

30

groszy

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer **12**

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

23. grudnia 1928

Samochodem po śnieżnych górach



Autobusy komunikacyjne w Szwajcarji mają zimą ciężką służbę. Pięknie wyglądają na śniegu, lecz... trochę niebezpiecznie.

Fot. Atlantic.

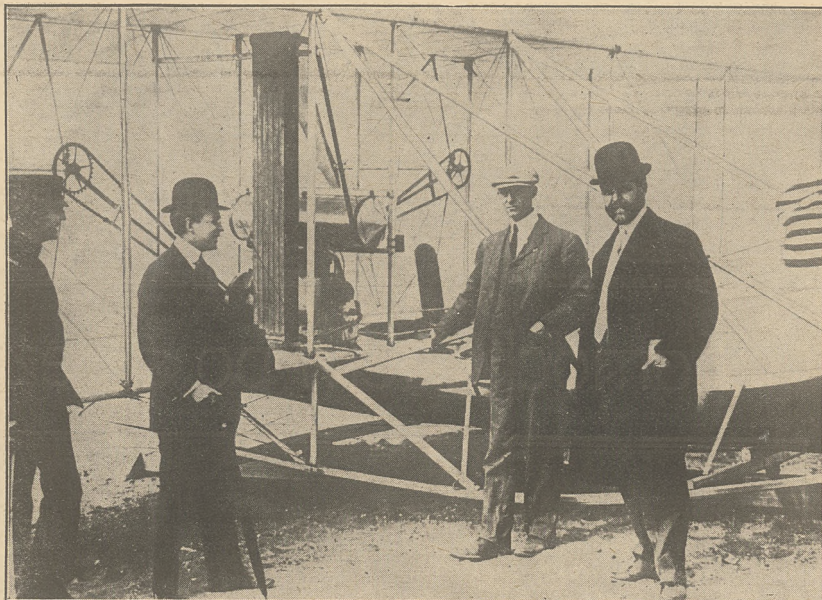
25-cio lecie lotnictwa

Dnia 17 grudnia 1903, t. j. przed 25-ciu laty, wydarzył się fakt, który dla nas, współczesnych jest rzeczą zupełnie normalną, lecz który wówczas był wypadkiem niesłychanym i zgoła nieprawdopodobnym:

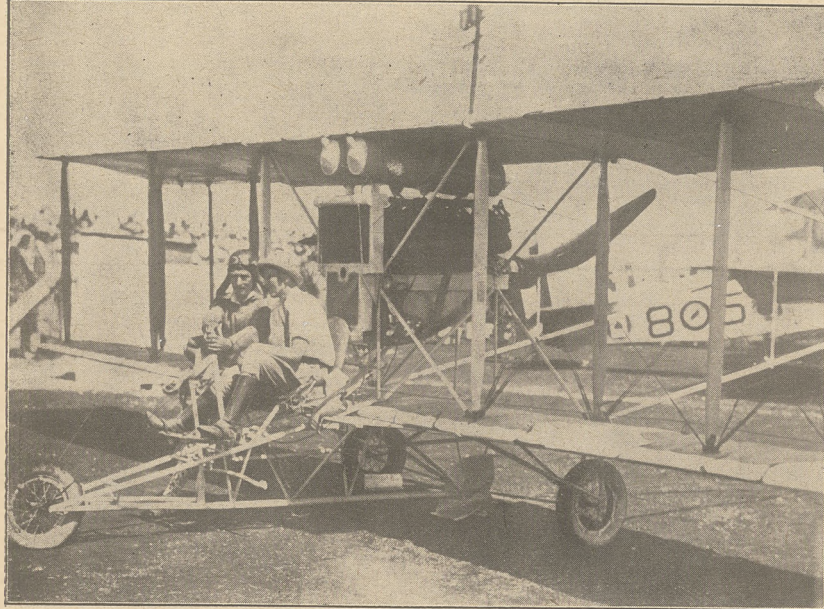
Bracia Orville i Wilbur Wright dokonali na aparacie cięższym od powietrza, zaopatrzonym w silnik spalinowy, pierwszego lotu na dystansie 400 m.

Rzecz nie do wiary! To też przez długi czas niedowierzano wiadomościom o maszynie i o wzlotach, które, ze względu na pierwszeństwo zgłoszenia patentu, wykonywano bez świadków i w ścisłej tajemnicy. Jeszcze w roku 1904 i 1905, kiedy rząd francuski z braćmi Wright pertraktował o kupno maszyny, a konstruktorzy, przed podpisaniem kontraktu i wpłaceniu zaliczki, pod żadnym warunkiem nie chcieli pokazać samolotu. W prasie paryskiej, przyzwyczajonej do publicznych demonstracji ówczesnych pionierów francuskiego lotnictwa, pojawiły się zdania, że prawdopodobnie „latająca maszyna” Wrightów jest prosto z zwykłym amerykańskim „humbusgiem”.

I ostatecznie cóż w tem dziwnego? Były to przecież czasy, kiedy samochód — problem znacznie prostszy i łatwiejszy — głęboko jeszcze tkwił w powijakach. A jednak, mimo



„Latająca maszyna” braci Orville i Wilbur Wright, krótko po pierwszym wzlocie. Stoją (od lewej ku prawej): kpt. Dovey, James M. Beck, Orville Wright, mjr. W. J. Hammer. (New York Times)



Z okazji 25-lecia lotnictwa ameryk. lotnik A. Wilson dokonał na lotnisku Los Angeles w Kalifornii ryzykownych lotów akrobacyjnych na starym samolocie Curtiss z r. 1910.

Fot.: Keystone View

całej nieufności i smutnych prorocztw oraz „niezbitych” kontrdowodów ówczesnego świata naukowego, dzień 17 grudnia 1903 roku był dniem narodzin naszego lotnictwa.

Sukces braci Wright — należy to szczególnie podkreślić — nie był wynikiem przypadku. Pierwszy lot bowiem został poprzedzony przez długotrwałe i bardzo sumienne przygotowanie. Z niezwykłą wytrwałością i dziwnym uporem pracowali bracia Wright w obozie, urządzonym na bezludnej i piaszczystej równinie Kitty Hawk w Półn. Carolinie w Stanach Zjednoczonych, ćwicząc się w lotach na szybowcach i przystępując dopiero po udoskonaleniu tych ostatnich do prób z silnikiem. Pierwsza próba, do której zastosowano normalny silnik samochodowy, zawiodła: samolot nie zdołał się unieść w powietrze i został zdruzgotany. Dopiero druga próba, po zastosowaniu silnika 4-ro cylindrowego, 26 KM., także samochodowego, lecz specjalnie przystosowanego do nowych potrzeb, przyniosła oczekiwane wyniki. Po pierwszym locie na dystans 400 m. w szybkim tempie nastąpiły dalsze, a już w kilka tygodni potem dokonano lotu dłuższego na odległość 20 km., stwarzając tem samem podstawę dla późniejszego, niezwykle szybkiego rozwoju lotnictwa.

Do historii minionych 25 lat lotnictwa powrócimy w niedalekiej przyszłości.



W niespełna 25 lat po dokonaniu pierwszego lotu, konstrukcje pierwszych samolotów zamieniły się w nowoczesne olbrzymie komunikacyjne.



Wśród rozległych lasów kauczukowych w Kongo od czasu do czasu spotyka się większe osady pracowników plantacyjnych. Chaty tych osad odznaczają się oryginalnym kształtem szczytu, i nadają wioskom niezwykle wygląd. Fot. New York Times

Gumowe wojny na świecie

Poznań, w grudniu.

Żyjemy w okresie ważnych zmian na rynku surowcowych, interesujących przemysł samochodowy. Pisyaliśmy już na tem miejscu o przesunięciach na wielką skalę, dokonanych w światowym przemyśle naftowym. Niemniej interesujące i płodne w następstwa są pewne wydarzenia, których świadkiem był w ostatnich tygodniach brytyjski przemysł kauczukowy, rzucający wciąż jeszcze największą ilość tego surowca na rynki światowe.

Zanim wydarzenia te opiszę w ich historycznej perspektywie, niech nam wolno będzie przytoczyć parę encyklopedycznych informacji o tem, czym jest kauczuk, w jaki sposób go się produkuje, jakie są główne ośrodki jego produkcji itd.

Podobnie jak bawełnę, zawdzięczamy i kauczuk światu roślinnemu, jest to bowiem produkt wydobywany z soku mlecznego kilku szeroko rozpowszechnionych w świecie roślin. Czytelnikom, interesującym się choćby pobieżnie botaniką, znane są dobrze różne gatunki roślinne naszej rodzimej flory, zawierające białawą ciecz mleczną, z czego zresztą nie wynika, by one stanowiły podatny materiał do produkcji kuczuku, choć szkoda, bo niejednemu z zapalonych zwolenników samowystarczalności go-

spodarczej zapewne na takie dictum zasępi się twarz. Jednak wróćmy do prawdziwych, a nie tylko urojonych roślin kauczukowych. Roślin tych jest spora liczba, niektóre

z nich przedstawiają się bardzo skromnie, pelzając rozgałęzionymi korzeniami w małej wysokości ponad ziemią. Ten gatunek spotyka się przeważnie w północnym Kongo i w Angoli (kolonia portugalska w Afryce). Wydobywa się z nich t. zw. kauczuk korzenny. Inne rośliny kauczukowe przedstawiają widok niekiedy imponujący. Najważniejsza z nich t. zw. drzewo gumowe (*ficus elastica*) — to kolos, dochodzący do 60 metrów ponad ziemią i mający do półtora metra w obwodzie. Są między temi roślinami i drzewami kauczukowymi gatunki o śmiesznej czasem nazwie w języku tubylców, np. drzewa krowie, spotykane w Ameryce południowej. Ciecz z tego drzewa zastępuje bowiem tamtejszej ludności mleko.

Nie będziemy tutaj przedstawiali szczegółowo procesu wydobywania cieczy z roślin. Jest on zresztą prosty i polega na nacinaniu drzew kauczukowych, znajdujących się w puszczech i lasach, względnie też w specjalnie założonych plantacjach. Spływa ona do podstawionych naczyń, po czem zależnie od pochodzenia z tej lub innej rośliny, rozgrzewa się ją, gotuje, a nawet poddaje procesowi obwędzania. W ten sposób uzyskuje się kauczuk w najbardziej surowej postaci. Potem idzie on pod różne walce, prasy, otrzymuje pewne domiesz-



Stare i wyniszczone drzewa kauczukowe karczkuje się, poczem wypala się starannie korzenie, aby przygotować grunt pod młode drzewka. Fot. Atlantic.

ki, jak siarka, kreda itp., rozgrzewa go się parą w kotłach o temperaturze 120 do 130 stopni i poddaje różnym innym procesom, zależnie od przeznaczenia, któremu ma służyć. Kauczukowi można nadać najrozmaitszą odporność i twardość. Stał on się materiałem niezmiernie użytecznym i służącym coraz to większej ilości celów. Odpadki przy produkcji i zużyte przedmioty kauczukowe, czy gumowe, jeśli kto woli, można ponownie przerabiać (t. zw. kauczuk regenerowany), jednak ten wtórny produkt przedstawia wartość znacznie już posłedniejszą, aczkolwiek jego znaczenie w ogólnej produkcji kauczuku, szczególnie w Stanach Zjedn. w ostatnich latach z przyczyn, które poznamy później, wzrosło poważnie.

Aczkolwiek, jak już wspominaliśmy, rośliny kauczukowe są niezmiernie rozpowszechnione w świecie i spotkać je można na wszystkich niemal kontynentach o ciepłym wzgl. tropikalnym klimacie, to jednak planowa i racjonalna jego eksploatacja jest możliwa tylko w plantacjach, posiadających dogodne warunki wegetacyjne. Takim idealnym niemal terenem okazały się



W długim szeregu wyruszają murzynki po codzienne zbiory.

Atlantic Photo

posiadłości brytyjskie w poł. Indjach, a zwłaszcza na Cejlonie i wyspach archipelagu malajskiego, tudzież posiadłości holenderskie na tymże archipelagu. Tereny te dostarczają olbrzymiej większości produkcji tego cennego surowca z wzorowo założonych i pielęgnowanych plantacji.

Na pierwszym miejscu w światowej produkcji kauczuku znajdują się wciąż jeszcze obszary należące do imperjum Brytyjskiego. Przewaga ta zmniejszyła się jednak poważnie w ostatnich latach, wskutek zastosowania restrykcji produkcji i eksportu według słynnego, albo raczej osławionego t. zw. planu Stevensona.

System restrykcji produkcyjnych i eksportowych został wprowadzony z dniem 1 listopada 1922 r. w wyniku studiów nad położeniem brytyjskiego przemysłu kauczukowego, przeprowadzonych przez komisję pod przewodnictwem Stevensona. Bezpośrednim jego powodem był znaczny spadek cen kauczuku w ciągu roku 1922-go do niezwykle niskiego poziomu 6% pensów za funt (angielski). Widoki na przyszłość przedstawiały się plantatorom posępnie. Wtedy to dla zaradzenia złu chwycone się środka bardzo niebezpiecznego, jak się później okazało, w postaci ograniczenia produkcji i eksportu. Na usprawiedliwienie komisji Stevensona powiedzieć należy, że zalecony przez nią schemat oparty był na wciągnięciu do akcji restrykcyjnej również i plantatorów holenderskich.

