



ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 13

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

30. grudnia 1928

Dosiego roku!



Pani, samochód, a moda

Nowy Rok, niby przydrożna zaciszna knajpka na „Autostradzie” życia tak jednostki, jak i całej ludzkości, wprost prowokuje do rozmyślenia nad „owemi pięknościami i dobrami czasami, kiedy to itd. itd...”

30 lat z okładem automobilizmu, to nie żarty i rzeczywiście jest nad czym rozmyślać, jest o czym wspominać, przyczem człowiek w głębi duszy (byłe nie głośno!) dziękuje Bogu, że owe „stare i dobre czasy” wraz ze wszystkimi kapryсами ówczesnych samochodów „załatwili” nasi ojcowie.

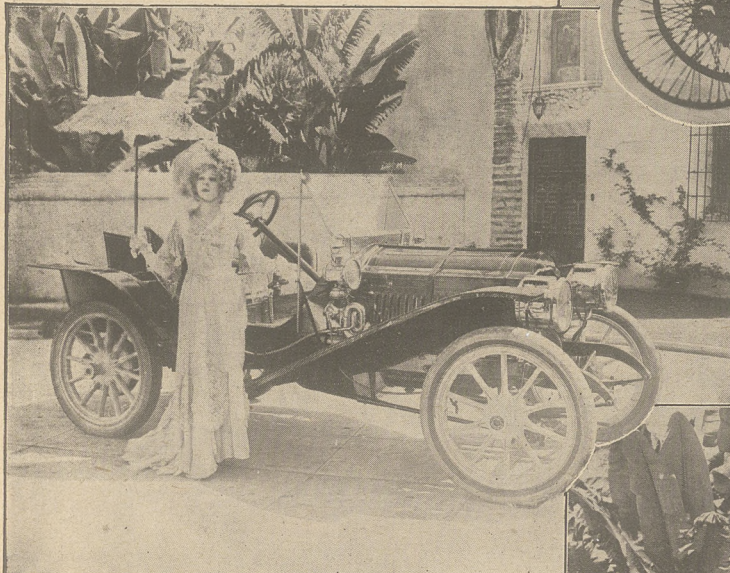
— Dobrze, doskonale, — powie ten i ów, rzuciwszy raz jeszcze okiem na tytuł, cóż tu jednak ma do rzeczy pani i moda? Moda i pani traktowane osobno są oczywiście tematem zawsze — ku rozpaczcy mężów — nowym i aktualnym. Lecz w połączeniu z samochodem...?

A właśnie. Czy widział kto kiedykolwiek fotografję tego lub innego historycznego samochodu? Spójrzmy



Nie dość na tem. Stosunek pani do samochodu nie jest, jakby to się wydawało na pierwszy rzut oka, czysto zewnętrzny, fotograficzny. Decyduje i tu wszechwładna moda, i tu związek jest bardzo ścisły, choć może nie bezpośredni.

Bo auto ma swoje własne upodobania — w tem zresztą nie różni się od pani, — tylko upodobania samochodu bywają znacznie bliższe zdrowego sensu, niż gdzieindziej. Niewiadomo, czy właśnie dlatego moda



na niezwykle okaz z roku 1898, spójrzmy na „niezwykle raśową” maszynę sportową z r. 1908, na wygodny samochód turystyczny z roku 1918 i na wysmukły roadster z doby dzisiejszej: zawsze znalazła się pani, która zainteresowała się niezwykle, komfortowym, lub też za chwycającym wehikulem. I o dziwo, musimy stwierdzić po raz niewiadomo który, że pani ta zawsze jest młoda zgrabna i piękna!



samochodowa poszła po linii wprost odwrotnej dorody kobiecej. Stwierdzamy jedynie goły fakt.

Przed trzydziestu laty, kiedy samochód, dopiero co narodzony, bardzo podkasany, niby na szczudłach niepewnym krokiem stapał po matce ziemi, Pani siadała doń, zakrywając wstydliwie swe smukłe nóżki aż do czubków trzewika. W dziesięć lat później u samochodzie ukazały się pierwsze początki stopni i błotników. Skorzystała z tego Pani i skróciła suknie — odrobinkę! — pozostawiając narazie jeszcze tren. Znow minęło lat dziesięć: samochód otrzymał wygodne stopnie i szerokie błotniki. — Suknie Pani skrócono do pół lydki.

Dziś samochód okryty jest jaknajgłębiej, niczem zakonnica, czego o Pani, niestety — lub może na szczęście — powiedzieć nie można.

A jak będzie w roku przyszłym? Niewiadomo. Samochody mają podobno ukryć jeszcze więcej swoich tajemniczych wdzięków technicznych. Czy nasze Panie zrobią przeciwnie?

Fot. „Metro-Goldwyn-Mayer”



Budowa nowych dróg w Polsce

W jednym z poprzednich numerów naszego pisma podawaliśmy ciekawe zestawienie zasobności poszczególnych województw Polski w samochody. Podług przeszłorocznych danych statystycznych mamy przeciętnie 1 samochód na 1 174 mieszkańców. Stosunek ten dla poszczególnych województw posiada skalę bardzo szeroką. — W Warszawie wypadł 1 samochód na 192 osoby, w województwie zaś Tarnopolskim na... 11 955 mieszkańców.

Główną przyczyną tej niesłychanie niskiej liczby samochodów i innych pojazdów mechanicznych jest brak odpowiednich dróg. Różnice różnice, zachodzące w tej dziedzinie między poszczególnymi polaciami kraju, obrazuje również następujące zestawienie gęstości dróg z twardą nawierzchnią (w km. kwadr.):

w b. zaborze pruskim	0,251
w b. zaborze austri.	0,213
w b. Kongresówce	0,095
w woj. wschodnich	0,020

przeciętnie .. 0,114

Widzimy więc, że b. zabór rosyjski jest bardzo upośledzony pod względem ilości wybudowanych dróg z twardą nawierzchnią w stosunku do pozostałych dwóch zaborów. Poza to, pod względem technicznym drogi w b. zaborze rosyjskim i austriackim stoją znacznie niżej, niż drogi w b. zaborze pruskim.

O potrzebie naprawy szos polskich mówiliśmy w 11-tym numerze naszego pisma. Dzisiaj niechaj nam wolno będzie, na podstawie materiałów ogłoszonych przez dyr. Dep. drogowego Min. Rob. Publicznych, p. prof. Melchiora Nestorowicza, zobrazować potrzebę nowych dróg w Polsce i sposoby, dzięki którym obyśmy w niebardzo odległej przyszłości zdołali zgęścić sieć dróg, tych arterij, ożywiających cały organizm państwa i wpływających w sposób bezpośredni i natychmiastowy na podniesienie dobrobytu w kraju.

Zależnie od znaczenia komunikacyjnego, mamy drogi państwowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Najważniejsze są drogi państwowe. Otóż co widzimy? Niedosć, że dróg tych jest mało, bo około 17 400 km, lecz nawet i one nie są w stanie doskonałym; 4 300 km jest dróg gruntowych, t. zn. znajdujących się w stanie dzikim; oczywiście, że drogi te o ogólnopństwowym znaczeniu nie mogą odpowiadać swemu prze-

otrzymają twardej nawierzchni. Ministerstwo Robót Publicznych stoi na stanowisku, że drugim z rzędu niecierpiącym zwłoki zadaniem jest pobudowanie sieci dróg państwowych na kresach wschodnich. Statystyka rozwoju automobilizmu w Polsce, której próbkę zamieściliśmy powyżej, mówi dobitnie o dzikich wprost warunkach życia we wschodnich województwach Rzeczypospolitej. Dorzućmy na tem miejscu do wiązanki danych statystycznych trzy dalsze kwiatki: samochodów osobowych jest w woj. Nowogrodzkiem 52, towarówek w temże województwie 9, motocykli w woj. Wileńskim 20.

Profesor Nestorowicz oblicza wydatek na budowę dróg państwowych na 175 milionów złotych i uważa, że ze względów technicznych budowa winna być rozłożona na 10 do 15 lat. Dotychczasowe tempo budowy tych dróg było bardzo powolne: do 1927 r. zbudowano zaledwie 133,2 km. w różnych odcinkach, w 1927 r. około 100 km., a w roku bieżącym 150 km. Dopiero w latach 1927-28 przystąpiono w należyłym zakresie do budowy kilku dłuższych arterij państwowego znacze-

nia, jak połączenie Wilna z Grodnem, Dubna z Brodami itd. Chwalebna jest działalność samorządów terytorjalnych w zakresie budownictwa nowych dróg. Przybliżona długość dróg samorządowych, wybudowanych w ciągu dziesięciolecia, wyniesie przeszło 3 000 km. Istnieją nawet samorzady powiatowe, które muszą być hamowane w swych dążeniach do powiększenia sieci dróg bitych. Nie można zresztą dziwić się tym samorządom, że tak gorliwie zabiegają o zwiększenie ilości arterij komunikacyjnych swego terytorjum. Wszak dróg gruntowych wojewódzkich mamy tylko 4,392 km., powiatowych 18,190 km. Również i te drogi winny być przebudowane w najbliższym czasie na drogi z twardą powierzchnią i dostosowane do potrzeb intensywnego ruchu automobilowego.

Powiedzmy, że dzięki wielkim wysiłkom przebudowaliśmy wszystkie drogi państwowe i samorządowe (razem 26 882 km.), ileż trzeba by wtenczas jeszcze kilometrów szos, aby dorównać takim np. Prusom? Odpowiedź: mniej więcej 60 000 km., aby otrzymać gęstość 0,345 km. kw. Już samo to porównanie świadczy o potrzebie conajmniej wykończenia dróg bitych o pierwszorzędnym znaczeniu.

Przejdziemy teraz do rozpatrzenia środków, przy pomocy których możnaby wykonać olbrzymie zadanie — dostosowanie szkieletu dróg polskich do potrzeb życia. Do budowy dróg trzeba pieniędzy, trzeba surowców. O surowcach krajowymi pomówimy innym razem. Co do pieniędzy — rzeczy mają się następująco:

W budżecie na rok 1928/29 widnieje w resorcie Min. Robót Publicznych kwota 83 milionów złotych, przeznaczona na cele drogowe. Suma ta, pokazana w porównaniu z ubiegłymi laty, atoli niewystarczająca do zrealizowania potężnych zadań, ciężących na Departamencie drogowym. Ustawy drogowe nakładają na państwo pewne obowiązki, które można spełnić, przeznaczając na remont szos i budowę niezbędnych nowych dróg rocznie około 150 milionów złotych. Samorzady na te same cele winny znaleźć około 200 milionów.

— Olbrzymie fundusze! — rzeknie Szanowny Czytelnik. Skąd je wydobyć? Posłuchajmy, jaką na to pytanie daje odpowiedź „dusza dróg polskich”, prof. Melchior Nestorowicz.

Przy ogólnej sumie budżetu państwowego



Zimą, samochód woli często jechać przez pole, omijając „polskie drogi”.

1 800 milionów złotych, wydatek państwa na drogi w wysokości około 83 milionów stanowi zaledwie 4 procent; suma ta powinna i mogłaby łatwo być podniesiona do 5—6 procent. Ale to nie będzie wszystko. Jednym ze sposobów zapewnienia środków na cele drogowe, wzorowanym zresztą na przykładzie większości państw (m. in. Czechosłowacji) jest utworzenie specjalnego funduszu drogowego, przeznaczanego wyłącznie na inwestycje drogowe. Np. w Czechosłowacji na fundusz drogowy składają się wpływy z następujących źródeł:

- 1) z opłat od pojazdów mechanicznych,
- 2) z cla od opon i dętek,
- 3) z połowy cla od benzyny.

Wynosi to rocznie poważną kwotę, powiększającą się w dość szybkim tempie.

W Polsce również należy jak najprędzej utworzyć fundusz drogowy, korzystając ze wzoru czeskiego. Najpoważniejszym źródłem funduszu drogowego byłyby opłaty od samochodów. Obecnie od samochodów pobierane są różne podatki i opłaty, przyczem właściciele ich często nie są w możności przewidzieć i obliczyć, jakie podatki im grożą: są pobierane przez rząd spore opłaty rejestracyjne przy rejestracji samochodów; przez poszczególne samorządy są pobierane samorządowe podatki od luksusu (nawet od skromnych starych Fordów), nieraz bardzo wysokie, a niejednokowe, w każdym z samorządów inne; w niektórych miastach są pobierane opłaty za zużycie bruków miejskich, wreszcie pobierane są w bardzo wielu miejscach... *horribile dictum*... opłaty „kopytkowe“ przy wjeździe do miasta, a opłaty „mytnicze“ na niektórych mostach. Opłaty te nie są skoordynowane między sobą, pobierane w różnych terminach i według najrozmaitszych zasad, i naturalnie są włączane do ogólnych funduszy państwowych, względnie samorządowych.

Skasowanie wszystkich wymienionych opłat i zastąpienie ich jedną państwową opłatą, przeznaczoną na cele inwestycyjno-drogowe, za wzorem wielu państw, które już to uczyniły, do pewnego stopnia rozwiązałoby sprawę funduszy drogowych.

