

30

groszy

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 20

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

17. lutego 1929

Polski sukces w Monte Carlo



Poraz pierwszy tego roku w Międzynarodowym Zjeździe Gwieździstym do Monte Carlo brała udział maszyna polskiej konstrukcji — „Stetysz”, który zdobył pierwszą nagrodę w konkursie wygody. Na rycinie widzimy załogę „Stetysza” u celu. Pierwszy od lewej stoi mechanik p. Kowalski, dalej pp. Stanisław hr. Gorzeński-Ostroróg, konstruktor Stefan hr. Tyszkiewicz i mechanik Nowicki. Na masce nagroda.

Czem w przyszłości zastąpimy benzynę?

Tak dziś rozpowszechnione motory spalinyowe nie są bynajmniej ideałem oszczędności. Ich wydajność termiczna jest mała, a ponieważ benzyna, najczęściej używana jako paliwo, jest droga, powstaje konieczność opracowania udoskonała, które położyłyby kres takiej rozrzutności. Szczególnie ważne jest to zadanie dla krajów, nie posiadających własnej ropy i zmuszonych sprowadzać benzynę z zagranicy.

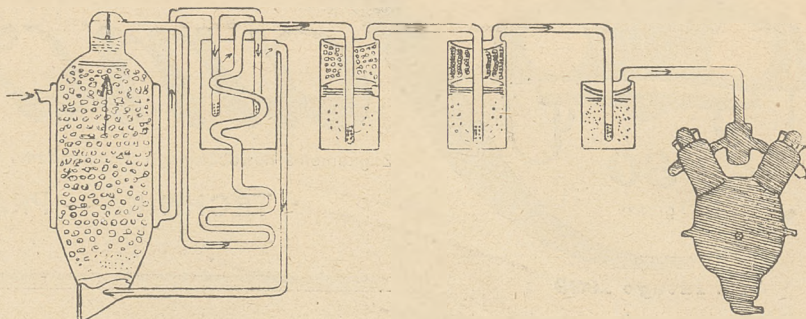
Już oddawna szereg uczonych i konstruktorów pracuje nad udoskonaleniami tego rodzaju. Niektórzy starają się dostosować do samochodów i samolotów motory syst. Diesla, najoszczędniejsze bodaj ze wszystkich motorów spalinowych; inni znów wyszukują paliwo, mające zastąpić benzynę i naftę.

W biurach patentowych roi się wprost od „tajemniczych” i „cudownych” recept na namiastki benzyny, lecz praktycznie żaden z tych surogatów nie uzyskał większego znaczenia.

Zupełnie inną drogą zaczął iść przemysł samochodowy we Francji i w Anglii. Zamiast patentowanych płynów, składających się po większej części z mieszaniny benzyny, alkoholu i benzolu, próbowano użyć do napędu silników samochodowych zwykłego gazu świetlnego. Nie była to rzecz nowa i niezna, gdyż na gazie pracuje wiele silników stacjonarnych, lecz na samochodach przeprowadzono pierwsze poważne próby zaledwo w czasie wojny światowej, kiedy we Francji dał się odczuć specjalnie dotkliwie brak benzyny. Użyto do tego niewielkich stalowych butli, napełnionych gazem pod wysokim ciśnieniem. Ponieważ ładunek starczał dla przeciętnego samochodu na dobrą setkę kilometrów, system ten okazał się dogodny jedynie dla miast, gdzie było możliwe częste odnawianie zapasu paliwa.

Największe trudności powstawały z powodu niestalego chemicznego składu gazu świetlnego, co powodowało konieczność ciągłego regulowania karburatora.

Po próbach z gazem świetlnym, doprowadzonym ze stalowych butli, zaczęto zastanawiać się nad ewentualną możliwością wbudowania małego generatora gazu do samego samochodu. Pierwsze konstrukcje wypadły niezadowolające. Instalacje, mimo szeregu zmian były zbyt ciężkie i niezgrabne, a używane surowce dawały gaz tak zanieczyszczony, że motor już po krótkiej pracy odmawiał posłuszeństwa z powodu zakopania cylindrów i zasklepienia wentyli. Ponieważ dokładne usunięcie wszystkich zanieczyszczeń za pomocą



Schematyczny przekrój gazogeneratora węglowego. — Kocioł z węglem, chłodnica rurkowa, naczynie z ciepłą wodą, płuczka wodna, płuczka z naftą, suchy filtr, motor samochodu.

urządzeń o niezbyt wielkich wymiarach okazało się niemożliwe, zaczęto szukać surowców, któreby same już dawały gaz możliwie czysty. Zatrzymało się na węglu drzewnym. Szereg doświadczeń wykazał jego zalety i umożliwił dalsze udoskonalenie całego urządzenia. Usuwano stopniowo różne błędy aparatury, aż wreszcie powstało kilka typów gazogeneratorów, zdolnych praktycznie do pracy na samochodach.

Dziś istnieją zasadniczo dwa systemy gazogeneratorów. Pierwszy z nich, więcej rozpowszechniony, otrzymuje gaz ze zwykłego węgla drzewnego, lub z tak zwanego karbonitu (chemicznie oczyszczony i sprasowany węgiel drzewny), drugi używa drzewa i jego odpadków.

Zaznaczyliśmy już, że tylko węgiel (karbonit) daje prawie zupełnie czysty gaz, drzewo natomiast wytwarza dużą ilość smoły, co ogromnie komplikuje proces czyszczenia gazu. Należy przypuszczać, że drugi system utrzymuje się tylko dzięki chęci stworzenia samochodu dla dalekich kolonij, gdzie otrzymanie nie tylko benzyny, ale i węgla drzewnego sprawia duże trudności.

Myśl, rozumie się, bardzo pojętna.