Plan Stevensona jednak został zrealizowany tylko częściowo, gdyż nie otrzymano ze strony Holendrów żadnego zapewnienia solidarnej współpracy i to zadecydowało na dalszą metę o jego niepowodzeniu. Zrazu wprowadzili plantatorzy holenderscy powściągnęli nieco swoją produkcję, by skorzystać ze zwykłej cen, wywołanej restrykcjami brytyjskimi. Nie trwało to jednak długo,

gdyż zorientowali się, że lepiej im się kilku luje ekspansja kosztem Anglików.

Wskutek rozszerzenia plantacji holenderskich i szybkiego wzrostu ich produkcji, udział brytyjski w światowej produkcji kauczuku począł maleć. W cyfrach wyrażało to się następująco:

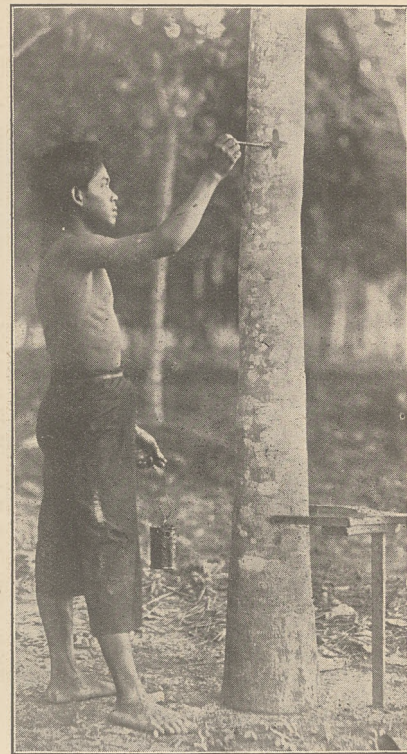
Gdy przeciętna produkcja roczna, w trzech latach poprzedzających wprowadzenie planu Stevensona (1920 do 1922), wynosiła na terytorjach brytyjskich 255 tysięcy tonn, a w reszcie świata tylko 100 tysięcy tonn, to w okresie pięciu następnych lat przeciętna produkcja roczna brytyjska wynosiła 263 000 tonn, a reszty świata prawie to samo, bo 245 tysięcy tonn. Podkreślić tu jednak trzeba, że chodzi o cyfry przeciętne, które nie oddają w pełni dynamiki zmian dokonanych stopniowo. Stąd też stosunek w powyższym zestawieniu przedstawia się dla Anglii na oko korzystniej, niż w rzeczywistości, ponieważ produkcja brytyjska w pierwszych latach obowiązywania planu mia-

ła jeszcze bezwzględna przewagę nad całą resztą świata, w ostatnich zaś latach spadła poniżej 50 procent produkcji światowej.



Z naciętej kory powoli splywa sok kauczukowy do małego naczynia.

(New York Times)



Po ukończeniu eksploatacji troskliwie zalepia się ranę.

(New York Times)

Główny cel restrykcji — podniesienie a przynajmniej ustalenie cen — nie został bynajmniej osiągnięty w zadowalającej mierze. W pierwszych dwóch latach wskutek nieformalnego przyłączenia się do akcji Holendrów, ceny poszły w górę w rozmiarach nieoczekiwanych, dosięgając zawrotnej wysokości w pewnym momencie 1925 r. — 4 szylingów i 8 pensów za funt (lb), czyli wzrosły, od najniższego stanu roku 1922, przeszło 8-krotnie! Jednak niezdrowe to i rzeczywistymi warunkami ekonomicznymi nieuzasadnione zjawisko nie utrzymało się długo, ceny uległy gwałtownemu załamaniu i zaledwie zdołały utrzymać się na poziomie poniżej 21 pensów. Uzupełniając poprzednie zestawienie produkcji danymi o cenach, stwierdzimy, że w okresie przedrestrykcyjnym przeciętna cena (za trzy lata) wynosiła około 14 pensów, w okresie restrykcyjnym zaś 21 pensów. Pod koniec tego okresu cena spadła jednak do 9 pensów za lb.

Niedość jednak na tem, że stosowanie planu Stevensona nie przyczyniło się do stabilizacji cen, nie udało się również ograniczyć rozmiarów produkcji wzgl. utrzymać jej na dotychczasowym poziomie. Gdy przed wprowadzeniem restrykcji ogólnoswiatowa produkcja roczna wynosiła przeciętnie około 355 tysięcy tonn, w latach obowiązywania planu wzrosła przeciętna za 5 lat) do 508 tysięcy tonn, czyli o przeszło

48 procent. Ponadto jeszcze Amerykanie zwiększyli znacznie produkcję kauczuku regenerowanego, mianowicie z 54 na 122 tysięcy tonn w wyżej wymienionych okresach.

Wogóle zaś przy sposobności zaznaczyć należy, że Ameryka, stanowiąca ze względu

niż w plantacjach brytyjskich i holenderskich. W plantacjach amerykańskich stosuje się bowiem najbardziej nowoczesne wynalazki techniczne.

Pystander.

(Dokończenie na str. 11-ej.)



W plantacjach brazylijskich sok kauczukowy zlewa się wprost do zbiorników transportowych. Atlantic-Photo



Na zakończenie sezonu kauczukowego krajowcy obchodzą uroczyste święto. Do tutejszy należy „piękne” pomalowanie twarzy. Fot. New York Times

Nowy motor dwutaktowy

Silniki dwutaktowe w ostatnim czasie skoncentrowały na sobie baczną uwagę licznych konstruktorów, którzy, zachęceni wielką prostotą i nieskomplikowanym układem systemu dwutaktowego, za wszelką cenę starają się usunąć braki zwykłego silnika dwutaktowego, trójkanalowego. Ten ostatni, jak wiadomo, nie posiada żadnych zaworów i innych skomplikowanych przyrządów regulacyjnych,

duże się czyste powietrze z minimalnymi tylko dodatkami mieszanki. Powietrze nagromadzone w tłokach, wskutek szybkości następujących po sobie czynności ssania i sprężania, niema czasu, aby zmieszać się z mieszanką, znajdującą się w karterze. W chwili kiedy tłok zbliża się do dolnego martwego punktu, odsłania on otwory wydechowe i wypuszcza główną część gazów spalinyowych.

Wkrótce po odsłonięciu otworów wydechowych otwierają się również otwory wlotowe (Ue), rozdzielone równomiernie wokół górnej części tłoka pomocniczego. Wskutek tego napływa do cylindra wprawie powietrze, nagromadzone wewnątrz tłoka, wypychając resztę gazów spalinyowych. Potem dopiero zaczyna do cylindra przedostawać się mieszanka. — Jak widzimy, przepływ gazów odbywa się równomiernie od góry ku dołowi w myśl zasady o „stałym prądzie gazów”. — W chwili kiedy mieszanka zaczyna wypierać powietrze, które poprzednio wypełniło cylinder, tłok zaczyna się posuwać ku górze i zamyka otwory wydechowe oraz wlotowe, poczem, jak zwykle, następuje sprężanie. Dzięki temu, że przed napełnieniem cylindra mieszanką, przepływa go się powietrzem, mieszanka nie może przez otwory wydechowe przedostawać się do rury wydechowej. Tem samem silnik nie wykazuje żadnych strat w materiałach pędnych, zapewniając zupełnie ekonomiczne działanie. Dalszą zaletą układu, zastosowanego w silniku „Schliha” jest fakt, że tłok pomocniczy, jak wykazała praktyka, odprowadza znaczną część ciepłoty tłoka, dzięki czemu można było zastosować znacznie większy stopień sprężania bez obawy, aby którakolwiek część tłoka osiągnęła temperaturę, zdolną do spowodowania samozapłonu.

Silnik ten, stosowany obecnie w motocyklach „Schliha”, buduje się w dwóch typach, a mianowicie: o pojemności 194 ccm oraz 300 ccm. Oba typy wykazują niezwykłą wydajność, gdyż silnik 194 ccm daje maksymalnie 8,4 KM., podczas, gdy silnik 300 ccm posiada stałą wydajność maksymalną 12,9 KM.

Niezwykły motocykl

W konstrukcjach motocyklowych ostatniego czasu wydatnia się bardzo silnie dążenie do jaknajwiększego udogodnienia i jaknajdalej posuniętego komfortu dla jadącego. Wybitnym reprezentantem tego kierunku jest nowa konstrukcja motocyklowa, która w ostatnich dniach pojawiła się na rynku. Jest to tak

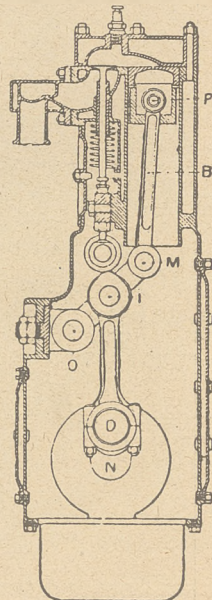
zwany motocykl z podwoziem (Chassis-Motocycle). Podwozie posiada ściany boczne, na przedzie zaś znajduje się maska blaszana, podobna do maski samochodowej. Koło przednie nie jest bezpośrednio połączone z kierownicą, posiada natomiast mechanizm z dźwigniami, odpowiadający ściśle mechanizmowi kierownicemu przy samochodzie.

Motor o pojemności 350 ccm, dwutaktowy, umieszczony jest na dwóch podłużnicach ramion, podczas gdy skrzynka biegów znajduje się na poprzeczce pomiędzy obu podłużnicami. Koło tylne napędzane jest przez kardana i ślimak, a połączone jest z podwoziem przez dwa resory typu „Cantilever”, to znaczy, że koło tylne jest zawieszone elastycznie. Resory dla uniknięcia zabrudzenia obciążone są skórzanymi pochwami. Koło tylne tak samo jak i przednie osłonięte jest ścianami blaszanymi, na których, ponad kołem, znajduje się platforma dla umieszczenia bagażu. Przed siedzeniem kierowcy znajduje się szyba z wycieraczem. Siedzenie kierowcy zaopatrzone w wygodne oparcie, odpowiada zupełnie siedzeniu w samochodzie. Regulacja gazu umieszczona jest na kierownicy, podczas gdy lewarek skrzynki biegów znajduje się po prawej stronie tuż pod nią. Motocykl ten zaopatrzony jest w instalację świetlną wraz z baterią akumulatorową.

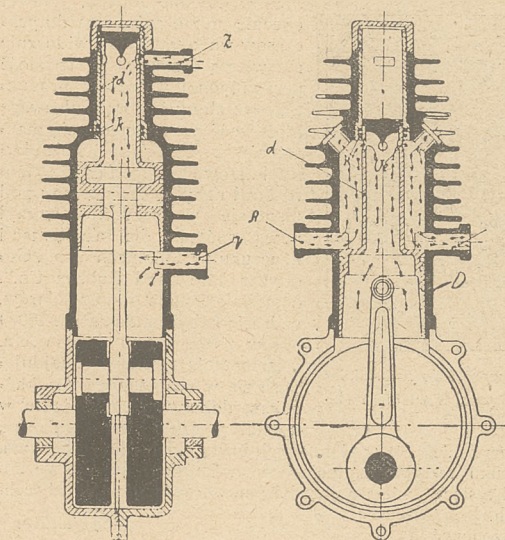
Całkowite zakrycie ramy daje tę dogodność, że motocykl ten można, zupełnie tak jak samochód czyścić wodą przy pomocy zwykłego węża wodociągowego. Mechanizm napędowy łatwo można kontrolować i uskuteczniać ewentualne naprawy, gdyż boczne osłony blaszane skonstruowane są w ten sposób, że umożliwiają nadzwyczaj łatwy demontaż. Motocykl ten, dający właścicielowi prawie takie wygodę jak samochód, niewątpliwie znajdzie licznych amatorów, o ile, co dopiero wykaże przyszłość, cenę jego uda się utrzymać w granicach umiarkowanych.

Ciekawy silnik

Towarzystwo Powell Power Co. w Stanach Zjednoczonych skonstruowało motor, który zasługuje na uwagę, dzięki nadzwyczaj ciekawemu rozwiązaniu zadania przenoszenia energii tłoka na korbowód. W motorze tym tłok działa na dźwignię, umieszczoną w karterze, środek tej dźwigni jest połączony z właściwym korbowodem. Dzięki takiej konstrukcji można, unikając zawiłych urządzeń, wykorzystać wszelkie zalety dużego skoku tłoka jak np. ekonomiczny a mimo to wolny bieg motoru, co w niektórych wypadkach jest pożądanym.



Silnik z przekładnią „Powell Power Co.”.

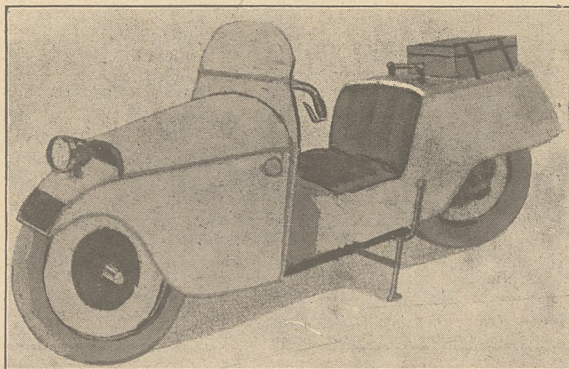


Schemat silnika dwutaktowego „Schliha”.

natomiast wadą jego jest to, że wskutek równoczesnego otwierania otworu wlotowego i otworu wylotowego, część mieszanki ulatnia się wprost do rury wydechowej, co oczywiście powoduje bardzo nieekonomiczną pracę silnika. Główne błędy silnika dwutaktowego kilku konstruktorów zdołało usunąć prawie, że zupełnie. Kilka z tych odmian silnika dwutaktowego opisywaliśmy już swego czasu w nr. 2 „Samochodu”.