Jeżeli opłaty od samochodów osobowych i ciężarowych wprowadzić na takich zasadach, że małe, skromne auta osobowe płaciłyby mniej, a większe luksusowe znacznie więcej, zaś samochody ciężarowe również proporcjo-

nalnie do wagi przewożonego ciężaru, — ze źródła tego, przy obecnej ilości samochodów w Polsce (25 000), możnaby otrzymać sumę około 12 do 15-tu milionów złotych, która w całości przeznaczony była na inwestycje drogowe i byłaby dzielona w pewnym stosunku między rząd i samorządy.

Miałoby to jeszcze i tę dobrą stronę, że mogłoby ułatwić sfinansowanie dla Polski specjalnej pożyczki drogowej, opartej na wpły-

Również nie beznadziejnie przedstawia się sprawa wynalezienia środków odpowiednich na potrzebę gospodarki samorządowej. Środki te są dwójakie: a) pieniężne, przeznaczone przez poszczególne samorządy w budżetach na cele drogowe; b) naturalna powinność drogową w zastosowaniu do dróg bitych.

Jak więc widzimy, przy dobrej woli dałoby się usunąć największą przeszkodę, stojącą w drodze rozwojowi naszych dróg, — brak funduszy. Automobilisci widząc, że placą podatki na nich ciężące, na cele remontu i budowy dróg, — niewątpliwie chętniej płaciliby je, niż dzisiaj. Wiedzieliby bowiem, że przyczyniają się do wzrostu sieci komunikacyjnej i kładą podwaliny pod potężny rozwój gospodarstwa krajowego i... automobilizmu.

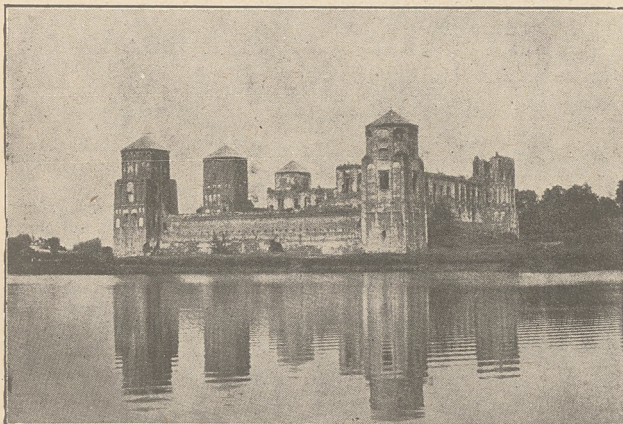
Pozostaje, pod koniec, jedna jeszcze sprawa do omówienia. Jest nią kwestja polskiego przemysłu kamieniarsko-drogowego, przemysłu, na którym ciąży obowiązek zadowolenia potrzeb budownictwa drogowego. Mamy obecnie nieliczne kamieniołomy, urządzone w sposób prymitywny. Kostkę brukową sprowadzamy z zagranicy, przeważnie ze Śląska niemieckiego.

Chcąc umożliwić wykonanie sześciomiesięcznego programu budowy nowych dróg, chcąc w tej ważnej dziedzinie robót publicznych stworzyć samowystarczalność — musimy zmodernizować i rozszerzyć istniejące zakłady przemysłu kamieniarskiego i powołać do życia nowe kamieniołomy, produkujące materiał o wysokiej wartości technicznej.

W celu zmniejszenia głodu materialowego Min. Robót Publicznych przystąpiło samo do budowy wielkiego kamieniołomu w Zagnańsku (piaskowiec kwarcytowy) oraz w Janowej Dolinie koło Kostopola (bazalt), wreszcie do budowy kilku nowoczesnych klinkierń — w Izbiicy (powiat Krasnostawski) i w Hrubieszowie; zamierzona jest także budowa klinkierń do spółki z miejscowymi sejmikami w Sokalu, Miechowie i Pińczowie. Jak więc widzimy i w tej dziedzinie trudności są stosunkowo łatwe do przezwyciężenia i trzeba tylko skonsolidować wysiłki i zabrać się do dzieła. Gdy to się stanie — a ten krótki przegląd wysiłków Ministerstwa upoważnia nas do żywienia takich nadziei — dla automobilizmu i dla turystyki automobilowej nastanie nowa era. Wszak mamy w Polsce tyle pięknych i ciekawych rzeczy, godnych widzenia. Świadczy o tem choćby ta skromna garstka załączonych rycin.



Piękny zimowy widok frontu katedry wileńskiej.



Zamek w Mirze w Wileńszczyźnie, pochodzący z XV wieku.



Typy ludowe z Księstwa Łowickiego.

Wizyta u nestora automobilizmu wielkopolskiego

Poznań, w grudniu.

Poznański Związek Automobilistów doręczył ostatnio znanemu przemysłowcowi p. Stanisławowi Brzeskiemu dyplom członka honorowego, pragnąc tem odznaczeniem uczcić zasługi nestora automobilizmu wielkopolskiego oraz upamiętnić czyn Polaka, który sprowadził do Poznania jeden z pierwszych wózków o trakcji motorowej. Ponieważ w osobie jubilata, który przed 30-tu laty wzbudził w Poznaniu podziw dla pierwszego pojazdu motorowego, symbolizuje się i streszcza dotychczasowa historia wielkopolskiego automobilizmu, udaliśmy się do p. Brzeskiego, aby z ust jego dowiedzieć się o tem, „jak to było za owych czasów”.

Złożywszy jubilatowi gratulacje z powodu tak milego dowodu oceny jego działalności ze strony fachowej organizacji automobilistycznej, zapytujemy nieśmiało, czy możnaby obe- zwać ów historyczny tricykl.

— Ależ z miłą chęcią, — oświadcza p. Brzeski i prowadzi nas do garażu.

Po chwili stajemy w warsztacie, gdzie w zacisznym kącie marzy sobie o minionej przeszłości stary tricykl, zdala od zgiełku ulicznego, zapomniany, być może, przez innych, lecz nie przez tego, który go dosiadł pierwszy i który darzy go nadal uczuciem rzetelnego przywiązania.

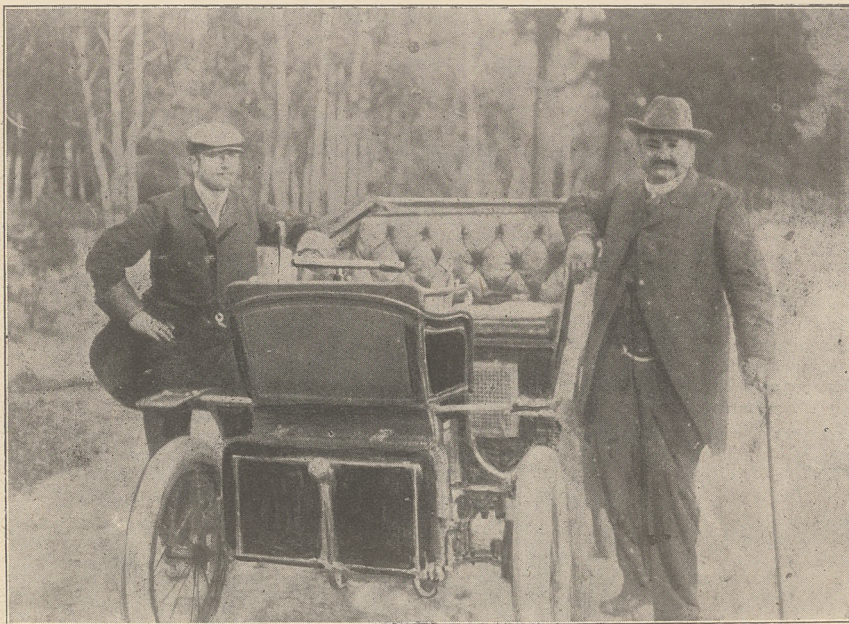
Z podziwem spoglądamy na przedziwne kształty niezwykłego pojazdu. Snać przez znaczeniem jego miało być zadziwienie ludzi: tak jak we wczesnej swej młodości budził popłoch swem zjawieniem się, tak i dzisiaj, gdyby pojawił się na ulicach naszych ruchliwych miast, spowodowałby nie mniejsze zdumienie wśród ludności.

Ma emeryt-trójkę, kołowicz swoją dumę: jest nią numer policyjny „I. Y. 03”, świadczący o sędziwym wieku i minionych przygodach, numer, przypominający czasy, kiedy czuwało się nad tego rodzaju mechanicznymi pojazdami, „aby nie uciekły”.

— Nie jest to żaden wymysł dziennikarski — informuje nas jubilat — istotnie w pierwszych latach automobilizmu ludność



P. St. Brzeski wraz ze swym historycznym tricyklem z r. 1898 na dziedzińcu zakładów samochodowych przy ul. Dąbrowskiego. Fot.: J. Puciński, Poznań.



Pierwszy samochód w Poznaniu z roku 1901. w niczem nie przypomina dzisiejszych eleganckich pojazdów. Po lewej stoi jego właściciel p. St. Brzeski.

a nawet organa policyjne odnosiły się do samochodu z niedowierzaniem i utajonym lękiem. A nuż motor wyeksploduje! A nuż samochód poniesie, albo ucieknie właścicielowi, który niebacznie zostawił go bez opieki! Platano pomoć policjantom psie figle, prosząc ich, aby zechcieli czuwać nad samochodem, którego właściciel musiał go opuścić, i poczciwi strażnicy prawa pełnili wartę przed martwym obiektem, rozważając, co trzeba by uczynić, gdyby mu strzeliła „do motoru” myśl o bezpiecznej przejażdżce.

— Jedno niedyskretne pytanie: Co Pana spowodowało, aby już w owych czasach, kiedy samochód był jeszcze dziwolągiem technicznym, sprowadzić ten oto tricykl.

— Właściwie wszystkie mu winne były rowery. Mając lat 16 (a było to w roku 1891) roznamiętniłem się do bicyklu i jeżdżąc na olbrzymim kole, wyrabiałem sobie nie tylko mięśnie, lecz i zamilowanie do mechaniki. Sport cyklistyczny wówczas naprawdę wyrabiał muskuły. Jazda na bicyklu, a później na t. zw. „kangerze”, z powodu masywnego, a nie pneumatycznego ogumienia kół, wymagała dużego wysiłku fizycznego. Konstrukcja zaś bicyklu była tak skomplikowana i niepewna, że po wycieczce za dnia następowało zazwyczaj nocne, a czasem całonocne reperowanie uszkodzonego środka lokomocji. W latach młodzieńczych człowiek bywa odważny i trudności takie nie odstraszały, przeciwnie — powodują, że człowiek z coraz większym zapalem stara się ujarzmić niesforną maszynę. Tak było na początku. Później...

Z dalszej rozmowy dowiadujemy się, że zapał sportowy naszego jubilata podziałał zachęcająco na innych. Pan Brzeski w krótkim stosunkowo czasie wybił się na czoło pasjonowanych drużyn cyklistycznych, zdobywa około 20 pierwszych nagród na różnych wyścigach i zawodach i organizuje wycieczki, w których towarzyszą mu sportowcy, należący do najróżniejszych warstw społeczeństwa —



Pierwotne zakłady reparacyjne przy ul. Skarbowej cieszyły się wielką, jak na owe czasy, frekwencją. Zdjęcie z roku 1906.

studenci, rzemieślnicy, lekarze — wszyscy bez różnic stanowych łączą się, celem uprawiania nowego, emocjonującego sportu cyklistycznego.

Z tych to początków powstaje również oddział kołowników przy poznańskim „Sokole”.

— W roku 1894 — informuje nas dalej pan Brzeski — otworzyłem własne przedsiębiorstwo naprawy i konstrukcji rowerów. Przedsiębiorstwo to było równie skromne, jak nikłe były rozmiary wszystkich wielkopolskich fabryk, gdy powstawały pod niechętnym wzrokiem władz niemieckich. Niedługo jednak zajmowałem się rowerami. Rok 1898 był punktem przełomowym. Kupiłem sobie wówczas ten sławny tricykl, z którym dopiero co zawarliśmy znajomość. Praktyka motocyklowa i budzące się zainteresowanie społeczeństwa wielkopolskiego do samochodów dały bodźca do stworzenia składu automobilowego, połączonego z warsztatami naprawy. — Zaprawdę — było to najważniejsze! Częstych napraw potrzebowały prototypy dzisiejszego samochodu.

Oprowadzani po zakładach firmy, zręcznymi pytaniami staramy się wydobyć z naszego rozmówcy jaknajwięcej szczegółów. Przyznać trzeba, że wrodzona skromność nestora automobilizmu wielkopolskiego bynajmniej nie ułatwiła nam tego zadania. Od czegoż jednak przebiegłość dziennikarska? To też w krótkim czasie w notatkach naszych spoczął krótki zarys przedsiębiorstwa:

Wraz z rozwojem automobilizmu rozrastało się przedsiębiorstwo do coraz to większych rozmiarów. Rozbudowując swe warsztaty, nasz jubilat liczył się tylko z własną siłą finansową i pracowitością. I dobrze, jak się okazuje, na tem wyszedł. Przez cały kilkudziesięcioletni okres samodzielności ani razu nie zawiesił płatności i nikomu nie potrzebował здаwać sprawy ze swego stanu



W roku 1907. samochody nabrały już bardziej zdecydowanych kształtów.



Obecny widok dziedzica zakładów „Brzeskiauto” przy ulicy Dąbrowskiego. Fot.: J. Puciński, Poznań.

majątkowego — wyjąwszy oczywiście urzędy podatkowe...

