusów

Według wyliczeń Wydziału Autobusowego Amerykańskiego Towarzystwa Automobilowego, koszty komunikacyjne 5 autobusów wynoszą na milę tyleż, co jednego pociągu osobowego. Niskie koszty komunikacji autobusowej przemawiają za wyzyskaniem tego środka przewozowego.

### Wieża Babel

Jeden z wielkich amerykańskich fabrykantów samochodów podczas częstych wizyt w fabrykach stwierdził, że jego robotnicy bardzo rzadko rozmawiają po angielsku. Każdy z nich chętnie posługuje się swym językiem ojczystym, a jeżeli zakłynie, to już napewno nie po angielsku.

Zaciekawiony składem narodowościowym swych pracowników, fabrykant ów przeprowadził w jednym ze swych oddziałów dokładną statystykę narodowościową, przyczem okazało się, że na 2 952 robotników było Węgrów 896, Polaków 848, Niemców 231, Austriaków 164, Belgów 163, Rosjan 96, Szwedów 71, Kanadyjczyków 69, Anglików 63, Włochów 62, Serbów 43, Słowenów 39, Holendrów 29, Portugalczyków 28, Greków 22, Irlandczyków

17, Szkotów 17, Duńczyków 16, Litwinów 15, Norwegów 9, Bułgarów 8, Francuzów 7, Syryjczyków 7, Rumunów 3, Albańczyków 2, Australijczyków 2, Indian 2, Koreańczyków 2, Meksykan 2, Persów 2, a wreszcie jeden Cygan i jeden Turek. Słowem — wieża Babel.

### Ceny materiałów pędnych na świecie

„Gazeta Handlowa“ donosi: Według obliczeń amerykańskiego Departamentu of Commerce, ceny materiałów pędnych wynoszą w Panamie 63 grosze za litr, przyczem wliczony jest już podatek w wysokości 17 groszy za litr. W Teheranie cena wynosi 1 zł. 56 groszy w Bombay 96 gr., w Bagdadzie 1 zł 7 gr., w Johannesburgu, południowej Afryce lub Kenia, wschodniej Afryce 94 gr. Europa płaci w Londynie 63 gr., w Paryżu 70 gr., w Berlinie 62 gr., w Rzymie 98 gr., w Hadze 66 gr. Najwyższa cena plynomia jest na Madagaskarze, gdyż wynosi ona 1 zł 75 gr., najtańsza w Rumunji po 30 gr. za litr.

### Najlejszy samochód z e yny

W Stanach Zjednoczonych wypuszczono ostatnio na rynek nowy samochód, który jest chyba najlżejszym samochodem, budowanym seryjnie. Jest to samochód trzy-kołowy, który waży tylko 110 kg. Zastosowano tu aluminium i duraluminium w jaknajdalej idącej mierze.

— Motor dwucylindrowy, chłodzony powietrzem, posiada starter i przekładnię o trzech biegach. Z dyferencjału i kardanu zrezygnowano, łącząc motor, skrzynię biegów, mechanizm napędowy oraz tylne koło w jeden blok konstrukcyjny. Samochód ten z dwoma osobami zużywa na 100 km. 7 litrów benzyny, przyczem waga użyteczna wynosi o 40 kg. więcej niż waga własna samochodu, podczas gdy normalnie dwie osoby jadą samochodem, który waży 8 razy tyle, co ciężar użyteczny. Cena samochodu, wykonanego z aluminium, wynosi 500 dolarów, ten sam zaś typ, wykonany w żelazie i stali, 355 dolarów. Samochód aluminiowy uniesie bez trudu dwóch niezbyt ciężkich ludzi.

