



30

groszy

# Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska T. A. w Poznaniu

2. grudnia 1928

## Niezwykła niania



Jedną z najbardziej wzorowo zorganizowanych jest policja amerykańska. „Stróż porządku” ma przeliczne obowiązki. W ruchliwych punktach miasta policjant czuwa nad bezpieczeństwem dzieci, a nawet przeprowadza je przez jezdnię.

# Czy koncesjonować przemysł autobusowy?

Polskie prawo przemysłowe z dnia 7 czerwca 1927 r. nie zaliczyło przemysłu przewozu osób samochodami, czyli przemysłu autobusowego, do liczby t. zw. przemysłów koncesjonowanych. Rozporządzenie to jednak postanowiło, że niezależnie od ograniczeń, wynikających z prawa przemysłowego, prowadzenie przemysłu podlega przepisom m. in. drogowym i bezpieczeństwa publicznego oraz, że dla przedsiębiorstw, prowadzących przemysł przewozu osób i towarów, może władza przemysłowa ustalić taryfy maksymalne.

Międzyministerjalna Komisja Turystyczna postanowiła ostatnio zwrócić się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o spowodowanie uznania przemysłu autobusowego za przemysł koncesjonowany, przyczem według protokołu odnośnego posiedzenia tej Komisji, wszyscy jej członkowie „uznali koncesjonowanie przedsiębiorstw autobusowych za niezbędne, a wolną konkurencję w tej dziedzinie za szkodliwą“.

Pogląd ten uzasadniają stosunki, jakie się wytworzyły w ostatnich latach: bardzo liczne wypadki kończące się śmiercią pasażerów, spowodowane złym stanem autobusów, lub nieostrożną jazdą szoferów, potrzebą utrzymania regularnego ruchu, opartego na ogłoszonym rozkładzie jazdy itp.

W związku z powyższymi streszczonym wnioskiem Międzyministerjalnej Komisji Turystycznej, Ministerstwo Przemysłu i Handlu rozpisało ankietę, do której niechaj i nam wolno będzie dorzucić słów kilka.

Dotychczasowy system wolnej konkurencji spowodował skutki wręcz fatalne; konieczność reformy jest widoczna dla wszystkich, którzy tu chociażby tylko pobieżnie mieli możliwość zapoznania się z ruchem autobusowym.

W szczególności daje się zauważyć w ostatnich czasach powstawanie znacznej ilości przedsiębiorstw autobusowych, których właściciele nie posiadają niejednokrotnie odpowiednich kwalifikacji do prowadzenia tego rodzaju zarobkowości.

Kapitał angażuje się w przedsiębiorstwa autobusowe lęklivo, wskutek czego nabywa się małe wozy, kierując się tylko względem na cenę, a nie na jakość samochodu; zaopatrzuje się autobusy w karoserje, przeczące wszelkim wymogom, nie tylko wygody, lecz nawet higieny i bezpieczeństwa. Przedsiębiorstwa nie zakupują wozów rezerwowych, na czym cierpi regularność ruchu i bezpieczeństwo (skutkiem przeciążenia wozów kursujących). Ubóstwo przedsiębiorstw autobusowych powoduje brak zabezpieczenia cywilnych pretensyj podróżnych, powstałych w razie katastrofy autobusu, co wobec nieistnienia przymusu ubezpieczenia pasażerów od wypadków, może ich narazić na duże straty materialne. Mnożą się także przykłady niezdrowej konkurencji, w wyniku której przedsiębiorstwa walczą o frekwencję przezściganiami się co do szybkości jazdy. Zdarzają się formalne wyścigi autobusów po szosach wbrew wszelkim wymogom ostrożności. Naturalnym również skutkiem wolnej konkurencji jest zwalczanie się konkurentów przez obniżanie taryfy jazdy poniżej kosztów własnych i doprowadzanie siebie wzajemnie do bankructwa.

Taki stan rzeczy wywołuje słuszne niezadowolone sfer zainteresowanych, ujawniające się na łamach prasy oraz w skargach, wpływających do władz. Oto, co np. pisze jeden z naszych korespondentów:

„Jechałem kilka razy autobusem z Poznania do Dusznik i za każdym razem drżałem o swoje życie. Autobus przepelniony do tego

stopnia, że pasażerowie mdleją, a tu wciąż zabiera się nowych pasażerów i tłoczy do wnętrza. Autobus trzeszczy w posadach; poza pasażerami transportuje się czasem i beczkę śledzi, worki soli, cielecia i koszy bez liku. Niebezpieczeństwo zwiększa gremjalne palenie papierosów. Szoferowi, który ma ręce na kierownicy, wkłada się papieros po papierosie do ust. Wszyscy mówią ze sobą, rozmawiają wspólnie z szoferem i bawią się wesoło. Niedopałki papierosów rzuca się na podłogę, a tuż obok w pudle zapasowa bańka z benzyną. Eksplozja może nastąpić każdej chwili. Biada śmiałkowi, który się odezwie, zwracając uwagę na niebezpieczeństwo! Docinkom nienia końca. A na to wszystko patrzy władza. Autobus mknie obok licznych posterunków; pani posterunkowa da szoferowi jakies zlecenie do miasta i wszystko idzie przyjętym zwyczajem“.

Z wszystkich tych względów należy oświadczyć się za wprowadzeniem systemu koncesyjnego odnośnie do przedsiębiorstw perdycyjnego przewozu osób autobusem. Udzielenie takiej koncesji winno być uzależnione od zaistnienia w tej mierze potrzeby lokalnej oraz winno nastąpić po uprzednim zasięgnięciu opinii właściwej Izby Przemysłowo-Handlowej, działającej w porozumieniu z organizacjami automobilistycznymi i innymi.

Sądzić należy, że system koncesyjny przyczyni się do rozwoju ruchu autobusowego, którego wymaga życie gospodarce kraju ze względów następujących:

Stworzenie sieci komunikacji autobusowych w sposób wprost idealny wyrówna braki dotychczasowej niedoskonalej sieci transportowej i przyczyni się do wzbogacenia kraju i to nie tylko przez umożliwienie przenoszenia towarów z miejsc podaży do miejsc popytu, wzgl. przeladunku, lecz również przez: a) zwiększenie wpływów podatkowych z tytułu świadczeń przedsiębiorstw

autobusowych przede wszystkim na rzecz konserwacji dróg bitych;

b) stwerczenie nowych gałęzi wytwórczości rodzimej; i tak już wpłynął w pierwszej fazie swego rozwoju przemysł autobusowy na powstanie fabryk karoserji.

Dla przytoczonych względów należy dążyć do stworzenia przedsiębiorstw autobusowym warunków sprzyjających ich rozwojowi, do czego przyczyni się zaliczenie ich do przedsiębiorstw wymagających koncesyj, albowiem:

Zapewnienie przedsiębiorstwu określonego czasu istnienia wpłynie na możliwość angażowania w niem większych kapitałów, na rozłożeniu amortyzacji na dłuższy okres czasu i przetrwania początkowego okresu deficytowego; ponieważ system koncesyjny usunie niezdrową konkurencję — zaistnienie ścisłego związku pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorstwami autobusowymi, wyrażający się we wzajemnym komunikowaniu sobie nabytych doświadczeń i ulepszeń oraz tworzeniu wspólnych organizacji pomocniczych.

Wymaganie koncesji wpłynie nadto na bezpieczeństwo i regularność ruchu, wygodę pasażerów i taniejsze pojazdy, władze bowiem udzielające koncesji mogą zażądać zaistnienia i zabezpieczenia tych wymogów.

Zresztą przy angażowaniu większych kapitałów, opartych na określonym z góry okresie eksploatacji, może przedsiębiorstwo zaopatrzyć się w gatunkowo lepszy tabor i dostateczne rezerwy, zabezpieczające normalny, do rozkładu się stosujący, ruch. A ponieważ amortyzację rozłożyć można będzie przy tym systemie na dłuższy okres czasu, będzie konieczność obniżenia taryfy. Ta ostatnia musi się stosować do kosztów eksploatacji i, oczywiście, do kosztów przewozu innymi środkami komunikacyjnymi.

Nakoniec nadmienić należy, że system koncesyjny umożliwi scharmonizowanie interesów kolei z interesami ruchu autobusowego, ta bowiem kwestja stanowić winna jeden z najpoważniejszych problemów, których rozwiązanie będzie rzeczą ciał opiniodawczych, powołanych do służenia władzy publicznej radą i wskazówkami. dyktowanemi troską o dobro ogółu

T. K.—j.

## Niezwykły wypadek autobusowy



W tych dniach w Wiedniu przed gmachem parlamentu, wyrócił się, skutkiem „zarzucenia” na asfalcie, autobus miejski, w którym 19 osób odniosło ciężkie rany. Fot. Schert

## Paryska Rewja Ciężkiej Wagi



Widok ogólny wystawy samochodów użytkowych w paryskim „Grand Palais”.

Fot. Londyński

Paryż, w listopadzie.

Poraz trzeci w przeciągu kilku tygodni wypada mi pisać o „Salonie Paryskim”, a raczej o trzecim akcie „Salonu”. („Salon des poids lourds”, salon „wagi ciężkiej”). Oddzielenie samochodów użytkowych od samochodów osobowych i motocykli jest z punktu widzenia, że tak powiem, „stylowego” zupełnie racjonalne, natomiast nasuwają się pewne wątpliwości, czy pomysł ten znajduje swe uzasadnienie praktyczne.

Aczkolwiek dość słaba frekwencja na tej części wystawy zdawałaby się przemawiać przeciwko temu, to jednak sprawy tej nie można dziś jeszcze przesądzać, jest bowiem rzeczą całkiem naturalną, że pokaz samochodów użytkowych nie mógł dla szerokich mas przedstawiać takiej atrakcji jak samochody osobowe lub chociażby motocykle, które interesują żywo także niefachowców, a nawet nie automobilistów, dając poza tym możliwość bezpłatnych przejażdżek „na próbę” i wywołując

dzięki niesłychanemu przepychowi, efekt pięknego i uroczystego spektaklu. Nie sama jednak frekwencja decyduje o powodzeniu jakiegokolwiek wystawy, lecz przede wszystkim ilość zawartych wskutek niej transakcyj. Sentencję tę tembardziej należy stosować do wystawy samochodów użytkowych, która

w głównej mierze zwraca się do techników, handlarzy i przedsiębiorców — nabywców, a dla tych grup interesantów salon „wagi ciężkiej” jest pokazem niezwykle ciekawym i interesującym.

Aby zrozumieć znaczenie tej części salonu, musimy sobie uprzytomnić, że na milion samochodów, kursujących dziś we Francji, ok. 350 tysięcy, to jest przeszło jedna trzecia, przypada na samochody użytkowe. Do tak silnego rozwoju samochodu użytkowego niewątpliwie przyczyniła się stosunkowo niewielka gęstość sieci kolejowej we Francji, głównym czynnikiem jest tu jednak „wrodzona” Francuzowi skłonność do motoryzacji życia gospodarczego; świadczy o tem dobitnie niezwykła popularność lekkiej ciężarówki, kamionette’y i kombinowanego samochodu osobowego, z karoserją, którą na poczekaniu można przestoczyć na samochód „dostawczy”. Takie typy samochodów umożliwiają piekarzowi, rzeźnikowi,



Olbrzymia limuzyna „Somua” dla przewożenia drużyn straży pożarnej.

Fot. Londyński

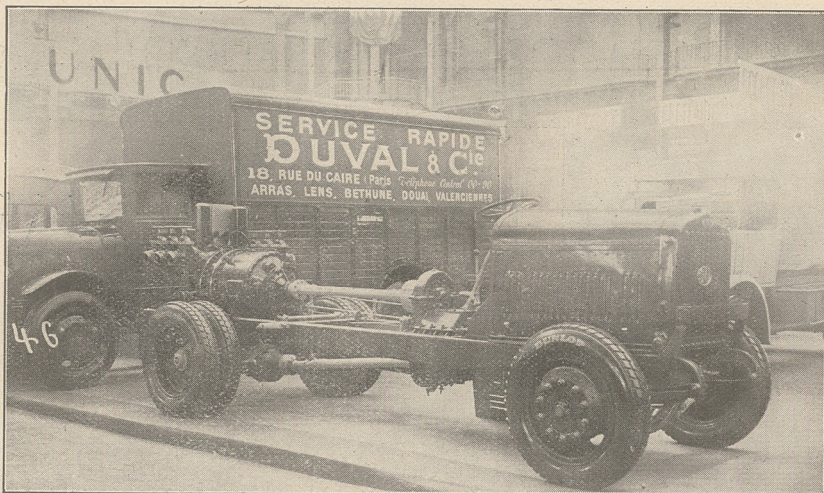
stowarzyszeniom konsumentów itp., szybka obsługa klientów i powodują znaczne rozszerzenie zakresu działania danego przedsiębiorstwa. Otwierając dla handlu najbardziej oddalone okolice, stały się one czynnikiem silnego rozwoju życia gospodarczego.

Popularność szybkich i lekkich samochodów dostawczych znajduje oczywiście swój wyraz również w „Salonie”, przy czym nader charakterystyczny jest fakt, że widzimy tam między innymi także „transportowce” o sile nośnej — 150 kg. Niezعم olbrzymy, stoją obok nich potężne pojazdy 10-cio i 12-to tonowe — prawdziwa waga ciężka. Większość z nich przeznaczona jest dla komunikacji pasażerskiej.

W porównaniu z konstrukcjami z roku ubiegłego, tak pod względem konstrukcyjnym, jak i w wyposażeniu poczyniono olbrzymie postępy. Podwozie i karoserja są doskonale do siebie dostosowane i tworzą jakoby jedną całość. Podczas gdy dawniej odnosiło się wrażenie, że na podwozie ciężarowe stawiano po prostu wielką skrzynię z oknami i ławkami, dziś samochód taki wygląda jak pulmanowski wagon kolejowy, którego koła zaopatrzone w opony gumowe. Wielką wagę przykładają się też do doskonałego resorowania autobusu, a już wyposażenie wewnętrzne wykazuje niezwykły komfort, oraz troskliwość, aby pasażerowi dać wszelkie możliwe dogodności.