Powstanie Polski stworzyło wspaniałą koniunkturę w branży samochodowej, a zarazem wytknęło fachowcom Polakom ideał stworzenia samowystarczalności gospodarczej państwa w tej dziedzinie. Idei tej poświęcił się pionier automobilizmu wielkopolskiego całkowicie i dzisiaj już rzecz można, że dobrze się zasłużył życiu gospodarczemu kraju.

Przedsiębiorstwo Spółki Akcyjnej „Brzeskiauto” dalekie jest od kresu rozwoju, a naszelny jego dyrektor daleki jest od chwili „spoczęcia na laurach”.

Interesując się samochodami od początku ich istnienia, pan Brzeski przyswoił sobie oczywiście wyjątkową wprost znajomość przedmiotu. Jej to zawdzięcza, że w roku 1904 mianowano go urzędowym rzeczoznawcą w branży automobilowej. Wyszkolil też czcigodny nestor duży zastęp fachowców, zarówno wśród kupców, jak i wśród techników. Wzruszającym i niecodziennym przykładem serdecznego współzycia szefa z personelem jest fakt, że dzisiejszy dyrektor Sp. Akc., p. Maksymilian Szolc, czynny jest w firmie od przeszło 24 lat. Na fotografii Zakładu z roku 1906, ujrzeć można p. Szolca jako kilkunastoletniego ucznia, stojącego u boku swego pryncypała, którego już nigdy chyba nie opuści.

— Cuda ówczesnej techniki — powiada p. Brzeski po powrocie do wygodnego gabinetu — działają na nas dzisiaj rozrzucająco. Słowem „samochód” trudno określić wehikuł, którego funkcjonowanie zależało od wielkiej ilości pomocniczych przyrządów. Takimi właśnie wehikułami były automobyle u schyłku XIX w. Samochody posiadały pierwotnie jedno, następnie zaś dwucylindrowe motory o zapłonnie z kapiszonem platynowym, umieszczonym na zewnątrz i żarzącym się stale pod



Obraz wzorowego rozwiązania ruchu i postępu samochodów na ulicy amerykańskiej.

Zagadnienie racjonalnej organizacji ruchu ulicznego

Zwiększająca się stale liczba pojazdów mechanicznych stawia miasta polskie przed problemem uregulowania coraz bardziej potężniejącego ruchu kołowego.

Najwięcej cierpi pod tym względem Poznań, gdzie, wskutek szybkiego wzmagania się ruchu ulicznego, stan w związku z przyszluryczną P. W. K. dojsć może do skutków katastrofalnych. Na jego więc przykładzie wykazać będzie można środki i sposoby, zmierzające do logicznego uregulowania i zorganizowania ruchu.

„Higijena” ruchu ulicznego.

Przedewszystkiem należy, jak tego uczy nowoczesna medycyna, nie tylko leczyć choroby, lecz i uniemożliwić lub conajmniej utrudniać ich powstawanie. Należy to do dziedziny higieny. Tak i w tym wypadku: należy nie tylko karać winnych za powodowanie wy-

padków, lecz zapobiegać zgóry możliwości wydarzenia się ich.

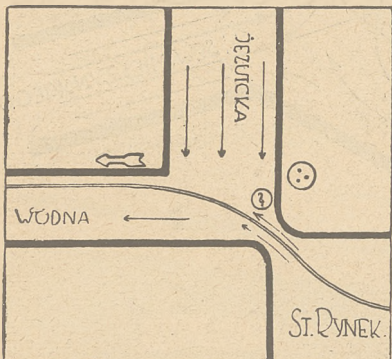
Nie wystarczy więc pociągnąć do odpowiedzialności kogoś, kto przejeżdżając na lewą stronę spowodował zderzenie, lecz karać trzeba bezwarunkowo każdego, kto nie przestrzega przepisów, jeździ nieprzepisowo, ścina zakręty i t. d., słowem przez swe nieprawidłowe zachowanie stwarza momenty niebezpieczeństwa i umożliwia wypadki — wszystko jedno, czy to będzie kierowca auta, woźnica, rowerzysta, czy też chłopak z ręcznym wózkiem lub przechodzień.

Najważniejszym z przepisów, zapewniających ład i bezpieczeństwo w ruchu ulicznym jest ten, aby wszystkie pojazdy poruszały się ściśle prawą stroną, starając się trzymać jak najbliżej prawego chodnika i zjeżdżając nieco na lewo, na środek jezdni, jedynie w razie wyprzedzenia innych powolniejszych pojazdów (tylko tramwaje, o ile tory ich ułożone są na środku ulicy, wyprzedzać należy, jak wiadomo, prawą stroną); tak samo zatrzymywanie się: postój odbywać się może jedynie po prawej stronie w kierunku ruchu. Nie dotyczy to ulic jednokierunkowych, gdzie przystawać i oczekiwać wolno pojazdom przy obu chodnikach, o ile szerokość jezdni na to pozwala. Jeżeli pojazd na zwykłej ulicy, gdzie ruch odbywa się w obu kierunkach, zatrzymać się ma przed domem czy gmachem, leżącym na lewo, to albo winien stanąć po prawej stronie naprzeciwko niego, albo objechać najbliższy blok, lub dojechawszy do skrzyżowania, zawrócić i prawą stroną podjechać do danego punktu.

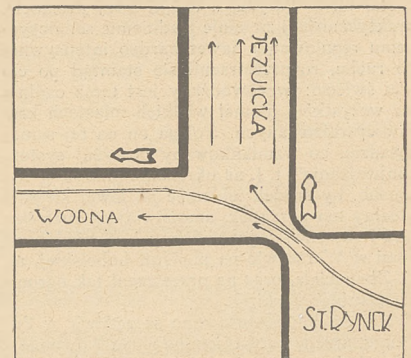
Objężdżanie skwerów i skrzyżowań.

Ważne dla bezpieczeństwa ruchu jest również objężdżanie prawą stroną wysepki la-

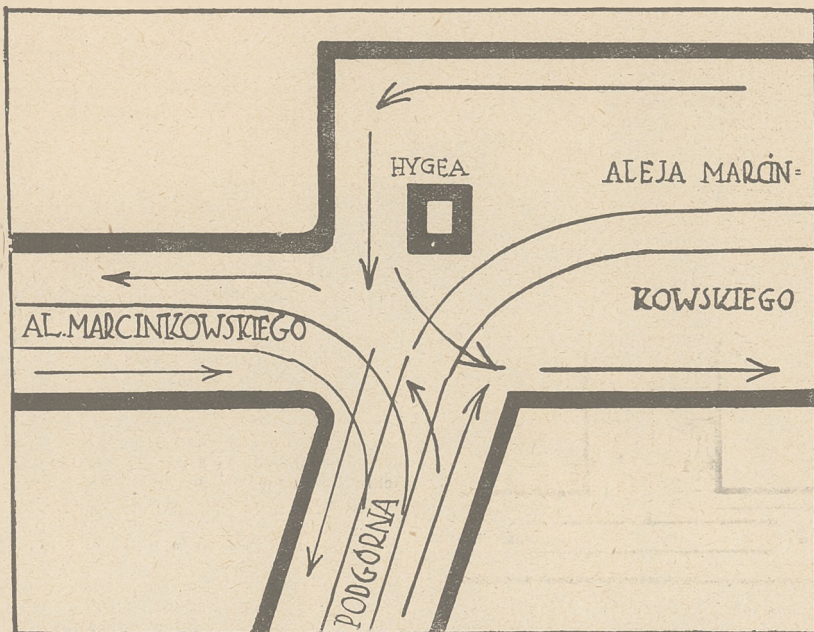
tarń, słupów, posterunków policyjnych i skwerów, znajdujących się pośrodku jezdni oraz środka skrzyżowania ulic. Oznacza to, że mijając jeden z powyższych punktów, jechać się winno tak, by mieć go po lewej stronie. Wynika z powyższego, że w Poznaniu, np. św. Marcina przed zamkiem jest jedną ulicą, przedzieloną w środku skwerem, należy więc jechać przez nią i zatrzymywać się zawsze tak, by mieć go po lewej stronie. To samo stosuje się do Alei Marcinkowskiego, gdzie dotychczas panuje zupełna anarchja i ruch odbywa się chaotycznie. I tutaj jest to jednak szeroka ulica, przedzielona w środku skwerem, wschodnia więc część jezdni (od strony Muzeum Włkp. i Warszawianki) służyć winna jedynie dla pojazdów jadących w kierunku gmachu D. O. K., część zaś druga (po stronie Biblioteki Raczyńskich) li tylko dla ruchu w kierunku przeciwnym. Wszystkie pojazdy, posu-



Zbieg ulic jednokierunkowych (Wodnej i Jezuitkiej); stan obecny, nielogiczny i nieracjonalny.



Właściwe i prawidłowe rozwiązanie tego samego skrzyżowania.



Schemat organizacji ruchu u zbiegu Al. Marcinkowskiego z Podgórną. Linie ciągłe — tory tramwajowe; strzałki — kierunki ruchu.

wające się Al. Marcinkowskiego, mając winny oczywiście z prawej strony wysepkę naprzeciwko Bazaru (gdzie nb. stanać powinien jak najrychlej silny kandelabr elektryczny), która objeżdżana być winna także przez pojazdy, podjeżdżające pod Bazar od strony pl. Wolności i ulicy Nowej. Zasada objeżdżania stosuje się także i do „pomnika Hygei”, który okrążać prawą stroną powinny wszelkie pojazdy, dążące na Podgórną lub św. Marcina, Al. Marcinkowskiego, z wyjątkiem pojazdów, kierujących się z ulicy Podgórnej na św. Marcina, które musiałyby jechać łukiem wzdłuż prawego toru tramwajowego.

W celu ułatwienia wzorowego ruchu na skrzyżowaniach zalecałoby się władzom, by zechciały umieścić na środku ważniejszych z nich (np. ul. Dąbrowskiego i Jasna, Głogowska i Zwierzyniecka itp.), łatwo widoczne „grzybki” (w rodzaju berlińskich t. zw. „Leuchtende Schildkröten”), oznaczające wyraźnie punkt przecięcia osi ulic, który trzeba objechać.

Okrężny ruch na placach.

Wielkie znaczenie dla regulacji ruchu ma również okrężanie prawą stroną placów, czyli t. zw. ruch okrężny, lub rotacyjny (po francusku „giratoire”), który jest tylko dalszym rozwinięciem i zastosowaniem do placów systemu wyżej wymienionego „objeżdżania”. „Wynaleziony” i najpierw zastosowany (jeszcze za czasów królowania trakcji konnej) został on w Paryżu, a dzięki swej prostocie, praktyczności i zupełnie gładkiemu, samoczynnemu regulowaniu nawet bardzo intensywnego ruchu, rozprzestrzenił się stamtąd po całym świecie: wprowadzany jest teraz ogólnie we wszystkich niemal wielkich miastach krajów cywilizowanych. Polega on na tej samej zasadzie, co wzmiankowany powyżej system „objeżdżania”, t. j. na okrążaniu placów w ten sposób, by środek ich mieć do lewej stronie. Idealny ten porządek, umożliwiający ruch bez tarć i zatorów, zaprowadzony jest między innymi w Warszawie na pl. Unji Lubelskiej, na pl. Zbawiciela, oraz na przestrzeni tak ogromnej jak plac Saski.

System ten zastosowano szczęśliwie w Poznaniu, przede wszystkim na placu Nowomiejskim, który o rozwiązanie takie poprosiły ten prosił, i gdzie tramwaje same kierunek ten wskazują, okrążając go w prawidłowy sposób.

Z powodzeniem wprowadzićby go można także na placu Gwarnym, jednym z ruchliwszych w mieście, gdzie wszystkie pojazdy, dążące z którejkolwiek ulicy w którąkolwiek inną, objeżdżać powinny znajdującą się pośrodku wysepkę z latarnią, trzymając się możliwie blisko chodnika z prawej strony. Pożądane wyniki przyniosłoby też ten system na drugim, dużym i ruchliwym placu Poznania, t. j. na pl. Św.-Krzyskim. Wskazaniem byłoby również zastosowanie go na placu Wyspiańskiego, który ożywi się niewątpliwie ogromnie w przyszłym roku, dzięki swemu położeniu w pobliżu terenów P. W. K., oraz rozchodzącym się stąd do nich arterjom ulicznym; wprowadzićby go tu należało jednak tylko częściowo, pozostawiając naturalny bezpośredni ruch

„wprost” w obu kierunkach ulicy Matejki, ze względu na jej charakter prostej, przejściowej arterji, wszystkie natomiast pojazdy, posuwające się w innych kierunkach, objeżdżać powinny skwerek, jak to obecnie czynią autobusy P. K. E.

Usterki do poprawienia.

Poza brakami w regulacji, które łatwo można usunąć, utrudnia niezmiernie komunikację uliczną w śródmieściu Poznania wąskość jezdni głównych arterji.