### Szybkość zużywania się opon samochodowych w poszczególnych krajach Europy

Ciekawe statystyczne dane zebrała znana wytwórnia opon i dętek Goudy, dotyczące zużywania się opon samochodowych w Europie. Najdłuższą żywotność posiada opona w Anglii, co przypisać należy doskonałemu stanowi dróg i szos oraz fachowej obsłudze samochodów. Za Anglią następują Niemcy, gdzie zużycie opon jest tylko o 20 procent większe aniżeli w Anglii. Trwałość opon we Francji jest znacznie mniejszą i w stosunku do Anglii niszcza się one o 60 procent wcześniej. U nas

zagadnieniu zużywania się opon samochodowych, — przy stanie naszych dróg w stosunku do innych państw w Zachodniej Europie, — poświęca się zbyt mało uwagi. Sprawa ta jest jednak bardzo ważną, bo w ten sposób wpływa z Polski zbędny kapitał, co obniża aktywność polskiego bilansu handlowego. Już czas, żeby i u nas sprawę tę narzeczcie ujęto w sposób najrealniejszy i racjonalna budowa szos stała się sprawą ogólną.

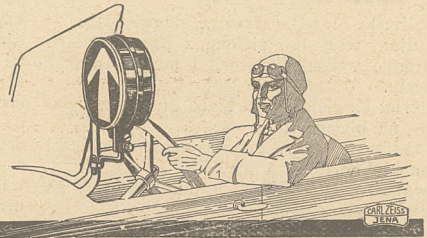
### Krótkie, lecz ciekawe

Cała Azja posiada obecnie 348 496 samochodów. W roku 1926 posiadała 295 447.

Rosja sowiecka liczy w danej chwili 22 550 i 8 500 motocyków.

Na Litwie kowieńskiej krąży obecnie 1 030 samochodów, t. j. jeden samochód na 2 100 mieszkańców. W roku ubiegłym przypadał jeden samochód na 2 900 mieszkańców.

Według ostatnich danych statystycznych, ogólna liczba samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów na kuli ziemskiej wynosi 29 638 535. Liczba ta jest większą o 77% od liczby z roku 1926.



### ZAWSZE WIDOCZNY

OTO WARUNEK NAJWAŻNIEJSZY KAŻDEGO KIERUNKOWSKAZU, POZA KIERUNKAMI „W LEWO” I „W PRAWO” WINIEN ON WSKAZYWAĆ I KIERUNEK JAZDY WPROST. PRZECHODNIE, POLICJA I KIEROWCY INNYCH SAMOCHODÓW CHCĄ DOKŁADNIE I BEZ ŻADNYCH WĄTPLIWOŚCI WIDZIEĆ ZAMIERZONY KIERUNEK JAZDY, DLATEGO TEŻ CONTAX OKAZAŁ SIĘ W PRAKTYCE LEPSZYM OD KIERUNKOWSKAZÓW, WIDOCZNYCH WYRAŹNIE JEDYNIEM W CHWILI ICH UŻYCIA. UŻYWAJCIE TĘDY JEDYNIEM

# ZEISS

## Contax

### KIERUNKOWSKAZ

JEST ON BOWIEM NAJBARDZIEJ ROZPOWSZECHNIONYM KIERUNKOWSKAZEM, ZNAJDUJE ZASTOSOWANIE NA SAMOCHODACH LICZNYCH FABRYK, A W PARYŻU ZOSTAŁ WYRÓŻNIONY NAGRODĄ ŻĄDAJĄCIE BEZPŁATNYCH I NIEOBOWIĄZUJĄCYCH WYCZERPUJĄCYCH KATALOGÓW CONTAX NR. 455

FIRMY CARL ZEISS, JENA

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

DOM HANDLOWY J. SEGALOWICZ  
WARSZAWA, ULICA SZPITALNA NR. 3

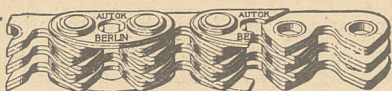
TELEFON NR. 57-54 i 57-55

ADRES TELEGRAFICZNY: „SEGWICZ - WARSZAWA“



## ŁAŃCUCHY

ZĄBKOWE i ROLKOWE do motorów wybuchowych,

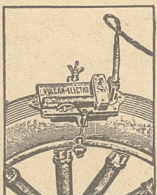


maszyn i wszelkich urządzeń przemysłowych, znanej światowej marki „AUTOK”