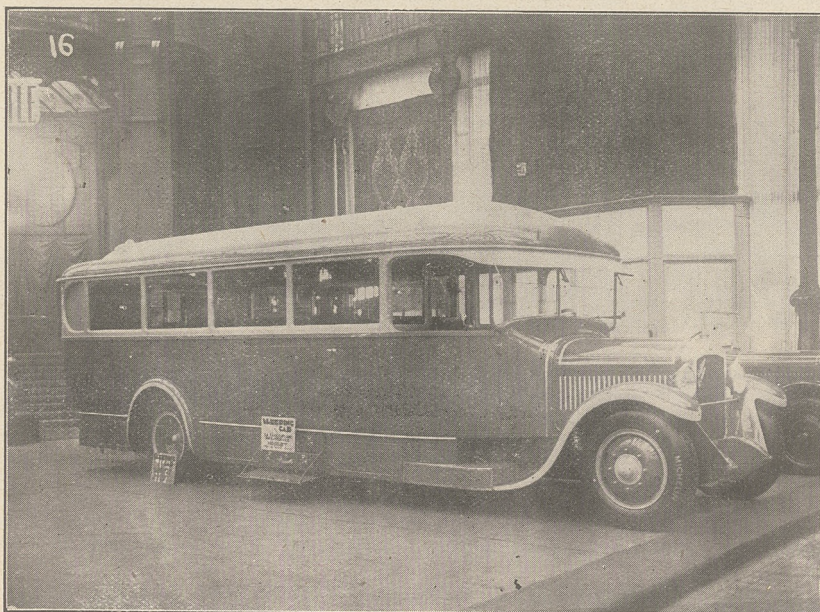
Konstrukcje silnikowe stoją, jak zwykle we Francji, pod przemożnym wpływem „problemu środków napędowych”, który konstruktorów francuskich naprowadza na coraz to inne próby i doświadczenia. Sprawa ta nabiera specjalnej wagi właśnie przy pojazdach użytkowych, gdyż, w przeciwieństwie do samochodów osobowych, tylko bezwzględna ekonomia może zdecydować o ich zastosowaniu.

Drugą sprężyną, działającą w tym kierunku,



Pojazd pożarniczy „Somua” z pompą motorową.

Fot. Londyński



Autobus-sleeping „De Dion Bouton” dla podróży na dalekie dystanse. Fot. Londyński

runku, jest gorączkowe dążenie Francji do uniezależnienia się od materiałów pędnych zagranicznych. Ze środków napędowych krajowych, alkohol, z powodu bardzo wysokiej ceny, jest stosowany bardzo mało, i to jedynie jako domieszka do paliwa zagranicznego; natomiast wielką zdolność użytkową oraz racjonalność wykazał napęd silników gazem drzewnym („Gasogène”). Ponieważ węgiel drzewny można produkować we Francji w wielkiej obfitości, przeto konstruktorzy francuscy w tym sposobie napędu wielkie pokładali nadzieje. W obecnym „Salonie” jednakże ilość samochodów, zbudowanych na napęd „gasogènem”, podniosła się bardzo niewiele w stosunku do roku

ubiegłego. Powodu należy się doszukiwać w ujawnionej tam ostatnio tendencji do budowy ciężarowych motorów dieselskich.

Nic więc dziwnego, że bodaj największym zainteresowaniem cieszy się stoisko firmy „Peugeot”, wystawiającej samochody ciężarowe z szybkobieżnym, dwutaktowym silnikiem dieselskim bez kompresora, budowanym według patentów niemieckich. Silniki te, dwucylindrowe, posiadają w każdym cylindrze po dwa tłoki, które poruszają się naprzeciwko siebie w kierunku odśrodkowym, działają jednak na ten sam wał korbowy. Drugim stoiskiem, najmniej sensacyjnym, jest stoisko szwajcarskiej firmy „Saurer”, której motory dieselskie szybkobieżne zewnętrznie nie różnią się niczym od silników benzynowych.

Ogólnie biorąc, paryski salon „wagi ciężkiej” wskazywałby na to, że nowa, kardynalna zasada konstrukcyjną będzie bezwzględna oszczędność i ekonomia w działaniu silnika. Spostrzeżenie to jest tem ważniejsze, iż tendencja ta w najbliższej przyszłości znajdzie silny oddźwięk również u konstruktorów samochodów osobowych.

Inż. R. Sowiński.



Autobus „Rochet-Schneider” dla międzymiastowej służby pospiesznej.

# O poznańskiej komunikacji autobusowej

*Poznań, w listopadzie.*

Kursujące na linii śródmiejskiej „Plac Wypiańskiego — Plac Wolności” autobusy „Renault” i „Scémia” nie okazały się tak praktyczne, jakby być powinny.

Podwozie jest doskonałe, a wozy chodzą sprawnie i zręcznie wśród przewijają się między gwaru ulicy, jednak karoserja nie przedstawia się zbyt estetycznie i zupełnie nie nadaje się do wielokomiejkiego ruchu.

Mogą one w tej formie obsługiwać doskonale linie podmiejskie, prowadzące na przedmieścia, gdzie rzadziej rozmieszczone przystanki i mniejsza frekwencja nie stawiają tak wielkich wymagań, jak intensywny ruch i natłok do publicznych środków lokomocji w gęsnicach miasta ściślejzego.

To też w okresie wzmósnego powiększania parku autobusowego i budowy karoserji, moŹe P. K. E. zająć się zechciała zagadnieniem, czy w interesie usprawnienia ruchu nie naleŹałoby raczej wprowadzić typu o pew-

nych udogodnieniach i ułatwieniach, bardziej odpowiadającego potrzebom coraz intensywniej wzrastającego ruchu ulicznego w Poznaniu. NaleŹy w interesie ogółu sprawę tę poruszyć teraz, gdy P. K. E. nabywa 18 nowych podwozi i budować ma do nich w najbliższym czasie karoserje. Jest to właŹnie pora, aby odpowiednio zmiany w planie budowy przeprowadzić.

Bolączką dotyczazowych naszych „Renault’ów” jest ich szczupła platforma środkowa i niezwykle wąskie, niewygodne wejście, utrudniające wsiadanie i

wygodne i obszerne wyjście wprost na chodnik. Wskazane byłoby odgródnienie pomostu od pudła wozu ścianą, jak w tramwajach, z drzwiami rozsuwanymi na dwie strony, jak w wagonach „Ringhoffera”, sprowadzonych w roku 1926 przez P. K. E. z Pragi. Podłużne ławeczki, ciągnące się wzorem tychŹe wozów od wspomnianej ścianki aż ponad skrzynie tylnych kół, dawałyby wygodne przejście do ławeczek poprzecznych, ustawionych najlepiej w kierunku jazdy.

Szerokie to przejście, podwójnie rozsuwane drzwi i obszerne wyjście, wykorzystujące całą długość platformy, umożliwiłyby wygodne i szybkie równocześnie wsiadanie i wysiadanie, przez co postoje na przystankach zostałyby zredukowane wydatnie, ruch



*Autobusy poznańskie odznaczają się tem, że posiadają jedyne wąskie drzwi ze skomplikowanym sposobem zamykania i dwoma stopniami, co niepomierne przedłuża postoje na przystankach.* Fot. „Samochód”

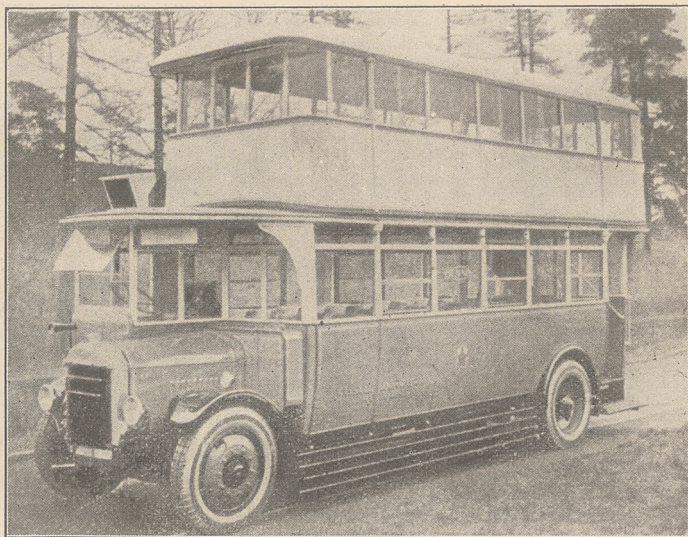
wysiadanie, oraz powodujące w konsekwencji długi postój pojazdów na przystankach.

Wszystkie wielkie miasta stosują typ z platformą tylną znacznie dogodniejszą. W autobusach ParyŹa i Warszawy jest ona otwarta i posiada wyjście pośrodku, wprost na tył, w Berlinie zaś, Londynie, Nowym Jorku i innych znalazła zastosowanie tylna platforma oszklona, z wysiadaniami na bok, wprost na chodnik. W niektórych miastach próbuje się używania wozów z dwoma dostępnymi — jeden do wsiadania, drugi do wysiadania.

U nas najlepiej byłoby zastosować platformę oszkloną z dwóch stron tj. z tyłu i na lewo, brak natomiast ściany z prawego boku tworzyłby



*Autobusy warszawskie posiadają z tyłu obszerną platformę, umożliwiającą szybkie wsiadanie i wysiadanie.* Fot. „Samochód”



*Dwupiętrowy autobus angielskiej fabryki Dennis Bros. Ltd. w Guildford, przewozi 54 pasażerów. Opony powietrzne. Wejście z tyłu przez platformę.*

autobusów usprawniony i udogodnione ich używanie przez publiczność, która napewno z wdzięcznością przyjąłaby tę praktyczną innowację.

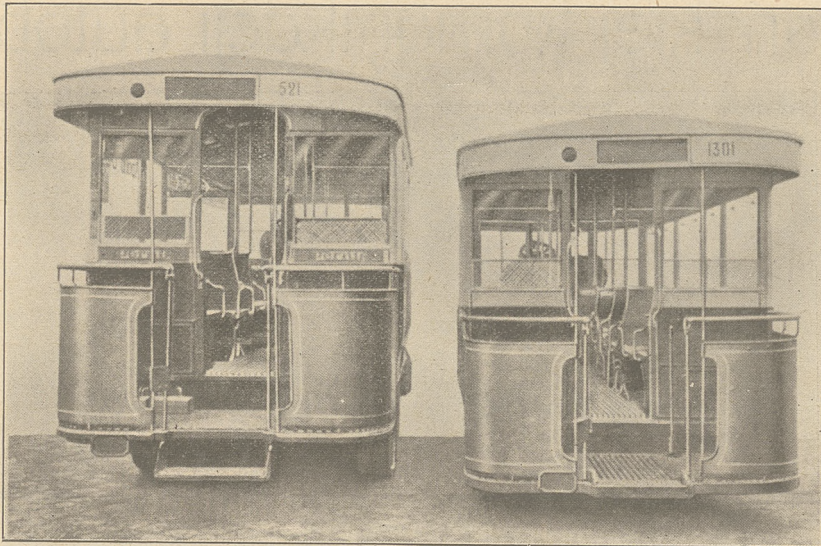
Wartoby pomyśleć też o znakowaniu linii. W przyszłości, zwłaszcza w przyszłym roku, kiedy zostanie puszczona w ruch większa ilość linii autobusowych w mieście, należałoby oznaczyć je, podobnie jak linie tramwajowe, dla wygody publiczności i ułatwienia ogólnej orientacji, np. wzorem Paryża i Warszawy, dużymi literami alfabetu („A“, „B“, „C“ itd.), w przeciwieństwie do linii tramwajowych, oznaczanych liczbami. Poza tym przydałyby się tablice boczne, także na wzór miast powyższej przytoczonych, podające szczegółowiej główne punkty trasy. (Równie mile widziane byłoby wprowadzenie ich na tramwajach.)

Na zakończenie jeszcze małe zapytanie: czy nie można zwiększyć frekwencji w autobusach w śródmieściu przez... częstsze ich kursowanie? Wydaje się to nieco paradoksalne, ale przecież, gdy chciano budować kolej z Berlina do Poczdamu, główny poczta mistrz pruski uważał przedsiębiorców za warjatów. — „Wysyłam codziennie — mówił — jeden dylżans, a i ten nie jest obsadzony“!

Zjawisko wzrostu frekwencji, w związku ze zgęszczeniem ruchu, zaobserwowano między innymi na autobusach warszawskich, które dawniej, gdy chodziły rzadziej, nie były należycie obsadzone, obecnie zaś, gdy wozy jadą częściej, są niemal stale przepełnione. Nie jest to zresztą rzeczą dziwną. Ktoś, kto chce jechać z ulicy Matejki, nie trafił właśnie na autobus, odchodzący obecnie co 15 (!) minut, osiągnąć może swój cel o wiele lepiej tramwajem lub nawet pieszo w czasie, który

by zużyć musiał na czekanie. Na krótszych przestrzeniach różnica ta jest jeszcze bardziej rażąca, to też wielu chętnych, ze względu na czas, nie może korzystać z tego środka lokomocji. Korzysta zasadniczo z niego ten, kto właśnie podczas przejazdu autobusu znalazł się przypadkowo na przystanku. Stąd względnie mała frekwencja. Przy częstości 5-cio minutowej, sprawa ta przedstawiałaby się zgoła inaczej.

Może wobec tego dałoby się wprowadzić ruch co 7 lub co 5 minut, chociażby mniejszymi wozami, ale w gęstszym następstwie? Byłoby to niezmiernie ulepszeniem i udogodnieniem dla publiczności, a zdaje się, i dla Poznańskiej Kolei Elektrycznej.

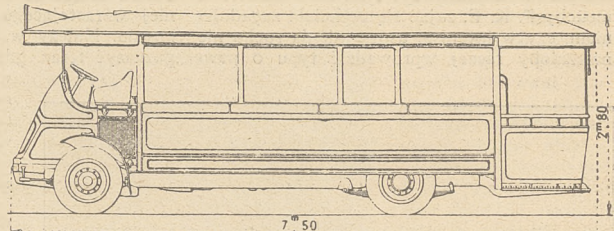


Autobusy paryskie posiadają wygodne wejście od tyłu przez otwartą platformę. Ostatnio wypuszczono szereg nowych autobusów z wejściem niższym i jeszcze wygodniejszym.

Na dowód, jak bardzo niedomagania te odczuwa publiczność poznańska, przytoczyć możemy list jednego z naszych czytelników:

„Mieszkając przy ul. Matejki, zmuszony jestem kilkakrotnie w ciągu dnia korzystać z lokomocji autobusowej. Jest to oczywiście znacznie dogodniejszy rodzaj komunikacji, niż dawny tramwajowy, lecz i ten nie obywa się bez poważnych błędów. Błędy te tembardziej są przykre i dotkliwe, że nie wypływają bynajmniej z jakowychś trudności natury technicznej, lecz poprostu z braku dostatecznego zrozumienia potrzeb publiczności ze strony dyrekcji autobusów.

„Idzie tutaj nie o rozkład jazdy. — Autobusy tej linii (jak wiadomo jest to jedyna linia miejska w Poznaniu) odchodzą z końcowej stacji przy pl. Wypiańskiego co kwadrans, lecz jak niefortunnie te kwadransy rozłożono! Wozy wyruszają 5 minut przed pełną godziną i 10 minut po pełnej godzinie oraz 5 m. przed półgodziną i 10 po półgodzinie.