W tak zwanym „dolnym mieście” wokół Starego Rynku, gdzie było to możliwe, dzięki regularnemu rozplanowaniu miasta średniowiecznego podług systemu szachownicy, rozwiązano tę trudność za pomocą wprowadzenia ulic jednokierunkowych wcale szczęśliwie. W planie tym jest jednak jeden niezwykle rażący błąd u zbiegu ul. Jezuickiej z Wodną, gdzie ulica Wodna ma wyznaczony kierunek od Starego Rynku, Jezuicka natomiast ku Staremu Rynkowi, przez co oba kierunki muszą się spotykać i ścierać fatalnie w wąziutkim przesmyku. Zarządzić temu niezmiernie łatwo przez odpowiednie przewieszenie tabliczek i strzałek tak, aby kierunek w ulicy Jezuickiej był od ulicy Wodnej i Starego Rynku w stronę Fary.

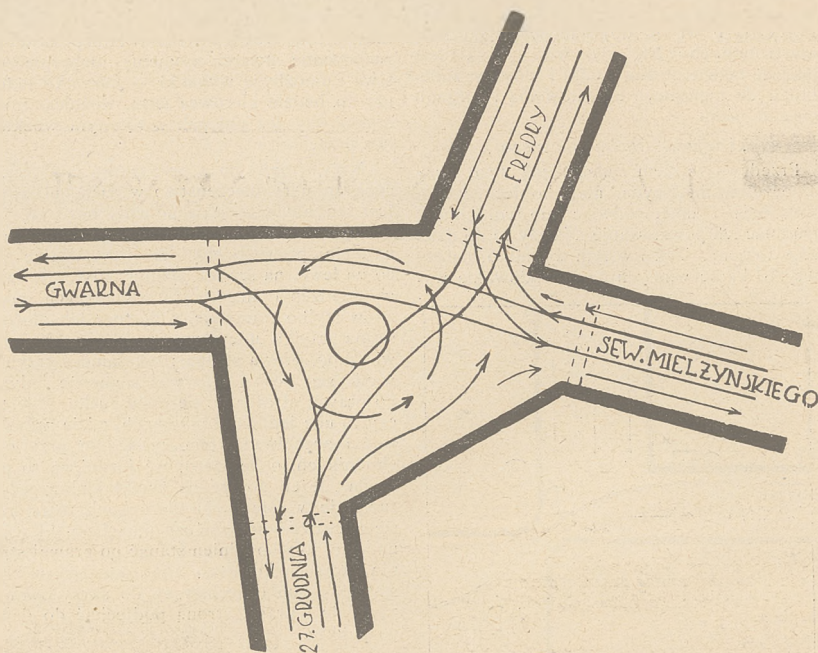
„Parking” w śródmieściu.

Systemu tego z wielu względów, a przede wszystkim z powodu braku równoległych i przecinających się regularnie pod kątem prostym ulic, nie można zastosować w t. zw. „górnym mieście”, t. j. w obecnym śródmieściu, na zachód od Al. Marcinkowskiego, wokół placu Wolności itd.

Lecz nie trzeba się przerażać.

Powierzchnię użyteczną dla ruchu kołowego na ulicach tych powiększyć można bez rozszerzania ich, kosztownej przebudowy i buszowania domów; załatwić to się da bardzo prosto i łatwo.

Zauważyć bowiem można, że jakkolwiek główne te ulice, t. j. południowa jezdnia placu Wolności, ul. 27. Grudnia, Gwarna i Fredy nie są jeszcze przepełnione pojazdami i ruchem, to jednak odbywa się on na nich wolno, chaotycznie i z trudnościami, gdyż niewielka nawet ilość pojazdów, stojących przy chodnikach przed domami, spycha go zupełnie na oba tory tramwajowe, z czego powstają komplikacje i anarchia.



Ruch „wirowy” na placu Gwarnym. Tory tramwajowe oznaczone są pojedynczymi liniami. Kreski punktowane oznaczają przejścia przez jezdnię dla publiczności pieszej.

Sprawę tę odrazu rozwiązaćby można wspaniale amerykańskim sposobem przez uznanie ulic powyższych za t. zw. „ulice pierwszej klasy”, na których postój i oczekiwanie, czyli t. zw. z amerykańska „parking” jest od godziny 10-tej do 22-giej zakazany. W czasie tym jezdnią służy w całej swej szerokości ruchowi, który odbywać się może przez to bez przeszkód i sprawniej.

Poznań posiada w śródmieściu, tuż obok zgiełkliwych ulic głównych, spokojne i ciche, często obszerne ulice i placiki, doskonale nadające się na „parkowanie” czekających wozów. Gdyby tam postawić jeszcze policjanta lub stróża, dozorującego „parkujących” pojazdy, to sprawa ułożyłaby się ku ogólnemu zadowoleniu.

I tak dla pl. Wolności (południowej jego jezdni) wspaniała „parking-place” (plac postojowy) przedstawia Al. Marcinkowskiego, dzięki swej ogromnej powierzchni, w odcinaniu od pl. Wolności do Podgórznej, gdzie znaleźć może miejsce pokaźna ilość czekających pojazdów, które, w razie większego natłoku, ustawiać można po amerykańsku, tyłem do chodnika, pod kątem prostym do niego.

Na północnej jezdni placu Wolności (Palais Royal), Dom Przemysłowy, Komenda Ob. War., Bank Związku Sp. Zarobkowych), należałoby dozwoilić na postój pojazdów tylko przy chodniku przed domami, oczywiście prawidłowo w kierunku ruchu, t. j. przodem ku Dyrekcji Urzędu Policyjnego.

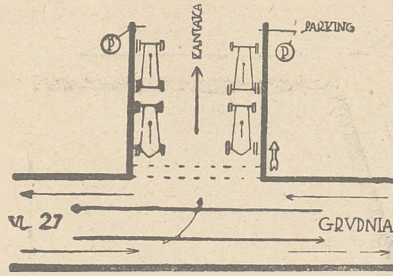
Dla dalszej części pl. Wolności i części ulicy 27. Grudnia dobrym rezerwoarem parkujących samochodów byłaby szeroka i względnie spokojna jezdnią między starym teatrem a gmachem policji. Po usunięciu umieszczonego tutaj nieprawidłowo postój dorożek konnych na właściwą stronę ulicy 3 Maja, umieszczyć tu można wielką ilość czekających aut na praktykowany często w U. S. A. sposób, to jest pod kątem 45 stopni do osi ulicy, prawem przedniem kołem dotykając krawężnika.

System ten odznacza się wielką oszczędnością miejsca i stosowany jest na ulicach węższych lub ruchliwszych, gdzie brak miejsca na manewrowanie, niezbędne przy ustawianiu pod kątem prostym. Zastosować go można również na placu postojowym przed głównym wejściem i westybulem P. W. K. przy ulicy Bukowskiej. „Parking” na placu Wolności odbywać się powinien oczywiście tylko przy chodniku po stronie starego tea-

tru, druga strona zarezerwowanaby była dla podjeżdżających (naturalnie prawidłowo) przed gmachem policji pojazdów oraz na istniejący tam już przystanek autobusów P. K. E.

W wypadkach ustawiania, jak wyżej, według t. zw. „systemu rybiej ości” (Fischgräten-system) skośnie, wykreślone powinny być białymi liniami na ziemi „boksy”, wskazujące system i kierunek ustawiania.

Ulica 27. Grudnia ma tuż pod bokiem wymarzone miejsce parkingowe w postaci cichej i spokojnej ulicy Kantaka, zupełnie nie wyżyskanej. Należałoby ją ustanowić jako „jedno-kierunkową” z wjazdem od ul. 27. Grudnia,



„Parkowanie” w ulicy Kantaka. Linje ciągłe — tory tramwajowe; strzałki — ruch pojazdów; linje kropkowane — przejścia dla pieszych.

a wyjazdem na św. Marcin, przyczem pojazdy ustawiać normalnie wzdłuż chodników z obu stron w kierunku ruchu, pośrodku zostawiając pas wolny dla przejazdu.

Pojazdy z ulicy Gwarnej znalazłyby mnóstwo miejsca na pobliskim szerokim św. Marcynie, samochody zaś, zalegające ulice Fredry, szczególnie w okolicy „Dobskiego”, można by parkować na rozszerzonej ogromnie przy wylocie na powyższą arterię jezdni Wałów Jana III. przy Urzędzie Ziemskim, naprzeciwko kościoła ewangelickiego i stacji benzynowej, ustawiając je tyłem, pod kątem prostym do chodnika, dopchnięte tylnymi kołami do krawężnika.

Pozostawałaby jeszcze sprawa ujęcia w karby natłoku pojazdów przed Teatrem Wielkim, przed rozpoczęciem i pod koniec przedstawienia, lecz i tu okoliczności są bardzo sprzyjające. Taksówki bowiem, podjeżdżające od strony ulicy Wały Wazów stałyby szeregiem w uliczce pod byłym „cesarskim” podjazdem, przyczem wyjeżdżały z niej mogły odrazu bez nawracania i innych akrobacji (jak to się

dziede dotychczas), w obranym kierunku i oczywiście jechałyby mogła zawsze tylko pierwsza z szeregu, co jednak zarządzone jest już oddawna w wielkich miastach Zachodu.

Pojazdy prywatne natomiast, oczekujące końca przedstawienia, znalazłyby wygodny postój w Wałach Zygmunta przed restauracją Teatru Wielkiego.

Wschodni kraniec pl. Wolności.

Zastanowiły się jeszcze wypadało nad zagadnieniem należytego uregulowania ruchu u wschodniego końca placu Wolności, gdzie ogromny obszar pustej powierzchni jezdni powoduje niezwykle chaos w ruchu krzyżujących się we wszystkich kierunkach pojazdów.

Najlepiej byłoby tu ustawić taksówki w jednym lub dwu szeregach na samym środku ulicy, w poprzek niej w przedłużeniu skweru, zwrócone tyłem do Muzeum Wielkopolskiego, a przodem ku placowi. Zwolniłyby się przez to węższą część jezdni przy skwerze od czekających tam taksówek, które natomiast przedzieliłyby niezmiernie szeroką w tym miejscu przestrzeń, a dzięki temu uporządkowany zostałby ruch przy odpowiednich zarządzeniach. Same taksówki w tym ważnym dla nich punkcie miałyby przytem ogromnie ułatwiony wjazd i wyjazd z szeregu.

Dokola tej przegrody, utworzonej z samochodów, odbywałyby się mógł ruch rotacyjny, gdyż pojazdy, dążące na północną jezdnię placu Wolności zmuszoneby były posuwać się wzdłuż Muzeum Wielkopolskiego i przez, pozostawioną w tym celu między postojem taksówek a skwerem alei, odpowiednią luką przejeżdżałyby ku swemu celowi; pojazdy zaś, zmierzające od strony Biblioteki Raczyńskich ku ulicy Nowej trzymałyby się musiały prawej strony aż do posterunku policyjnego, i cały ruch ujęty zostałby przez to w pewne logiczne ramy i prawidł.

Szereg niezbędnych zarządzeń.

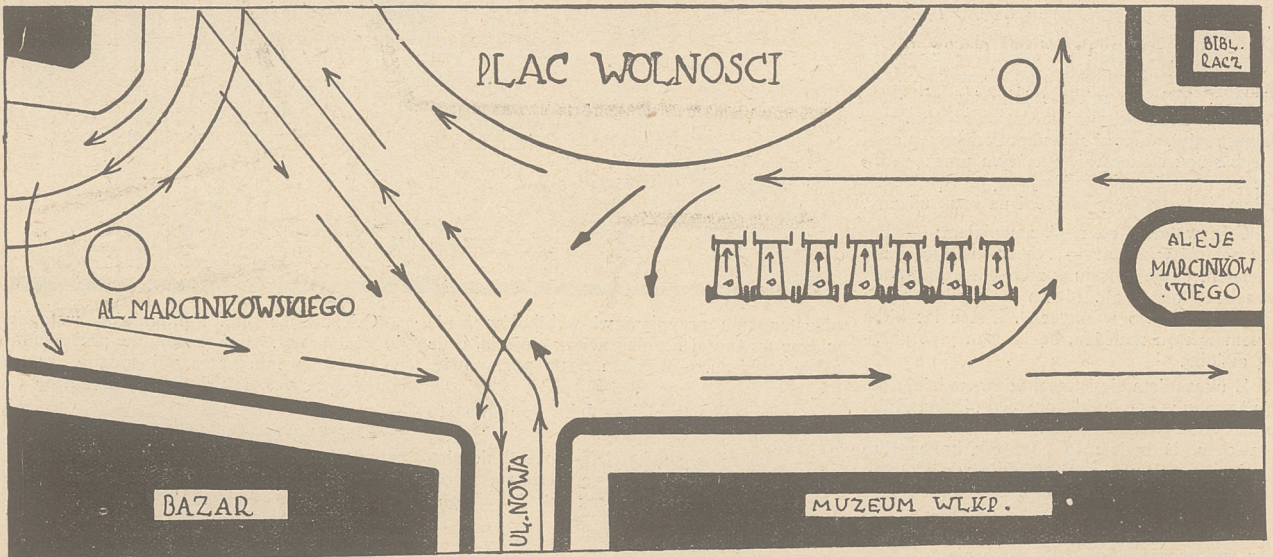
Z pozostałych jeszcze dla usprawnienia ulicznego ruchu zarządzeń należy wymienić jako najważniejsze:

Zakaz zatrzymywania się i postoju pojazdów przy chodniku we wszystkich ulicach przy skrzyżowaniach i na silnych skrętach.