## „VULCAN — ELECTRO”

elektryczny aparat wulkanizacyjny, z automatycznym wyłączeniem, nieodzownie potrzebny każdemu właścicielowi samochodu w podróży i do użytku warsztatowego, poleca firma

NAROŻNY, POZNAŃ, OGRODOWA 15-16





# HUMOR

## Napiwek dla Forda

Zdawałoby się, że w Stanach Zjednoczonych nie powinno być człowieka, któryby nie znał Henryka Forda. Że tak nie jest, o tem świadczy następująca historia, która zdarzyła się w ostatnich czasach:

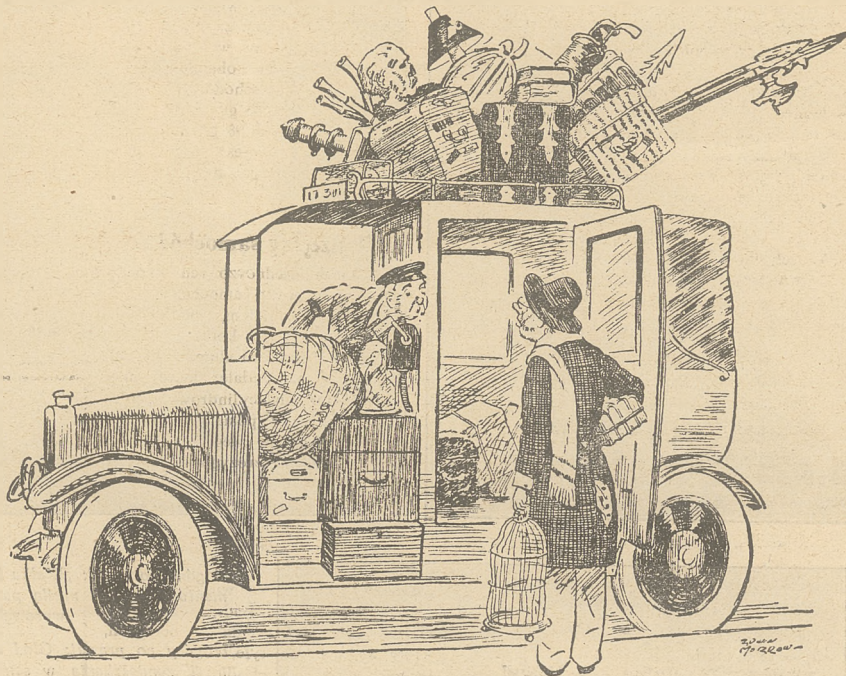
Podczas podróży do jakiegoś zapadłego kąta Stanów Zjednoczonych, Henryk Ford, który, jak wiadomo, jeździ wyłącznie „zwykłymi Fordami“, napotkał na szosie pewnego farmera. Biedakowi temu zepsuł się samochód, a że jakoś z techniką samochodową był na bakier, więc nadarmo mozolił się nad motorem, nie mogąc w żaden sposób uruchomić samochodu. Widząc to, Ford, zatrzymał „Forda“, dowiedział się co się stało, zakasał rękawy i w krótkim czasie wykonał potrzebną naprawę. Rozczulony farmer sięgnął do kieszeni i wyciągnął półtora dolara, aby je wręczyć swemu wybacwcy.

Ford oczywiście odmówił.

Zafrasowany farmer ją mu tłumaczyć, że przecież każda praca winna być opłacona i że ostatecznie półtora dolarem nie trzeba gardzić. Ford wymyślał się jak mógł, a wreszcie nie widząc innej rady, zapewnił go, że rzeczywiście tych pieniędzy nie potrzebuje, gdyż sam posiada pieniądze wbród.