Obecnie pojawił się na widowni nowy typ silnika dwutaktowego, który, przy bardzo prostym układzie zasadniczym, odznacza się licznymi zaletami. Działanie tego silnika, wypuszczonego na rynek pod nazwą „Schliha”, opiera się na niezwykle ciekawym kształcie tłoka. Schematyczny obraz działania silnika widzimy na naszej rycinie 1. Tłok silnika „Schliha” składa się z właściwego tłoka głównego oraz z drugiego tłoka pomocniczego, o znacznie mniejszym przekroju, nasadzonego na tłok główny tak, że leży on w przedłużeniu osi tłoka. Komora spalinyowa wskutek tego posiada kształt pierścienia, otaczającego tłok pomocniczy. Ten ostatni służy jako organ regulujący wlot mieszanki skompresowanej w karterze w czasie poprzedniego suwu tłoka, podczas gdy czas otwierania otworu wydechowego dokonuje w sposób zwykły tłok główny. Na schemacie, uwidocznionym po lewej stronie ryciny 1-szej, tłok znajduje się w górnym martwym punkcie. Przez otwór ssący (V) napływa mieszanka z karburatora do karteru. Równocześnie jednak przez otwór (Z), umieszczony w górnej części tłoka pomocniczego, napływa czyste powietrze, wypełniając wnętrze tłoka głównego oraz tłoka pomocniczego. Należy tu zwrócić uwagę na to, że mieszanka wpływa do karteru przez otwór, znajdujący się na dole, powietrze zaś przez otwór górny.

Na tej zasadzie polega ekonomiczne działanie silnika, w ten sposób bowiem wewnątrz tłoka pomocniczego oraz tłoka głównego znaj-



Motocykl z podwoziem stalowym i osłoną blaszaną.

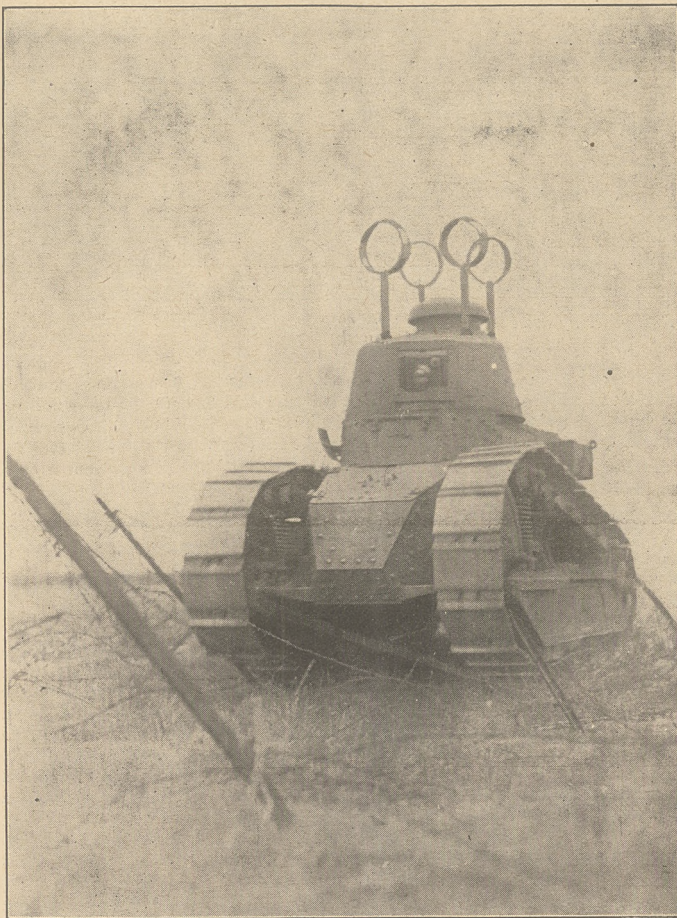
Samochód i radio

Zdawałoby się, że mało jest wspólnego między sportem samochodowym a radjofonją, jednak zdarza się czasem, że odbiornik lub nawet cała stacja nadawcza stają się niezbędną częścią składową pewnego rodzaju samochodów. Wystarczy wspomnieć amerykańskie samochody policyjne, wyposażone w stacje radiowe, dzięki którym ich załoga znajduje się w stałej łączności z głównymi posterunkami. Jeżeli z tego samochodu usuniemy stację, straci on kompletnie swoje techniczne znaczenie. Wzmiankując o samochodach policyjnych, zaszliśmy od razu zbyt daleko. Najlepiej będzie, jeżeli zaczniemy od zwykłej prywatnej limuzyny, używanej przez właściciela dla dalszych wyjazdów. Nie zawsze przebywane okolice są piękne, a zabrana książka dostatecznie ciekawa, ażeby zajmować jadącego przez cały szereg godzin. Czasami, przy dłuższej podróży, radio może oddać nieocenione wprost usługi. Do niedawna jeszcze za instalowanie odbiornika w samochodzie nie było łatwe. Aparat średniej mocy działał dobrze tylko z dużą osłoniętą anteną, której rozumie się, nie można było zamieścić na samochodzie, a dla odbioru na ramę trzeba było używać bardzo skomplikowanych i drogiej 7 lub 8 lampowych superhetodyn.

Dzięki wynalezieniu osłoniętych lamp udało się skonstruować nadzwyczaj czułe aparaty 4 lub 5 lampowe, które mimo małych wymiarów zewnętrznych pracują doskonale z anteną ramową o średnicy zaledwie kilkudziesięciu centymetrów. Niektóre wytwórnie radiowe stworzyły nawet specjalne typy aparatów walizkowych, małych, lekkich i wygodnych dla przewożenia. Ponieważ nie zawsze przyjemnie jest otwierać taką walizkę, szukać dla niej miejsca lub w braku takowego trzymać ją na kolanach, niektórzy konstruktorzy posunęli się jeszcze dalej, budując specjalne odbiorniki, nadające się do umocowania wewnątrz karoserji samochodowej. Aparaty te są tak skonstruowane, że znoszą nawet silne uderzenia, są bardzo łatwe w obsłudze, nie wymagają akumulatorowych baterii anodowych i dzięki dobremu osłonięciu pancernem mało odczuwają zaburzenia, wywołane iskrzeniem magneta. Jako anteny, używają do nich kilkunastu zwojów drutu, umieszczonych w tylnej części samochodu. Aparat tego typu widzimy na rysunku. Właściwie sam odbiornik z wyjątkiem może mało u nas rozpowszechnionej formy zupełnie płaskiej, niczem nadzwyczajnym zewnętrznie nie wyróżnia się; zato bardzo charakterystycznym jest specjalny skórzany pokrowiec, w którym umieszczona jest antena i baterja. Dla zawieszenia wewnątrz samochodu na pokrowcu są 4 krótkie rzemienie z otworami. Niedawno przeprowadzone próby wykazały, że nawet przy szybkiej jeździe, kiedy motor pracował z dużą ilością obrotów, odbiór silniejszych stacji wypadł dobrze, jeżeli przewody, pro-

wadzące do świec od magneta, osłonięto metalowymi pokrowcami, połączonymi z masą motoru, a na magneto nasunięto metalowy kaptur.

Posiadając tego rodzaju aparat w naszym samochodzie, możemy skraćć sobie czas słuchaniem koncertów lub w wypadku dalszej podróży możemy otrzymywać najświeższe wiadomości, nie będąc skazanym na studjowanie źle poinformowanej prasy prowincjonalnej.



Czołg uzbrojony w radio (pierścienie u góry stanowią antenę) przestał być ślepcem.
Fot. "Samochód"

Choć odbiornik wmontowany do samochodu może okazać się bardzo miłym i potrzebnym, nie stanowi on jeszcze koniecznej części składowej każdej limuzyny. Inaczej przedstawia się rzecz w niektórych samochodach specjalnych typów, używanych przez policję lub wojsko.

Od pewnego czasu robione są doświadczenia z krótkofalowymi stacjami odbiorczo-nadawczymi na samochodach pancernych. Próby wykazały, że nawet bardzo proste aparaty pozwalają na utrzymanie łączności pomiędzy poszczególnymi samochodami, a ich głównym dowódcą, mimo nawet znacznych odległości, sięgających kilkudziesięciu kilometrów. W czasie manewrów we francuskich kolonjach udało się przeprowadzić niektóre faktyczne zadania z nadzwyczajną wprost sprawnością, dzięki wmontowanym na auta pancernie stacjom.

Przypuśćmy np., że pancernik posuwa się przed własnymi siłami dla dokonania dalszego wywiadu. W chwili natknięcia się na nie-

przyjaciela trzeba bezwzględnie przesłać meldunek. W wypadkach, kiedy pancernik nie może wycofać się z tych czy innych powodów (np. konieczność utrzymania kontaktu z nieprzyjacielem), do przesyłania meldunków używa się eskortujących samochód kawalerzystów. Rozumie się, że mimo największego pośpiechu meldunek często przychodzi z dużym snózieniem. Inaczej zupełnie wygląda przesyłanie meldunków radiowych. Kilkana-

ście naciśnięć klawisza i już meldunek jest dokładny. Tak samo porozumiewanie się pomiędzy poszczególnymi samochodami jakiejś grupy, działającej wspólnie, może za pomocą radja odbywać się znacznie sprawniej, niż za pomocą sygnałów świetlnych lub chorągiewek. Urządzenie radiostacji krótkofalowej na samochodzie pancernym jest nadzwyczaj proste; dla nadawania i odbioru służy mała antena ramowa w jednym zwoju, wysuwana nad wieżą pancerną. Sam aparat składa się z dwóch lamp, które zależnie od ustawienia przełącznika pracują lub jako oscylator, lub jako odbiornik superregeneracyjny typu Armstronga. Dla zasycania stacji służą akumulatory samochodowe i suche baterje anodowe.

Tak samo rozpoczęto próby i na czołgach pichoty. Ponieważ ataki czołgów odbywają się zwykle w czasie mgły lub za zasłoną z dymu, ażeby uniemożliwić przeciwdziałanie niebezpiecznej artylerji nieprzyjacielskiej, zachodzą często wypadki, że poszczególne czołgi tracą łączność z kolegami z prawej i lewej strony i działając samodzielnie ulegają zniszczeniu. Dla uniknięcia tego i dla skoordynowania ruchów poszczególnych jednostek, wprowadzono na próbę stacje radiowe. Już pierwsze większe manewry wykazały, że radio i w tym wypadku może oddać wprost nieocenione usługi, gdyż pozwala nawet na nocne ataki. Na pewne trudności napotkano przy konstrukcji anten dla czołgów. Silny obstrzał karabinów maszynowych i broni ręcznej niszczył łatwo dobrze widoczną antenę ramową. Po szeregu prób wprowadzono system kilku anten, z których każda jest tak wykonana, że zwykle kule nie potrafią jej przedko zniszczyć nawet przy najsilniejszym obstrzale. Konstrukcję takiej anteny widzimy na załączonym rysunku. Gruba stalowa rura, na której ona jest umocowana, chroni doprowadzenia od kul, sama antena natomiast składa się z bardzo szerokiego międzianowego pierścienia, który mimo dziesiątek postrzałów jeszcze nie traci swoich własności elektrycznych. Trzeba przypuszczać, że w przyszłej wojnie radio w połączeniu z samochodem tego czy innego typu znajdzie znacznie większe zastosowanie, niż się to dziś da przewidzieć.

Nie będziemy teraz zajmowali się całym szeregiem różnych typów wojskowych stacji samochodowych, gdyż tego rodzaju opis

znacznie przekroczyłoby ramy naszego artykułu, wkraczając już w dziedzinę czystej radiotechniki, ale postaramy się za to wskazać na to, co może zapalony radioamator z krótkofalowiec wykorzystać w swoim samochodzie dla celów radia.

Wielu krótkofalowców chętnieby przeprowadzało swoje doświadczenia nadawcze w czasie podróży po kraju, lecz na przeszkodzie stoi zwykle brak źródła prądu do zasycania całej aparatury nadawczej. Na bardzo ciekawy pomysł wpadł p. G. Beauvais, który dla tego celu użył akumulatorów swego samochodu i siły napędowej motoru. Dla nadawania unosił on jedno koło samochodu, puszczał w ruch motor i uruchamiał takim sposobem, jak przedstawia podany schemat, mały alternator, służący do zasycania obwodu anodowego nadajnika. Dla grzania lamp używał on, jak widzimy z rysunku, samochodowego akumulatora, którym równocześnie ładował ich za pomocą samochodowej dynamo-maszyny.