Schemat autobusu z platformą, stosowanego z powodzeniem od lat w Paryżu.

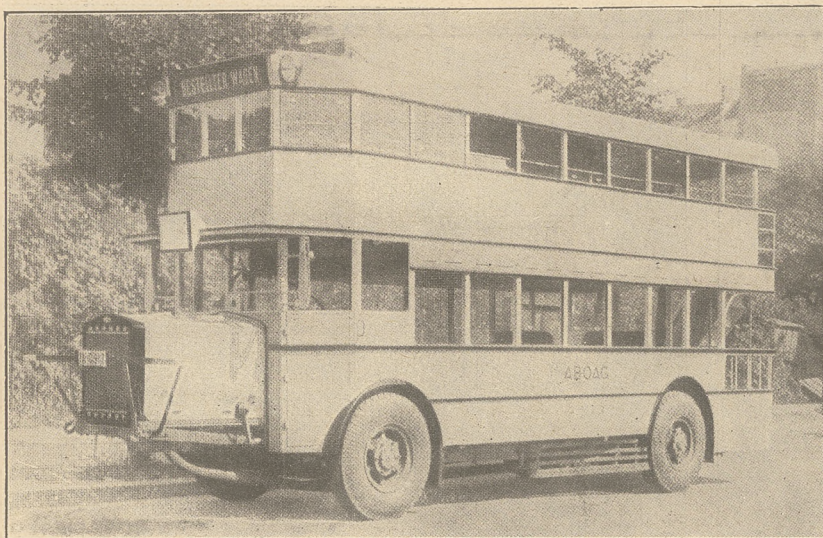
„Ponieważ do śródmieścia autobus jedzie 7 do 8 minut, rezultat tego jest taki, że przybywa się do miasta 2 lub 3 minuty po godzinie, względnie półgodzinie, lub też 12 minut przed godziną.

„Tryb współczesnego życia ma tę cechę charakterystyczną, że obraca się w oznaczonych pełnymi godzinami lub półgodzinami terminach. Rozkład jazdy powinien rzecz tę mieć na względzie i nie wyznaczać pory odjazdów tak, by pasażer bądź o 3 minuty się spóźniał, bądź też o 12 minut przyjeżdżał za wcześnie.

„Byłaby na to rada bardzo prosta: wyznaczyć czas 10 minut przed i 5 po pełnych godzinach i półgodzinach. W ten sposób niktby się do biura, ani teatru, ani kina nie spóźniał. — Pisał już o tem kiedyś wpływowy Bonzo w Kurjerze Poznańskim, ale jakoś dotąd dyrekcja PKE. nie była łaskawa wziąć tego trafnych rad pod uwagę.

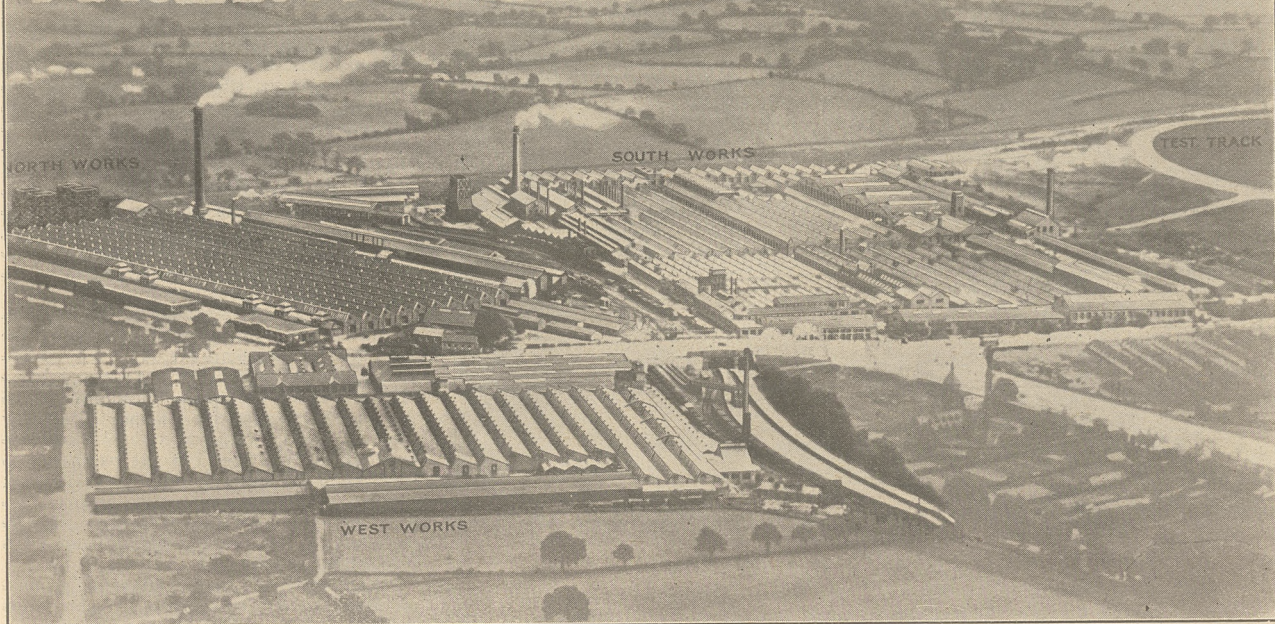
„Nasuwa mi się jeszcze jedna uwaga. Ogólnie słychać narzekanie na zbyt długie postoje na przystankach, które pochłaniają wiele czasu w drodze. Zdaniem mojem, dzieje się to dzięki niesłuchaniu skomplikowanemu sposobowi zamykania drzwi, opuszczania schodków i t. p. niepotrzebnym czynnościom“.

Ruc.



Doskonale wyniki dał autobus z zapędem na przednie koła, zmontowany w warsztatach Aboag (Allgem. Berlin, Omnibus A.G.). Karoserja dwupiętrowa na 63 osoby. Wejście z platformy.

# ANGIELSKI PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY



Fabryki Austin Motor Co. w Birmingham tworzą trzy olbrzymie kompleksy. Po prawej na tylnym planie część toru doświadczalnego (Test Track). Zdjęcie do niniejszego artykułu udzieliły nam łaskawie fabryki: Morris, Singer i Austin.

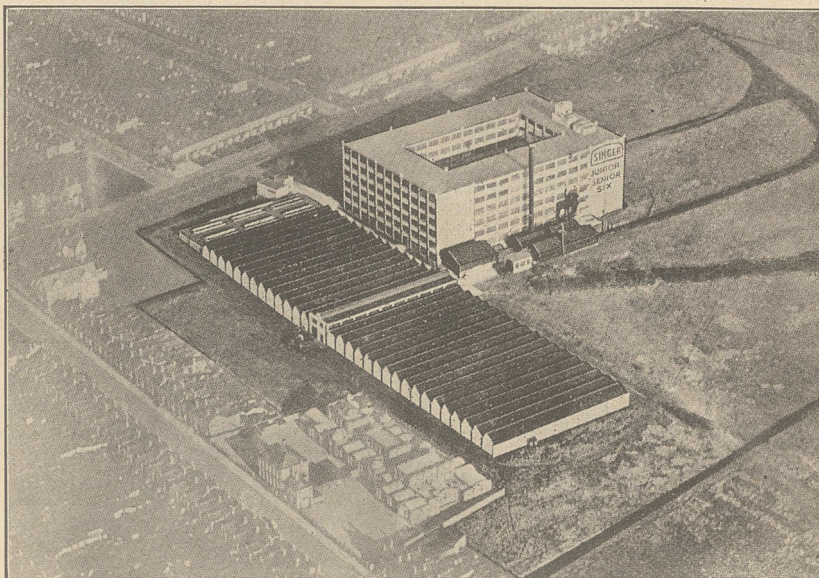
W związku z omawianą na łamach „Samochodu” doroczną wystawą samochodową w Londynie, t. zw. „Olympia Show”, warto zapoznać się z rozmiarami i siłą finansową angielskiego przemysłu automobilowego. Z góry już zaznaczyć należy, o czym zresztą każdy zainteresowany wie, że przemysł ten nie może się równać ani pod względem zasobów finansowych, ani też co do rozmachu produkcyjnego, z przemysłem samochodowym Stanów Zjednoczonych, niemniej jednak zajmuje on w produkcji światowej drugie, a w europejskiej pierwsze miejsce i ze względu na olbrzymie możliwości zbytu w rozległym imperjum brytyjskim, ma przed sobą świetne widoki rozwojowe. Biorąc pod uwagę obecny kierunek polityki celnej i handlowej imperjum, zmierzającej do ściślejszej kooperasi gospodarczej między Anglią, a jej dominjami i kolonjami, z drugiej zaś strony bardzo znaczny wzrost zamożności i dobrobytu zamorskich posiadłości brytyjskich, należy liczyć się z bardzo poważnym rozwojem angielskiego przemysłu samochodowego. Zresztą nietylko rynki imperjum mogą stanowić naturalny teren zbytu dla Anglii. Przy odpowiednim przeorganizowaniu technicznym i niższej polityce cen, zapoczątkowanej już zresztą, jak o tem

doniósł „Samochodowi” jego korespondent londyński (patrz nr. 4, art. p. t. „Olympia Show”), oraz przy zorganizowaniu planowej akcji sprzedaży, mogą się otworzyć dla wysokowartościowej produkcji angielskiej także rynki kontynentu europejskiego.

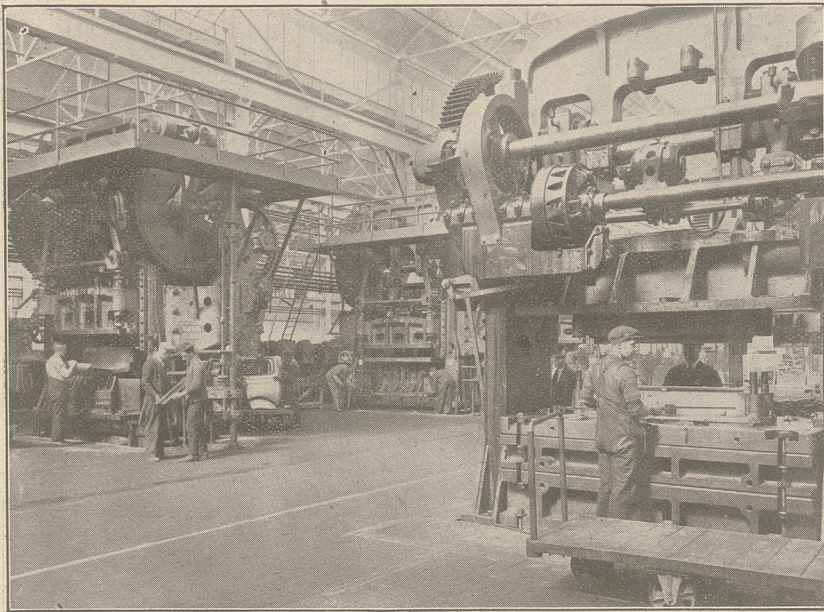
W świetle nakreślonych wyżej, niewątpliwie niezwykle pomyślnych perspektyw rozwojowych, poznanie struktury ekonomicznej i finansowej młodego, lecz solidnie, jak wszystko w Anglii, zmontowanego przemysłu samochodowego nabiera szczególnego znaczenia. Kilka cyfr da nam pogląd na szkielet analizy tej struktury. W 1927 roku według da-

nych, ogłoszonych w „The Motor Trader”, produkcja angielska wynosiła 161 920 wozów, wartości 43 550 561 funtów szt. (W nawiasach dodamy, że w roku bieżącym produkcja się znacznie wzmożła i według przewidywań osiągnie ilość 250 000 wozów). Na produkcję tę złożyło się 48 fabryk, z których jednak 3 największe wytworzyły aż 75 procent ogólnej ilości wozów. Spostrzegamy tu zatem, jako niezmiernie dodatni objaw, silną koncentrację produkcji, która jest tembardziej zaakcentowana, że wspomniane trzy fabryki wyrabiają wyłącznie samochody mniejszego typu. W angielskiej produkcji samochodowej,

jak zresztą wszędzie na świecie, typ ten przeważa, gdyż wynosi 88 procent ogólnej liczby produkowanych wozów, a 72 procent wartości produkcji ogólnej. Wspomniane trzy fabryki — „wielka trójka” (the big three) — mianowicie: Morris Motors, Austin i Singer wyprodukowały w 1927 roku 121,400 wozów, wartości 26,750,000 ft. szterl., podczas gdy wszystkie inne fabryki w liczbie 45 mogły się poszczycić produkcją tylko 40,500 wozów, wartości 17 milionów ft. szt. Przeciętna produkcja każdej z trzech imiennie podanych fabryk wynosiła ilościowo tyle, co cała wytwórczość owych 45 fabryk razem wziętych, tj. 40 500 sztuk, a wartościowo oczy-



Singer Motor Co. która posiada cztery kompleksy fabryczne w Coventry, uruchomiła niedawno nowy oddział w Birmingham.



Olbrzymie prasy hydrauliczne i młoty parowe w fabrykach Morris Motor Company, Oxford, służą do obróbki stali.

wicie mniej, bo 9 milionów f. szt. Cyfry te wykazują, jak wielką przepaść dzieli obydwie grupy angielskiego przemysłu samochodowego.

Okazuje się dalej z analizy bilansów oraz rachunków zysku i strat poszczególnych przedsiębiorstw, że właśnie jednostki największe, względnie wykazujące największą produkcję, są najżywotniejsze i przynoszą stosunkowo największe zyski. I tak: czysty zysk Morris'a przy kapitale akcyjnym 5 milionów f. szt. wyniósł w roku 1926 — 843 tysiące f. szt., a w roku 1927 — 1 144 tys. f. szt.; zysk Austin'a przy kapitale akcyjnym 2,150 tys. f. szt. wahał się w ostatnich trzech latach od 330,5 do 447,8 tys. f. szt.; Singer'a przy kapitale akcyjnym 666,7 (i przy rezerwach, wynoszących przeszło 700 tys. f. szt.) od 108 do 166 tys. f. szt.

W grupie mniejszych przedsiębiorstw rozróżnić należy dwie kategorie. Do pierwszej należą przedsiębiorstwa, których produkcja jakościowo należy do najwyższej klasy, a więc przedewszystkiem Rolls-Royce (tęż Humber i S. T. D. Fabryki te dają zyski dość wysokie. W drugiej kategorii, do której między innymi zaliczyć należy firmy: Standard, Vauxhall, Swift i Rover — niedobór i straty są zjawiskiem bardzo częstym.

Zaznaczyć też należy, że na giełdzie londyńskiej zainteresowanie papierami samochodowymi jest stosunkowo bardzo skromne. Tym brakiem zainteresowania sfer giełdowych trzeba też w dużej mierze tłumaczyć trudności finansowe poszczególnych fabryk i brak poważniejszej ekspansji eksportowej przemysłu angielskiego.