Wyobraźmy sobie np. auto-kolumnę, gdzieś w środkowej Afryce. Zamiast beczek z benzyną, które musiałby staczyć na tysiące kilometrów, wiozą samochody niewielki zapas gałęzi. Na każdym postoju uzupełnia się dzienny rozchód paliwa w pierwszym lepszym lasku. — Może nawet i na naszych kresach wschodnich oddalby taki samochód nieocenione usługi, chociaż tam zazwyczaj nie brakuje drzewnego węgla.

Powróćmy do samych gazogeneratorów. Jak one działają?

Nie będziemy zajmowali się urządzeniami, używającymi jako paliwa surowego drzewa, gdyż są one w Europie mniej rozpowszechnione i różnią się od innych tylko do-

datkowemi przyrządami dla usunięcia smoły, a opiszemy szczegółowiej gazogenerator typu „Rex”, pracujący węglem. — W metalowym kotle znajduje się rozpalony węgiel (patrz szkic). Pod wpływem ssącego działania motoru, powietrze przedostaje się przez specjalną koszulkę, umieszczoną na kotle i już podgrzane przechodzi przez zbiornik z ciepłą wodą, dla nasycenia się parą, skąd dostaje się do kotła i wywołuje rozkład rozżarzonego węgla. Wytworzony gaz wypływa z kotła przez chłodnicę, trafia do naczynia z wodą (płuczka), gdzie pozostawia pył, suszy się, przechodząc przez grubą warstwę drobnych kawałków korka i trafia do następnego naczynia z mieszaniną nafty i oliwy, w którym pozostawia resztki smoły. Usunięcie cząsteczek pochwyconej nafty i oliwy odbywa się w górnej części naczynia za pomocą szeregu metalowych sprężynek, na których osiadają kropelki cieczy. Po przejściu przez ostatnią, już suchy, filter dostaje się gaz do karburatora, czyli raczej do specjalnej komory z szeregiem kłap, w której tworzy się mieszanka.

Puszczenie w ruch samochodu z gazogeneratorem odbywa się w następujący sposób:

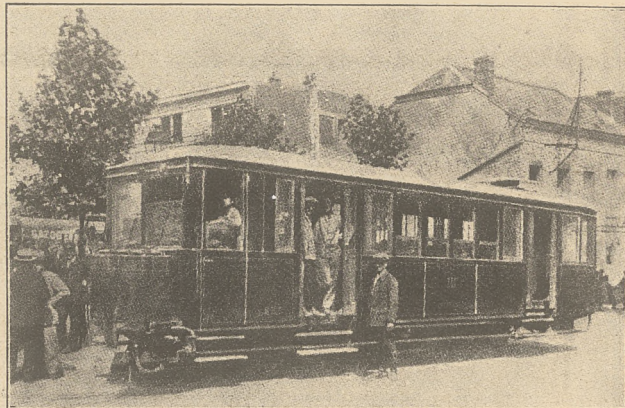
Za pomocą paru kawałeczków drzewa rozgrzewa się węgiel w kotle, potem, dla przyspieszenia całego procesu, puszcza się w ruch mały ręczny wentylator. Po paru minutach można już uruchomić silnik, początkowo na czystej benzynie, potem na gazie.

Przy systemach gazogeneratorów z ręcznym wentylatorem trwa ten proces zaledwie 5 minut. Jeżeli instalacja wentylatora nie posiada (jak niektóre angielskie systemy), rozruch trwa ok. 15 minut.

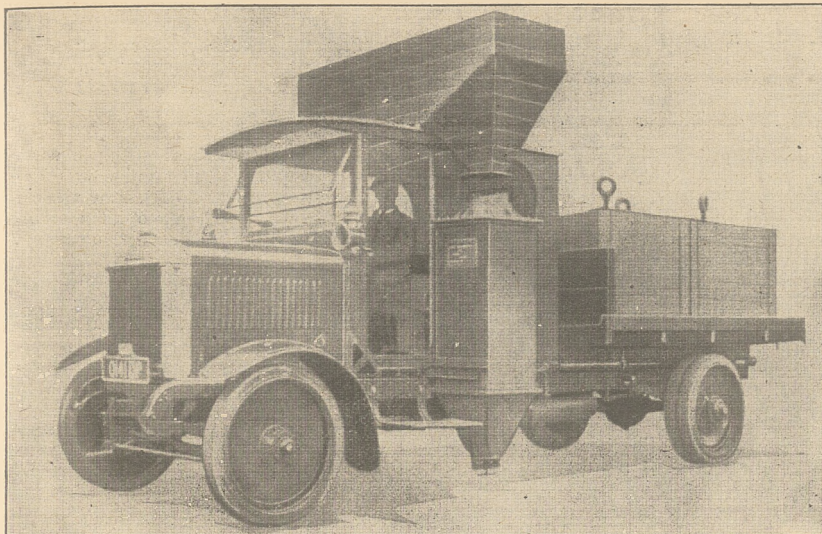
Praktyka wykazała, że dla ułatwienia rozruchu oraz dla zasilenia motoru w chwilach, kiedy gaz wytwarza się w niedostatecznej ilości (po dłuższym postoju, jeździe z góry) konieczne jest urządzenie, pozwalające wła-



Panhard-Levassor zaczął seryjnie produkować samochody ciężarowe i autobusy z gazogeneratorem węglowym. (Kocioł obok siedzenia kierowcy.)



Nawet tramwaj w Laon (Francja) zastępuje elektryczność gazem dla oszczędności paliwa.



W angielskich kolonjach cieszy się dużym uznaniem system gazogeneratorów, pracujących odpadkami drzewa. Samochód z takim gazogeneratorem nie wygląda zbyt estetycznie, lecz jest najtańszym w użyciu.

czyć w każdej chwili benzynę. Z tego powodu powstał cały szereg systemów kombinowanych karburatorów, w których prawie automatycznie reguluje się skład mieszanki i jednym ruchem ręczki przelacza się motor na benzynę lub gaz.