Usunięcie ruchu ciężarowego, zwłaszcza konnego, oraz wózków ręcznych, na wzór Warszawy i innych wielkich miast, z ulic głównych (Gwarna, Fredry, 27 Grudnia, pl. Wolności) na boczne (np. św. Marcin i inne).

Uregulowanie ruchu pieszego na powyższych ulicach głównych przez wytyczenie

(Dokończenie na str. 11-tej.)



Schemat rozwiązania regulacji ruchu u wschodniego krańca pl. Wolności. Linje ciągłe — tory tramwajowe; strzałki — kierunek ruchu pojazdów.

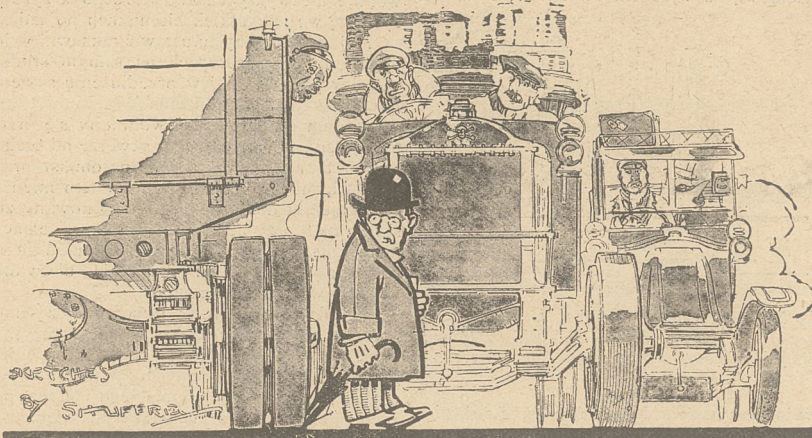
FRED GILLET

Postęp piechura

Nazywam się Bunion. Poprostu John Bunion i nie jestem krewnym wielkiego Buniona. Było to w chwili, gdy, przechodząc przez ożywione centrum komunikacji, gdzie sześć lub siedm dróg się krzyżuje, popadłem w stan sennej kontemplacji. W tym śnie przywidziały mi się różne rzeczy...

zet, i czynię to jeszcze. Jednakże muszę zdać relację mego snu. Otóż przywidziało mi się, że jestem w wielkim mieście, gdzie ulice są szerokie i prosto wykięte, takie ulice, które prowadzą wprost do zguby...

Były 4 prądy ruchu kołowego w każdym kierunku. Powolniejsze wehikuly bliższe by-



Zanim jednak opowiem mój sen, chciałbym objaśnić wam, jak osiągnąłem mój stan obecnej doskonałości, gdyż, mimo wrodzonej skromności, przynależę do niej, i osiągnąłem ten górny szczyt. Krótko mówiąc, jestem *Doskonałym Piechurą*. Niektórzy nazywają mnie najdoskonalszym niedojdą, albo patologicznym ryzykantem, lub wesołym śmiałkiem, twierdząc, że dokazuję doskonałych sztuk — może to i prawda! — ale bądź co bądź jest w tem doskonałość. Jestem więc najdoskonalszym piechurą.

Nie zawsze tak było. Rozpocząłem mój żywot jako czworonożne stworzenie, lecz w wczesnym wieku, bo już jako jednolatek, odkryłem sposób użycia nóg i odtąd zostałem piechurą, gardząc każdym innym sposobem lokomocji.

W ciągu moich lat szkolnych koledzy nieraz próbowali daremnie przekonać mnie, abym zasmakował w niebezpieczeństwach lokomocji jakiegobądź wehikulu. Przez kilka lat opierałem się tej pokusie, aż dnia pewnego przyjąłem zaproszenie kolegi na przejażdżkę w dół naszej ulicy. Wehikul jego składał się ze skrzyżni od mydła na podwoziu od eks-wózka dziecięcego. Zająłem miejsce jako jedyny pasażer z pewnym niepokojem, lecz wszystko szło jaknajlepiej, dopóki nie napotkaliśmy pierwszego słupa od latarni, z którym przez wadliwe sterowanie zderzyliśmy się z tym rezultatem, iż zostaliśmy strąceni na bruk uliczny.

Gdy wstałem na nogi, zawolałem: — Poraz ostatni w życiu! — Nigdy już więcej nie chciałem wziąć udziału w niebezpieczeństwach wszelkiej lokomocji. Motto moje odtąd było: „Bezpieczeństwo w nogach“. Przez lat kilka żyłem w raju szaleńca, będąc sam jego głową i ozdobą.

Z ukazaniem się samochodów nadzieja życia i skonu w stanie doskonałego piechura odebrała silne wstrząśnienie. W swoim czasie orzekłem, iż będzie to początek końca (lub koniec początku) — już sam nie wiem. I tak się stało: w krótkim czasie samochody rozmnożyły się jak kuropatwy i obrosły w pieczę. Już nie było bezpiecznie przechodzić ulicą bez wykonania sztuki, dla mnie niemożliwej, spoglądania równocześnie w obydwie strony. Spędziłem resztę życia, pisząc o tem do ga-

ly trotuarów. Zauważyłem również zupełny brak tramwaji, tego doskonałego hamulca ruchu w mieście. W istocie ruch był w nieustannym poruszeniu. Tak bezustanna była poruszająca się masa pojazdów, że nie było możliwości dla piechura przejść przez ulicę, z wyjątkiem niektórych oznaczonych miejsc, zaopatrzonych w napisy:

„Uprasza się przechodnia o używanie tuneli“.

Teraz, jak wszystkim wiadomo, żaden sumienny piechur nie używa podziemnych przejść. Nie wiem dlaczego, ale tak jest — nie robi się tego z zasady. Przyglądając się

si biorą w posiadanie ulicę w ciszy i w spokoju.

— Masz słuszość, przyjacielu, — odparł — idę z Tobą!

Wyruszyliśmy więc w poszukiwanie dalekiego Miasta Rozkoszy. We śnie podróżowaliśmy bocznymi drogami i krętymi przejściami. Często przejeżdżający samochód proponował nam przedwiezienie, czemu sprzeciwiłem się sumiennie, mimo opierających się nóg moich. Towarzysz mój jednak dał się łatwo przekonać i nierozważnie przyjął propozycję, choć przestrzegłem go o niebezpieczeństwie.

Twierdził, że gotów jest zaryzykować, gdyż nawet jazda z samochodem ma swoje dobre strony. To było jego osobiste zdanie.

Po pewnym czasie, uniknąwszy z biedą karambolu z różnymi samochodami i innymi potworami, dotarłem do osobliwego miasta, które wzięłem za Miasto Rozkoszy. Trotuary dla przechodniów były szerokie i wyścielane aksamitem, podczas gdy jezdnia wybrukowana była nierównymi i ostremi kamieniami. Po bokach rosła trawa, a środkiem drogi ciągnęła się jedna linja ruchu kołowego. Samochody, poprzedzane często przystającymi tramwajami lub furmankami chłopskimi, wlokły się powoli. W różnych odstępach widniały napisy dla przechodniów:

„Jeżeli chcesz przejść przez jezdnię, zwróć się do policjanta“.

Uczyniłem to, i ugrzeczniony policjant od razu puścił złodzieja kieszonkowego, którego dopiero co aresztował, i zatrzymał ruch na 10 minut. W tym to czasie wygodnie i bezpiecznie przeszedłem. Policjant zanotował sobie ów wypadek, podczas gdy złodziej, w którym rozpoznałem mego niedawnego towarzysza podróży, wzięł nogi za pas. Dopiero później, gdy zauważyłem brak mego portfela, odkryłem, że i on porobił notatki.

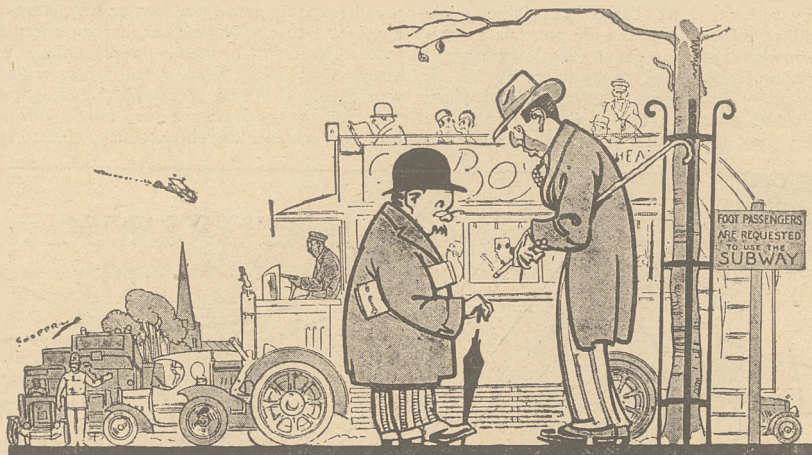
W tym momencie snu mego wpadłem do błota, skąd wyratował mnie policjant.

— Przyjacielu, — rzekłem nieco zirytowany, — czy to nazywacie Miastem Rozkoszy?

— Nie, panie, to jest Miasto Zniszczenia.

— Sądziłem, że opuściłem to miasto.

— Nie panie, znajduje się pan w samym jego środku.



nieustannemu przyplypowi wehikulów i nie widząc możliwości bezpiecznego przejścia, o ile użyję wybiegu, powziąłem nagle postanowienie.

Powiedziałem sobie: — John Bunion — to nie jest miejsce dla ciebie.

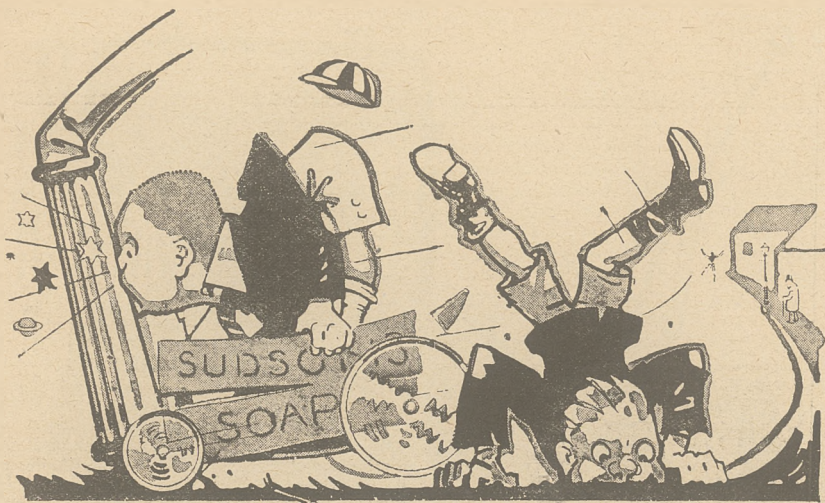
— Słuchajcie, słuchajcie, — ozwał się głos z boku. — Odwróciwszy się, ujrzałem wysokiego mężczyznę, który, tak jak ja, cierpiał na somnabulizm.

— Przyjacielu — rzekłem, — opuśmy to Miasto Zniszczenia i poszukajmy Miasta Rozkoszy, gdzie samochody zatrzymują się, a pie-

Odczuwając głód i pragnienie, wstąpiłem do restauracji. Była ogromnie przepelniona. Po wyczekiwaniu przez pół godziny, zapytałem gospodarza, jak długo mam jeszcze czekać.

— Jakieś trzy godziny zaledwie. Widzi pan, kelnerom naszym wolno poruszać się tylko z szybkością ustanowioną przez prawo, tj. kilometr na godzinę, aby uniknąć zderzenia z klientami, wchodzącymi im w drogę.

Oburzony do żywego, opuściłem te negocjacyjne progi i postanowiłem o tem napisać do gazet. W tym celu wstąpiłem do wydawcy pi-



Wizyta u nestora automobilizmu wielkopolskiego

(Dokończenie ze str. 6-tej.)

czas biegu. Przenoszenie siły z motoru na wieki odbywało się przy pomocy... do pięciu pasów i nieuniknionych łańcuchów.

Tu dowiadujemy się, jak to jeden z pierwszych automobilistów wielkopolskich, hrabia Maciej M., „ryzykował” wyjazd swym samochodem jedynie nocą, za dnia bowiem ruch na szosach był „zbyt wielki”. W drogę zaś zabierał całą konwoję wody. Inny znów pionier, dziś zajmujący jedno z najwyższych stanowisk w polskiej dyplomacji, zgubił pewnego razu motor, który wypadł na szosę.

Wspomnieliśmy już, że przeraźliwy huk ówczesnych motorów napawał nieomalę przerażeniem ludność nie tylko wiejską, lecz i miejską. Być może, iż ten lek przed autem, ta niechęć do intruza, zwiastującego nowe czasy denerwującego pośpiechu, sprawiły, że policja bardzo surowo odnosiła się do automobilistów, karząc ich za byle głupstwo wysokiemi karami porządkowemi.

Wogóle kary porządkowe i nakazy płatnicze, doręczane przez policję — stały się palami męczeństwa dla naszego pioniera. Tymczasem, otrzymawszy mandat karny na 5 marek, a nie poczawszy się do winy, pan Brzeski — apelował. Apelował, wygrał i... płacił honorarjum adwokackie w wysokości 50 marek. Ofiarne to postępowanie miało ten doskonały rezultat, że nakładało tamę zbyt szczerzej gotowości organów policyjnych do zapisywania kar i torowało drogę praktykom administracyjnym bardziej ludzkim, bardziej wyrozumiałym dla potrzeb rozwijającego się automobilizmu.