Natomiast na obszarze samego zjednoczonego królestwa brytyjskiego znaczenie angielskiego przemysłu samochodowego jest dominujące. Z ogólnej sprzedaży w roku 1927 82 procent pokryły firmy krajowe, korzystające z protekcji celnej — cło wynosi 33¼ procent ad valorem — a pozatem jeszcze ze specjalnego systemu opodatkowania samochodów, wzrastającego wraz z ilością siły motorycznej, co przemysłowi angielskiemu koncentrującemu się na produkcji lżejszych modeli, również wychodzi na dobre.

Z drugiej strony jednak ten system podatkowy utrudnia nieco eksport samochodów, gdyż lekkie samochody angielskie, do-

skonałe przystosowane do warunków krajowych, okazują się nieodpowiednie na mniej dobrych drogach zagranicy. Drugą niemniej ważną przeszkodą jest względna słabość finansowa przedsiębiorstw angielskich, mająca źródło we wspomnianej obojętności sfer giełdowych, wskutek czego firmy angielskie nie mogą pozwolić sobie, ani na bardzo szeroką i kosztowną kampanię prasową w pismach zagranicznych, ani na utworzenie szerokiej bazy własnych placówek i zastępstw zagranicą.

Aczkolwiek absolutna cyfra wywozu angielskiego przedstawia się jeszcze skromniej, to jednak dynamika jego rozwoju w ostatnich kilku latach jest bardzo silnie zaakcentowana, co świadczy o zapobiegliwości i sprężystości przedsiębiorstw angielskich. Gdy bo-

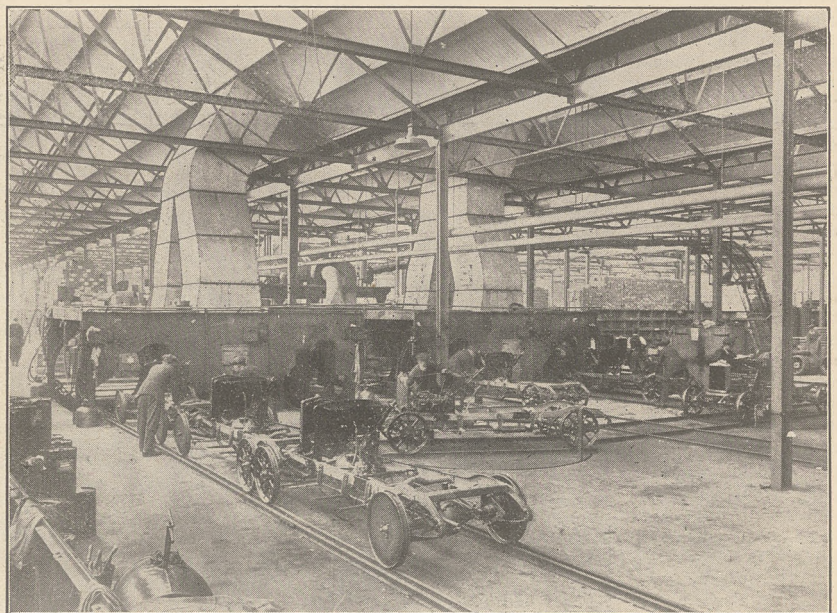
wiem w roku 1919 wywóz wynosił 1,754 samochodów, w roku 1923 osiągnął już cyfrę 5,007, w roku 1924 12,477, w roku 1925 — 23,233, w roku 1926 — 25,911, a w roku 1927 wzrósł do 28,577. Do roku 1926 przywóz przekraczał niekiedy bardzo poważnie wywóz, w ostatnich trzech latach natomiast jest niższy od wywozu, zatem bilans obrotów samochodami jest w Anglii obecnie czynnym, co jest już nie małym sukcesem angielskiego przemysłu. Dodac tu jeszcze trzeba, że 90 procent eksportu kieruje się do rozległych państw imperjum brytyjskiego, które, jak już zaznaczyliśmy, stanowią — narazie przynajmniej — wprost nienasycony teren zbytu.

W celu podniesienia zdolności eksportowej rozwija się coraz silniejszą akcją w kierunku koncentracji i standaryzacji produkcji, czemu przeciwieństwo potężny przemysł amerykański zawdzięcza głównie swój rozwój i powodzenie.

Ze względu na stosunkowo wysoki stopień nasyconia rynku angielskiego i skromne jak dotąd wyniki akcji eksportowej, pojawiają się głosy pesymistyczne na temat przyszłości angielskiego przemysłu automobilowego. Jednakże obliczenia chłonności rynków odznaczają się zwykle zbyt daleko posuniętym konserwatyzmem i popyt na mały typ samochodu bynajmniej nie wykazuje oznak słabnięcia. — Ponieważ zaś gros produkcji angielskiej w tym właśnie kierunku się rozwija, więc obawy o przyszłość jej mogą łatwo okazać się płonnymi.

Powyzsze nasze uwagi dotyczyły produkcji samochodów osobowych. Osobny rozdział muszą stanowić rozważania nad sytuacją gospodarczą i finansową angielskiego przemysłu samochodów ciężarowych, albo używając przyjętej w języku angielskim terminologii „motorowych pojazdów handlowych” (commercial motor vehicles).

Sytuacja tej grupy angielskiego przemysłu samochodowego w pierwszych latach powojennych przedstawiała się wręcz fatalnie. Przyczyniała się do tego z jednej strony ogólna depresja gospodarcza jako nieunikniona choroba powojenna, z drugiej zaś demobilizacja licznych samochodów ciężarowych, służących poprzednio celom wojennym. Przemysł popadł zatem w poważne trudności, poniósł olbrzymie straty finansowe, które w największym tego rodzaju przedsiębiorstwie



Gotowe podwozia wjeżdżają do kabin, gdzie zostaną polakierowane rozpylacznami (Morris Motor Co., Oxford).



„Leyland Motors“ wyniosły przeszło milion funtów szterlingów (około 45 milionów złotych), firmy nie wypłacały oczywiście przez szereg lat dywidendy itd., jednak po przecięciu spowodowanego temi warunkami kryzysu, przemysł ten dzwignął się nadszadziewanie szybko, szybciej niż przemysł samochodów osobowych, i dzisiaj już niema najmniejszych obaw o jego pomyślny rozwój.

Brak jest zupełnie ścisłych danych statystycznych o wysokości produkcji rocznej, jednak obecny jej stan szacowany jest jako sześciokrotnie wyższy niż w roku największej depresji w tym przemyśle — 1921. Ówczesna przybliżona produkcja wynosiła bowiem około 8000 wozów typu handlowego (z włączeniem dorożek samochodowych). W 1925 r. podniosła się już do 32 000, w 1926 do 41 500, a w 1927 do 52 000. Analogicznie wzrastała liczba zarejestrowanych w W. Brytanji pojazdów motorowych tego typu, mianowicie samochodów ciężarowych dla przewozu towarowego, z 135 000 w 1921 r. do 283 000 w 1927 r., autobusów, dorożek samochodowych i t. p. z 76 000 do 96 000.

Produkcja angielska zaspokaja prawie w zupełności zapotrzebowanie rynku krajowego w tej dziedzinie, gdyż od szeregu lat import z zagranicy nie przekracza nigdy 1 do 2 procent ogólnej liczby pojazdów, będących w użyciu. Fakt ten bynajmniej nie jest spowodowany wprowadzeniem dopiero w 1926 r. cła przywozowego w wysokości 33½ wartości, które nie oddziaływało prawie zupełnie na minimalny stan obrotów z zagranicą.

Jak pomyślnie przedstawia się obecnie sytuacja tej grupy angielskiego przemysłu samochodowego, dowodzi fakt, iż w chwili obecnej popyt na wozy „handlowe“ równoważy się po raz pierwszy od chwili zakończenia wojny ze zdolnością produkcyjną przemysłu.

W parze z ożywieniem produkcyjnym idzie oczywiście i wzmocnienie siły finansowej przedsiębiorstw. Zróbmy pobieżny przegląd czterech największych firm, reprezentujących 75 proc. rocznej produkcji całego przemysłu, mianowicie Leyland Motors, Dennis Brothers, Albion Motor Car i Guy Motors.

Pierwsze z nich Leyland Motors ma obecnie kapitału akcyjnego 1 850 000 funtów szterl., z czego za 950 000 akcji uprzywilejowanych, uprawnionych do 6-procentowej dywidendy. Czysty zysk, wygospodarzony w trzech ostatnich latach 1925—1927, wynosił kolejno



W długich szeregach przesuwają się podwozia przez halę montażową.  
(Austin Motor Co., Birmingham).

198 533 f. szt.; 191 211 f. szt.; 233 842 f. szt. Pomimo to dywidendy nie wypłacono i zysk obracano na pokrycie kolosalnego długu, datującego się z okresu poprzedniej depresji. Gdyby nie ta okoliczność, towarzystwo mogłoby wypłacać dywidendę 13 do 18 proc.

Najpomyślniej przedstawia się sytuacja Dennis Brothers, które mają kapitału 250 412 funtów szterl., a w ostatnich trzech latach odrzuciły kolosalne zyski: 202,5 tys. f., 293 tys. f., 336 tys. f. Toteż dywidenda wynosiła przez dwa lata 20 proc., a w 1927 r. aż 40 proc. i w dodatku towarzystwo zredukowało swój kapitał do połowy, fakt niebywały w historii finansowej W. Brytanji.

Albion Motor Car ma kapitału pół miliona funtów i obligacyjny na 85 tys. f. Czysty zysk

w ostatnich 3 latach wahał się od 102 do 118 tys. f., dywidenda na zwykłe akcje od 8 do 10 procent.

Guy Motors o kapitale 288 tys. f. wykazuje bardziej nierównomierną, choć stale rosnącą linię czystego zysku (od 24 do 50 tys. f.) i wypłaciło dopiero w ubiegłym roku 9-procentową dywidendę.

Oczywiście giełda, ten najczulszy barometr wszelkich drgnień gospodarczych, zareagowała bardzo silnie na tak wybitnie pomyślny stan interesów wymienionych towarzystw. Toteż akcje ich zwykływały znacznie i stały się pożądanym papierem spekulacyjnym, gdyż jako lokata pieniędzy przy obecnej wysokości kursu nie wchodzi w rachubę.

Jak bardzo cenione są te akcje, wystarczy przytoczyć, iż kurs akcji Dennis Brothers, opiewający na 1 szyling, notowany jest w wysokości 72½ sh. Inne zaś akcje przedstawiają dziś wartość 3—4-krotnie wyższą niż kurs nominalny.

W tych warunkach oczywiście choćby najbardziej wygórowana dywidenda daje dochód niski, jednak nabywcy pocieszają się tem, że zarobią na dalszej wyższej kursu tych papierów ogólnie poszukiwanych z powodu pomyślniej sytuacji obecnej i horoskopów na przyszłość przemysłu samochodów „handlowych“. Wielka Brytanja przechodzi coraz bardziej na motoryzację swych środków komunikacji osobowej i towarowej, jednak daleko jej jeszcze do stanu, jaki osiągnęły w tej dziedzinie Stany Zjednoczone Ameryki, a nawet Kanada. Warto tedy dla celów porównawczych i dla wykazania potencjalnej pojemności rynku angielskiego zestawzić, ile przypada mieszkańców na jeden samochód ciężarowy w trzech wymienionych państwach. W Stanach Zjednoczonych Ameryki wskaźnik ten wynosi 38, w Kanadzie 84, a w Wielkiej Brytanji 155. Gdyby zatem W. Brytanja miała dojść do stanu motorowej lokomocji Stanów Zjednoczonych, musiałaby 4-krotnie podnieść ilość swych samochodów ciężarowych, a ponieważ warunki po temu ma pomyślne, więc przed przemysłem angielskim otwierają się rozległe perspektywy na przyszłość.

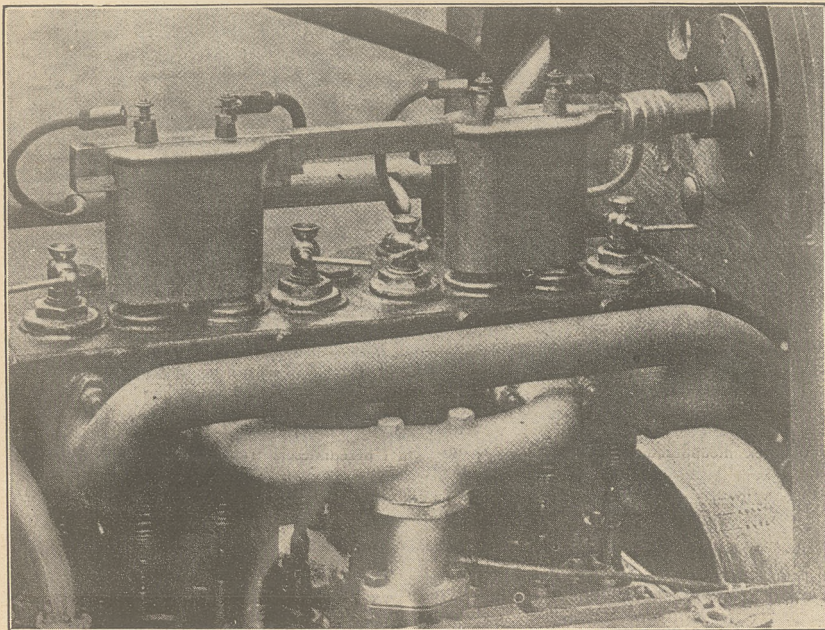
Bystander.

(Dokończenie na str. 11-tej.)



Całodzienna produkcja trzech typów fabryki Singer Motor Co. przedstawia się wcale imponująco.

# Zamek przeciwko kradzieżom



Zamek elektryczny wmontowany na silniku.