Zamieszczona fotografia przedstawia całą stację nadawczą, umieszczoną w czasie postoju przy tylnych kołach samochodu. Wogóle radioamator i równocześnie właściciel samochodu ma jeszcze duże pole do działania. Trudno wprost wyliczyć wszystkie doświadczenia, które można przerobić na samochodzie, czy to ze stacją, czy z aparatem odbiorczym. W każdym razie zagranicą zaczyna już interesować się poważnieją tą dziedziną i wartoby postarać się, ażeby Polska nie pozostała w tyle. Wyobraźmy sobie np. następującą scenę z podróży. Prywatna limuzyna mknie po błotnistej drodze gdzieś na dalekiej Białorusi. Nic ciekawego do oglądania, puste

i smętne okolice, więc podróżni włączają odbiornik i słuchają koncertu popołudniowego z Warszawy, potem wiadomości z Berlina i wreszcie londyńskiej muzyki lekkiej. Sciem-

ga okropna, a tu w lesie miło i tak się nie chce nikomu znowu jechać parę godzin. Nie, lepiej stanowczo popробować komunikacji radiowej. Unoszą tylne koło samochodu

małym lewarkiem, motor rusza, przeciągają kilka drutów, otwiera się skrzynka z krótkofalowym nadajnikiem i już gotowe. Cicho puka klucz... tik... tik... taaa... płynie w eter litera V czyli wołania: VVV ET PXY DE ETPXZ... VVV Nadawcze lampki lekko świecą, a żarówka w antenie błyska w takt naciśnięć klucza. Za parę chwil połączenie uskuteczni, kolega krótkofalowiec odebrał zawiadomienie, obiecał załatwić sprawę i przesyła podróżnym serdeczne pozdrowienia. Stacja zwinięta, koło samochodu stoi na ziemi i maszyna znów gotowa do dalszej drogi... ale, ale... zapomnieli o ciekawych wiadomościach... przecież teraz prze-

Teoretyczny układ stacji nadawczej p. Beauvais

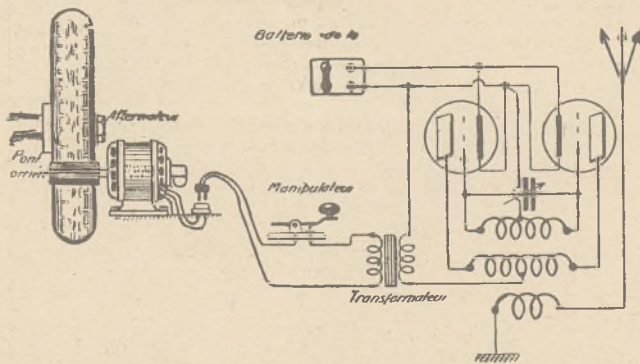
nia się, więc postanawiają wszyscy przerwać na pewien czas jazdę, ażeby trochę wypocząć, rozprostować zbolale członki i swobodnie zjeść podwieczorek.

kazują ważne mapy meteorologiczne, warto odebrać telefotografję, ażeby wiedzieć dokładną prognozę pogody. Kilka małych (Dokończenie na str. 11-tej.)

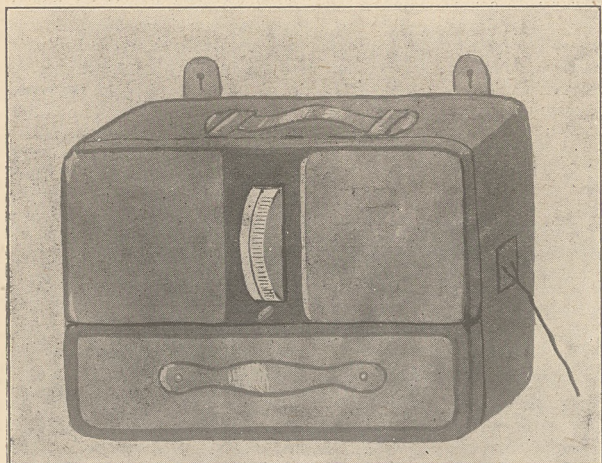


Samochód pancerny także zaopatrzony jest w antenę pierścieniową.

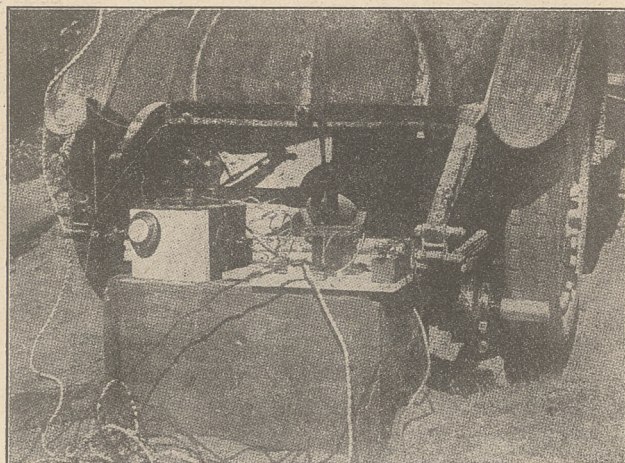
Fot. Wide-World.



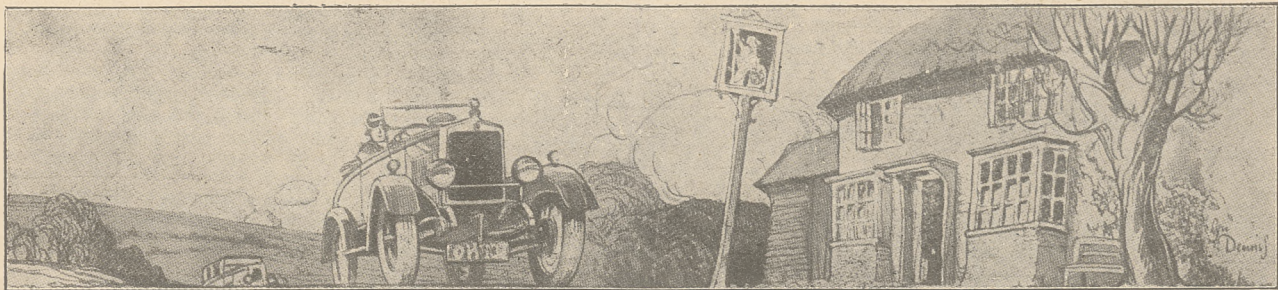
Teoretyczny układ stacji nadawczej p. Beauvais



Samochodowy odbiornik 5-lampowy w specjalnym pokrowcu.



Stacja nadawcza p. Beauvais, zapedzana kołem samochodu.



A. BONNET LAIRD

Rozwagą zajedziesz daleko...

Ostatni pociąg z Londynu — tak go nazywali urzędnicy kolejowi, choć faktycznie chodzili tylko dwa pociągi — wysadził samotnego pasażera w Snutford Junction i odjechał, sapiąc, w kierunku zachodzącego słońca.

— Dorozkę? — zapytał Abraham Bott, jedyny przedstawiciel personelu kolejowego, spełniający różnorodne obowiązki: targarza, kontrolera biletów i dróżnika.

— Dorozka? — powtórzył. — Nie! — Była kiedyś dorożka, ale ta nie zawiozłaby pana daleko. Potrzaskała się cała, odkąd Uppshire wpadł na nią, gdy zostawiono ją na drodze. Nie będzie dorożki, jak dopiero za dwa tygodnie, a to — dodał z powagą — byłoby trochę za długo czekać.

— Wielki Boże! — starszy pan starał się utrzymać cierpliwość. — Czy nie możnaby telefonować po dorożkę?

— Możnaby, — rzekł Abraham Bott, — gdybyśmy mieli telefon, ale widzi pan...

— A więc co macie tutaj?

Oznaki zniecierpliwienia zaczęły przebiegać przez maskę rezygnacji.

— Bardzo ciekawe ruiny, jak twierdzą — ot tam za temi drzewami, — rzekł Abraham Bott. — Moc osób zwiedza je. Podobno normandzkie...

— Ruiny, człowieku! — starszy pasażer cisnął z trzaskiem walizkę o ziemię. — Czy niema niczego więcej w tej przekłętą dziurze? Niema dorożki! Niema telefonu! Jak do djaska mam się dostać do Applecome Dorey? Czy może pieszo?

— Naturalnie, mógłby pan dojść pieszo, — rzekł Abraham Bott, uderzony nowością rozwiązania kwestji. — Poszedłby pan prosto, w następną drogę skrzyżowania, będzie jaka mila stąd...

Niebieski, błyszczący samochód zajeżdżał cicho przed budynek dworcowy.

— Spóźniłam się, Abrahame? A to pech. Muszę czekać na ranny, czy możecie wysłać tę paczkę pociągiem o godzinie 9,15.

Odbierając paczkę, Abraham zwrócił się uśmiechnięty radośnie do zrozpaczonego pasażera: — Ale pan nia szczęściel Sądę, że gdyby pan ją poprosił, młoda pani podwiozłaby go. Jest to po drodze.

— Czy pani zechce podwieźć mnie do Applecombe Dorey?

— Czemu nie, — rzekła dziewczyna. — Czy to pana walizka? — I nie schodząc ze swego miejsca, zręcznym ruchem ręki zarzuciła ją na tylne siedzenie.

Starszy pan, usiłując wydobyć drobną monetę z kieszeni kamizelki, nie zauważył dramatycznego momentu. W chwili, gdy walizka przewróciła się na bok, dziewczyna odczytała nazwisko, odcisnęte w skórce, odwróciła się szybko i rzuciła przelotne spojrzenie na energiczne rysy twarzy starszego pana. Gdyby był obecny jaki impresario filmowy, byłby zanotował z uznaniem przelotne uniesienie brwi, wyduęcie warg, jakby do gwizdu niedo-

slyszalnego, co bywa wdzięcznym sposobem okazania zdziwienia, niedowierzania, lub zdumienia nad dziwnym trafem losu.

Uprowadzająca uprzejmość, ożywiona ukrytym błyskiem siwych oczu, zastąpiła obecnie wyrażone „czemu nie?“, podczas gdy starszy pan zajmował miejsce w samochodzie, obok niej, wyrażając swą wdzięczność. Mały zgrabny trzewiczek — starszy pan nie był jeszcze tak stary, by nie zauważyć ładnej nóżki — nacisnął pedał od gazu.

Pan Lorrydew (było to nazwisko wryte na walizce) zamruczał z zadowoleniem jednogłośnie z samochodem, gdy wyjechali ze stacji.

— Bardzo ładny samochód i świetnie pani prowadzi.

Tak pomyślnie rozpoczęła rozmowa toczyła się uprzejmie przez pierwsze dwa kilometry. Szare oczy obowiązkowo zwrócone były na drogę przed niemi. Nie mógł zauważyć oczywiście światelka, jakie w nich błysło, gdy zapytał:

— Pani tu mieszka w pobliżu, czy pani nie zna przypadkiem młodego człowieka, nazwiskiem Lorrydew?

— Czy chodzi o tego malarza? — spytała.

— Malarza!

Stłumiony wybuch, podobny do grzmotu, byłby zaskoczył ją, gdyby nie była na to przygotowana.

skoczyć przekonać się, czego mu brakuje. Czy pan nie zna się na Morris'ach?

Otwarta pokrywa maski zasłoniła uśmiech ulgi i triumfu, gdy odparł:

— Obawiam się, że jestem człowiekiem starej daty i nie rozumiem się na samochodach. Jeżeli mogę w czymś pomóc...

— Niestety.

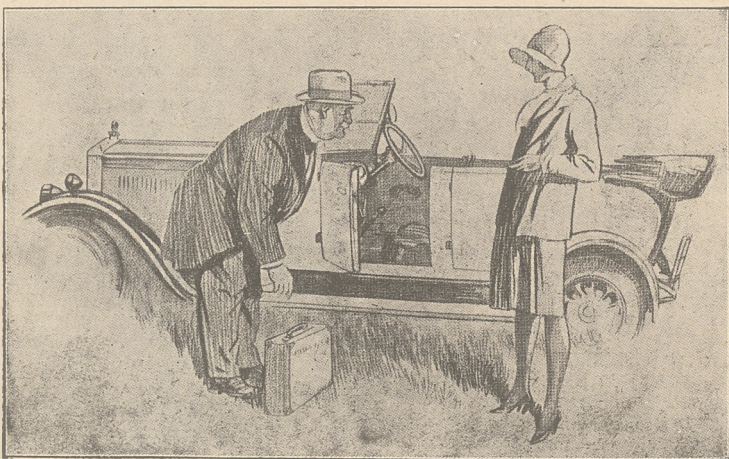
Wskoczyła napowrót na swoje miejsce przy kierownicy i wprawiła w ruch starter. Nie odpowiadał. Wyjęła skrzynkę z narzędziami. Podziwiał jej umiętność, z jaką pracowała.

— Te nowoczesne dziewczęta — westchnął. — Zna się na tem bezwzględnie.

Ale po upływie 10-ciu minut panna opuściła maskę i zatrzasnęła skrzynkę z narzędziami rozpaczliwym gestem.

— Nie umiem panu powiedzieć, jak bardzo mi przykro, ale utknęłam na drodze. Ładna historia! Niema innej rady, tylko trzeba posłać po kogo. Jest tu zajazd niedaleko przy drodze, lecz nie na wiele się to zda, gdyż nie mają telefonu. Chybaby wysłać kogo do Applecombe po samochód i człowieka, by zajął się tamtym. Pozwoli pan, że pomogę mu z torbą.

— Niech się pani nie tłumaczy, to moja wina. Przyniosłem pani pecha.



— Więc jest artystą? Porzucił studia? Ten ladaco, to mój syn! Ja mu dam artystę!

Miał chęć rozwinąć ten przedmiot, gdy nagle zwolnienie samochodu zwróciło jego uwagę. Młoda dama wydała syk zniecierpliwienia. Nacisnęła raz i drugi na starter... Wóz stanął na drodze.