We Francji przeprowadzono szereg oficjalnych prób, które dały zasadniczo bardzo dobre wyniki i pozwoliły określić przeciętne zużycie paliwa. Na trzydziestodniowej próbie wykazał samochód ciężarowy 3,5 tonn, systemu Somua, następujące zużycie paliwa:

na 100 klm. — 44 kg karbonitu, 0,930 ltr oliwy, 0,225 ltr benzyny;

na 100 klm — 52 kg karbonitu, 0,930 ltr oliwy, 0,225 ltr benzyny.

Stwierdzono pozatem, że:

1,5 kg węgla średniego gatunku zastępuje 1 ltr benzyny.

Francuskie Ministerstwo Spraw Wojskowych obliczyło, że przy dzisiejszych cenach rynkowych węgla i benzyny osiąga się 70—80 procent oszczędności na paliwie. Przy wszystkich próbach używano samochodów ze zwykłymi seryjnymi motorami benzynowymi, nie przeprowadzając w nich żadnych zmian z wyjątkiem urządzeń do wytwarzania mieszanki.

Dobry wynik prób tak zachęcił francuski przemysł, że gazogeneratory zaczęto seryjnie wmontowywać nie tylko dla ciężarówek, lecz i na autobusy, a nawet czasami na lekkie maszyny osobowe. Na załączonych zdjęciach widzimy, że taki dodatek nie szpeci zbytno samochodu.

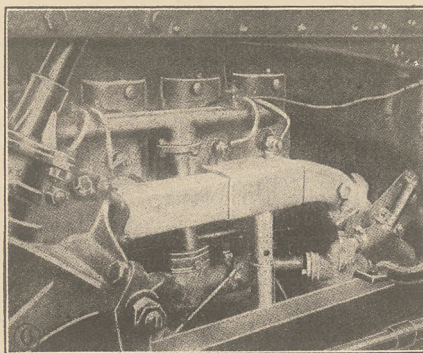
Przeciętny gazogenerator waży około 250 kg. Tak znaczną redukcję osiągnięto dzięki usunięciu wszystkich zbędnych części składowych, rezygnując nawet z ogniotrwałej warstwy ochronnej w kotle. Niektóre wytwórnie przypuszczają, że uda się im, stosując nowe materiały, znacznie jeszcze zredukować ciężar całości.

250 kg nie stanowi wiele dla dużego autobusu lub ciężarowego samochodu, lecz jest już niemiłym dodatkiem dla maszyny osobowej. Z tego powodu wypuszczono kilka typów gazogeneratorów zupełnie małych i o takim kształcie, że ich umocowanie na stopniach samochodu nie przedstawia żadnych trudności.

Narazie lekkie samochody używają gazogeneratorów tylko dla prób lub ewentualnie jazdy propagandowej, lecz nie wiadomo, czy

dalsze udoskonalenia nie zmuszą wszystkich oszczędniejszych ludzi do zastosowania tego systemu.

Jak już zaznaczyliśmy, gazogeneratory posiadają największe znaczenie dla państw, pozabawionych naturalnych zapasów ropy. Do



Motor paryskiego autobusu ze specjalnym karburatorem dla wytworzenia mieszanki z gazu i powietrza

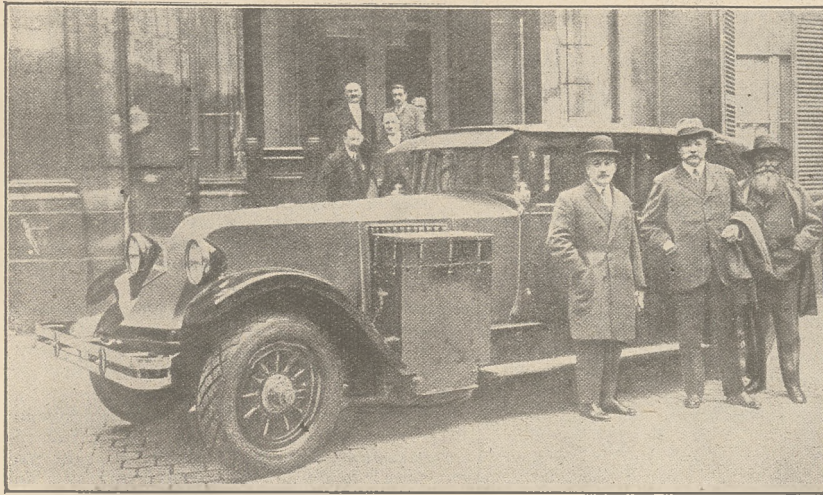
tych państw w pierwszym rzędzie należy Francja. Mimo najstaranniejszych badań nie znaleziono tam nigdzie nawet śladów ropy w ziemi, więc wszystka benzyna, zużywana przez samochody, pochodzi z importu. Ze względu na ochronę własnego przemysłu, a szczególnie pod naciskiem ministerjum wojny, rząd francuski zaczął bardzo poważnie pociągać wszystkich tych, którzy pracują nad wynalezieniem surogatów dla benzyny. Ponieważ gazogeneratory posiadają bodajże największą przyszłość, zdecydowano się nawet na specjalne udzielanie pożyczek w sumie 13 000 franków wszystkim tym, którzy zechcą nabyć samochód tego typu.