Spędziwszy na milej pogawędce popołudnie i wysłuchawszy szeregu świetnie opowiedzianych anegdot oraz zabawnych wydarzeń z życia automobilowego i sportowego, żegnaliśmy naszego nestora, który na zakończenie z łałem zaznacza, że niestety, wskutek stałe zwiększającego się nawału pracy, nie może już brać czynnego udziału w życiu klubów automobilowych, lecz sportem samochodowym nadal żywo się interesuje.

Zagadnienie racjonalnej organizacji ruchu ulicznego

(Dokończenie ze str. 9-tej.)

prześć przez jezdnie (najlepiej na narożnikach, a na ruchliwszych placach, np. plac Gwamy, w poprzek przez ujście wpadających do nich ulic w ich wąskim jeszcze miejscu)

i bezwzględne przestrzeganie wydanych zarządzeń.

Wskazaniem byłoby również bezwarunkowo zakazać na wszystkich ulicach z linjami autobusowemi zatrzymywania się i postojów pojazdów na przestrzeni 10 metrów przed i tyłu poza słupem przystanku, w celu umożliwienia autobusom całkowitego dojazdu do chodnika, aby nie zatrzymywały one innych pojazdów, jadących z tyłu, przez przystawanie na środku ulicy.

Ulice kategorii pierwszej należałoby oczywiście oznaczyć w jakiś sposób, np. przez umieszczenie na słupach latarni i tramwajów danej ulicy białych, szerokich pasów, lub tablic z napisem „postój wzbroniony” od godziny 10-tej do 22-giej, albo inaczej. Ulice „postojowe” otrzymałyby mogły przy każdej latarni tarczę z literą „P”. Kierunek w ulicach jednokierunkowych i na placach oznaczyłoby trzeba za pomocą tarcz i strzałek, jednak większych od dotychczasowych i umieszczonych na własnych palikach, wkopanych w ziemię lub na słupach latarni.

W punktach bardziej skomplikowanych wielkie usługi oddałyby mogły strzałki i linie, wskazujące obowiązujący kierunek, malowane na bruku, co szeroko jest stosowane w miastach i na szosach Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej oraz Anglii.

Sądzymy, że garść naszych uwag zdoła się choć w pewnej mierze przyczynić do rozwiązania szeregu bardzo pilnych zagadnień, wzmagającego się wciąż u nas ruchu ulicznego.

Panie czy panowie

Ciekawą statystykę na temat: „Kto jest ostrożniejszym kierowcą, kobieta czy mężczyzna?” ogłosi niedawno jedno z amerykańskich towarzystw ubezpieczeniowych. Statystyka wykazuje, że w stosunku procentowym, kobiety wykazują znacznie mniej wypadków jak mężczyźni, co wystawiałoby dobre świadectwo dla ostrożności i przytomności umysłu kobiety jako kierowczyni samochodu. Jak wynika z sprawozdania wspomnianego towarzystwa, kobietom najczęściej zdarzają się wypadki wtedy, kiedy chodzi o wykazanie pewnej zręczności, to jest przy wjeżdżaniu i wyjeżdżaniu z garażu, przy ustawianiu samochodu u „Parking” itp., podczas gdy płci brzydkiej wypadki zdarzają się po części na otwartej szosie. Z tego wynikałoby, że mężczyźni w pierwszej linii są amatorami szybkiej jazdy.

Zdradliwa „panna“

W okolicy Saarbrücken zdarzył się niedawno ciekawy wypadek: pewien dyrektor wielkiej firmy handlowej wybrał się w podróż z całą rodziną, posługując się przytem jednym z samochodów firmo-

sma „Little Footle” i zapytał go, jak prędko może wydrukować mój protest.

— Za jakieś trzy lata, — brzmiała odpowiedź. — Chwilowo nie mamy atramentu, ani papieru, ponieważ zapasy, które są w drodze, spóźniają się. Dzieje się to skutkiem częstego wstrzymywania ruchu kołowego, które na podstawie ustawy B. R. P. (Bezpieczeństwo Ruchu Przechodniów), nieustannie bywa stosowane dla wygody uprzywilejowanych piechurów.

W tym momencie snu, gdy zawróciłem, by zejść ze schodów redakcji, odczułem gwałtowne uderzenie w plecy i obudziłem się w tem samym miejscu, na którym rozpocząłem moje rozmyślenia, tj. na środku jezdni, naprzeciw Zamku, a rozniewiany kierowca samochodu ciężarowego krzyczał na mnie, czy zakupiłem całe miasto i czy potrzeba mi całej ulicy dla siebie. — Powiedziałem mu, że i owszem i, że nie będę czuł się szczęśliwym dopóki, dopóki całej ulicy nie zdobędę dla piechurów i, że... napiszę o tem do gazet.

wych. Wkrótce po wyjeździe pękła mu dętka, wobec czego ojciec rodziny, niebardzo doskonały automobilista, zabrał się do montowania. Jakież było jego zdziwienie, gdy pomiędzy oponą a dętką znalazł 25 000 tysięcy franków w banknotach. Po powrocie do domu, dyrektor wszczął energiczne śledztwo, które wykazało, że przy transakcjach, załatwianych z klientami firmy przez podróżujących, posługujących się samochodami firmy, zaszły znaczne niedokładności, przyczem agenci jako miejsce ukrycia zdefaudowanych sum obrali sobie opony firmowego samochodu. Defraudacje te byłyby przez długi czas pozostały w ukryciu, gdyby niespodziewana „panna” pana dyrektora.

Samochód a motocykl

(s) Stosunek pomiędzy liczbą samochodów osobowych a liczbą motocykli w poszczególnych państwach był ostatnio przedmiotem badań statystycznych. Okazało się, że najniższe rozpowszechnienie znalazł motocykl w krajach amerykańskich, największe natomiast w Europie. Tłumaczy się to tem, że w stosunkach amerykańskich tak samo łatwo jest kupić samochód, jak motocykl, podczas gdy w Europie, cierpiącej jeszcze na skutki zniszczenia wojennego, różnica przy zakupie motocykla jest bardzo poważna w porównaniu z ceną, a przede wszystkim z warunkami kupna samochodu. Statystyka ta wykaza, że Holandia, — Eldorado rowerzystów — posiada tyleż motocykli, co samochodów osobowych, pozatem w dwóch tylko państwach liczba motocykli przewyższa liczbę samochodów, a mianowicie w Niemczech i w Austrii. W tej ostatniej jest nawet dwa razy tyle motocykli, co samochodów. Wogóle na tysiąc samochodów osobowych poszczególne państwa wykazują następującą liczbę motocykli:

St. Zjednoczone	7	Polska	227
Kuba	9	Egipt	241
Chile	10	Bułgaria	253
Kanada	11	Francja	271
Meksyk	18	Dania	299
Brazylja	25	Ceylon	330
Algier	32	Szwecja	358
Venezuela	43	Norwegja	379
Filipiny	53	Malta	401
Rumunja	64	Jugosławja	438
Hiszpanja	72	Węgry	478
Grecja	81	Litwa	499
Persja	92	Japonja	549
Turcja	101	Italia	672
Chiny	110	Belgia	561
Portugalia	121	Rosja	698
Palestyna	129	Anglia	802
Hung	138	Czechosłowacja	907
Tongkong	159	Holandja	1000
Siam	181	Niemcy	1300
Indje	201	Austria	2000
Australia	219		

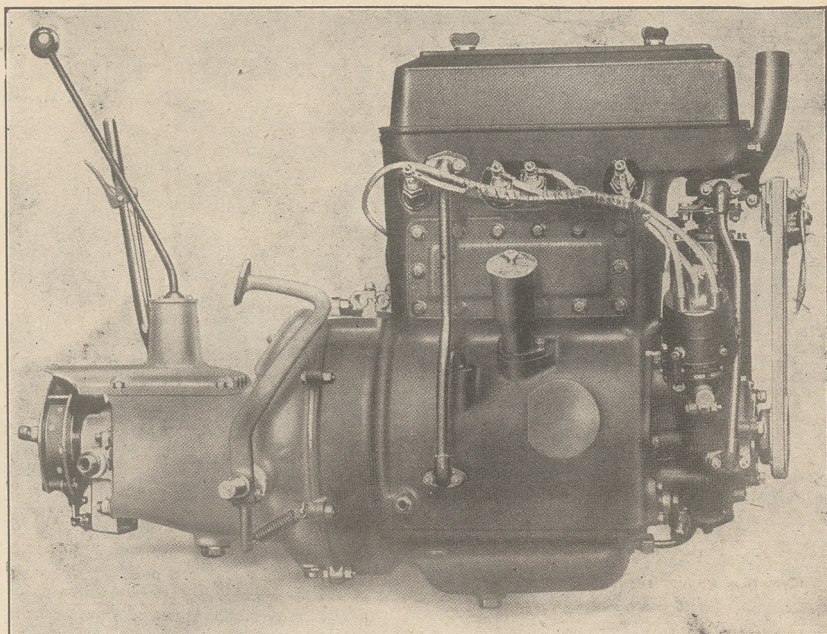
Nowy samochodzik

Londyn, w grudniu.

Francja jest krajem cyklearów — tak mówi się zawsze i zdanie to przyjęło się w całej Europie, całkiem zresztą niesłusznie, gdyż w rzeczywistości sprawa ta ma się zupełnie inaczej; typowym krajem samochodzików jest bowiem — Anglja. Twierdzenie takie na pierwszy rzut oka wydaje się nieprawdopodobne, a jednak wystarczy zajrzeć w statystykę, aby przekonać się o jego słuszności. Z cyfr podanych tam za rok 1927 i za pierwszą połowę roku 1928 wynika niedwuznacznie, że ze wszystkich samochodów, kursujących w Anglii, 80 procent przypada na samochody poniżej 10 KM. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że 10 KM. podatkowych, według formuły angielskiej, równa się 7 KM. francuskim, 5 KM. niemieckim, a ca. 4 KM. polskim, wtedy zrozumimy, że większość samochodów, kursujących w Anglii, to rzeczywiście samochodziki, dostępne dla każdego i ekonomiczne w użyciu. Jest to zresztą zupełnie zgodne z usposobieniem Anglika, który, jak pod względem mieszkaniowym przenosi nade wszystko swój własny „home“, mały domek na jedną rodzinę, gdzie żyje sobie według własnych upodobań, nie oglądając się na nikogo, tak i pod względem lokomocji ceni przedewszystkiem niezależność. A stawia tylko ten warunek, aby wszystko to było wygodne, solidne i — niedrogie.

Wymagania solidności, a zarazem tanioci na pierwszy rzut oka wydają się sprzeczne. Tu jednak musimy uwzględnić, że określenie „niedrogi“ trzeba przetransponować na warunki, a przedewszystkiem na walutę angielską, gdyż to co dla Anglika jest niedrogie, dla innego Europejczyka łatwo może być niedostępne. Przytem Anglik przez określenie „niedrogi“ rozumie to, co jest możliwe tanie, przy zastosowaniu najlepszych materiałów, i nigdy w życiu nie zgodziłby się z tem, aby dla zniżenia ceny obniżono gatunek wyrobu.

Do wymogów tych rzecz oczywista, przystosowali się też wszyscy fabrykanci samochodów i tem też się tłumaczy niezwykle staranne wykonanie, a tem samem i trwałość angielskich samochodzików. O popularności ich świadczy fakt, że największego rozkwitu oczekiwały się właśnie te fabryki, które w pierwszej linii wytwarzały samochody małe, a mimo to dobre, jak np. „Austin“ ze słynnym swym „Austin-Seven“ (budowane zresztą na zasadzie licencji tak we Francji, pod nazwą „Rosengart“, jak i w Niemczech pod nazwą



Silnik Morris Minor 850 ccm. 20 KM.

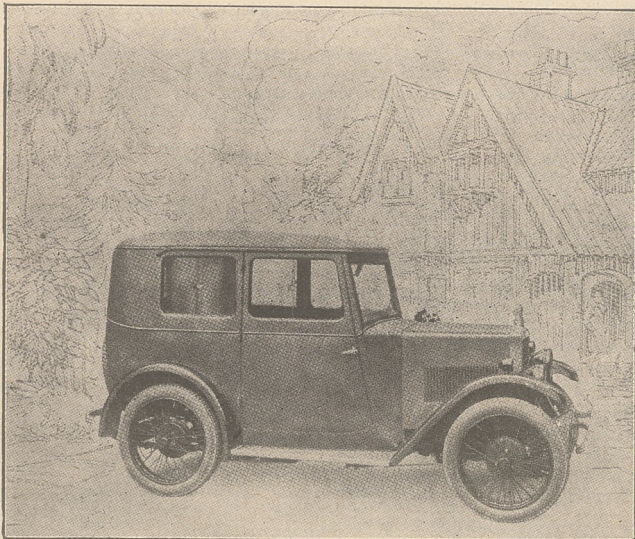
„Dixi“), dalej „Singer“, budowany również na podstawie licencji przez niemiecką fabrykę „Hansa“, a wreszcie „Triumph“ ze swym „Super-Seven“. Jedyne Morris, największa bodaj fabryka angielska, dostarczająca samochodów głównie dla koni angielskich, budował samochody od 11 KM. (angielskich) wzwyż. To też niemalą sensację wywołało na londyńskiej Olimpia Show (pisałem już o tem w odciońnej korespondencji) pojawienie się nowego typu samochodziku Morrisa.