— Rzeczywiście, przykro mi bardzo, — rzekła, — nigdy przedtem nie robił takich niepodzianek, ale obawiam się, że coś jest w nieporządku z motorem. Pan wybacz, ale wy-

Pieszo doszli do zajazdu.

Weszli do chłodnego pokoju, przeznaczono dla gości i, podczas gdy ona zajęła się wysłaniem posłańca, on zamówił herbatę.

— Więc pani słyszała o tym moim nieporoniu? — zagadnął, gdy wypielegnowaną rączką podawała mu śmietankę. — Artysta? To nie dla niego. Po odbytych studiach ma objąć moje przedsiębiorstwo. Inżynier-mechanik, to mój wydział. Czy pani słyszała o Lorrydew's'ach?

— Czy ci, co wybudowali port Umari? Rozpromienił się.

— Pani słyszała o tem?

— Oczywiście. Gazety rozpisywały się o tem. Ale cóż za niespodzianka spotkać pana tu'aj, przy pana szalonej pracy!

— Droga pani, cóż miałem robić? Pisano mi, że mój syn, jednak, porzucił swój zawód,

— Idjota skończony, — mruzczał stary pan, wlokąc kuferek po stromych schodach do swego pokoju. — Jakkądyby nie było pełno inteligentnych dziewcząt na świecie! Pomówię z nim jutro.

Lecz po nieprzespanej nocy zmienił swe zdanie.

Rozwaga zajadzie się dalej. Lepiej zobaczyć wpięć dziewczynę. Rozmówić się z tym

Djabło trudna sprawal Ale najlepiej szczerze i otwarcie. To jedyny sposób.

— Nazywam się Lorry dew. Czy niema tu córki pana w pobliżu?

— Moja córka wyjechała. Nie powróci przed herbata. Lorry dew, pan powiedział? Czy może ojciec malarza, który się tutaj kręci? To pan? Właśnie pragnęłam pomówić z panem.

— Pan ze mną?

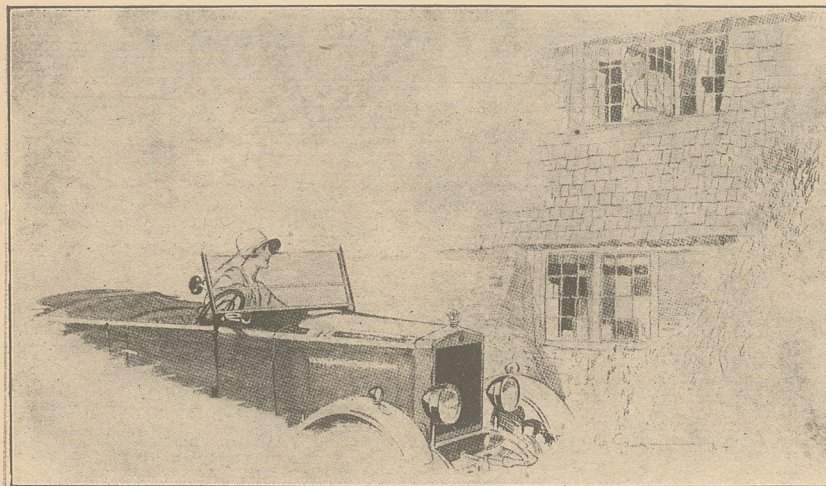
— Tak. Widzi pan, lubię tego chłopca, lecz jeśli to syn pański, wdzięczny panu będę, jeśli go pan zabierze z tych stron. Idzie o to, że kręci się koło mej córki — a choć nie chcę pana obrazić, muszę zaznaczyć, że mam inne dla niej widoki. Wychowałam ją starannie — była w szkołach w Paryżu. Przytem jest to dziewczę do wszystkiego: siedzi dobrze na koniu, prowadzi swój samochód; nie mogę sobie wyobrazić jej w roli żony artysty. Mówią, że dobrze mu się powodzi, choć taki młody, lecz potrzebaby moc obrazów sprzedawać, aby żonę utrzymać na tej stopie, jakiej dla córki mej pragnę. Nie chodzi mi o pieniądze, ani jej, — dodał spiesźnie, — ale nie oddałam jej na trzy lata do Francji po to, by gotowała na gazie w Chelsea. Jeśli więc pan może wpłynąć na swego chłopca, będę panu wdzięczny, gdy zechce trzymać się od mej córki zdaleka, zanim nie będzie miał z czego żony utrzymać.

Potężny finansista milczał, zgnębiony wiodcznie. Ta warjatka, ciotka Emilka, przekreśliła całą sprawę, jak zwykle.

— Powtarzam, lubię tego chłopca, jest to otwarta głowa i gdybym był jego ojcem, może byłbym z niego dumnym. Ale pan mnie rozumie, jako ojca. Pan zna życie artysty, raz górą — raz dołem, różnie bywa... — kończył swą przemowę pan Scarborough.

Powodem, dla którego samochód ratunkowy przybył zeszłego wieczoru z opóźnieniem, było wysłanie poprzednio posłańca z biletem pod adresem: W. Lorry dew, Mill Cottage, Applecombe Dorey.

Syn gospodarza, pobudzony nadzieją napiewku, pędził co sił i wpadł niemal w paletę pana W. Lorry dew.



opuścił Oxford i zaręczył się z głupią, prostą dziewczyną z szynku.

— Nic nie wiedziałam, że zaręczył się z dziewczyną z szynku. Czy to on panu mówił?

— On? On mi nie pisał, prócz różnych bredni o poświęceniu się wrodzonym skłonnościom i moc bzdurstw, z których wynika, że porzuca swoją karierę. To ciotka jego pisała mi, że, o ile jej wiadomo, usidliła go prosta dziewczyna. Nie jestem ojcem z rzymskich czasów — nie popłaca to już — niech ma swoją własną wolę, lecz jeśli ma się zakochać, chyba jest dosyć w Anglii panienek dobrze wychowanych, wykształconych, ładnych i z pewną inteligencją, jak... — lecz wstrzymał porównanie i nie wyszczególnił, kogo miał na myśli.

— Nic nie wiem o dziewczynie, — rzekła z uśmiechem — lecz on to prawdziwy artysta. Przynajmniej tak mówią. Może pan nie wie, ale jego obraz „dziewczyna przy młynie” otrzymał odznaczenie w Akademii Niebardzo znam się na malarstwie, ale słysząc o tem, że tutaj przebywa, interesuję się nim i czytałam w gazetach, że jest to „młodzieniec, rokujący wielkie nadzieje”.

Wreszcie powrócił posłaniec, a młoda dama jęła przeproszać za zwłokę. Starszy pan zaręczał, że mu czas schodzi przyjemnie na pogawędce. Tak rzadko spotyka się tak miłą osobę, z którą można o wszystkim mówić — która słyszała nawet o pracach przy porcie Umari.

W tej chwili odgłos syreny oznajmił przyjazd samochodu. Gdy płacił za herbatę, panienka wymknęła się i szepnęła do szofera:

— Skocz no po Morris'a, stoi na drodze za domem. Potrzeba mu tylko oliwy.

— Czy nie miała pani zapasowej bańki?

— Owszem, ale miałam taki ból głowy, że zapomniałam. Sama odwiozę tego pana, a ty przyjeżdż Morris'em za nami.

Rozmyślając nad szczególnością rodzaju żeńskiego, mechanik udał się w drogę w poszukiwaniu samochodu.

Tymczasem drugi samochód odwiózł sir Herberta Lorry dew wraz z jego walizką do zajazdu „Pod Lwem” w Applecombe Dorev, gdzie nastąpiło pożegnanie z uimującą kieroowniczą.

szynkarzem, czy hotelarzem... jej ojcem. Tak będzie lepiej. Może paczka banknotów załatwi sprawę bez hałasu.

Zadziwił się nieco, gdy najęty samochód stanął na drugi dzień przed okazałym hotelem w Morchester. Oczywiście Morchester to centrum polowań. Hotel miał z pewnością dobrą klientelę. Dziwna rzecz, że córka właściciela siedzieć ma za bufetem. Zadzwoń! poprosił gospodarza. Starszy, wytworny pan wyszedł z bocznego pokoju i zmieszał go pełnem godności powitaniem.

— Czy pan Scarborough?



Nie spodziewał się wcale człowieka tego pokroju. Niezręcznie mu było rozpocząć.

— Czy mógłbym zamienić parę słów z panem na osobności? — zapytał uprzejmym tonem.

Wysoki mężczyzna wprowadził go do pokoju, z którego dopiero co wyszedł, i zostawił go samego przez chwilę.

Rzuciwszy okiem na pismo, pan Lorry dew czytał pospiesznie:

„Drogi Billu!

„Nie zgadznieś nigdy, kogo przywiozłam ze stacji. Twego ojca! Nie było dorożki. Ma zamiary wojenne — przyjechał wprost z Afryki, by położyć kres naszej miłości i Twoim obrazom również. Mielśmy wypadek samo-

chodowy (zainscenizowany przezemnie), aby zyskać na czasie. On nie wie naturalnie, kim jestem. Opowiada mi o swoim chłopcu. Usunąć przedewszystkiem „dziewczynę na huśtawce” zanim on przyjdzie. Skierowałam go pod Lwa. Możliwe, że zajdzie do Ciebie dopiero jutro, ponieważ nie wie, gdzie mieszka. —

Twoja Betty.“

W liście ciotki Emilki — w tym liście, który sprawił takie zamieszanie w pewnym afrykańskim porcie — znajdował się jednakże ustęp, który był bezwątpienia prawdziwy, gdyż Bill Lorrydew był istotnie uparty. — Pierwszą jego czynnością po odebraniu listu był akt nieposłuszeństwa względem rozkazu. Ustawił sztalugi w dobrym świetle w obszernej swojej pracowni. Na niej stał obraz, o którym krytycy wyraża się w przyszłości zapewne pochylnie. Przedstawia uroczą dziewczynę na huśtawce pod kwitnącem drzewem jabłoni. Dwie zgrabne nóżki unoszą się w powietrzu. Ustawił dwa fotele w odpowiedniej odległości, poczem położył się spać.

Nazajutrz rano najęty samochód zajeżdża przed Mill Cottage. Siedział w nim sir Herbert Lorrydew, pogrążony w myślach.

Wielki Boże! Nigdy nie wiadomo, jaki obrót sprawa wzięć może. Ta Emilka wpakowała go. Nie widział tej dziewczyny, ale coś przez kwadrans przeszedł z ojcem! Syn Lorrydew's'a, odrzucony, jak pierwszy lepszy partacz. A on chciał ofiarować banknot stu-funtowy. Co za upadek!

Teraz musi pomówić z chłopcem; nie tylko, by go namówić do porzucenia tej niedorzecznej myśli, ale by ostrzec go, że nie może mieć nadziei.

— Słuchaj chłopcze, — przemówił po przywitaniu — słyszę, że porzuciłeś studia w Oxfordzie i poświęcasz się karierze artystycznej.

Było to zupełnie inne rozpoczęcie kwestji, niż zamierzone.

William — trudno czasem zrozumieć tego chłopca — przywitał ojca, jak gdyby widział go wczoraj i zaprowadził go do swej pracowni.

— Cieszę się, że cię widzę, ojczu. Siadaj, pogawędzimy sobie.

Nie było szpilki w fotelu, ale tak zdawać się mogło w chwili, gdy sir Herbert siadając zerwał się, jak oparzony.

Tam na sztalugach zobaczył dziewczynę, z którą pił herbatę poprzedniego wieczoru. Tę zdumiewającą dziewczynę!

— Kto to jest, chłopcze?



— To Betty, moja narzeczona, ojczu. Nie chciałem ci jeszcze o tem donosić. Widzisz — mam teraz kupca na mój obraz w Akademji — płaci zdumiewającą cenę. Nim postanowiliśmy się pobrać, chcieliśmy, abyś wiedział, że nie liczymy na twoją pomoc. Możemy się sami utrzymać. Ale teraz musisz ją poznać.

— Twoja ciotka Emilka — mruknął starszy pan — pisała, że postanowiłeś ożenić się z dziewczyną z szynku.

Popatrzyli na siebie z milczącym porozumieniem.

— Przekłeta ciotka Emilka!

— Wszystko dobrze, — rzekł sir Herbert po wszelkich wyjaśnieniach i wyznaniach, — ale trudna będzie sprawa z twoim ojcem; młoda niewiasto! Nie znalazłem sposobności, aby mu wyjaśnić kto zacy jest Lorrydew i że znajduje się jakie sto lub dwieście tysięcy na pierwszy czas, zanim na swoje wystarczycie. Bo widzisz Betty, twój ojciec ma uprzedzenie do artystów. Ludzie mają nieraz dziwne zapamiętanie!

— Tak, tak, miewają. Ale zdarza im się je zmieniać. Z moim ojcem dam sobie radę, — uśmiechnęła się tajemniczo Betty.

Gumowe wojny na świecie

(Dokończenie ze str. 5-tej.)

To też wydajność akru ziemi w plantacjach amerykańskich przedstawia się w porównaniu z innemi jak 5:3.

Z wyżej przedstawionych cyfr i faktów wynika, że plan Stevensona okazał się posunięciem niefortunem dla interesów brytyjskich. Obecny rząd angielski nosił się już od dłuższego czasu z zamiarem zniesienia restrykcji, jednak, dla uniknięcia wstrząśnięć w przemyśle kauczukowym, postanowił zwolna oswajać zainteresowane koła z potrzebą zmiany dotychczasowej reglamentacji. Już w początkach rb. premier Baldwin zapowiedział konieczność rewizji planu i wyznaczył specjalną komisję do zbadania wyników jego działania (Committee of Civil Research). Porozumienie, co nie mogło ulegać wątpliwości, funkcjonowanie planu uznane zostało za szkodliwe, więc rząd ostatecznie zniósł wszelkie ograniczenia produkcji i zbytu kauczuku z terenów brytyjskich z dniem 1 listopada rb.