Tak samo rząd angielski nie szczędił wysiłków dla rozpowszechnienia u siebie gazogeneratorów samochodowych. W samej Anglii system ten z paru względów nie cieszy się zbyt wielką popularnością. Znany konserwatyzm Anglików zawsze z dużą nieufnością przyjmuje każdą nowinkę, pozatem z samochodami gazowymi konkurują poważnie maszyny parowe, doprowadzone obecnie w Anglii do szczytu doskonałości. Takich maszyn jeździ tam przeszło 20 000 i, co jest charakterystyczne, liczba ta nawet stale wzrasta. Na każdą podwyżkę ceny benzyny angielski przemysł samochodowy reaguje wypuszczeniem nowej serii maszyn parowych, co działa bardzo uspokajająco na wszelkie zakusy kartelu naftowego. Przyszłość, rozumie się, wykaże kto zwycięży w tej walce i jakie będą losy gazogeneratorów w Anglii. Narazie największym powodzeniem cieszy się nowe paliwo w kolonjach. Instytucje rządowe, wojsko i nawet duża ilość osób prywatnych nabywa samochody z gazogeneratorami, opalanymi drzewem i stara się nawet o zorganizowanie regularnej sieci stacji opałowych.

Z państw europejskich o dobrze rozwiniętym przemyśle samochodowym tylko Niemcy nie zajmują się zupełnie gazogeneratorami, mimo że nie posiadają większej ilości własnej benzyny. Powodem jest pewne spóźnienie się niemieckiego przemysłu samochodowego, który nie może jeszcze podążyć za zagranicą i dlatego niema czasu na eksperymentowanie. W każdym razie należy przypuszczać, że i Niemcy nie będą próżnowali, a doczekawszy się dobrych rezultatów u obcych, zaczną kopiać najlepsze systemy. Niemieckie marnotrawienie o zastąpieniu benzyny benzolem lub jakimś innym produktem ich olbrzymiego przemysłu chemicznego nie mają poważnych podstaw, gdyż produkcja tych substancji musi pozostać ograniczoną i zależną od wielu czynników, regulujących ogólną produkcję che-



Samochód ciężarowy Somua z gazogeneratorem.



Gazogeneratorami nie gardzą we Francji nawet ministrowie. PP. Queuille, min. rolnictwa, i Persier, min. kolonii przybyli na wystawę w Wersalu na gazogeneratorowym samochodzie Renault.

miczną. Tak samo i węgiel w stanie płynnym prawdopodobnie długo jeszcze będzie martwil chemików, zanim potrafi zastąpić praktycznie stosowane paliwa.

Poza Europą zdawałoby się, że w Stanach Zjednoczonych powinni najpoważniej zająć się nowym wynalazkiem. Okazuje się jednak, że tamtejszy przemysł, nastawiony na ogromne serie, tak trudno wprowadza wszelkie nowe zmiany, że każde udoskonalenie, już znane i rozpowszechnione w Europie nie daje się tu łatwo zastosować. Stany Zjednoczone posiadają pozatem własną benzynę i nie liczą się zbytnio z jej oszczędzaniem, a w miejscowościach, więcej oddalonych od centrów, trudniejszych do zaopatrzenia w benzynę, samochodów parowy z powodzeniem zastępuje im wszelkie inne maszyny.

Rozwój gazogeneratorów łączy się ściśle z ogólnym procesem doskonalenia się samochodu. Ogień kapryśny, niepewny, wymagający specjalnych znajomości fachowych i szczęścia, używany tylko przez najbogatszych sportsmenów, stał się on obecnie służyć nawet średnio zamożnego człowieka. Ilu to pracowników na zachodzie lub w Ameryce dojeżdża codziennie swoimi tanimi Fordami do miejsca pracy. Jeszcze kilka wysiłków, kilka udoskonalień, i samochód może stać się dostępnym literalnie dla każdego pracującego obywatela. Wtedy właśnie największą rolę odegra oszczędność maszyny. Każdy litr niepotrzebnie zużytej benzyny będzie obciążał skromny budżet właściciela samochodu i zmusi go do stosowania wszystkiego, co właśnie ten wydatek usunie. Prawdopodobnie w tym czasie powstanie specjalny typ samochodu, przy którym konstruktor zrezygnuje ze wszystkich upiększeń i niepotrzebnych dodatków, a zato wprowadzi wszystkie udoskonalenia, które umożliwiają największą oszczędność i tanią jazdę.

Taki rozwój automobilizmu przyczyni się zapewne w znacznej mierze do rozwiązania kwestii miast-ogrodów. Jeżeli pracownicy fabryk nie będą zmuszeni mieszkać w pobliżu tych ostatnich, lub korzystać z niewygodnych i zawsze przepełnionych kolejek i tramwaj, nie nie będzie stało na przeszkodzie ich osiedleniu się w pobliskich wsiach lub nawet w specjalnych kolonjach willowych, rozrzuconych w większej odległości od miasta.

Może w tym czasie już dostatecznie udoskonalony system gazogeneratorów wyruguje całkowicie benzynę z samochodów nieluksusowych, a może... Ostatecznie trudno przewidzieć. Może wynajdą jeszcze jakieś tańsze

paliwo, które potrafi wyrugować nawet węgiel, może zastosują do samochodów motory Diesla, a może marzenie wielu uczonych — trakcja elektryczna zastąpi wszystkie dotychczas znane systemy.

Najciekawszą rozumie się byłaby ta ostatnia. Motor elektryczny ma nieocenione wprost zalety; nie wymaga dozoru, nigdy nie kaprysi, obywatel się bez skrzynki biegów itp. Największą biedą jest trudność skonstruowania lekkich źródeł prądu. Mimo wynalezienia akumulatorów żelazo-niklowych i mimo innych udoskonalień, dziś jeszcze jest wprost fizyczną niemożliwością wbudowanie do samochodu takiej baterji akumulatorów, która by pozwoliła na swobodne poruszanie się na większych odległościach. Rozumie się, zupełnie inaczej przedstawiałaby się ta kwestja, gdyby komuś udało się wynaleźć dostatecznie lekkie i dostępne w cenie nowe systemy akumulatorów, lub rozwiązać zadanie przekazywania prądu elektrycznego z jakiejś centrali wprost do poruszających się po drogach pojazdów.