Z braku miejsca, niestety, nie mogę wyczerpująco opisać wszystkich typów angielskich samochodzików, zresztą większą ich część omawiano już swego czasu w „Samochodzie“. Ograniczam się do Morrisa-Minor.

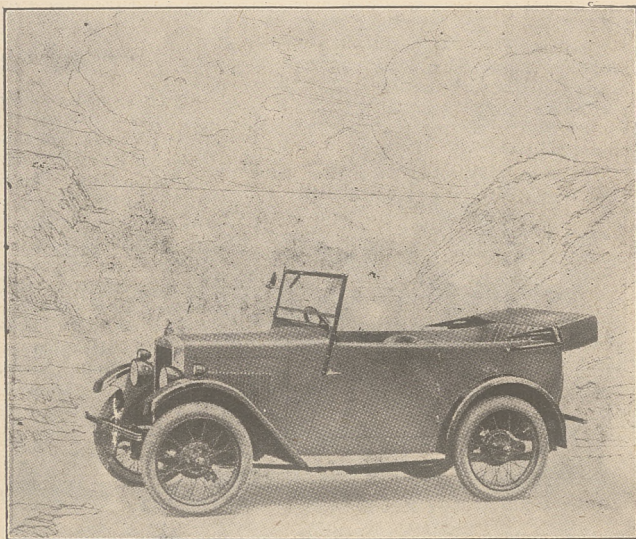
Silnik cztero-cylindrowy o średnicy cylindrów 57 mm i skoku tłoka 83 mm posiada pojemność 847 ccm. Pomimo tej małej pojemności motor wykazuje niezwykłą wydajność, bo 20 KM. na hamulcu. Rezultat ten osiągnięto dzięki zastosowaniu zaworów wiszących w głowicy, a sterowanych przez wał noskowy ponad głowicami cylindrów, tak jak to się sto-

suje w maszynach prawdziwie luksusowych. Jest to konstrukcja przy tak małym silniku zaiste niezwykła. Dla potanienia produkcji oraz zaoszczędzenia trybów i przekładni w silniku, umieszczono dynamówkę w sposób niezwykle ciekawy, a mianowicie w wał, napędzający górny walec noskowy. Niespodzianie to rozwiązanie wzbudziło wśród fachowców częściowo zachwyt, częściowo zaś bardzo poważne wątpliwości, czy elastyczne połączenie pomiędzy częściami osi a prądnicą nie wpłynie ujemnie na regularność pracy zaworów. Te dwie partje istnieją do dnia dzisiejszego i nie uzgodniły jeszcze swych zapatrywań, praktyka jednak (przekonałem się sam o tem podczas dwóch dłuższych jazd próbnych) wykazała, że ewentualne wahania w napędzeniu wału noskowego są tak minimalne, że w rzeczywistości nie odgrywają żadnej roli. Jak na razie więc, nowy typ „Morris-Minor“ sprawuje się ku ogólnemu zadowoleniu i niezawodnie z czasem zaś zyska sobie wśród publiczności angielskiej wielu przyjaciół.

S. Frank



Mały samochód Morris jako limuzyna.



Torpedo Morris-Minor.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Ministerstwo Komunikacji a autobus

Jak się dowiadujemy, Ministerstwo Komunikacji ze względu na dużą konkurencję, jaką stwarza komunikacja autobusowa przedsiębiorstw kolejowym, rozpatruje obecnie projekt uruchomienia, tytułem próby, w r. 1929, kilku własnych linii autobusowych, jak to ma miejsce zagranicą. Suma przeznaczona na ten cel wynosi 960 tys. zł, z czego na administrację i wszelkie koszty przewiduje się 950 tys. zł. W chwili obecnej nie wiadomo jeszcze, czy komunikację autobusową Ministerstwo Komunikacji będzie prowadziło we własnym zarządzie, czy też będzie ona czynna jedynie pod jego nadzorem. Narady w tej sprawie trwają, gdyż przewidywana jest jeszcze ewentualność utworzenia towarzystwa eksploatacyjnych, powierzonych samorządom z udziałem Ministerstwa Komunikacji. O.

Z POZNANIA

Kronika wypadków samochodowych

Mimo wspomnianego ruchu przedświątecznego, nie można się uskarżać, iż w ub. tygodniu ludzie chodzili nieuważnie. Świadczy o tem mała liczba wypadków samochodowych. Jedynie piątek był dniem feralnym.

W godzinach przedpołudniowych, dorożka samochodowa PZ 40 158 najechała na Starym Rynku Michała Szakowskiego zamieszkałego przy ul. Podgórznej 9. Na szczęście poturbowany p. Szakowski mógł o własnych siłach udać się do domu.

Tego samego dnia o godz. 16, idący ulicą Wielką p. Czesław Pawlak dostał się pod koła samochodu. Tutaj jednak sprawa przybrała cięższy obrót, niż w pierwszym wypadku, gdyż p. Pawlak odniósł obrażenia głowy i został przewieziony do lecznicy miejskiej, skąd po opatrunku przekazano go opiece domowej.

Przykre w skutkach było zderzenie się dwóch samochodów w poniedziałek po południu, przy zbiegu ul. Łąkowej i Wałów Jagiełły. Taksówka nr. 223 zderzyła się z samochodem należącym do fundacji kórnickiej. Znajdujący się w taksówce pasażerowie zostali wyrzuceni na jezdnię. Jeden z nich, kupiec, p. Edward Karpiński zamieszkały przy ul. Łukaszewicza 14, doznał ciężkich obrażeń na twarzy od przyskakujących odłamków szkła z rozbitej szyby i musiał być oddany w ręce lekarza celem przeprowadzenia operacji.

Obydwa samochody zostały uszkodzone. (O.)

Z WIELKOPOLSKI

Nietrzeźwy szofer spowodował zderzenie

W dniu 18 bm. w godzinach wieczornych, na szosie między Swarzędzem a Nowąsiami samochód osobowy, własność firmy Siemens i Schukert z Poznania, ul. Fredry 12, kierowany przez szofera Wiśniewskiego z Poznania, zamieszkałego przy ul. Dąbrowskiego 82, zderzył się z furmanką Wojciecha Dołaty z Poznania (Górna Wilda 73). Wóz uległ roztrzaskaniu, a samochód doznał poważnych uszkodzeń. Z jadących nikt nie ucierpiał. Winę wypadku ponosi szofer, gdyż będąc w stanie nietrzeźwym, nie powinien był zasiadać przy kierownicy. Szofera, po wypadku osadzono w areszcie, aż do chwili dojścia do przytomności.

Różne przyczyny — ten sam wynik

W dniu 14 bm., p. Borg, syn właściciela majątku Szczeglin, powracal samochodem z Wylatowa w Towarzystwie pewnego pana. Na jednym z zakrętów szosy samochód, z powodu ślizgawicy, zarzucił tak gwałtownie, iż przednią częścią uderzył o przydrożne drzewo. Samochód został dość poważnie uszkodzony, pasażerom na szczęście, nic się nie stało.

Podobny wypadek przydarzył się w ostatnich dniach p. Głowackiemu z Bystrzycy. Gdy p. Głowacki przejeżdżał przez Mogilno, zauważyli nie-

którzy przechodnie, że jedno z kół samochodu jest zupełnie obluźnione, niestety jednak, nikt jadącemu nie zwrócił uwagi. Tuż za klasztorem, koło spadło z osi i samochód wpadł na drzewo. przyczem cała przednia część wozu została całkowicie uszkodzona. Kierowca jednak wyszedł bez szwanku.

Jeszcze jedno zderzenie samochodu... z drzewem

Na szosie między Rogoźnem a Murowaną Gośliną, w dniu 18. bm. wieczorem, lekarz dr. Kazimierz Woźny, prowadzący samochód, zawadził o drzewo. Samochód wyrzucił się i rozbił. Kierowca p. dr. Woźny doznał lekkich obrażeń prawego ramienia i głowy. (O.)

Hamulec w postaci drzewa

(kr) W pobliżu Rowego Tomysła samochód, będący własnością p. R. Nitschego, wpadł na drzewo przydrożne, skutkiem ślizgawicy. Na szczęście nikt z pasażerów nie doznał poważniejszych obrażeń. Samochód został uszkodzony, jeden z jadących zaś doznał lekkiego zadrzanięcia twarzy. O.

Nowa linja autobusowa

Staraniem ruchliwej Dyrekcji Kolejki Powiatowej w Śmiglu, której dyrektorem jest p. inż. Lipski, została otwarta w dniu 28-ym bm. nowa linja autobusowa na linii Śmigiel — Stare Bojanowo. Autobusy nowej linii posiadają podwozia Forda, karoserje natomiast wykonano w fabrykach krajowych. (O.)

Z POMORZA

Śmiertelna katastrofa

Na szosie, wiodącej do Gdańska, wydarzyła się w niedzielę po południu katastrofa samochodowa, która była przyczyną śmierci 35-letniego nauczyciela Karstena. Na jednym z zakrętów samochód przewrócił się i wpadł do rowu, nakrywając sobą kierującego samochodem nauczyciela i znajdującą się w wozie służącą. Karsten zginął na miejscu, służąca natomiast doznała jedynie lekkich obrażeń.

Z CAŁEGO ŚWIATA

Wyścigi w Niemczech o 100 000 marek

„Automobilklub von Deutschland” urządził w dniu 14 lipca b. r. wielkie wyścigi międzynarodowe maszyn sportowych. Wyścigi, które polegają na 18-krotnym okrążeniu Nürburg-Ringu, mierzącego 28,3 km, dostępnę są członkom wszystkich narodowych automobilklubów. Dopuszczone są maszyny sportowe od 750 do ponad 8 000 ccm. Nadzwyczaj zachęcające są nagrody. Za najlepszy czas bez względu: pierwszy — 30 000 marek i złoty puchar, drugi 20 000, trzeci 10 000 mk. W każdej z trzech grup: pierwszy 8 000 mk i srebrny puchar, drugi 4 000, trzeci 2 000 marek. Nagrody honorowe otrzymają właściciel najszybszego samochodu z napędem na przednie koła i samochodu o motorze dwutaktowym. Zgłoszenia mają nastąpić najpóźniej do dnia 20 maja.

Szczegóły poda zainteresowanym Redakcja Tyg. „Samochód”.

Automobilizm w Czechosłowacji

(s) Według ogłoszonej w tych dniach statystyki urzędowej, na terenie Czechosłowacji na początku bieżącego roku kursowało ogółem 39.543 samochodów. Cyfra ta rozdziela się na poszczególne typy jak następuje: samochody osobowe 16.880, samochody ciężarowe 6.400, autobusy 676, traktory 254, pojazdy specjalne 400, pojazdy 3 kołowe 382, wreszcie motocykle 14.551.

Co o pochodzenia tych pojazdów należy stwierdzić, że większa ich część pochodzi z produkcji

krajowej, a mianowicie 16.107 sztuk. Wśród samochodów zagranicznych pierwsze miejsce zajmują samochody austriackie (2.809), po nich następują francuskie (2.191), dalej włoskie (1.780). Samochody osobowe są w 57 procentach pochodzenia krajowego, samochody ciężarowe natomiast tylko w 46 procentach pochodzenia krajowego, przyczem w samochodach ciężarowych zagranicznych wielką liczbę, bo 23 procent, zajmują ciężarówki amerykańskie.

Z kursujących w Czechosłowacji autobusów 70 procent wykonano w kraju. Motocykle w przeważnej części są pochodzenia zagranicznego, przyczem 35 procent przypada na wyroby angielskie, zaś po 18 procent na wyroby amerykańskie i niemieckie.

Odnaki honorowe dla szoferów w Austrii

Automobilklub Steiermarku wyznaczył dla szoferów, należących do Związku Automobilistów, odznaki honorowe, którym wynagradza pracowników za wierną 5-cio względnie 10-cio letnią pracę u tego samego właściciela.

Statystyka Salonu Paryskiego

(s) Według danych Departamentu handlowego Stanów Zjednoczonych, na Międzynarodowej Wystawie Samochodowej w Paryżu 25% samochodów było amerykańskiego pochodzenia.

Ogólna liczba eksponatów, wliczając w to samochody osobowe, karoserje, poszczególne części wozów, akcesoria, gumy, benzynę i t. p. wynosiła 12 000 sztuk, wartości 4 milj. dolarów.

Na Wystawie było reprezentowanych 120 fabryk, z których 71 reprezentowało wytwórczość francuską. Wśród samochodów amerykańskich przeważały wyroby General Motors.

Z włoskiego przemysłu karoseryjnego

(pr) Włoska rada ministrów powzięła uchwałę znoszącą cło przywozowe na podwozia. Na decyzję gabinetu rzymskiego wpłynęły interesy firmy Fiat, która ostatnio wcieliła w skład swego koncernu niemiecką fabrykę N. S. U. Podwozia samochodowe wolno będzie przywozić do Włoch bez cła, o ile zostaną one reeksportowane po nałożeniu karoserji włoskiej. (T. K.)

Precz z pełnemi oponami

(s) Rząd hiszpański podniósł podatek od samochodów z oponami pełnemi, zmuszając w ten sposób właścicieli ciężarówek do używania opon pneumatycznych. (T. K.)