Decyzja ta przyjęta została z uznaniem i zadowoleniem. Pisma angielskie podkreślają, że akcja prowadzona przed 6-ciu laty musiała się skończyć niechybnym fiaskiem przede wszystkim dlatego, że W. Brytania nie kon-

trolowała całego przemysłu kauczukowego. Możliwość regulowania produkcji, zbytu i cen jest wtedy tylko realna, jeżeli odnosi się do artykułu monopolowego, przyczem obojętną jest rzecz, czy mamy do czynienia z monopolem naturalnym, czy też opartym na umowie lub porozumieniu. Fiasko akcji reglamentacyjnej w odniesieniu do kauczuku nie jest zatem równoznaczne ze zwycięstwem doktryny wolnohandlowej, jak chcą wnieść w publiczność jej zwolennicy, i bynajmniej nie osłabia wzmagającego się stale w innych dziedzinach życia ekonomicznego, prądu, skierowanego ku gospodarce planowej, wyrażającej się w kartelach, trustach i porozumieniach przemysłowych. Tutaj jednak przechodzimy na teren ogólnych rozważań ekonomicznych, które wymagałyby specjalnego studjum.

Bystander.

Samochód i radio

(Dokończenie ze str. 8-mej.)

połączeń i odbiornik zamienia się na telegraficzny aparat. Za parę chwil zaczyna drukować się nadana z Wiednia mapa meteorologiczna.

Za godzinę samochód mknie znów po złej drodze, a podróżni skracają sobie czas sł-

chaniem opery. Wieczorny chłód nie przeszkadza, gdyż włączono elektryczne ogrzewacze i miłe ciepło wewnątrz pozwala na otwarcie okien limuzyny.

Tak, rzeczywiście dużo drobnych i praktycznych dodatków można jeszcze zainstalować na samochodzie, trzeba tylko dobrej woli i trochę technicznych zdolności. Nawet koszt instalacji nie są zbyt wielkie dla przeciętnego radioamatora. Ilekroć do różnych drobnych akcesoriów leży nieraz w szufladach bezużytecznie gdy ostatnio skonstruowana superheterodyna, mimo najlepszej chęci, więcej części składowych nie może zmieścić w swoim pudle. Nie raz godzina pracy przy porządkowaniu zupełnie wystarczy dla wyszukania wszystkiego co jest potrzebne dla zbudowania dobrego odbiornika samochodowego. Tak samo inne techniczne udogodnienia, np. ogrzewacze, dodatkowe lampy na sznurach itp. dają się bardzo łatwo wykonać przy bardzo nawet małym nakładzie pracy i kosztów. Trochę blachy, trochę gumy, taśma nikielinowa i już można zbudować dobry ogrzewacz. Tak samo i reszta. Brakuje tylko u nas w Polsce technicznych zdolności i zainteresowania wśród szerszego ogółu, który zwykle zadawała się, wszystkim, byleby nie trzeba było myśleć i próbować.

Uporządkowanie ruchu w Poznaniu

Wywiad u dyrektora Miejskiego Urzędu Policyjnego p. Mizgalskiego.

Wielu ciekawych informacji, dotyczących regulacji ruchu, udzielił naszemu współpracownikowi dyrektor Miejsk. Urzędu Policyjnego, p. Mizgalski. Poruszana przez pismo nasze sprawa fałszywych postoi dorożek została już po części uregulowana. W środę ubiegłą p. dyr. Mizgalski zlustrował wszystkie miejsca postoju dorożek i przeprowadził konieczne zmiany. Wszędzie, gdzie postoje znajdowały się po lewej stronie jezdni, zostały przeniesione na prawą. Podwójne rzędy zostały skasowane. U wylotu ul. Ratajczaka, przy ul. św. Marcina, gdzie dotychczas przy prawym krawężniku stały taksówki, przy lewym zaś dorożki konne, te ostatnie zostały ustawione po prawej stronie jezdni, za taksówkami. Jedynie przy ul. św. Marcina, przed hotelem „Continental” pozostawiono dwa rzędy pojazdów, dbając jednakowoż, aby stały w prawidłowym kierunku. Najtrudniejszą kwestią do rozwiązania są postoje przy Alejach Marcinkowskiego, a rozstrzygnięcie tego problemu niemal kłopotu przysporzy kompetentnym czynnikom. Dorożki konne przy placu Wolności, znajdujące się naprzeciw gmachu Komendy Policji nie stoją już, jak dawniej, pod włos, lecz lby końskie zwrócone są w kierunku ulicy 3-go Maja.

W najbliższym czasie zostaną wytknięte jednokierunkowe ulice. Uczyniono to już na placu Nowomiejskim, gdzie mimo początkowych trudności ruch w prawą stronę jest coraz więcej przestrzegany. Autobusy i samochody stoją już do kierunku wytkniętego przez strzałki, jedynie dorożki konne i wozy podmiejskie okolice nie mogą się przyzwyczaić do nowego stanu rzeczy. Ruch jednokierunkowy wytworzył się samorzutnie przy ulicy Wjazdowej i Alejach Marcinkowskiego.

— W czasie P. W. K. — dodaje p. dyr. Mizgalski — zwiększony kontyngent policji ułatwi mi niewątpliwie zadanie.

W dalszym ciągu rozmowy dowiadujemy się, iż na okres trwania Wystawy wyznaczone zostaną w kilku punktach miasta place parkingowe dla samochodów. Zaopatrzone w tablicę z orientacyjnym znakiem (P w czerwonej obwódce), place będą rozmieszczone przy ulicy Górna Wilda róg Wałów Warneńczyka, przy placu Drwęskiego, na Jeźcach przy ulicy Kościelnej, oraz przy ul. Głogowskiej, obok gimnazjum ks. Piotrowskiego.

— A jak się przedstawia sprawa uruchomienia taksówek w okresie wystawowym? — pytamy.

— Ogólnie liczba wehikulów na okres wzmożonego ruchu turystycznego w naszym mieście przewidziana jest na 600. Od dnia 1 lipca do 1 listopada r. b. przybyło 29 taksówek, w tym samym czasie zaś ubyło 15 dorożek konnych. Liczba dorożek samochodowych w dniu 1 listopada r. b. wynosiła 248, dorożek konnych zaś 120. „Autoruch” zobowiązał się dostarczyć nam 100 dorożek samochodowych.

Kwestję koncesyj dla taksówek p. dyr. Mizgalski poruszał dość niechętnie, zaznaczając, iż dotychczasowi właściciele dorożek samochodowych ubiegają się o dodatkowe koncesje na jedną taksówkę i będą mieli jako fachowcy pierwszeństwo.

— A jak pan dyrektor zapatruje się na sprawę utworzenia dworca dla autobusów międzyimiastowych?

— Uważam go za projekt idealny, lecz w zasadzie niewykonalny. Przedewszystkiem dlatego, iż w Poznaniu niema odpowiedniego placu na zbudowanie takiego dworca, następnie w przewidywaniu zwiększonego ruchu ko-

lowego, kursujące przez miasto autobusy przysparzałyby niepotrzebnie kłopotu. Względem estetycznych odgrywają w tym względzie również pewną rolę, gdyż autobusy te po odbyciu dłuższej tury są często brudne i zabłocone.

Na Widnokręgu Automobilisty

Z WARSZAWY

Uporządkowanie pl. Teatralnego

(w) Prowizoryczny plan uregulowania tego placu w stolicy przewiduje zmniejszenie i obcięcie skweru od strony ulicy Wierzbowej, oraz wybudowanie dwu wysepek-peronów o kształcie, zbliżonym do podkowy, między którymi miałyby miejsce postój czekających pojazdów i które ujmowałyby w pewien porządek ruch na tym wielkim placu.

W urzeczywistnieniu tego projektu bardzo przeszkadza budki dla wentylacji Teatru Wielkiego, których przeniesienie byłoby ogromnie kosztowne. Z tego też względu plan powyższy będzie musiał być przystosowany do istniejącego stanu rzeczy, lub opracowany nowy projekt.

P. K. P. a autobusy

Wobec rozwijającego się coraz intensywniej ruchu autobusowego, grożącego kolejom konkurencją i odbierającego im na niektórych przestrzeniach bardzo wydajnie transport osobowy i towarowy, ujrzały się Polskie Koleje Państwowe zmuszone do zajęcia stanowiska wobec konkurenta.

Postanowiono więc przystąpić, za przykładem kolei w U. S. A., Francji, Anglii i Niemczech, do uruchomienia linii autobusowych we własnym zarządzie. W sprawie tej toczą się obecnie liczne konferencje międzyministerjalne w Ministerstwie Komunikacji.

Rok przyszedł ma być rokiem próbnym, na co wyznaczono w budżecie 860 000 zł, poczem w roku 1930 zaczęłyby się już normalna eksploatacja i rozbudowa linii autobusowych.

Obecnie toczą się konferencje na temat organizacji oraz formy prawnej przedsiębiorstwa. Według wszelkiego prawdopodobieństwa zorganizowane ono będzie na wzór powstającego z dniem 1. 1. 1929 r. przedsiębiorstwa państwowego komunikacji lotniczej „Lot”, to znaczy, że powstałoby ono przy udziale rządu i samorządów.

Sprawa cała jest obecnie w stadium przedwstępnej organizacji.

Z POZNANIA

Kronika wypadków samochodowych

Czyżby cisza przed burzą? W ubiegłym tygodniu kroniki policyjne nie zanotowały ani jednego poważniejszego wypadku automobilowego na ulicach naszego miasta.

Z WIELKOPOLSKI

Społzone konie przyczyną wypadku

W sobotę, dnia 15 bm. w Nakle nad Notecią, na ulicy Bydgoskiej, samochód najechał na wóz z burakami. Wskutek zderzenia dyszel został złamany i jeden koń pokaleczony. Nieszczęśliwy karambol nastąpił z powodu spółzenia się koni. (O.)

Przykra historia

Jadący do Ostrowa w nocy z ub. niedzieli na poniedziałek, samochód p. mecenas Bolesława Zawadzkiego z Kępna, wpadł w pobliżu Przygodzic do przydrożnego rowu, przyczem karoserja automobilu została zniszczona. Prowadzący samochód szofer doznał lekkich obrażeń. (O.)

Ofiara katastrofy samochodowej

Przed czterema dniami w szpitalu w Bydgoszczy zmarł szofer Szymanowski, który w ubiegłym tygodniu odniósł bardzo ciężkie obrażenia w katastrofie samochodowej pod Warlubiem. (O.)

Rozwiązaniem kwestji byłoby skuteczne reklamowanie rozkładów jazdy i wyszczególnienie miejsc postojów, co powinni uczynić wspólnym wysiłkiem właściciele autobusów. (O.)

Samochód — złą przechowalnią

Raz jeszcze przekonujemy się, jak niebezpieczną rzeczą jest pozostawiać jakiekolwiek przedmioty w samochodzie.

W ostatnich dniach przyjechał do Obornik artysta-malarz p. Marjan Jakóbski z Białego Dunajca pod Zakopanem.

W nocy z 12 na 13 bm. z samochodu doń należącego skradziono skórzaną walizkę, w której znajdowało się futro damskie, para półbucików i bielizna, łącznej wartości 1000 złotych. (O.)

Komunikaty Automobilklubu Wielkopolski

Komisja sportowa i podkomisje

W dniu 14 grudnia rb. odbyło się pierwsze posiedzenie nowo powołanej komisji techniczno-sportowej A. W., która wydzieliła następujące podkomisje:

1. organizacyjną i regulaminową — przewodniczący p. Linke; dalsi członkowie pp. kapt. Sierodzik, inż. Duszyński, Markowski, Stachowski i Zawodny;
2. techniczno-rzeczoznawczą — przewodniczący p. inż. Wysocki, dalsi członkowie pp. inż. Wawrzyniak, Hozakowski, Sierszyński, hr. Michałowski Józef i Swinarski;
3. odczytową i prasową — przewodniczący p. red. Marynowski, dalsi członkowie pp. Ziotecki, mjr. Szadkowski, inż. Piątkowski i Podczaski;
4. turystyczną i drogową — przewodniczący p. Szulczyński, dalsi członkowie pp. Jankowski, Kwiatkowski, Ratajczak i Tomaszewski oraz p. inż. Sokołowska;
5. gospodarczą — przewodniczący p. Podczaska, dalsi członkowie pp. Bittner, Bartkiewicz, oraz pp. Sokołowska i Jasewilowa.

Prezesem Komisji techniczno-sportowej jest p. inż. Maćkowiak, a na zastępcę wybrano p. Linkego Henryka, na sekretarza p. Hozakowskiego Włodzimierza.

Posiedzenia komisji techniczno-sportowej odbywać się będą raz na miesiąc, w piątki po 14. każdego miesiąca; podkomisje odbywają swe posiedzenia co piątek o godz. 20-tej.