Od pewnego czasu zaczęły pokazywać się w Anglii pewne systemy samochodowe, dostosowane do pobierania elektrycznego pra-

du za pomocą ślizgaczy specjalnej konstrukcji, z drutów zawieszonych nad drogami. Wozy te, tak zwane „troleybusy“, konkurują łatwo z tramwajami, lecz oczywiście nie mogą zastąpić zwykłych samochodów i autobusów.

Szkoda, że marzenie Tesli i innych uczonych — przekazywanie prądu w wysokiej częstotliwości — do dziś dnia jeszcze nie jest praktycznie rozwiązane, mimo kilku ciekawych eksperymentów, które dalej opiszemy. Jakaby to była wygoda i oszczędność, gdyby z ogromnej centralnej elektrowni zapędzanej „białym węglem“ można było przekazywać energię elektryczną do szeregu podstaw, rozrzuconych po całym kontynencie i służących dla zasilania wszystkich mechanicznych pojazdów, poruszających się po drogach. Gdyby udało się rozwiązać ten problem, moglibyśmy wykorzystać niejedno źródło energii, czy to fal morskich, czy promieni słonecznych, czy wreszcie wodospadów, znajdujących się w różnych zapadłych kątach ziemi, skąd przesyłanie prądu przewodami jest w dzisiejszych warunkach praktycznie niemożliwe.

Próby przesyłania energii elektrycznej bez przewodów robią już w różnych laboratorjach, a śmielsi uczeni, korzystając z finansowego poparcia rządu francuskiego zaczynają eksperymenty na szerszą skalę, nawet na drogach publicznych.

Już przed kilku laty czyniono ciekawe doświadczenia we Francji. Tam wypróbowano zwykły samochód, zaopatrzony w silnik elektryczny i przyrząd, przetwarzający szybkozmenny prąd, wysyłany specjalnym kablem, ułożonym wzdłuż drogi. Okazało się, że tym sposobem można zasiląć motor samochodu, niezależnie od tego, czy on porusza się w pobliżu samego kabla, czy też oddala się od niego na kilka metrów. Może w przyszłości wszystkie publiczne szosy i drogi zostaną zaopatrzone w sieć takich kabli i za pewną opłatą każdy właściciel mechanicznego pojazdu będzie mógł korzystać z prądu elektrycznego, wytworzonego w jakiejś elektro-słonecznej centrali środkowej Afryki, lub elektro-wodnej centrali nad jakimś wodospadem czy brzegiem morza. Myśl ta wydaje się dziś wprost nieprawdopodobną, ale czy kto z nas myślał przed 20-tu laty o regularnej komunikacji lotniczej lub o radjofonji i radjo-telewizji?...

Leon Kozłowski.



We Francji powstają samochodowe stacje opalowe, które zamiast benzyny sprzedają węgiel i karbonit.



Ogólny widok konkursu elegancji i wygody na tarasie kasyna w Monte Carlo. Na pierwszym planie po prawej „Stetysz”.

Po powrocie z rajdu do Monte Carlo

Wywiad u pp. hr. Tyszkiewicza i hr. Gorzeńskiego.

W ubiegły piątek, dnia 8. b. m., zawinął do Poznania w drodze powrotnej z Monte Carlo polski „Stetysz”, prowadzony przez pp. Stanisława hr. Gorzeńskiego-Ostroroga i Stefana hr. Tyszkiewicza. Uwiadomieni na czas o przyjeździe, pospieszyliśmy na powitanie naszych sportsmenów, którzy w tak niezwykle trudnych warunkach, jak tegoroczne, zdołali odnieść piękny sukces i utrwalić dobre imię sportowe Polski i poraz pierwszy zapisać w międzynarodowej terminologii marek samochodowych polskiego „Stetysza”. Fotografia zamieszczona na stronie b-tej przedstawia obu naszych rajdystów i resztę załogi, zgromadzonych przy samochodzie na rogu Alei Marcinkowskiego i Placu Wolności.

Panów Tyszkiewicza i Gorzeńskiego odnaleźliśmy niebawem, otoczonych tłumem znajomych i ciekawych, w hallu Bazarowym i wkrótce potem, podczas ich pośpiesznego posiłku, zdobyliśmy garść informacji, którymi dzielimy się z naszymi czytelnikami.

— Naogół z wyników naszej eskapady jesteśmy najzupełniej zadowoleni — oświadczyli na wstępie obaj sportsmeni. — Mimo wszystko, mimo nawet nieprzewidzianego pecha ze ślepą kizką, zrobiliśmy...

— Jakże u licha było z tą ślepą kizką? Bo u nas nie sposób

było zdobyć jakieś konkretne o tym wypadku wiadomości.

— Ze ślepą kizką było tak. — Przez cały czas rajdu, przez wszystkie etapy, aż do ostatniego, to jest do Avignon, nasz „Stetysz” funkcjonował bez najmniejszego zarzutu, znajdował się na czele rajdu. Zaledwie opuściliśmy Avignon, jeden z naszych mechaników, Kowalski, dostał silnego ataku ślepej kizki, tak że musieliśmy zwolnić szybkość

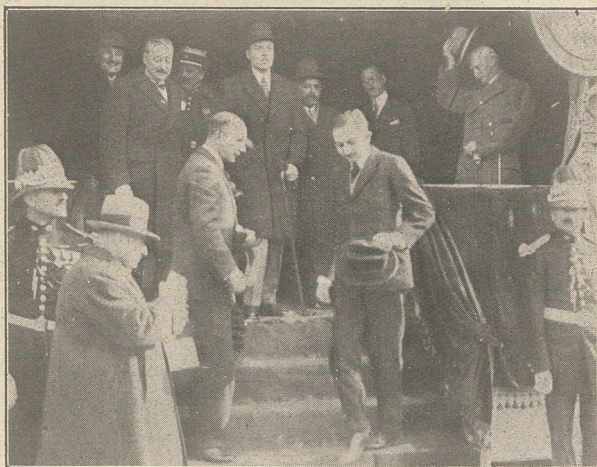
do minimum, aby zmniejszyć jego tortury, powtarzające się przy każdej nierówności drogi. W ten sposób na ostatnim etapie utraciliśmy całą naszą szybkość, a wreszcie w Brignolles byliśmy zmuszeni zjechać do szpitala, zwołać pośpiesznie konsylium lekarskie i upewnić się co do stanu zdrowia naszego towarzysza podróży.