Produkcja samochodów „Buick”

Nowy model Buick'a, wypuszczony na rynek z okazji 25-lecia tego wozu, spotkał się z wielkim sukcesem, czego dowodem jest wzmożona produkcja tego modelu. Produkcja nowych Buick'ów w październiku wyniosła 28 460, czyli 1 095 wozów dziennie. Jest to największa liczba, jaką wytwórnia Buick'ów osiągnęła kiedykolwiek w ciągu jednego miesiąca. W wrześniu wyprodukowano 26 789 wozów, a w październiku roku zeszłego 22 338.

Kradzieże samochodów w Ameryce

Według danych, zebranych przez General Motors, w ciągu roku fiskalnego, od dnia 30 czerwca 1927 roku do dnia 30 czerwca 1928 roku, skazano w Stanach Zjednoczonych 2 055 osób łącznie na 3 000 lat więzienia za kradzież samochodów. Grzywny wyniosły 50 153 dol. W ciągu tego roku odebrano 3 455 skradzionych samochodów, wartości 2 391 371 dolarów.

Ropa jako środek napędowy dla samolotów

(S) W Ulice w Stanie Michigan U. S. A. rozpoczęto w tych dniach ciekawe próby z samolotem, wyposażonym w motor dieslowski. Wynik tych prób sfery lotniczej oczekują z niesłychanym zainteresowaniem, gdyż powodzenie tego eksperymentu wpłynęłoby decydująco na dalszy rozwój lotnictwa, zastosowanie bowiem ropy naftowej dla motorów lotniczych, poza zmniejszeniem zużycia paliwa oraz obniżeniem kosztów lotu, podniosłoby znacznie moment bezpieczeństwa lotu, dzięki zastosowaniu materiałów pędnych nieeksplodujących.

czego brak memu samochodowi?

Pytanie I. — Pan L. N. z D.

Posiadam sportowy samochód, który poza jedną niedokładnością pracuje zadowalająco. Ponieważ już niejednokrotnie dawałem go do zbadania bez rezultatu, zwracam się obecnie do Panów z prośbą o radę.

Samochód jest nowy, (przeszedł zaledwie 5 000 kilometrów) i chodzi bez zarzutu, dopóki nie da mu się pełnego gazu. Gdy się to robi, gaźnik zaczyna strzelać i samochód stanąłby, jeżeli bym nie zmniejszył gazu. Potem biegnie on znów paręset metrów, poczem objawy te występują od nowa. Na trzecim biegu występuje ten błąd wyraźniej. Jeżeli na drodze jest dużo zakrętów, wówczas silnik pracuje bardzo dobrze.

Przewody do benzyny i gaźnik były parę razy przejrane gruntownie, a poziom benzyny w komorze pływakowej i rozpylaczu był parokrotnie zmieniany, ale bez żadnego rezultatu. Silnik był rozebrany i zawory zbadane, ale nic wadliwego nie znalazłem. Błąd ten ujawnił się dopiero, skoro po przejechaniu 3 tysięcy km zacząłem dawać większe obroty.

Odpowiedź I. W wypadku tym mamy wszelkie cechy niedostatecznego dopływu benzyny. Przy wolnej jeździe i na drogach, które posiadają zakręty, dopływ benzyny do gaźnika jest wystarczający, przy dłuższej zaś jeździe na pełnym gazie wysysa silnik więcej benzyny z gaźnika niż dochodzi doń ze zbiornika.

Ponieważ, jak Pan pisze, przewody do benzyny były zbadane, pozostaje jedynie prosty wniosek, iż aparat zasycający (t. zw. „Mamka”) pracuje nie dokładnie. Potwierdza to okoliczność, iż silnik za-

czyns „strzelać” dopiero wówczas, gdy się ujechało już kawałek drogi, i strzelanie jest mocniejsze, gdy się jedzie na trzecim biegu. Tego rodzaju błędy aparatu zasycającego zdarzają się dość często, zwłaszcza przy samochodach sportowych, które więcej zużywają benzyny i których szeroka rura ssąca wytwarza nie dość silną próżnię.

Przekonać się Pan może o tem, zaopatrując prozowizorycznie gaźnik w benzynę z bańki, połączonej z nim za pomocą gumowej rurki. Bańkę umocowuje się powyżej gaźnika tak, żeby benzyna sphywała pod własnym ciężarem. Jeżeli wówczas wymienione przez Pana zjawisko strzelanie ustanie, przyczyną błędu będzie tylko aparat zasycający, którego zawory oraz szczelność należy zbadać.

Pytanie II. — Pan K. L. z P.

Wobec mrozów, a skutkiem tego ślizgawicy na szosie, zamierzam dla zapobieżenia wypadkom nałożyć przy swym 5-cio tonnowym samochodzie ciężarowym łańcuchy na oponach. Proszę o radę, czy należy je nałożyć tak, żeby przylegały szczelnie do gumy, czy też luźno.

Odpowiedź II. Łańcuchy należy nałożyć na gumy tak luźno, żeby mogły przesuwąć się po gumie, t. j. żeby każda część łańcucha ruszała się tam i z powrotem. Przy bardzo mocnym nałożeniu łańcucha powstaje pod każdą częścią jego bardzo znaczne zużycie i wyczerpanie się opony.

Pytanie III. — Pan B. B. z P.

Posiadam w willi na Solaczu murowany garaż, gdzie stoi mój samochód. Ponieważ ciągle kupo-

wanie benzyny w małych ilościach w stacjach benzynowych jest kłopotliwe i drogie, mam zamiar zakupić w beczce większą ilość benzyny. Proszę o odpowiedź, czy mogę większy zapas benzyny przechować w swoim garażu.

Odpowiedź III. Ustawa policyjna pozwala w garażu przechowywać jedynie 100 ltr benzyny. Ilości większe ponad tą normę, należy umieszczać w specjalnych budynkach, oddalonych o 150 mtr od zabudowań.

Budynek taki musi posiadać mury (ściany) grube i mocne, dach natomiast lekki, żeby w razie wybuchu siła jego skierowała się ku górze. Okna muszą być przewiewne, a żeby gazy benzynowe nie gromadziły się wewnątrz. Światło elektryczne posiadać musi wyłącznik na zewnątrz, aby zapobiec zapaleniu od iskry, oraz żeby zapalić światło przed wejściem. Podłoga z ziemi lub cementowana ze ściekami, wysypana piaskiem, żeby rozlana benzyna wsiąkała. Potem wewnątrz musi się znajdować zapas piasku i szmat oraz gaśnica (Minimax). Z zewnątrz należy umieścić tablicę z ostrzeżeniem przed ogniem.

Dla pp. Szoferów



ubrania
zawodowe,
kołowe
i kitle
ochronne

poleca

**Skład
Fabryczny**

B. Hildebrandt, Poznań
Pocztowa 33 — Tel. 14-71



TRZY TYPY SAMOCHODÓW

MINERVA

6-cyl: 8/40 - 13/55 - 23/100 KM.

z karoserjami wykonanymi w własnej fabryce oraz oryginalnymi pozostaną zawsze niezwykłą atrakcją, ponieważ jako samochody wybitnie reprezentacyjne zdobyły uznanie całego świata.

Jedynie niska cena powoduje, że nie wszystkie zalety samochodów tych zostają przy kupnie docenione, co zdradza później w użyciu wrażliwe zadowolenie.

Wyłączna sprzedaż na Województwa Poznańskie i Pomorskie

BRZESKIAUTO

SP.
AKC.

POZNAŃ, UL. DĄBROWSKIEGO 29. TEL. 63-23, 63-65 i 34-17

HUMOR

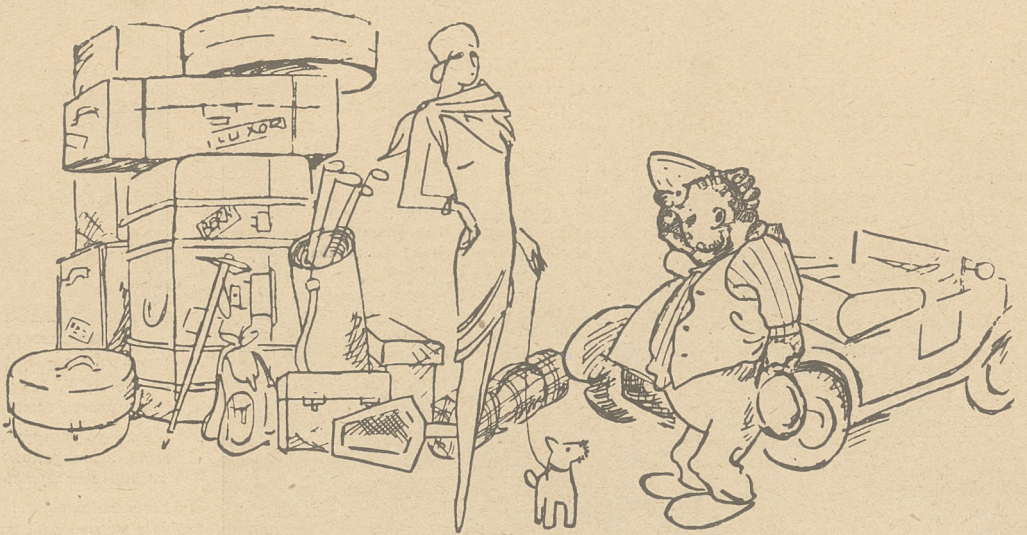
Stary Ford

— Czy pan zna już najnowszy kawał o Fordzie? Nie? Zaraz go panu opowiem:

Mały Jaś, smarkacz sześciolatek, bawi się w ogrodzie. Mały Jaś jest wielkim psotnikiem. Teraz np. załapał się do psa, starego Hektora, i przywiązał mu starą patelnię do ogona. Biedny Hektor, oszalały ze strachu, w dzikich podskokach wpadł na podwórze, gdy patelnia, bijąc o bruk, czyni piekielny hałas. Janeczka, siostra Jasia, usłyszała niezwykle grzot i w tę pędą pobiegła do ojca.

— Tatusiu... tatusiu... szybko, szybko... ktoś ukradł naszego Forda i — właśnie wyjeżdża.

Trudne zadanie



— No, pospieszcie się Janie! Za pięć minut musi być wszystko załadowane.

Automobil Revue.

Po giełdzie

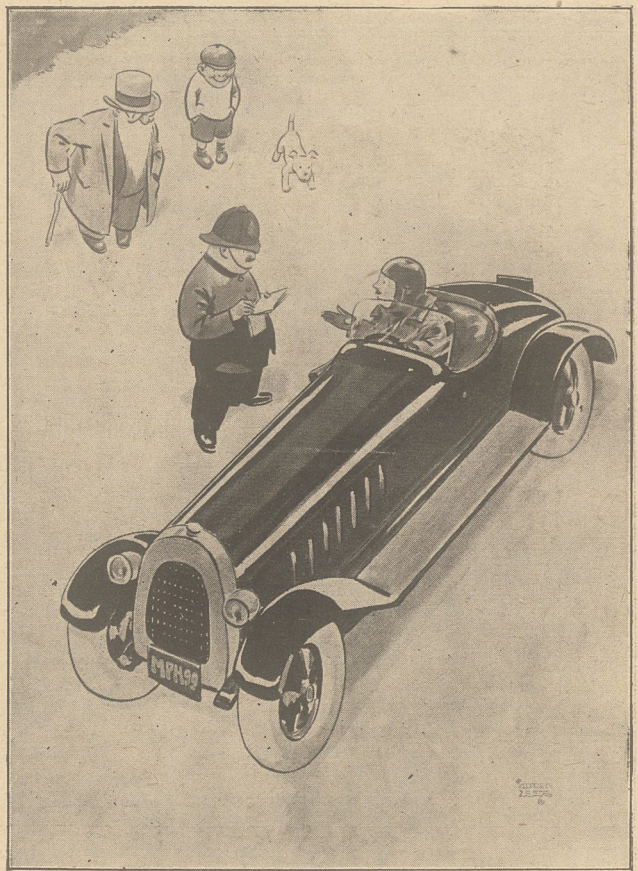


— John, jak się nie wstydzisz zajeżdżać samochodem w takim stanie?

— Nic nie poradzę, panie dyrektorze. To bardzo czuła maszyna — przejęła się strasznie „baissą” naszych akcji.

The Sketch

Policjant - sportowiec



— Zapewniam pana, że jechałem z szybkością tylko 20 kilometrów.

— Co? Dwadzieścia kilometrów, na takiej maszynie? I pan się nie wstydzi?

The Sketch

Rozmaitości ze świata



U góry po lewej: W Schaerbaeck pod Brukselą odbyło się odsłonięcie pomnika dla ofiar wypadków w sporcie samochodowym. Atlantic Ph.

U góry po prawej: Chiron, znana gwiazda sportu samochodowego, otrzymał wielką nagrodę Francji za najlepsze wyniki w wyścigach. Atlantic Ph.

Zimą automobilści amerykańscy chętnie posługują się samochodem, zwiedzając „tunel śnieżny”, o długości jednej mili, w „Rocky Mountains Nationalpark” w Colorado (na dole po lewej), lub też zamrażone wodospady w Salt Lake City (na dole po prawej). Atlantic Ph.