Nowi członkowie

Na zebraniu Zarządu i Komitetu w dniu 5 grudnia przyjęci zostali na członków pp.:

- Celestin Rowiński z Poznania, ul. Głogowska 95; Edward Kręglewski z Poznania, ul. Waly Leszczyńskiego 2; Kazimierz Nencki z Poznania, ul. Matejki 4; inż. Roman Rosinkiewicz z Poznania, ul. Chelmońskiego 8; Ulrich Conze z Pijanowic, pow. Gostyni; Wojciech hr. Mycielski z maj. Wydawy, powiat Gostyni; adw. Florian Samolewski z Pniew, pow. Szamotuły, ul. Wolności 4.

Wieczorek taneczny

W sobotę, 27 grudnia urządza A. W. w swych lokalach klubowych wieczorek towarzyski. Przygotowania do tego wieczorku przejęła podkomisja gospodarcza.

Kółko kreglarskie

Z inicjatywy kilku członków organizuje się kółko kreglarskie. Zgłoszenia do kółka prosimy kierować do sekretarjat klubu, ul. Kantaka 1. Kregielnię nowo zbudowaną, dwutorową, przy ul. Rolnej, mamy zapewnioną na soboty od godz. 18-tej.

Z CAŁEGO ŚWIATA

Zmiana amerykańskiego ustawodawstwa antytrustowego

Sądząc po głosach prasy amerykańskiej, ustawodawcy Stanów Zjednoczonych zdają się skłaniać ku bardziej liberalnemu niż dotychczas sposobowi traktowania trustów i ich polityki cennikowej. Jak wiadomo, dotychczas ustawodawstwo amerykańskie bardzo ostro zwalczało tworzenie się trustów i zawierania umów monopolowych, mających na celu utrzymywanie cen na poziomie niezależnym od wahań rynkowych. Obecnie tak miarodajne osobistości, jak minister pracy p. Davis, kierownik komitetu handlowego Brac-Association p. Butler i znany ekonomista Irving Fisher wypowiedzieli się za liberalizacją odnoszących przepisów.

Następujący przykład, zaczerpnięty z życia amerykańskiego, oświetla obecne położenie w sposób drastyczny. Z firm samochodowych Cadillac, Buick, Oldsmobile, Oakland i Chevrolet powstała General Motors Corporation. Firma ta oczywiście ustala ceny wyrobów, przekraczając temsamem przepisy ustawy antymonopolowej. Gdyby jednak Chrysler-Packard, Studebaker, Hudson, które, jak wiadomo, nadal są firmami samodzielnymi chciały porozumieć się z sobą i celem uniknięcia konkurencji ustaliły ceny umowne — naraziłyby się na karę za przekroczenia ustawy.

Otóż opinia publiczna w Stanach Zjednoczonych głosi obecnie, że z punktu widzenia gospodarstwa nie można sformułować żadnego zarzutu przeciw dążnościom kartelizacyjnym, o ile celem ich jest obniżenie kosztów sprzedaży i produkcji. Tylko wtenczas kartelizacja jest objawem gospodarczo szkodliwym, gdy celem jej jest wyzysk publiczności.

Propozycja Irvinga Fishera idzie po linii wytkniętej przez opinię publiczną, znanemu temu ekonomście chodzi o taką reformę ustawodawstwa antytrustowego, któraby państwu przyznawała prawo nadzoru nad porozumieniami przemysłowymi, w szczególności prawo do orzekania, od wypadku do wypadku, co jest „reasonable”, a co jest „unreasonable”, innymi słowy: kiedy zachodzi wyzysk konsumentów.

Prąd rewizjonistyczny w stosunku do dotychczasowego ustawodawstwa ma poważne znaczenie dla kształcenia się przyszłości amerykańskiego przemysłu samochodowego. (T. Ks.)

Import morski samochodów i opon

Do Gdyni przybył Amerykanin Lee, dyr. amerykańskiej linii Scantic Line, w celu omówienia na miejscu sprawy przedłużenia istniejącej dotychczas linii amerykańskiej z Kopenhagi do Gdyni. Warunki żeglugowe w porcie gdyńskim odpowiadają w zupełności, zdaniem p. Lee, wymaganiom. Jedyne pewne trudności nasuwa brak odpowiednich składów przy zamierzonym imporcie samochodów, opon i bawełny. Dyrektor Lee oświadczył, że mimo to reprezentowana przez niego linia okrętowa przystąpi w najbliższym czasie do przeprowadzenia odpowiednich planów. (T. Ks.)

Nowy sposób transportowania samochodów

(s) Celem obniżenia kosztów dostawy, amerykański przemysł samochodowy zastosował ostatnio nowy sposób transportowania samochodów z fabryki do kupca.

Dotychczas dostarczono nowe samochody po prostu w ten sposób, że wysyłano szofera, który wóz odwoził do nabywcy. Działło się to nawet wtenczas, gdy miejsce przeznaczenia oddalone było od fabryki o 200 km. Obecnie zarzucono dawną kosztowną metodę dostawy i zbudowano specjalnie dla tego celu bardzo długie wozy ciężarowe na których przewozi się od razu 4 do 6 gotowych aut.

Wskutek tej inowacji oszczędza się dżety szoferów i chroni się wozy przed zabrudzeniem. System ten nazwano „truckaway” w przeciwieństwie do metody „driveway”, t. zn. odwożenie pojedynczego samochodu do odbiorcy. System „truckaway” stosuje się nawet przy odległościach do 300 mil, kombinując go z transportem drogą wodną, o ile ta możliwość zachodzi. (T. K.)

Sumienni kierowcy a towarzystwa ubezpieczeniowe

W Anglii istnieje ciekawa instytucja pod nazwą „Zakon szosowy”, do którego należą automobilści, lecz tylko tacy, którzy mogą wykazać trzeźłą praktykę jako sumienni kierowcy. Przy przyjęciu do „zakonu” należy udowodnić, że przejechało co najmniej 15 000 km i że dany kandydat w tym czasie nie spowodował ani jednego wypadku, ani też nie został ukarany za przekroczenie angielskich przepisów komunikacyjnych. Celem „zakonu” jest podniesienie poziomu wychowania i wzajemnej uściślności, przyczem członkowie zobowiązani są wszędzie i zawsze służyć dobrym przykładem. Obecnie kierownictwo zrzeszenia tego uzyskało ze strony towarzystw ubezpieczeniowych praktyczne uznanie dla swych wysiłków, gdyż towarzystwa te zdecydowały się udzielać członkom „zakonu” zniżkę w wysokości 25-ciu procent na ich stawki ubezpieczeniowe. Umowa ta niezawodnie przyczyni się do znacznej popularyzacji idei „zakonu szosowego”.

Międzynarodowa wystawa samochodowa w Kairze

Królewski Automobilklub Egiptu (Roal Automobile Club d'Egypte) organizuje w czasie od 23 stycznia do 6 lutego 1929 roku Międzynarodową Wystawę Samochodową, która, sądząc po niezwykle energicznych staraniach Klubu oraz nader żywej i zręcznej propagandzie, będzie niezawodnie cieszyła się dobrem powodzeniem.

Nowy sposób gwarancji na amerykańskie opony

Założony niedawno amerykański „Rubber-Institut” zwrócił się w tych dniach do publiczności amerykańskiej z zawiadomieniem, że wszystkie fabryki, należące do koncernu, który wytwarza ogółem 95 procent produkcji amerykańskiej, nie będą w przyszłości udzielały gwarancji, tak jak dotychczas, na pewną ilość przejechanych mil, lecz na cały czas istnienia każdej opony. Jeżeli opona z powodu błędów w materiale lub błędów fabrykacyjnego stanie się niezdatna do użytku, fabryki przeprowadzą bezpłatną naprawę lub też udzielią odpowiedniego rabatu przy zakupie nowej opony. Nowy sposób gwarancji zwraca się w pierwszej linii przeciwko małym fabryczkom, które wyrabiają tanie i lichy opony z gwarancją na kilka tysięcy mil.

Import i eksport

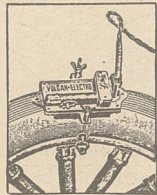
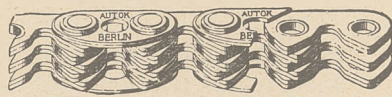
(s) W ciągu pierwszych 4 miesięcy r. b. Francja eksportowała ogółem 12 109 wozów osobowych i 1 777 ciężarowych. Do Algieru eksportowano w tym czasie 2722 samochodów osobowych. Eksport z Hiszpanii do Algieru wynosił w tym okresie 1857 samochodów, a z Anglii — 1 118.

W tym samym okresie Francja importowała 2 603 samochodów osobowych i 118 ciężarowych; Włochy — 1 255, a Stany Zjednoczone tylko 897.

Wartość samochodów importowanych przez Włochy wynosi 11 985 000 franków, zaś wartość samochodów importowanych przez Stany Zjednoczone 25 992 000 franków. Ta olbrzymia różnica tłumaczy się tem, że samochody importowane przez Amerykę są maszynami luksusowymi, podczas gdy Włochy importują samochody, należące do kategorii samochodów tanich.

ŁAŃCUCHY

ZĄBKOWE i ROLKOWE
do motorów wybuchowych,



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

„VULCAN—ELECTRO”

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

NAROŻNY, POZNAŃ, OGRODOWA 15-16

INSTALACJE ELEKTRYCZNE DO SAMOCHODÓW

MAGNETA - DYNAMA - ROZRUSZNIKI - TABLICE ROZDZIELCZE i t. d.

SCINTILLA

SOLURA—SZWAJCARJA

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

D. H. PROLABOR — WARSZAWA

TELEFON NR. 73-15

MARSZAŁKOWSKA 40

TELEFON NR. 73-15

Problem komunikacyjny w Londynie

Podpulkownik Moor Brabazon, członek parlamentu, były sekretarz ministra komunikacji, przewiduje, że liczba samochodów w Londynie będzie przez dłuższy czas wzrastać i że wraz z nią zwiększać się będą i tak już znaczne trudności komunikacyjne w mieście ołbrzymie. Rozwiązanie problemu komunikacyjnego staje się przeto coraz bardziej palącą kwestią dla mieszkańców 7-miljonowej stolicy.

Rok temu Londyn posiadał 800 000 wozów o zapędzie motorowym. Obecnie cyfra ta dosięga prawdopodobnie 1 miliona. Jeśli się zważy, że w Ameryce 1 samochód przypada na 5 ludzi, a 40 aut na 1 milę dróg bitych, to co mówić o Anglii, gdzie 1 samochód przypada na 26 ludzi i tylko 11 samochodów na 1 milę angielską.

Już przy dzisiejszym taborze ulice Londynu przedstawiają trudności komunikacyjne. A co dopiero będzie w przyszłości przy tak silnym postępie automobilizmu? Bez żartów, twierdzi się obecnie, że przy dzisiejszym przyroście samochodów (rocznie około 200 000) i w obecnych warunkach regulacji ruchu za pięć lat — Londyn zakorkuje się tak chronicznie, iż nie będzie można poprostu ruszyć z miejsca!

Mówi się o przebiegu nowych ulic i rozszerzeniu starych, atoli ppulk. Brabazon twierdzi, że to w całości problemu nie rozwiąże. Widzi on wyjście z sytuacji przez zbudowanie nad bocznymi ulicami wzniesionych jezdni. Narazie p. Brabazon proponuje przeprowadzenie takich jezdni pomiędzy centrum miasta a przedmieściami ponad torami kolejowymi, albowiem uniknęłoby się przeprowadzenia jezdni ponad domami, a pozatem można by urządzić garaże przy stacjach kolejowych.

Oczywiście, śmiały projekt napotyka na poważne trudności. Właściciel domu jest jednocześnie właścicielem przestrzeni nad nim; trzeba by mu za zrzeczenie się tego prawa zapłacić. Zresztą mniejsza o to, tak jak mniejsza o rozwiązanie problemu

konstrukcyjnego. Główna trudność nie mieści się w wymienionych codopiero, a w fakcie, że napowietrzne auto-strady zaciemniałyby ulice oraz byłyby źródłem ustawicznego hałasu.

Mimo tych stron ujemnych — ppulk. Brabazon nie widzi innego rozwiązania trudności komunikacyjnych. Np. usunięcie tramwajów z co ruchliwszych ulic będzie środkiem prowizorycznym, wzgl. paljatywem, lecz złu nie zaradzi w zupełności.

Bądź co bądź, projekt tak kompetentnego fachowca, jakim jest p. Brabazon, projekt wprost fantastyczny „nadmiasta”, świadczy dobitnie o olbrzymich trudnościach, z jakimi walczyć musi Londyn, miasto o 7 milionach ludzi i 1 miljonie wozów o traktacji motorowej.

T. Kuj.

Targa Florio 1929

Klasyczne wyścigi o „Targa Florio”, które odbywają się corocznie na Sycylii, zostaną w roku przyszłym rozegrane w dniu 5 maja. Wyścigi te w przyszłym roku odbędą się jednak według innego regulaminu, gdyż odpadnie przedsięwzięciem klasyfikacja na kategorie, przyczem nastąpi jedynie ogólna ocena według osiągniętych czasów. Ogółem zostaną rozdane nagrody w wysokości 240 000 lirów (10 nagród), z których zwycięzca otrzyma 100 000 lirów. Poza biegiem o „Targa Florio” odbędzie się drugi wyścig dla samochodów o pojemności nie większej jak 1 100 cm. Dla tego biegu, który prowadzi jedynie przez trzy okrążenia trasy, wyznaczono nagrody w wysokości 10 000 lirów.

czego brak memu samochodowi?