— Dlaczegoż nie udaliście się panowie natychmiast w dalszą drogę?

— Czyż mogliśmy uczynić w ten sposób? Przecież nasz współtowarzysz wyl się w straszliwych cierpieniach, a nie umiając ani słowa po francusku, nie byłby w stanie odpowiedzieć nawet na najprostsze pytania lekarskie. Nie było pewności, czy życiu jego nie zagraża natychmiastowe niebezpieczeństwo. Trudno, nie pozostało nam nic innego, jak, spojrzawszy na zegarki, zadzwonić do komitetu organizacyjnego w Monte Carlo, że z powodu tego nieprzewidzianego wypadku musimy zrezygnować z ukończenia rajdu. Dodać trzeba, że pozostało nam już tylko 37 km do mety.

— To już chyba rzeczywiście „polski” pech!

— Ano tak. Otrzymaliśmy jednak tę satysfakcję, że komitet na nasz telefon odpowiedział także telefonicznie, komunikując nam swą uchwałę, iż ze względu



Panowie hr. Gorzeński i hr. Tyszkiewicz schodzą z trybuny po otrzymaniu nagrody z rąk księcia Monaco.



Bezustanna mgła i śnieżycy wiernie towarzyszyły naszym rajdystom w drodze.

na dotychczasowy przebieg naszego rajdu i najlepsze czasy na poszczególnych etapach, zezwala nam na przybycie po zamknięciu kontroli, zaliczając nam rajd jako ukończony. Zostawiliśmy zatem Kowalskiego w szpitalu, skąd po paru dniach przyjechał za nami do Monte Carlo, udaliśmy się w dalszą drogę i, mimo spóźnienia o trzy miesiące, nie plakietę za ukończenie rajdu. Oczywiście o żadnej z pierwszych nagród nie mogło już być mowy.

— Jakże wyglądały w rzeczywistości te warunki drogowe, o których tyle się mówi?

— Wyglądały jaknajfatalniej. Trudno sobie poprostu wyobrazić rajd w Europie, cobywający się w tak potwornych warunkach. Począwszy od Warszawy, aż hen poza Berlin prześladowały nas nieustanne zasy śnieżne, na przemian z gołoledzią. W zachodnich Niemczech i Belgii znikł z przed naszych oczów osłepiający całun śniegu, zato pojawiła się rzecz znacznie gorsza, bo mgła, zamarzająca cienkiem szkliwem na powierzchni szosy. Jazda po tej lustrzanej powierzchni chwilami wydawała się poprostu niemożliwością i trzeba nam było używać całej sportowej zawziętości, całego wysiłku woli, aby kontynuować rajd w tych warunkach. Co chwila ktoś z nas musiał wysiadać z samochodu, aby pod ślizgające się niepewnie koła, sypać piasek. Aby uzmysłowić „mille” właściwości tej drogi dość powiedzieć, że gdy razu pewnego jeden z naszych mechaników, zresztą olbrzym, oparł się ramieniem o samochód, nasza ciężka 6-cio osobowa limuzyna poślizgnęła się w bok i znalazła się nagle nad krawędzią jednego rowu, nasz „Ślonik” zaś nie bez trudu wygramolił się z drugiego. — Wogóle mgła była naszym przekleństwem. O ile dnie naogół były pogodne, o tyle wieczory, noce i ranki — a przecież jechaliśmy bez przestanku — były okryte mgłą, przez którą na kilkanaście kroków absolutnie nie się nie widziało. Jechaliśmy w ten sposób, że jeden prowadził, drugi zaś stał na

zewnątrz, na stopniu i górą, ponad sнопami reflektorów, obserwował drogę, ostrzegając o wszelkich zakrętach i nieprzewidzianych przeszkodach. Dodać trzeba, że nawet i w tych warunkach musieliśmy prowadzić samochód z szybkością 80 i 90-ciu km/g., aby nie utracić szybkości przeciętnej. Zdarzało się jednak, że hamowaliśmy z pełnej szybkości o parę metrów przed przeszkodą i cudem udało nam się wyjść z tego wszystkiego nietylko bez szwanku, ale nawet bez najmniejszego detektu w motorze, czy też zadrapania w karoserji.

— A kichy, sławetne kichy, które tak lubią w najmniej odpowiednim czasie „nawalać“?

— Niech pan sobie wyobrazi, że aż tu do Poznania dojechaliśmy jeszcze na polskim powietrzu. Obiecywaliśmy też sobie, że gdyby nas śmierć niespodziewana miała spotkać, to zdążymy jeszcze porozmniać koła i odetchnąć ojczystą atmosferą. Ale jakoś Bóg dał, że obešlo się bez tak romantycznych eksperymentów.