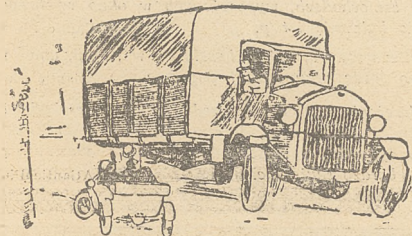
— Jakto — pyta zdumiony farmer. — Taki pan bogaty, a jeździ takim „fordzikiem?“

## Znawca



— Co? Więcej się nie zmieści? Eh, niech pan nie buja. Właśnie wczoraj czytałem w gazecie: „co do transportu motorowego, to musimy stwierdzić, że samochód może przewieźć nieograniczoną wprost ilość towarów“.

## Straszna groźba



On: — Patrz na tego bezczelnego draba. W takim tempie ta ciężarówka bierze krzywiznę.

Ona: — Tak, właściwie zasłużył sobie, abyśmy go najechali. (Table Talk, Melbourne).

## Pomyłka

Sędzia do oskarżonego: — A więc włamał się pan w nocy do ciemnego garażu firmy samochodowej, wyprowadził pan używany samochód, który następnie zostawił pan na ulicy. Niech pan mi wytłumaczy, poco pan to robił, kiedy pan samochodu tego nie ukradł?

Oskarżony milczy.

Sędzia: — No, coż pan sobie przy tem myślał.

Oskarżony: — Ja myślałem, że to jest nowy samochód.

## Uspokoić go

— Mój nowy szofer opowiadał mi wczoraj, że kiedyś służył u pana.

— Na Boga, coż on panu mógł nagadac.

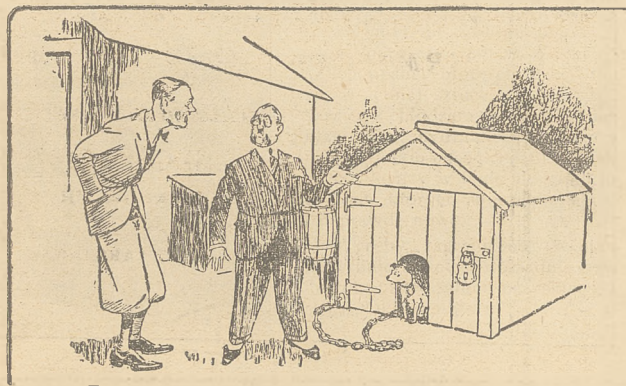
— Niech się pan uspokoi, zdaję mi się, że nie więcej jak dziesiątą część.

## Sportowiec

— A, to pan swym motocyklem ładną dziurę wybił w płocie. Pewnie pan pierwszy raz siedział na takiej maszynie.

— Nie pierwszy raz, ale zato ostatni.

## Garaż dla samochodziku



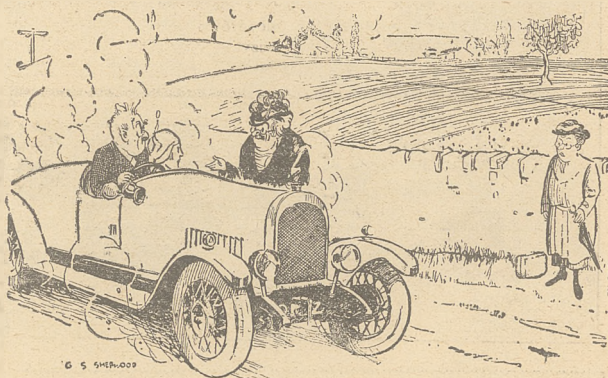
— Co widzę? Psa pan sobie zafundował?

— A, to gwoli ochrony przed złodziejami. Teraz, kiedy kupilem sobie mały samochód... Pan rozumie, tutaj na wsi...

— Rozumiem. Lecz dlaczego ulokował pan psa tak daleko od garażu?

— Daleko? Przecież on siedzi w garażu! (Omnia).