Pytanie pana J. B., Szydlice, p. Kościelna.
Proszę o informację: ile procent gliceryny trzeba dodać do wody w chłodnicy samochodu, ażeby woda nie zamarała przy pewnych stopniach mrozu.

Odpowiedź: Jako dodatek do wody, przeciwko zamarznięciu można dodawać glicerynę albo alkohol, jednakże każdy z tych środków ma swe wady. Alkohol jest wprawdzie tańszy, lecz łatwo się ulatnia, natomiast gliceryna nie ulatnia się i, no zostaje w chłodnicy, jest jednak bardzo droga. Dodatek gliceryny w wysokości 16 procent wystarczy jako ochrona do ca. minus 16 stopni Celsjusza. Ten sam procent alkoholu domieszany do wody zabezpiecza chłodnicę aż do minus 25 stopni. Wady obu środków można do pewnego stopnia zredukować, stosując do chłodzenia silnika, mieszankę, składającą się z kombinacji gliceryny i spirytusu, a mianowicie: $\frac{1}{4}$ część alkoholu, $\frac{1}{6}$ część gliceryny i $\frac{3}{4}$ wo-

dy. Mieszanka ta w praktyce wystarcza we wszystkich okolicznościach, gdyż pozostaje ona płynną do temperatury minus 18 stopni, a zamarzając przy temperaturze wyższej, nie tworzy zwartego lodu, lecz tylko masę plastyczną, podobną do lodów deserowych. Oczywiście taka masa lodowa nie może rozsądzić koszułkę wodnych silnika ani też chłodnicy. Zamarznięcie wyżej podanej mieszanki nie przedstawia więc żadnego niebezpieczeństwa. Zamiast alkoholu czystego z powodzeniem można stosować zwykły spirytus do palenia, natomiast należy przy zakupie gliceryny zwrócić baczną uwagę na to, aby dostarczono gliceryny z wyraźnym stwierdzeniem, że nie zawiera ona żadnych kwasów, gdyż inaczej można spowodować uszkodzenia w chłodnicy. Mieszankę gliceryny z wodą można na wiosnę zlać do baniak i przechować do następnej zimy.

GÓRNOŚLĄSKIE TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE

SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA SEWERYNÓW NR. 3.

TELEFONY: 221-44, 247-54, 247-66.

ADR. TELEGR. „GETEPE“

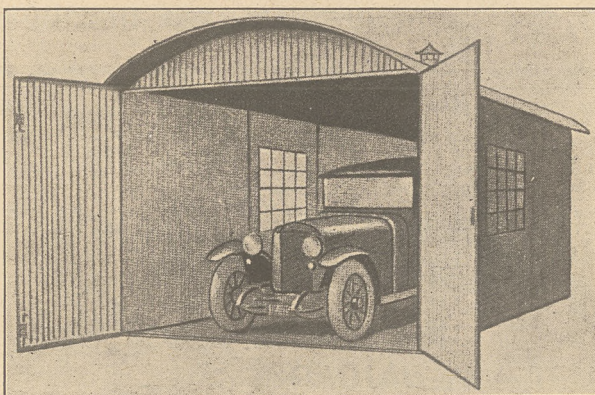
PRZEDSTAWICIELSTWO GORNOŚLĄSKICH ZJEDNOCZONYCH HUT
KRÓLEWSKA I LAURA SP. AKC. GORNICZO-HUTNICZEJ W KATOWICACH

Dostarcza nadzwyczajaj praktyczne

GARAŻE

z blachy falistej żelaznej ocynkowanej na konstrukcji żelaznej malowanej

Najtańszy koszt budowy
Bezpieczne od ognia
Minimum konserwacji
Łatwe ustawienie
Łatwe przeniesienie
Łatwy transport



Dostarcza się na pomieszczenie jednego lub dowolnej ilości aut w żądanych wymiarach w gotowych elementach do ześrubowania na miejscu

Prospekty, oferty, kosztorysy na żądanie.

Prospekty, oferty, kosztorysy na żądanie.

Zastępstwo na okręg Poznański: **MAKSYMILJAN HARTWIG, POZNAŃ, ulica Składowa nr. 1.**

Ponadto dostarczamy z blachy falistej żelaznej ocynkowanej:

baraki, hangary, magazyny, szopy, budki wartownicze, wagowe, telefoniczne, dźwigowe i szalety uliczne.

Kufry samochodowe i walizki dla podróżujących

wykonuje solidnie i tanio
firma

**Wielkopolska
Hurtownia Siodlarska
W. Stefański**

Poznań, Stary Rynek 53-54.
Telefon 56-82

Fabryka Walizek, artykułów skórzanych i siodlarskich.
8. 8050 48, 410



Dla pp. Szoferów ubrania zawodowe kottowe i kitle ochronne poleca

Skład Fabryczny

B. Hildebrandt

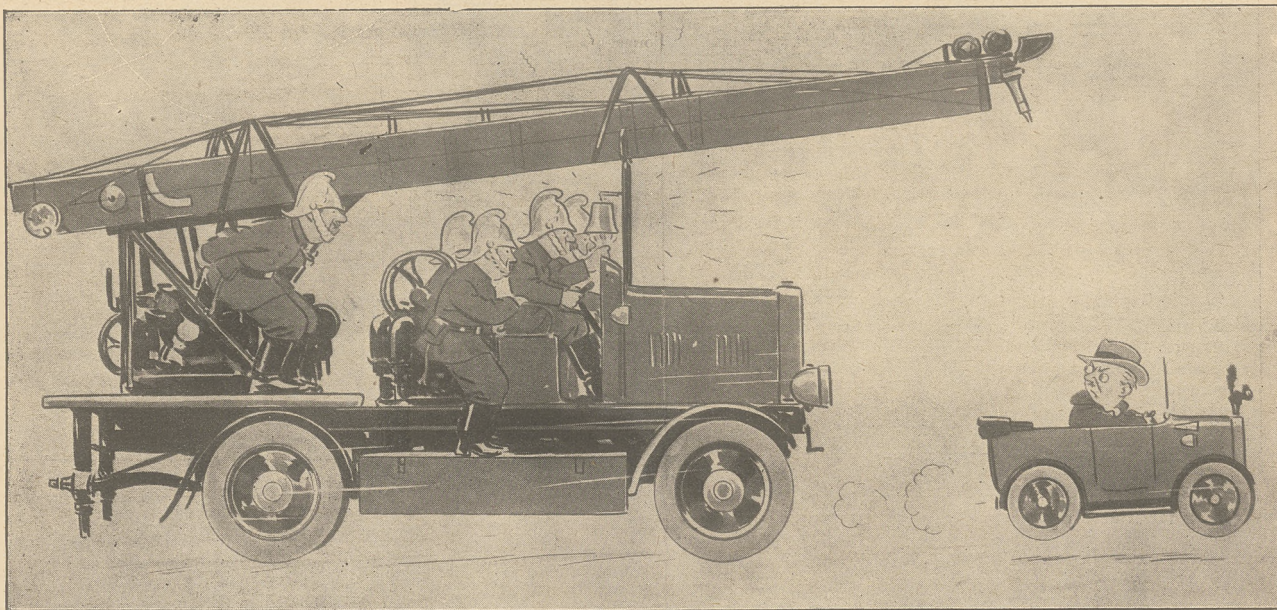
Poznań, Pocztowa 33. Tel. 14-11

SAMOCHÓD Berliet 12 H. P. w nadzwyczajnym dobrym stanie sprzedam korzystnie. Pocztowa 30, Malinowski, tel. 28-26.
S 12 884

SAMOCHÓD CITROEN 4-osobowy w bardzo dobrym stanie (jak nowy) za 7 000 zł na sprzedaż. Kazimierz Szyper, Bydgoszcz, Król. Jadwigi 4.
S 12 881

HUMOR

W ulicy jednokierunkowej



— Dalej, mały, zwijaj się, bo nam pilno!

The Sketch

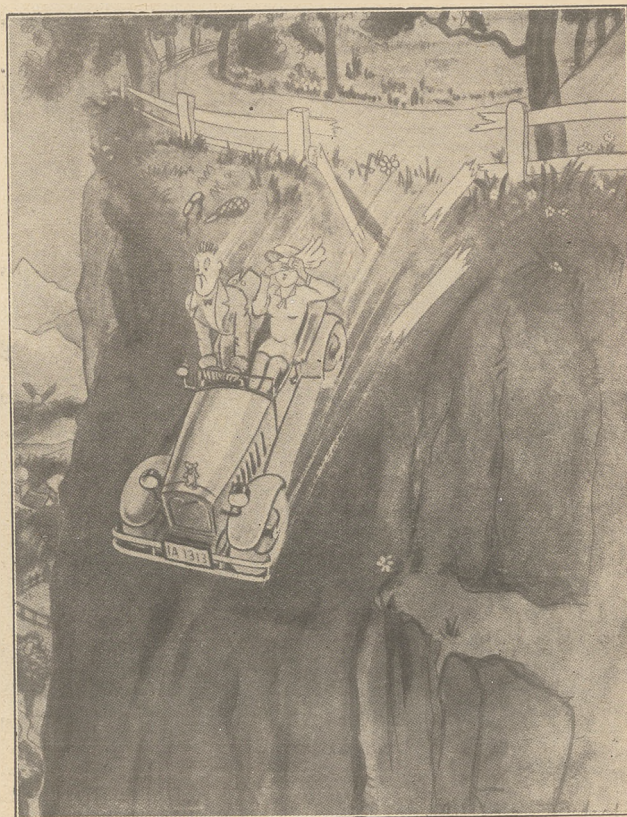
Zapał sportowy



Automobilista (golfista): — Jak żyję, jednym uderzeniem nie trafiłem „w dołek”!

The Sketch

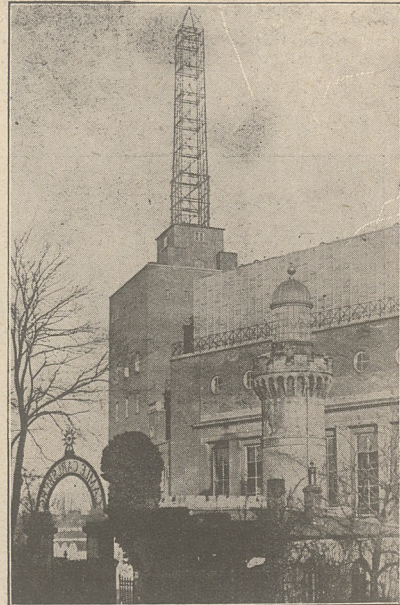
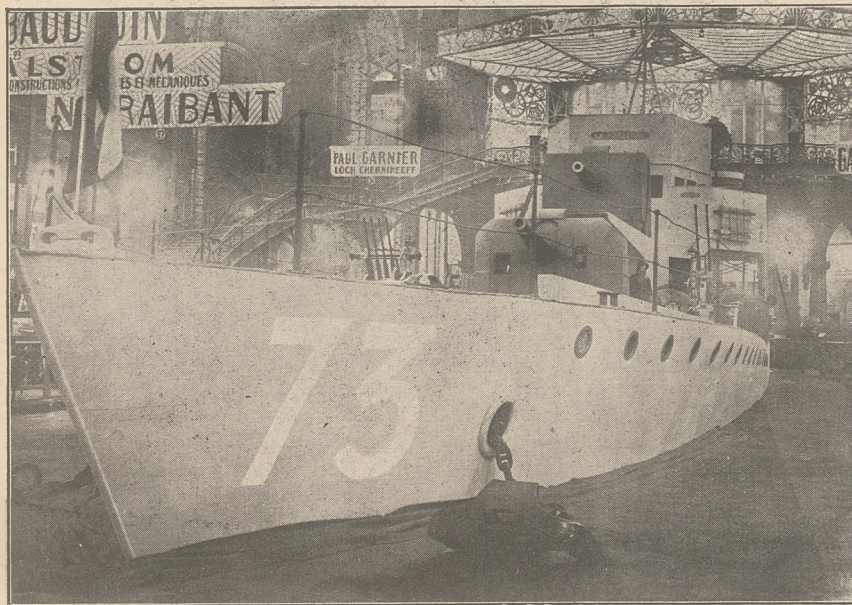
Jej zmartwienie



— Wstrzymaj się chwileczkę, Ferdynandzie! Co powiedzą tam na dole, gdy zjawię się nieupudrowana!

Lastige Blatter

Rozmaitości ze świata



U góry po lewej: Na wystawie żeglugi i sportu w Grand Palais w Paryżu, największą atrakcją jest model torpedowca w normalnej wielkości.

Fot.: Keystone

U góry po prawej: Na browarze Carlsberg w Kopenhadze zbudowano pierwszą „latarnię morską” dla lotnictwa. Wysokość 62 m.

Atlantic Ph

W środku: W warsztatach zabawkarskich przygotowuje się liczne modele samochodów dla naszych przyszłych automobilistów. Fot. Scherl

Na dole po lewej: Nowym wynalazkiem, mającym, na wypadek zderzenia, chronić samochód od uszkodzenia, są zderzaki gumowe „Casco”. Przy doświadczeniach najeżdżano na drzewo z szybkością 45 km/g. bez najmniejszej szkody dla maszyny.

Fot.: Keystone

Na dole po prawej: W mieście Havanna na Kubie zaprowadzono nowy typ samochodów dla czyszczenia ulic. Personel jest ubrany dość oryginalnie, gdyż nosi jasną koszulkę sportową z krawatem i kapelusz filcowy. Fot.: Keystone