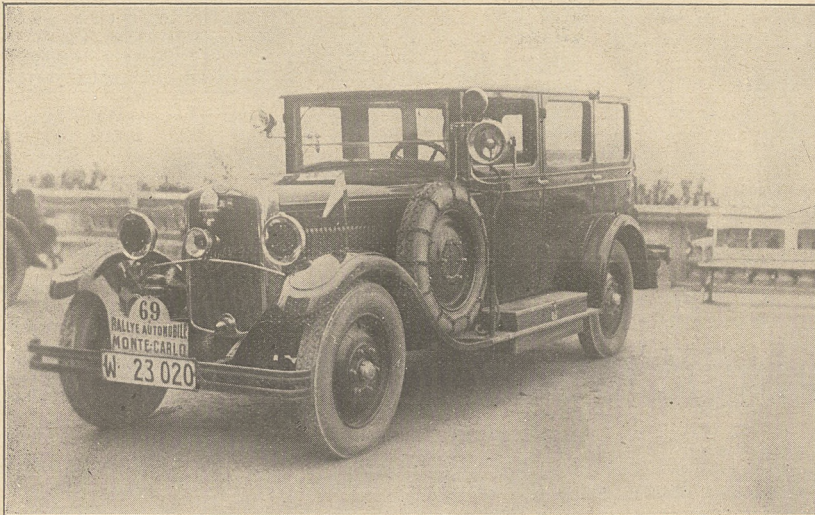
— A, jakże było w samym Monte Carlo?

— „Stetysza” poraz pierwszy widziano na rajdzie, to też powszechną budził ciekawość. Przypaść bez samochodów, że maszyna prezentowała się doskonale, to też otrzymaliśmy pierwszą nagrodę w konkursie wygody i przystosowania do podróży, gdyż tak chyba należy przetłumaczyć francuski „Concours de Comfort”.

— Wielu rzeczy można panom o tym rajdzie zazdrościć, ale tego zmnienia to już chyba nie...

— Zapewne, byliśmy zmęczeni, jednakże że nie w tym stopniu, w jakim możnaby się tego spodziewać. Z wdzięczamy to skrupulatnemu przygotowaniu maszyny do ta-

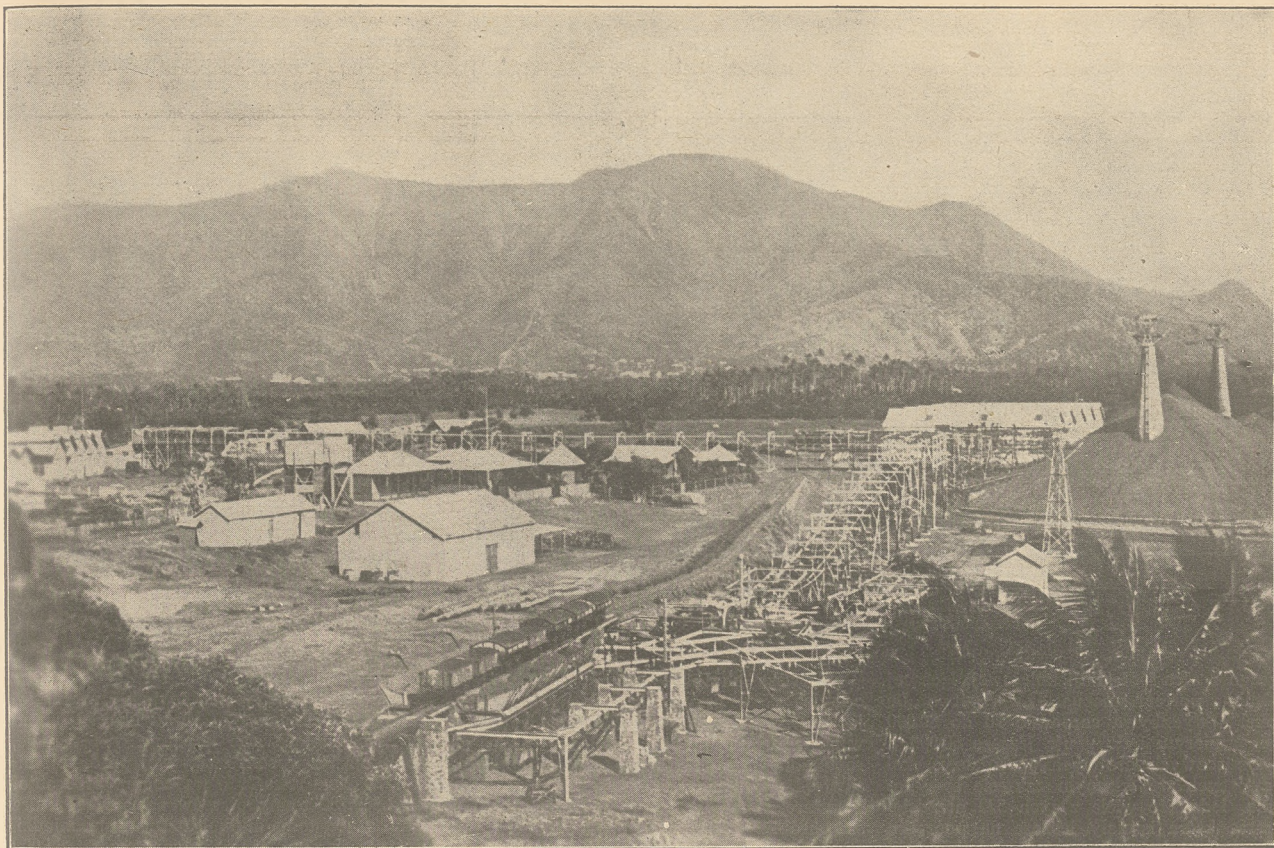
(Dokończenie na str. 9.)



„Stetysza” nagrodzony pierwszą nagrodą w konkursie wygody i praktyczności.



W drodze powrotnej z Monte Carlo nasi rajdziści zatrzymali się w Poznaniu. Przed samochodem stoją: pp. hr. Tyszkiewicz i hr. Gorzeński. Pierwszy od lewej mechanik Nowicki. Fot. „Samochód”



Ogólny widok zakładów Tow. „Le Nickel” w Nowej Kaledonii.

Jak otrzymujemy nikiel

Paryż, w lutym.