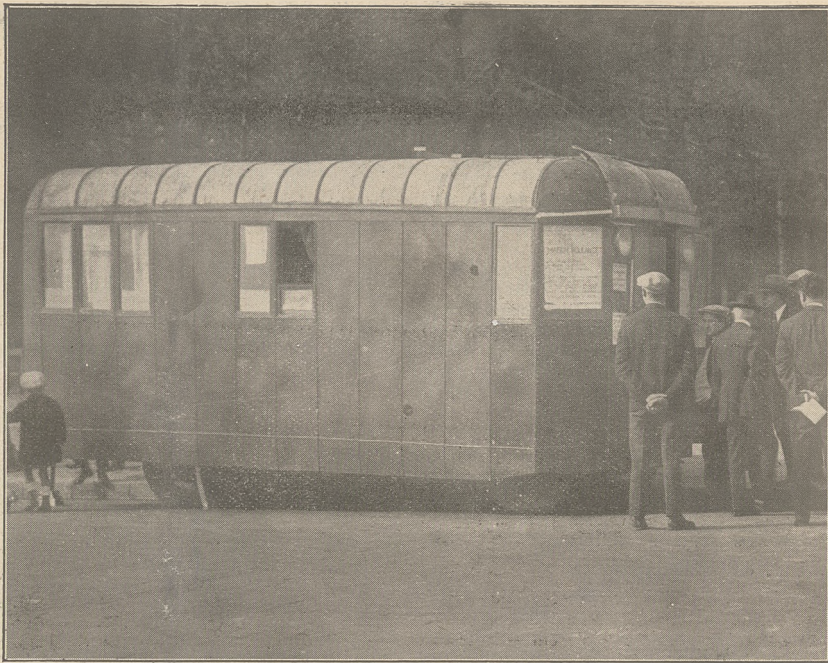
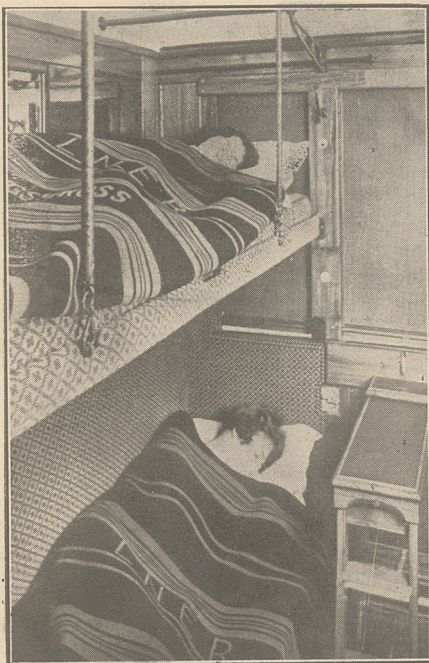
## Wybrała się



Starsza pani zatrzymuje automobilistę, pedzącego w tempie 100 km.: — Najmocniej pana przepraszam, zgubiłam mą chusteczkę. Czy nie spotkał pan na drodze ulkowej jedwabnej chusteczki z literą G, wyhaftowaną w lewym narożniku? (London Opinion)



## Rozmaitości ze świata



U góry po lewej: „Walka konkurencyjna zawsze wychodzi na korzyść konsumentów” — tak myślą pasażerowie na kolejach angielskich, które niedawno wprowadziły „sleeping” trzeciej klasy. Atlantic Ph.

U góry po prawej: Głód mieszkaniowy naprowadził pewnego Paryżanina na myśl zamieszkania w samochodzie. Niepozorny nazewnątrz, samochód ten jest wewnątrz urządzone z wygodami. Fot. Manuel Atlantic Ph.

W środku po lewej: Aby udogodnić zakupy, jedna z berlińskich firm uruchomiła sklepy rzeźnicze na samochodach, wyposażonych w okno wystawowe, lodownię i t. p. Atlantic Ph.

Na dole po lewej: Nowa odmiana roweru, która ukazała się w Anglii, umożliwia wygodną jazdę przy każdej pogodzie. Atlantic Ph.

Na dole po prawej: Dla ostrzeżenia kierowców przed takimi przeszkodami jak „wyspy uliczne” itp., rozmieścił Columbus Automobilklub w Ohio znaki ostrzegawcze, przedstawiające tylną część samochodu. Znaki te okazały się bardzo skuteczne. Atlantic Ph.