Jedną z największych trosk właściciela samochodu jest bezwzględnie kwestja zabezpieczenia pojazdu przed kradzieżą. Sprawa ta nade wszystko przybiera na znaczeniu dla tych właścicieli, którzy sami kierują swym pojazdem i nie trzymają szofera. Sprawę tę rozwiązują mniej lub więcej doskonale różne typy „zamek-bezpieczników”. Pewne zabezpieczenie posiada każdy samochód w zwykłym swym wyłączniku, do którego uruchomienia posiada się odpowiedni kluczyk. Zabezpieczenie to jest jednak zupełnie niewystarczające, gdyż, aby uruchomić motor, wystarczy uciąć i połączyć między sobą kable, prowadzące do silnika. Pełne zabezpieczenie przed kradzieżą dają zamki wbudowane w skrzynkę biegów, lecz są one dość niewygodne w użyciu, a — co najważniejsze — narażają one skrzynkę biegów na zniszczenie w razie wypadku, gdy kierowca zapomni wyłączyć zamek i ostro z miejsca ruszy samochodem. Z tych to powodów w ostatnim czasie zyskują coraz więcej zwolenników zamki elektryczne, które w ten lub inny sposób wyłączają zapłon względnie całą instalację elektryczną w samochodzie. Ostatnio ukazał się na rynku nowy typ zamka elektrycznego „Mekra”, który, wyłączając możliwość uruchomienia motoru przez niepowołanych, odznacza się przede wszystkim tem, iż daje się łatwo zastosować do każdego samochodu. W zamku tym, jak we wszystkich zamkach elektrycznych, zabezpieczenie przed kradzieżą polega na tem, że przyrząd ten wyłącza wszystkie bez wyjątku świeciece silnika. Przewody od magneta nie prowadzą tutaj bezpośrednio do świec silnika, lecz do kontaktów, znajdujących się na szynie, umieszczonej tuż ponad świecami. Szynę tę możemy przesunąć, wyłączając w ten sposób równocześnie wszystkie świeciece. Działanie zamka wyjaśnią nam szczegółowo załączony schemat. Przesuwalna szyna przechodzi przez deskę pomiędzy motorem, a siedzeniem kierowcy, przyczem na szynie od strony kierowcy znajduje się gwint wraz z nakrętką. Chcąc wyłączyć silnik, wystarczy pokręcić nakrętkę na prawo i nasadzić na nią zamek cyfrowy w kształcie dzwona. Przesunięcie kół cyfrowych zamka uniemożliwia zdjęcie zamka

z szyny, zamykając temsamem dostęp do nakrętki, służącej do przesuwania szyny. Aby uniemożliwić wszelkie manipulacje przy świecach, umieszczono na nich osłony, które obejmują zawsze po dwie świeciece. Jak widzimy na schemacie, pomiędzy deską frontową a silnikiem znajduje się jeszcze jeden zamek cyfrowy. Zadanie jego polega na tem, że umożliwia w tem miejscu na rozłączenie szyny i usunięcie jej z silnika, gdyby zachodziła potrzeba wykręcenia świec w razie zaoliwienia itp. Chcąc uruchomić silnik, trzeba więc naśtawić kółka zamka cyfrowego na kombinację, znaną tylko właścicielowi samochodu.

Teraz możemy zdjąć osłonę razem z zamkiem i przekręcić nakrętkę tak, aby szyna przesunęła się w pozycję normalną. Kontakt *b* poprzez bloczki kontaktowe i kontakt kulkowy na świecy *a* stworzą połączenie pomiędzy aparaturą zapłonową a silnikiem tak, że teraz motor zaskoczy bez trudności. Na rysinie naszej widzimy nowy zamek samochodowy, wbudowany do silnika 4-ro cylindrowego.

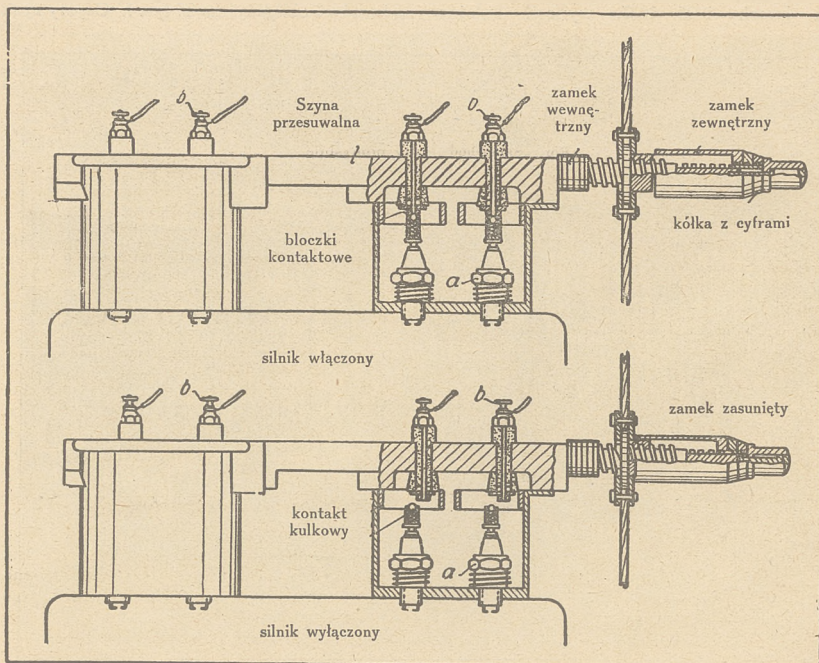
## Nowy metal lekki

Nowy metal lekki, nadający się specjalnie do wyrobu tłoków w silnikach spalinowych, został ostatnio wprowadzony na rynek przez firmę Andrews Crankshaft and Cylinder Co., Birmingham. Metal ten, sprzedawany pod nazwą „Hardalloy”, zwraca uwagę przez swe doskonale właściwości. Tłoki z nowego metalu są nieco lżejsze od tłoków, wykonanych z dotychczasowych stopów aluminiowych, posiadają one natomiast znacznie większą twardość, a mianowicie 145 do 150-ciu stopni Brinell'a, podczas gdy stopy, stosowane dotychczas, wykazywały tylko 80 do 85 stopni Brinell'a.

Korzyść, wynikająca z niezwyklej twardości metalu, polega na tem, że rowki, przeznaczone dla pierścieni tłokowych, nie deformują się tak łatwo, jak dotychczas. Próba z nowymi tłokami na dystansie 80 000 km wykazała, że rowki te rozszerzyły się tylko o 0,038 mm. Współczynnik rozszerzalności cieplnej nowego stopu nie różni się prawie wcale od rozszerzalności lanego żelaza, tak że tłoki te można znacznie dokładniej dopasować do cylindrów, jak tłoki ze stopów zwykłych i tak np. przy motorze o wierceniu cylindra 120 mm tłoki dopasowuje się z luzem tylko 0,11 mm.

Wreszcie nowy metal posiada tę zaletę, że można go doskonale obrabiać na tokarni, przyczem powierzchnia jego jest tak gładka, że nie potrzeba go już szlifować. Cena stopu „Hardalloy” nie jest nie wyższa od innych stopów aluminiowych.

Niestety, nie możemy podać dokładnego zestawienia składników stopu, gdyż skład jego jest, rzecz oczywista, tajemnicą fabryki.



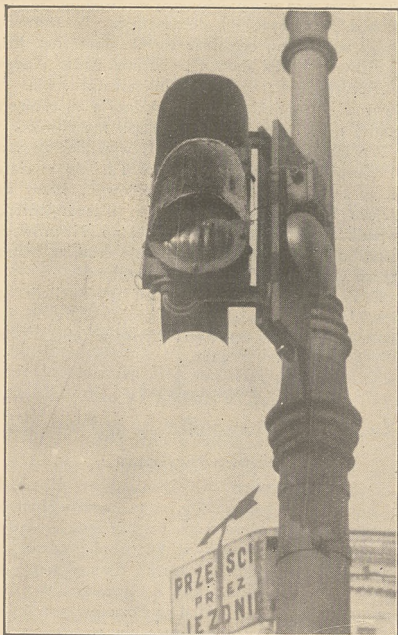
Schemat działania zamka elektrycznego.

## Angielski przemysł samochodowy

(Dokończenie ze str. 9-tej.)

Reasumując przegląd angielskiego przemysłu samochodowego, stwierdzić możemy, iż przedstawia on w obydwu szych grupach obraz solidnie i zdrowo zorganizowanego aparatu wytwórczego. Produkcja jego obliczona jest głównie na rynek wewnętrzny; pewna, choć niezbyt wielka część również na eksport, kierujący się zresztą prawie wyłącznie do państw, wchodzących w skład imperjum brytyjskiego. Przemysł angielski nie odznacza się dotąd wybitnym duchem ekspansywnym, tak charakterystycznym dla amerykańskiego przemysłu samochodowego, jednak jest to zjawisko może nawet zdrowe, że przemysłowcy angielscy stawiają sobie nareszcie cele bliższe i łatwiejsze do uzyskania. Zresztą teren naturalnej ekspansji, t. zn. imperjum brytyjskie, jest tak rozległe, że narazie skromny udział przemysłu angielskiego na innych terenach bynajmniej nie może stanowić o jego obecnej sytuacji, ani o jego przyszłości.

## Sygnalizacja świetlna w Warszawie



Fot. „Samochód”

Po wypróbowaniu sygnału świetlnego do regulacji ruchu, na skrzyżowaniu Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskiej, gdzie system ten wykazał swe zalety i okazał się bardzo dobrym, zadawajac władze, ma on być teraz zastosowany na ważniejszych skrzyżowaniach ulic o wielkim ruchu w stolicy.

Sygnal składa się z dwu umieszczonych ponad sobą światel, górnego, czerwonego „stop” i pod nim znajdującego się zielonego, oznaczającego „jazda”, oraz dużego dzwonka elektrycznego o donośnym głosie dla sygnału przygotowawczego; zastępuje on używane powszechnie w tym celu w U. S. A. i w Niemczech światło żółte.

Sygnalizacja optyczna ma być zastosowana w najbliższym czasie na skrzyżowaniu Marszałkowskiej z Chmielną i Nowego Światu z Jerozolimską; prasa stołeczna domaga się regulacji ruchu tym sposobem i na skrzyżowaniu Alei Jerozolimskiej z Bracką, gdzie gęstniejący z dniem każdym ruch kołowy, wzmógłony jeszcze przechodzącą tędy linią autobusową, sprawia wielkie trudności i domaga się gwałtownie racjonalnego uregulowania.

Prace około zmontowania aparatów sygnałowych, umieszczanych zwykle w słupach latarni elektrycznych lub masztów tramwajowych, zaczną się wkrótce w powyższych punktach. R.

# NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

## Z WARSZAWY

### Wzrost ilości samochodów

W ciągu października rb. rejestrowano w Warszawie 93 dorożki samochodowe, 36 samochodów osobowych prywatnych, 45 samochodów ciężarowych i 6 autobusów oraz 12 motocykli, razem pojazdów mechanicznych 192.

Ogółem na 1 listopada 1928 zarejestrowanych było w Warszawie 6823 pojazdów mechanicznych.

### Uregulowanie placu Teatralnego

Magistrat warszawski zamierza w najbliższym czasie przystąpić do przebudowy i uregulowania placu Teatralnego, jednego z głównych węzłów w sieci arterji komunikacyjnych stolicy, na którym, wskutek nieuporządkowanej powierzchni intensywny tu bardzo ruch uliczny odbywa się niezwykle chaotycznie. R.

### Regulacja placów i ruchu na placach

W tych dniach odbędzie się posiedzenie komisji komunikacyjnej Magistratu, na którym omawiane będą sprawy unormowania ruchu na niektórych placach Warszawy.

Komisariat Rządu zwrócił uwagę, że w niektórych miejscach tworzą się zatory. Do takich miejsc należy kąt placu Teatralnego koło ulicy Wierzbowej. Poza to chodzi o uregulowanie ruchu na pl. Napoleona oraz na placu Bankowym.

Przedstawiciel Komisariatu Rządu wysunie konieczność zniesienia pętli tramwajowych na placu Teatralnym i zmianę rozplanowania skwerów na tym placu i placu Napoleona. R.

### Ulepszenie dróg podmiejskich

Komisja drogowa wydziału powiatowego przejęła dniami w obecności delegatów władz oraz przedstawicieli magistratu warszawskiego dwa odcinki nowowypbudowanych szos, mianowicie na szosie Warszawa — Otwock 5 km od granic miasta stol. Warszawy wzdłuż wału międzeszyńskiego do Wólki Zerzeńskiej i na szosie Jeziorna — Piaseczno 2 km., od Jeziorna do Skolimowa.

Drogi te wybrukowane są kostką kamienną, kwarcytową, na podkładzie z tegoż kamienia. Jest to system na tutejszym terenie zupełnie nowy, dotychczas stosowany tylko w Wielkopolsce i w Niemczech. Dokonane próby wytrzymałości nowych szos przez maksymalne obciążenie wypadły pomyślnie.

Na szosie do Otwocka pozostaje jeszcze do wykonania 18 km., na szosie do Piaseczna jeszcze 5 km. R.

### Samorządowe linje autobus w

Przewodniczący wydziału powiatowego sejmiku warszawskiego, p. starosta W. Gajewski, zwrócił się za pośrednictwem urzędu wojewódzkiego do Min. Robót Publ. z wnioskiem o udzielenie sejmikowi koncesji na wyłączność ruchu autobusowego na drogach: 1) Warszawa — Karczew z odnogą do Falenicy i Otwocka, 2) Jeziorna — Piaseczno, 3) Górcze — Babice — Zaborów i 4) Fort 2 — Mościska — Izabelin.

### Przepelnienie autobusów linii „A”

Wskutek spostrzeżonego przepelnienia autobusów, a zwłaszcza ich platform, przypominano konduktorom konieczność ścisłego stosowania przepisów, zabraniających przekroczenia dopuszczalnego przepisowego obciążenia wozów (na platformie 12 osób, wewnątrz 33). Przy komplecie winna być opuszczona natychmiast tablica: „Niema miejsc, nie wsiadać” i wstrzymane bezwarunkowo wsiadanie dalszych pasażerów.

W razie oporu publiczności, konduktorzy są, upoważnieni do wzywania pomocy policji. R.

## Porządek w autobusach

W celu usprawnienia ruchu autobusów miejskich w Warszawie, szybkiego wsiadania i wysiadania pasażerów oraz dla uniknięcia tłoku, w najbliższym czasie wydane zostaną zarządzenia i przybite wewnątrz wozów tabliczki, głoszące, że „zabrania się stać w przejściu oraz między ławkami”.

Miejsca stojące przewidziane są bowiem jedynie na tylnym pomoście autobusów. R.

## Likwidacja linii tramwajowych w śródmieściu

Z rokiem przyszłym ma się rozpocząć realizacja planu usunięcia ruchu tramwajowego ze śródmieścia. W miejsce przeruconych na krańce miasta i przedmieścia tramwajów zainstalowane będą linje autobusowe. Likwidacja tramwajów i zastąpienie ich autobusami obliczone jest na dłuższy okres czasu. Zmiana ta odbyła się w Paryżu na przestrzeni 20 lat.

Jako pierwsza zlikwidowana zostanie prawdopodobnie około połowy przyszłego roku linja tramwajowa „3”, w jej miejscu zaś będzie uruchomiona linja autobusowa „C”.

W związku z dążeniem do odciażenia przepelnionych ruchem ulic śródmieścia, biuro projektów budowy „Metro” przy warszawskiej dyrekcji tramwajów przyspiesza swą pracę i opracowuje już plan i kosztorys budowy pierwszej linii kolei podziemnej, która by połączyła Mokotów z Muranowem. Koszt wyniósłby około 60 milionów złotych. O ile uzyskanie funduszy nie napotka na trudności, pierwsza linja gotowa byłaby w r. 1935.

W dalszych planach przewidziane jest m. in. połączenie linią kolei podziemnej okolic dworca Wschodniego z Wola. R.

## Zmiana w przepisie

W związku ze wzmagającym się coraz bardziej ruchem ulicznym, przewidywana jest pewna drobna, lecz ważna zmiana w przepisie, dotyczącym regulacji ruchu ulicznego.

Podczas gdy dotychczas, przy sygnale „stop” na skrzyżowaniu ulic pojazdy, skręcające na prawo w przecznicę, mogły jechać dalej, w przyszłości na powyższy sygnał zatrzymywać się będą wszystkie wszystkie pojazdy, a to dlatego, by zapewnić przechodniom, przechodzącym wtedy przez jezdnię, bezpieczne i wygodne przejście.

## Taksówki a patenty

Ustawa o państwowym podatku przemysłowym podzieliła przedsiębiorstwa na kategorie, według których należy wykupywać świadectwa przemysłowe.

W p. 19 dz. B. cz. II załącznika do art. 23 ust. przewidziane jest, że właściciele dorożek, zatrudniającej 1—4 pracowników, wykupują świadectwa przemysłowe 8 kategorii.

Minist. Skarbu w rozporządzeniu wykonawczem z dnia 8 sierpnia 1925, zaliczył eksploatację dorożek samochodowych do przedsiębiorstw przewozowych, które wykupywać winny patenty 2 kategorii handlowej, a w drodze wyjątku zezwolił indywidualnie na nabycanie świadectwa przemysłowego 4 kategorii właścicielom jednej taksówki.

Jeden z właścicieli taksówek, uważając, że stanowisko Ministerstwa jest sprzeczne z ustawą, wykupił świadectwo przemysłowe 8 kategorii.

Został on pociągnięty do odpowiedzialności i sąd skazał go na 200 zł grzywny.

Od wyroku tego pełnomocnik oskarżonego założył skargę apelacyjną.

Sąd okręgowy wyrok I instancji uchylił i oskarżonego uniewinnił. Sąd uznał, że rozporządzenie Ministerstwa jest sprzeczne z ustawą, nie uznał zaś argumentów Urzędu Skarbowego, że odnośny przepis ustawy dotyczył jedynie dorożek konnych. R.

## Zatory wskutek błędnej regulacji ruchu

Prasa warszawska zwraca uwagę na fakt, że zdolność „przelotowa” ulic cierpi wskutek wadliwej regulacji ruchu.

Przy zatrzymaniu sygnałem wymaga bowiem policja, by pojazdy stały w jednym szeregu i nie pozwalała na zatrzymywanie się wtedy na torach tramwajowych, przez co na ulicach szerokich, gdzie w jednym kierunku pomieściłyby się trzy szeregi pojazdów, tworzą się długie zatory.

Również przepuszczenie na skrzyżowaniach ulic pojazdów tylko jednym szeregiem wpływa ujemnie na sprawność ruchu. R.

## Przejechanie przez auto

Pod koła taksówki dostał się w tych dniach w Warszawie na ulicy Marszałkowskiej jakiś przechodzień, wskutek własnej nieostrożności, i został silnie poturbowany. Stwierdzono przytem, że był on zupełnie pijany. R.

## Z POZNANIA

### Dlaczego w Poznaniu niema dworca dla komunikacji autobusowej międzymiastowej?

Coraz bardziej rozwijająca się komunikacja autobusowa między Poznaniem a poszczególnymi miastami Wielkopolski, świadczą o konieczności wybudowania w śródmieściu centralnego dworca, gdzieby się koncentrował ruch autobusowy. Dotychczas właściwie postoje autobusów oraz rozkłady jazdy istnieją jedynie dla wtajemniczonych.

Ogłaszanie w prasie codziennej godzin, w jakich kursują autobusy, jest niewystarczające. Przecież właścicielom autobusów winno zależeć nie tylko na t. zw. „zainteresowanych” daną linią, lecz i na szerszych warstwach publiczności, które, w lecie w szczególności, chętnie korzystały z tego środka lokomocji, ażeby wydostać się poza mury miasta. Ludzie naogół sa, jak wiadomo, leniwi, i najchętniej idą po linii najmniejszego oporu. Szukać rozkładów jazdy, dowiadywać się o postoje, to zbyt żmudna praca! Najlepiej udać się prosto na dworzec kolejowy i pojechać do Puszczykowa.

Do drzew autobusowych miałyby ogromne znaczenie dla wzmożenia ruchu autobusowego, jak i rozwinięcia zamilowania do podmiejskich wycieczek wśród mniej zamożnych warstw społeczeństwa. Jesteśmy niezsuci, przyzwyczajeni do ułatwień. Z tem się trzeba liczyć! Kraków n. p. zrozumiał to już dawno, gdyż od dwóch lat istnieje tam dworzec autobusowy. O wiele łatwiej jest zdecydować się na wyjazd, mając jak na dłoni plan linii autobusowych we wszystkich kierunkach, rozkłady jazdy, a w najlepszym razie zachęcające plakaty podmiejskich miejscowości.

Obecnie, w nagłym wypadku konieczności wyjazdu np. do Sremu czy do Swarzędza, nieuświadomiony przeciętny śmiertelnik (to zn. nie zainteresowany), znajdując się w nieładzie kłopotcie. Chciałby jechać autobusem, nie wie gdzie go szukać. Gdyby zaś istniał centralny dworzec autobusowy, wystarczyłoby zatelefonować, a otrzymano by się natychmiast żadaną informację. Ponieważ niestety dworzec taki nie istnieje, podajemy do wiadomości zainteresowanych, że poza wiadomym planem (dla mnie brzmi to trochę tajemniczo) a u t o b u s z Gniezna wychodzi o godz. 13 i przybywa do Poznania o 14.30. Z Poznania zaś wychodzi o godz. 16.30 i przybywa do Gniezna o godz. 18. O.

## Organizacja kupiectwa samochodowego

W dniu 25 listopada rb. w Poznaniu w sali restauracji „Pod Strzechą” (Gastronomia) przy ulicy 27 Grudnia, odbyła się przy licznym udziale przedstawicieli świata kupieckiego i przemysłowego, branży samochodowej pierwsze organizacyjne zebranie.

W toku ożywionej dyskusji powzięto szereg uchwał, które wyrażają dążenie kupiectwa samochodowego do utrwalenia swojej branży na solidnych i uczciwych podstawach, biorąc za wzór szereg zagranicznych zrzeszeń tego rodzaju.

Wybrany tymczasowy komitet przystąpił do dalszej pracy nad ostatecznym opracowaniem statutu i reglamentacją prawną.

## Autobus Plac Wolności — Sołacz

Co pewien czas przybywają w Poznaniu nowe linie autobusowe. Od 15 listopada poczęła kursować autobus z Placu Wolności do Sołacza ulicami: Al. Marcinkowskiego, Pocztową, placem Nowomiejskim, Cieszkowskiego, Libelta, Aleją Chopina i Aleją Wielkopolską.

Przy tej okazji chcielibyśmy zwrócić uwagę na pewien zasadniczy brak, jaki się daje zauważyć zarówno w komunikacji tramwajowej jak i autobusowej w naszym mieście. Jesteśmy zdania, iż tak tramwaje, jak i autobusy, winny być zaopatrzone w tablice z wyszczególnieniem ulic, przez które przejeżdżają. Nie mówiąc już o stalych mieszkańców Poznania, którzy też niejednokrotnie słabo się orientują w planie miasta, przyjezdni, którzy chcą korzystać z komunikacji autobusowej, mają wielce utrudnione zadanie. Powiemy, że ktoś, będący pierwszy raz w Poznaniu, chce jechać, będąc na placu Wolności, na ulicę Libelta. Widzi autobus z napisem: Sołacz. Rozumie się, że nie mu to nie mówi. Gdyby istniały tablice z wyszczególnieniem ulic, sprawa byłaby załatwiona. Najwyższy czas o tem pomyśleć, gdy przyjezdnych, nie znających Poznania, będzie w roku przyszłym tysiące. O.

## Rozszerzenie ulicy Bukowskiej

Od kilku dni przystąpiono do prac około rozszerzenia ulicy Bukowskiej przy cmentarzach rzymsko-katolickich. Parkany cmentarzy Św. Marcina i Farnego będą cofnięte o pięć metrów wstecz, przez co zostaną rozszerzone chodniki, wiodące do nowego gmachu chemii przy ul. Grunwaldzkiej. W najbliższych dniach ukończony zostanie również plac dla postojów samochodów przed gmachem wystawowym na narożniku Głogowskiej i Bukowskiej. O.

## Kronika wypadków samochodowych

W ubiegłym tygodniu, na szczęście, niewiele zanotowano wypadków samochodowych w Poznaniu.

W dniu 21 bm. przy ul. św. Marcina, o godz. 12 samochód PZ 43 254, prowadzony przez Br. Skrzypczaka, zamieszkalego przy ul. Gen. Prądzyńskiego nr. 3, przejechał 9-letn. Stefana Federa (Fr. Ratajczaka 11 a). Poranione dziecko odstawiono do szpitala.

Fatalne w skutkach było zderzenie się wozu z samochodem, jakie zdarzyło się na ulicy Wjazdowej w dniu 23 bm. wieczorem. Wóz ciężarowy Hartwiga zderzył się z samochodem osobowym, przyczem sofer został tak silnie uderzony dyszlem, że stracił przytomność. Nieprzytomnego przewieziono do lecznicy miejskiej, gdzie pozostał pod troskliwą opieką lekarską.

Pozostaje wreszcie do zanotowania zderzenie dwóch samochodów, jakie miało miejsce w nocy z 24 na 25-go, na pustej ulicy, co niezbyt dobrze świadczy o uwadze kierowców. Samochód PZ 43 141 jechał lewą stroną z ul. Fr. Ratajczaka na ul. Św. Marcina. Z przeciwnej strony zbliżał się w ostrem tempie samochód PZ 11848, nie dając sygnałów. Wskutek nieprawidłowej jazdy, samochody wpały na siebie gwałtownie, przyczem jeden z wozów został zniszczony. Pasażerka dorożki samochodowej, 21-letnia Zofia Kujawa, doznała okaleczeń. Przewieziono ją do szpitala miejskiego, skąd po założeniu opatrunku odstawiono do domu. O.

## Nowoczesny Dawid i Goliat

Przechodnie, znajdujący się w ub. wtorek w godzinach popołudniowych na pl. Wolności, mieli sposobność być świadkami pokonania nowoczesnego Goliata, przez nie mającego nie wspólnego z bibliją, Dawida. Goliatem w tym wypadku był wojskowy samochód pancerny, który najechał na mały wózek, służący do oczyszczania ulic miasta. Żelazny wózek, dobrze wszystkim znany z widzenia. Otóż „Dawidek” zaplątał się pod koła groź-

nej pancerki i już, już miał ulec zmiążdżeniu, gdy nagle wyciągnął jedno ze swych żelaznych ramion i przebił na wyłot chłodnicę napastnika. Uniuruchomionej pancerce, płaczącej gorącymi łzami, musiały przyjść z pomocą towarzyszące jej samochody pancerne i odtransportować do garażu.

Zebrana tłumnie publiczność z ożywieniem komentowała epilog nierównomiernej walki. (O.)

## Z POMORZA

### Samochód zdruzgotany przez pociąg

Dnia 21 listopada, na linii kolejowej Toruń — Bydgoszcz zdarzył się fatalny wypadek zderzenia się samochodu z lokomotywą, wskutek niespieszenia zapory kolejowej. W odległości około 10 klm. od Torunia krzyżuje się z torem kolejowym szosa Toruń — Bydgoszcz. W pobliżu stacji Cierpie, około godz. 21,40, zszoną tą jechał samochodem do Torunia naczelnik wydziału robót publicznych przy Województwie Pomorskiem p. inż. dr. Mieczysław Nawrowski wraz z małżonką. W tym samym czasie zdążył z Torunia do Bydgoszczy pociąg osobowy nr. 37, przyczem zapora na przejeździe nie była zamknięta. Dr. Nawrowski, który sam kierował maszyną, nie spostrzegł zbliżającego się pociągu i wjechał na tor. W tej samej chwili pędząca całą siłą pary lokomotywa wpadła na samochód, druzgocąc go doszczętnie. Pasażerowie zostali wyrzuceni, odnosząc ciężkie obrażenia. Inż. Nawrowski doznał złamania obu nóg, nadto silnego pokaleczenia twarzy i rąk odłamkami szkła. P. Nawrowska odniosła złamanie jednej z zwłknięć drugiej nogi oraz doznała wstrząsu mózgowego.

Zawiadomione natychmiast o wypadku ze stacji Cierpie, władze kolejowe w Toruniu wysłały pociąg sanitarny z lekarzem kolejowym, który na miejscu udzielił pomocy ofiarom nieszczęśliwego wypadku. Odwiezieni do Torunia pp. Nawrowscy zostali umieszczeni w szpitalu miejskim, w stanie bardzo ciężkim, lecz nie beznadziejnym.

Dróżnik Józef Siryżowski, którego niedbalstwo spowodowało wypadek, został aresztowany. Sledztwo w sprawie niezamknięcia zapory w toku. (O.)

## Komunikaty

### Zw. Zaw. Automobilistów w Poznaniu

#### Umowa taryfowa

Podajemy naszym członkom do wiadomości, że dnia 27 listopada 1928 r. zawarta została umowa taryfowa dla kierowców, zatrudnionych na dosrozkach samochodowych w Poznaniu, pomiędzy Związkiem Właścicieli Dorożek Samochodowych Rz. P. oddział w Poznaniu a Związkiem Zaw. Automobilistów Rz. P. oddział w Poznaniu przed Inspektorem Pracy 53 obwodu. Na podstawie tej umowy obowiązują z dniem 1 grudnia 1928 r. placę w wysokości 35 zł. tygodniowo, plus 12 proc. brutto doходу dziennie.

Szczegóły tej umowy podamy później.

#### Tworzenie biblioteki

Celem rozszerzenia i pogłębienia wiedzy fachowej naszych członków w zakresie automobilizmu, postanowił Związek Zaw. Automobilistów Rz. P. oddział w Poznaniu utworzyć bibliotekę.

Wobec tego prosimy wszystkich tych, którzy mają zbędne podręczniki, książki i czasopiisma, traktujące o automobilizmie, aby zechcieli łaskawie ofiarować je nam dla naszej biblioteki, które przyjmuje sekretarjat Zw. Zaw. Aut. w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego nr. 42, od godz. 10—13 i od 16 do 19-tej.

## Używane samochody na sprzedaż

SAMOCHÓD Fiat otwarty, 4-osobowy, mający 20 tys. klm., motor starannie remontowany sprzedam. Miejscowość Bytów, powiat Sztamoty. S 12 510

## Z CAŁEGO ŚWIATA

### Taksowanie starych samochodów

Wzrastająca stale produkcja samochodów spowodowała, że problem oceny samochodów, używanych w ostatnim czasie, wysuwa się coraz bardziej na pierwszy plan. Codziennie słyszy się pytanie: Ile jest wart mój stary samochód, który chciałbym dać jako wpłatę na nowy? Niepewność ta bezwarunkowo odbija się ujemnie na całym handlu samochodowym. Aby usunąć niepewność co do wartości rynkowej samochodów używanych, dwa niemieckie związki samochodowe, a mianowicie „Reichsverband des Kraftfahrzeughandel und Gewerbes“ i „Reichsverband der Automobil-Industrie“ zorganizowały neutralną instytucję, która zajmuje się oceną używanych samochodów. Narazie trudno osadzić, czy instytucja ta osiągnie swój cel, to znaczy, czy usunie niepewność z handlu samochodami używanymi. Powodzenie bowiem da się osiągnąć jedynie wtedy, jeżeli rzeczywiście będzie istniała pewna gwarancja absolutnej neutralności instytucji taksującej. — O podobnych organizacjach, istniejących i dobrze funkcjonujących w Ameryce, pisaliśmy w nr. 8 naszego tygodnika.

### Rajd europejski 10 000 km.

Nowy rajd turystyczny europejski projektuje Automobilklub niemiecki (Automobilklub von Deutschland). Wychodząc z założenia, że przy obecnym stanie techniki, rajdy na dystansie dwóch i trzech tysięcy km. nie przedstawiają już żadnych trudności, planuje się rajd na dystans 10 000 km. Według dotychczasowych projektów, trasa rajdu przedstawiałaby się mniej więcej, jak następuje: Haga, Paryż, Madryt, Włochy, Austria, Polska, Helsingfors, Haparanda, Sztokholm, Kopenhaga i Berlin. Udział dozwolony wyłącznie dla samochodów seryjnych z kierowcami fabrycznymi lub amatorami. Kontrola przez zmieniających się codziennie komisarzy. Szybkość przeciętna 30 km. na godzinę z przerwami i noclegami. Czas trwania rajdu około 15 dni.

Rajd ten, który miałby rzeczywiście niezwykle znaczenie techniczne, cieszyłby się niezawodnie żywym zainteresowaniem automobilistów nie tylko niemieckich, lecz i zagranicznych.

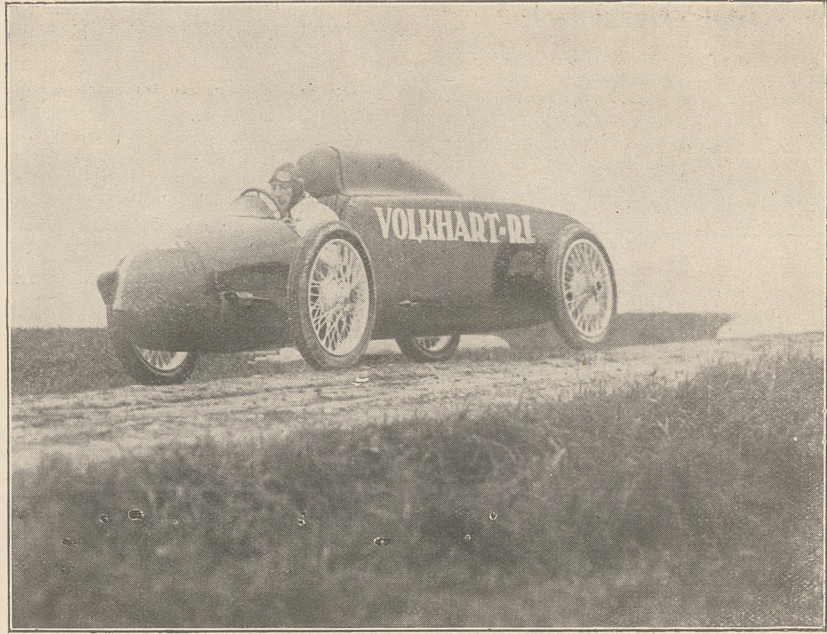
### Wystawy włoskie

Wystawa samochodowa, która zazwyczaj odbywała się w Medjolanie, w czasie Targów Medjolańskich, została — jak się dowiadujemy — w roku przyszłym odwołana, wobec czego jedyną włoską wystawą samochodową w roku 1929 będzie Salon Automobilowy w Rzymie, którego otwarcie nastąpi dnia 30 stycznia 1929 r. Będzie on zarazem pierwszą włoską wystawą w roku przyszłym. Podczas Targów Medjolańskich wystawi jedynie Fiat, który posiada tam własny pawilon, serię pojazdów użytkowych.

### Motocykl w Japonii

Japonia jest w większej części krajem górzystym, o wąskich i kiepsko rozbudowanych drogach, tem dziwniejszy zatem jest fakt, że mimo to przeszło 10 procent ludności posługuje się rowerem. Japończyk, który zawsze wykazywał wielkie zainteresowanie dla wszystkich nowości, przyswaja sobie również wszelkie nowości z dziedziny komunikacji. Liczni mieszkańcy, którzy dotychczas jeździli na rowerze, obecnie czują potrzebę sprawniejszego środka komunikacyjnego, któryby mimo to nie zajmował wiele miejsca na wąskich i krętych drogach krajowych. Wehikulem, na który specjalnie zwrócono uwagę, jest więc motocykl, tembardziej, że Japończyk, jak się okazało, jest wielkim zwolennikiem sportu motocyklowego. Obecnie kursuje w Japonii ok. 20 000 motocyklów. Są to przeważnie maszyny amerykańskie, których importuje się rocznie około trzech tysięcy sztuk. Wzrost zainteresowania motocyklem wśród Japończyków spowodował, że obecnie fabryki angielskie noszą się z zamiarem założenia tam swych przedstawicielstw firmowych.

## Nowy samochód raketowy



Fot.: Keystone View

Problem zastosowania napędu raketowego dla samochodów nie daje spokoju różnym konstruktorom. Po niedużych demonstracjach pojazdów raketowych Opel'a i Eisfeld'a, występuje obecnie na widownię inżynier Kurt C. Volkhart z Düsseldorfu z nowym samochodem raketowym „Volkhart — R 1”. Samochód ten, który podobno odznacza się od swych poprzedników licznymi ulepszeniami, ma być demonstrowany publicznie na

torze „Avus“ w Berlinie. Aby uzyskać zezwolenie policji i ministerstwa komunikacji na demonstrację publiczną inż. Volkhart odbył w ubiegłą niedzielę (dnia 25. bm.) próbną jazdę przed komisją policyjną, która uznała, że przy zachowaniu odpowiednich ostrożności, pojazd ten można demonstrować w obecności publiczności. Pierwszy publiczny występ samochodu „Volkhart — R. 1” odbędzie się prawdopodobnie dnia 2 grudnia r. b.

## Ruch

### w przemyśle automobilowym

#### Produkcja Chevroletów w Polsce

Fabryka montażowa General Motors w Polsce wyprodukowała od dnia 2 lipca do dnia 15 października r. b. 983 samochodów osobowych i ciężarowych marki Chevrolet.

#### Automobilizm we Francji

W roku bieżącym zarejestrowano we Francji 1 000 000 samochodów, tak, że obecnie 1 samochód przypada na 41 mieszkańców. Francuski przemysł samochodowy zajmuje 7-me miejsce w przemyśle krajowym. Eksportowano w tym roku 52,053, czyli 27 proc. ogólnej produkcji.

Liczba pracowników, zatrudnionych w przemyśle samochodowym, wynosi 200 000. Długość dróg bitych wynosi 624,000 klm., czyli 15 razy więcej, niż linij kolejowych.

Pod względem ilości kilometrów dróg bitych na 1 klm. kwadratu Francja zajmuje pierwsze miejsce. Paryż posiada 103,307 samochodów, czyli 1 samochód na 28 mieszkańców. W Nancy i Nicei wypada 1 samochód na 13 mieszkańców.

#### Produkcja w St. Zjednoczonych

Biorąc ogólnie, poziom produkcji samochodów w Stanach Zjednoczonych w miesiącu wrześniu nieco się obniżył, co należy tłumaczyć mniejszą ilością dni roboczych, w porównaniu z miesiącem poprzednim.

Ogólna liczba wyprodukowanych samochodów w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, wynosiła 460 000, podczas gdy w sierpniu — 489,758. Dni roboczych w sierpniu było 21,5; produkcja dzienna wynosiła 21,300 samochodów. W sierpniu dni roboczych było 25, a produkcja dzienna wynosiła 19,570.

## Wzrost automobilizmu w Polsce

Według danych statystycznych, zarejestrowano w Polsce w ciągu października r. b. 410 samochodów, w czem 68 osobowych. W sierpniu tegoż roku zarejestrowano 373, w czem 59 osobowych. Jak widzimy, przeważają samochody ciężarowe.

## Ruch wydawniczy

Przegląd Samochodowy i Motocyklowy (zeszyt 11-ty, listopad 1928) poświęcony jest polskiej twórczości w pracy konstrukcyjnej. Na numer ten składa się pięć działów:

- 1) „Dziesięciolecie samochodu w Polsce“ z artykułami: „Na tle dziesięciolecia“ (Tadeusz Paszewski, inż.); „Czego brak polskiemu przemysłowi samochodowemu“ — (Kazimierz Majer, inż., ppulk.); „W sprawie przemysłu samochodowego i motocyklowego w Polsce“ — (inż. Adam Glücklich); „Rozwój automobilizmu w Niepodległej Polsce“ — (inż. Adam Minchejmer).
- 2) „Produkcja samochodów na zasadach współpracy“ (inż. T. Paszewskiego).
- 3) „Prace polskich konstruktorów“. — Opisy konstrukcji silników inż. Tadeusza Tańskiego, silnika birotacyjnego inż. H. Brzeskiego oraz silników lotniczych majora Petera i inżyniera W. Zalewskiego.
- 4) „Polskie Zakłady Przemysłu Samochodowego i Lotniczego“. Przegląd produkcji Polskich Zakładów Skody Odlewniwa i lekkich stopów w Polsce, Państwowych Zakładów Inżynierji oraz Zakładów Mechanicznych „Ursus“. —
- 5) „Dział ogólny“ obejmuje ciekawe artykuły: „Mieszanki spirytusowe w zastosowaniu do napędu samochodów“ — prof. K. Taylor; „Analiza gazów wydechowych jako środek regulacji karburatora“ — inż. K. Groslick; „Zarys konstrukcji pławoców“ — Stanisław Weiss, inż.; „Metale lekkie“ — F. Brodowski, inż.
- 6) „Dział Przemysłowo-Handlowy“ oraz bogata kronika dopełniają numer, który, opracowany nadzwyczaj starannie, daje rzeczywistie wyczerpujący przegląd wytwórczości polskiej w dziedzinie automobilizmu.

## Nowe rekordy światowe na samochodach

Rekord światowy 12-to godzinny w klasie 1100 ccm. został ustanowiony dnia 18 listopada r. b. na torze w Monza przez znanych jeźdźców Castelbarco i Alberti na samochodzie Amilcar, 6 cylindrów, z kompresorem. Kierowcy włoscy przebyli w ciągu 12-tu godzin dystans 1427 700 km., co odpowiada szybkości przeciętnej 118,975 km. na godz. Poprzedni rekord światowy tej samej ka-

tegorji został ustanowiony w dniu 14 lutego br. przez Marendaz'a na samochodzie Marendaz-Spezial, przyczem dystans przejechany przez niego wyniósł 1 055,816 km, co odpowiada szybkości średniej 87,984 km na godzinę.

Dwudziestoczerogodzinny rekord światowy kategorii 1500 ccm. na torze Linas—Monthéry został przełamany przez kierowców Marendaz i Hawkes na samochodzie „Marendaz”. Nowy rekord wyniósł 1 055,816 km, co odpowiada szybkości średniej 87,984 km na godzinę.

Następnie wypuszczamy ten rozczyn i powtarzamy wymywanie w wypadku, gdy jedno czyszczenie jest niedostateczne, potem płuczemy chłodnicę gorącą wodą tak długo, aż woda będzie wypływać zupełnie czysta. W przyszłości może Pan uniknąć tworzenia się tego osadu kamiennego w ten sposób, że do napełnienia chłodnicy użyje Pan wody gotowanej, a po spuszczeniu wody, należy ją zachować w naczyniu do następnego napełnienia. Jako wody do dolewania należy używać wody deszczowej, która jest bez domieszki wapna. Zasadniczo nie należy używać wody studziennej o zawartości wapna.

## czego brak memu samochodowi?

### Niedomagania kierownicy (mech. kier.)

Zapytanie: Prowadzę od 26. VI. 1928 r., 12/50 KM. osobowy samochód. Przy przejeździe pewnej miejscowości, z szybkością 25—30 km/g., usłyszeli jadący wozem głośny trzask po lewej stronie, nagle wóz wpadł na stojące z prawej strony w odległości 3—4 m. drzewo. Przy badaniu samochodu okazało się, że oba bolce z kulkami na wążach zwrotniczych odłamały się, z których tylko jeden był odnaleziony.

Dwaj sprowadzeni w dniu następnym rzeczoznawcy i przedstawiciel firmy, dostarczającej ten samochód, nie mogli przyczynić tego wypadku wyjaśnić. Wóz podlega jeszcze gwarancji fabrycznej. Jak wyjaśnić ten wypadek? Jakiego odszkodowania mogę żądać?

Odpowiedź: Jak widać z zapytania Pana, po zderzeniu o drzewo skonstatowano złamanie obydwóch bolców kulkowych przy wążach zwrotniczych, którego bolca brak — czy lewego, czy prawego — tego z Pańskiego zapytania nie można wnioskować. Niestety również niewiadomo, czy Pana wóz posiada lewostronne, czy prawostronne prowadzenie.

Wszyscy pasażerowie samochodu słyszeli podobno głośny trzask z lewej strony samochodu i nagle samochód został skierowany na prawo. To zjawisko da się tylko w ten sposób wytłumaczyć, że na skutek zewnętrznej przeszkody lub przez wcześniejsze nadłamanie szyjki kulkowego bolca nastąpiło odłamanie przy prawym wążu zwrotnicowym. Po tem złamaniu można było tylko lewym kołem sterować, ponieważ drążek popychający łączy się z górnym (lewym) wążem zwrotnicowym. Natomiast sterowanie prawego koła zostało przerwane, ponieważ drążek torowy po odłamaniu się bolca kulkowego odłączył się, zaś koło niesterowane, jak wiadomo, podczas jazdy staje w poprzek kierunku jazdy i wywołuje znaczne jednostronne hamowanie. Przez to jednostronne hamowanie, które zaledwie można wybalansować kierownicą, samochód zostaje skierowany w bok i przez to wyjaśnia się zderzenie samochodu z drzewem.

Nie możemy zrozumieć, że obaj sprowadzeni przez Pana rzeczoznawcy tak łatwego wyjaśnienia znaleźć nie potrafili. Ułamanie się bolca kulkowego przy mechanizmie kierowniczym podczas przejeżdżania normalnych przeszkód nie powinno mieć miejsca. Winien Pan przeto udowodnić, że na drodze nie było niezwykłych przeszkód, mimo to nastąpiło złamanie się bolca kulkowego. Gdy Pan zdola to udowodnić, wtedy może Pan czynić firmę samochodową odpowiedzialną i ma ona obowiązek dostarczenia nowych bolców, oraz za wszelkie następstwa, jakie wskutek złamania powstały, tembardziej, że samochód podlega gwarancji fabrycznej.

### Przechowanie samochodu w zimnym garażu

Zapytanie: Jestem zmuszony samochód swój stawić w pomieszczeniu, które ma 4,5 m długości, 2,5 m szerokości i posiada z przodu i z tyłu dwoje wielkich drzwi. W garażu jest założone

światło elektryczne oraz puszka kontaktowa. Wobec zbliżającej się pory zimowej, chciałbym dowiedzieć się, w jaki sposób można samochód utrzymać tam w stanie zdatnym do natychmiastowego wyjazdu.

Odpowiedź: Jak z zapytania Pana wnioskować można, pomieszczenie na samochód jego jest to przejazdowa szopa drewniana, stosownie zaś do przepisów policyjnych, takiej szopy nie wolno pośrednio ani bezpośrednio ogrzewać. Nie pozostaje więc Panu nic innego, jak w zimie z chłodnicy i koszuł wodnych dokładnie wypuścić wodę; pozatem zalecamy Panu wlać codziennie trochę benzyny do cylindrów, przez kurki kompresyjne, by silnik łatwiej zaskoczył. Jeżeli silnik po dłuższym postoju ciężko zaskakuje, musi Pan podgrzać świecę i nalać ciepłej wody do chłodnicy. Elektrycznych poduszek ogrzewających, które w zimnych garażach są często używane, w szopie drewnianej nie może Pan zastosować, ze względu na łatwe niebezpieczeństwo pożaru.

### Zwapienie lamelek chłodnicowych

Zapytanie: Niedawno kazalem generalnie wyremontować swój samochód, marki Benz, 14/30 K. M. Po remoncie silnik grzał się niepomiernie tak, że po przejechaniu 5—10 km, woda gotowała się w chłodnicy. Na moje reklamacje zapewniali mnie mechanik, że zapalenie jest w porządku i że błąd zagrzewania się silnika leży w chłodnicy. Udowodnił mi również w ten sposób, że na próbę wmontował inną chłodnicę. W jaki sposób mogę swą starą chłodnicę doprowadzić do stanu używalności?

Odpowiedź: Przy używaniu do chłodzenia wody z zawartością wapna, osadza się kamień na lamelkach chłodnicy wewnątrz koszuł wodnych i po przewodach wodnych. Ta warstwa wapna jest złym przewodnikiem ciepła i wskutek tego woda nie może wypromieniować swego gorąca. Osadzanie się kamienia kotłowego zaczyna się przy temperaturze 56 stopni.

Tę warstwę wapna można usunąć przez przemywanie chłodnicy 10-procentowym rozczynek kwasu solnego w wodzie gorącej. Trzeba tym rozczynek gorącym napełnić chłodnicę i przekładać ją co godzinę ze strony lewej na prawą i odwrot-

### Podpalenie czy samozapłon?

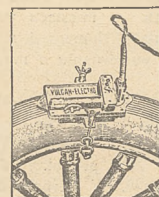
Zapytanie: W sobotę, po zakończeniu pracy, wstawiłem swój samochód, marki „Opel”, 4/5 K. M., do garażu z pocelemiem, by w poniedziałek założono nowy blok cylindrowy. Ten blok dostarczyłem sam. Po zatrzymaniu silnika za pomocą wyłącznika, zostawiłem kluczyk w wyłączniku, aby monter mógł po wmontowaniu nowego bloku wypróbować silnik. Oboje drzwi w limuzynie zamknąłem, jak również szyby były podniesione. W niedzielę, w nocy, krótko przed dwunastą, alarmowano straż pożarną, ponieważ garaż się palił. Kiedy we wtorek chciałem swój samochód odebrać, zakomunikowano mi, że wóz mój w niedzielę w nocy się palił i że jest przez policję obłożony aresztem. Właściciel warsztatu czyni mnie odpowiedzialnym za szkody które powstały na dwóch innych samochodach przez pożar mego samochodu, oraz zarzuca mi, że pozostawiłem w wyłączniku kluczyk, który prawdopodobnie przez wstrząśnienia przejeżdżającego wozu ciężarowego dał kontakt, co spowodowało przegrzanie się szpuli indukcyjnej oraz samozapalenie się samochodu.

Czy jest to możliwe, żeby kluczyk przez wstrząsy mógł dać kontakt? Czy może się wytworzyć krótkie spięcie w baterji po 30-tu godzinach?

Odpowiedź: Jest to zupełnie wykluczone, żeby przez jakikolwiek zewnętrzne wstrząśnienia kluczyk mógł dać kontakt. By sprężynka w wyłączniku wskoczyła w rowek kontaktowy, potrzeba dość silnego nacisku. Twierdzenie właściciela garażu, że kluczyk sam przez się dał kontakt, jest bezpodstawne. Niema wątpliwości, że kontakt był przerwany, kiedy Pan przy zdaniu samochodu wyłączył zapalenie, w przeciwnym razie silnik pracowałby w dalszym ciągu. Pozatem kluczyk nie może bez wpływów zewnętrznych sam dać kontaktu, więc przyplływ prądu przez szpulę jest również wykluczony. Pozostaje jedynie wyjaśnienie, że jakaś osoba niepowołana majstrowała przy wozie. Krótkie spięcie w baterji wywołuje się już po upływie paru godzin. Z doświadczenia wiemy, że przepalenie szpuli następuje najwyżej po dwóch godzinach, nie zaś po trzydziestu. Jeżeli zatem samochód po 30-tu godzinach dopiero zaczął się palić, to wzrasta podejrzenie, że ktoś niepowołany chciał go uruchomić. Okoliczność zamknięcia drzwi i okien nie osłabia podejrzenia, gdyż, jak wiadomo, w większych garażach znajduje się dość środków ku temu, by drzwi można było otworzyć innymi narzędziami. Żądania odszkodowania przez właściciela warsztatu na podstawie takich tylko zarzutów będą bezwzględnie przez sąd oddalone. Może Pan zatem spokojnie czekać na rozwiązanie odnośnej sprawy.

## ŁAŃCUCHY

ZĄBKOWE i ROLKOWE do motorów wybuchowych,



maszyn w wszelkich urządzeniach przemysłowych, znanej światowej marki „AUTOK”

## „VULCAN—ELECTRO”

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

NAROŻNY, POZNAŃ, OGRODOWA 15-16

# HUMOR

## Egzamin

Podczas egzaminu przyszłych kierowców samochodowych zdarzyła się następująca historia:

Przed obliczem groźnego egzaminatora stanęło 17-tu kandydatów. Odpowiedzi 16-tu z nich wypadły niezbyt zadowalająco. Siemnasty też nie wygląda zbyt inteligentnie.

— A więc — pyta egzaminator z groźną miną — dajmy na to, że pan jedzie ulicą pierwszej kategorii. Wtem się panu przypomina, że nie ma pan przy sobie papierosów. Po lewej stronie ulicy widzi pan sklep tytoniowy. Co pan robi?

— Jadę dalej pan radco.

— Niech pan nie gada głupstw, niech pan odpowie na pytanie.

— Kiedy ja... rzeczywiście... proszę pana radco... jestem niepalący.

## Należy mu się

— Czy ty zwarzjowałeś? Dlaczego dałeś stróżowi w garażu tak olbrzymi napiwek?

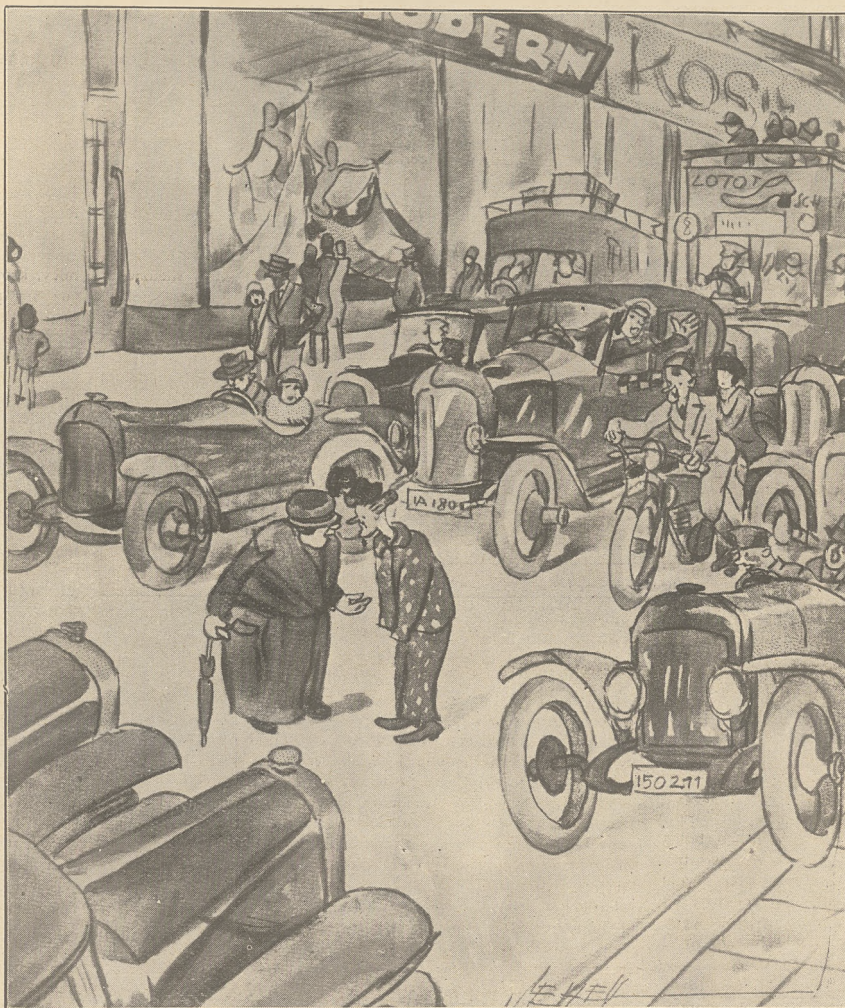
— Ja zwarzjowałem? A czy widziałeś jaki piękny dał mi samochód.

## Precyzja

— Panie doktorze, o mały figiel byłbym zobaczył samochód, który panu ukradziono.

— O mały figiel? Albo pan go widział, albo go pan nie widział?

## Pogawędka



— ...No i... co ja to jeszcze chciałam powiedzieć... toć pani pewnie słyszała, że przeciwko temuwarzjakiemu trąbieniu samochodów nareszcie ma wystąpić policja?!

Lustige Blätter

## Poezja i proza

— Odbyliśmy piękną podróż samochodową. Wdzieliśmy śnieżne szczyty gór, dumnie i wyniosłe, widzieliśmy potoki górskie, szumiące przez tajemnicze przepaści, patrzyliśmy w kryształowe jeziora górskie, jechaliśmy przez mroczne lasy...

— A ile litrów benzyny potrzebowaliście na sto kilometrów?

## Film

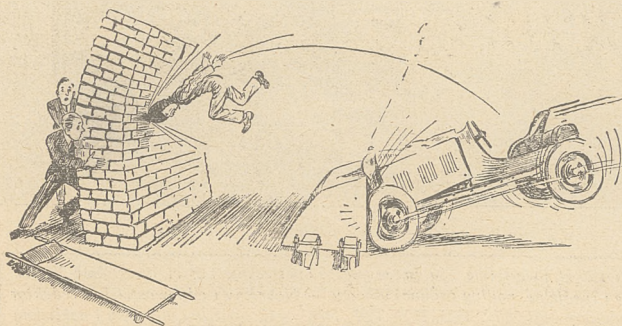
— Panie — wrzasnął zrozpaczony reżyser filmowy. — Szew z pana, a nie aktor. Jak pan zagrał tę scenę? Niechże pan uważa: Spada pan z motocykla i zabija się pan na miejscu. Trup! — rozumie pan? — Ale to musi być zagrane z życiem, z ży... cciem!!

## Problem

— Franus ma trzysta złotych pensji, a utrzymanie jego samochodu — wiem to dokładnie — kosztuje go trzysta pięćdziesiąt złotych miesięcznie. Jedno chciałbym wiedzieć: Skąd on bierze te pięćdziesiąt złotych.

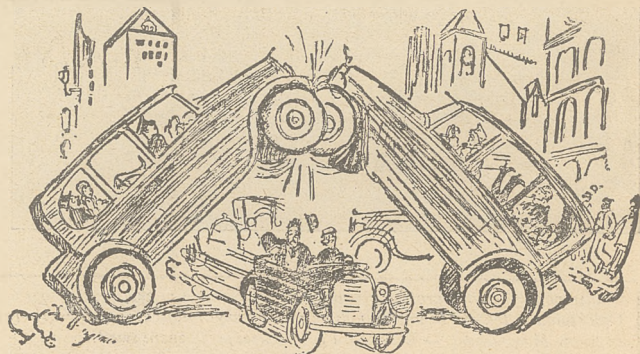
## Skromy

— Dziś rano jechałem autobusem jako jedyny pasażer. Strasznie mi było nieprzyjemnie, że musieli jechać specjalnie dla mnie.



Nowoczesna próbnia w fabryce hełmów wycigowych.

The Motor



Gdy dwóch się bije, to trzeci korzysta. Automobill Revue

# Rozmaitości ze świata



U góry po lewej: Jesienią każdego roku odbywa się tradycyjny „spacer” samochodów-weteranów z Londynu do Brighton (60 mil). Fot.: Keystone

W środku po lewej: Trójka „Bentley'ów” przed startem do biegu 24-godzinnego w Le Mans. Wide World

W środku po prawej: Torebki damskie w kształcie samochodu ukazały się w Londynie. Fot.: Keystone

Na dole po lewej: Pewien paryski roszeryzista zbudował dla dzieci przy-czpekę-kilumizynę. Fot.: Keystone

Na dole po prawej: Magistrat miasta Wandsbeck umieścił przed ratuszem automat, który za 10 fen. zamyka na łańcuch motocykle. Atlantic Photo