Niedawna wystawa niklu w Narodowym Muzeum Sztuk i Rzemiosł w Paryżu uświadomiła nam na nowo doniosłość tego cennego metalu dla różnorodnych celów przemysłowych, a zwłaszcza dla automobilizmu i lotnictwa. Nie tak dawno poruszaliśmy na tem miejscu sprawy innych przemysłów pomocniczych, dziś zaś, dla zaspokojenia ciekawości czytelników, podamy pokrótce opis produkcji niklu, z którym każdy automobilista ma wciąż do czynienia.

Nikiel w naturze występujący w związku z innymi metalami i minerałami jest naogół w świecie dość rozpowszechniony. W Europie największe jego złoża spotykamy w Szwecji, Norwegii i Grecji, jednakże prawie wszystkie nikiel, znajdujący się w świecie, pochodzi wyłącznie z francuskiej Nowej Kaledonii i z Kanady. W obydwóch tych centrach produkcji znajdujemy jednakże rudy o zupełnie różnym składzie.

Pokłady garnierytu, czyli trójsiarczanu żelaza, magnezu i niklu, znajdujemy rozsiane po całej Nowej Kaledonii, lecz zawsze w pobliżu morza, zarówno na wybrzeżu zachodnim, jak i wschodnim. Złoża te, zawierające 5 do 6-ciu procent niklu, eksploatuje wielkie Towarzystwo kaledońskie pod nazwą „Le

Nickel”. Ogromne, rozłożyste doliny, Thio i Kousoua, w których niegdyś nie spotykało się nic więcej, prócz nielicznych i nędznych wiosek Kanaków, ożywia dzisiaj niebywały ruch przemysłowy. Towarzystwo nakładem ogromnych kapitałów wybudowało tu liczne baraki robotnicze, magazyny, laboratoria, wspaniałe domy dla swych inżynierów, wreszcie całe miasteczko i wioski dla kolonij górniczych w Mea i Tournaurou. Nad doliną rysują się zdala potężne sylwetki olbrzymich żelaznych dźwigarów, między wzgórzami snują się kolej żelazna, a nawet tramwaje, stale przepelnione spieszącymi do pracy.

Kopalnie w Thio zajmują płaszczynę wielkości około 1900 hektarów i tworzą 3 grupy, połączone ze sobą szlakiem kolei żelaznej. Obóz robotniczy, położony na wysokości 800 metrów nad poziomem morza, do niedawna mieścił 1200 skazańców, którzy wykonywali trudną pracę górniczą. Miasteczko Mefao stanowi punkt węzłowy dla telegrafu, prowa-



Worki z garnierylem oczekują na transport do huty.



Olbrymia maszyna górnicza przy pracy.

dzącego z Mea i dla linii kolejowej, łączącej zagłębie z portem Kuaoua. Towarzystwo „Le Nickel” wydobywa corocznie 70 do 80 000 tonn garnierytu i dokupuje jeszcze 50 000 t. od miejscowych drobnych posiadaczy, eksploatujących we własnym zakresie swe kopalnie. Jednakże wiele z tych 522 przedsięwzięć, które istniały jeszcze na początku 1926 roku i których koncesje obejmowały przestrzeń 75 000 hektarów, wołało wyżżyć się tych pokładów, sprzedając je hutom Europy i Ameryki.

Pierwotnie dwie fabryki zbudowane na miejscu ograniczały się do topienia garnierytu, później zaś ustawiono szereg gruszek Bessemera, dających masę niklową, której rafinowanie odbywało się i odbywa dziś jeszcze głównie w Stanach Zjednoczonych, we Francji, w Niemczech i Anglii.

Od niedawna dwa główne Towarzystwa kaledońskie czynią wielkie wysiłki, aby się od tej kosztownej konieczności uwolnić, lecz niestety staje tutaj na przeszkodzie brak miejscowych źródeł paliwa i konieczność sprowadzania go z zagranicy. Kopalnie w Noumea przystąpiły do energicznej eksploatacji pokładu węgla kamiennego, znajdującego się w pobliżu ich hut, co począwszy od roku przyszłego, po ukończeniu odpowiednich koksownic, zapewni im niezbędną ilość koksu. Towarzystwo „Le Nickel”, znajdujące się w mniej korzystnej sytuacji, gdyż nie posiada nigdzie w pobliżu węgla, uciekło się do innego środka, a mianowicie do topienia garnierytu przy pomocy elektryczności. Ten sposób pozwala na prostą redukcję dwukrzemianu niklu i magnezu i daje możliwość wyżulania krzemu. Ta sama firma wybudowała w swych zakładach elektrometalurgicznych w Yate olbrzymie piece, które dostarczają wprost „feroniklu”, zawierającego aż do 90-ciu procent czystego niklu. Pomiędzy innymi dogodnościami, płynącymi z tego sposobu, metoda elektryczna pozwala na eksploatację gatunków garnierytu, posiadających małą zawartość niklu, które dawniej się odrzucało i które dzięki temu stanowią dziś olbrzymie rezerwy.

W Kanadzie, w okręgu Sudbury (Ontario), eksploatuje się ogromne złoża pirytów niklowych, zawierających przeciętnie 45 procent żelaza, 3 procent niklu, 2 procent miedzi oraz domieszki metali szlachetnych. Dla obróbki tych minerałów używa się zupełnie innych metod, niż wyżej opisane.

szta masy. Następnie należy poddać tę masę działaniu tlenków węgla, aby otrzymać związek węglowo-niklowy, które rozkłada się za pomocą dalszego ogrzewania, aż wreszcie na końcu procesu otrzymujemy czysty nikel metaliczny.

Trzecią metodę obróbki rud niklowych zawdzięczamy inż. Hybinette. Postępuje się tu w ten sposób: roztopione i potraktowane kwasami masy niklowe wylewa się w formy i pozwala się im zastygnać w kształcie blach, które następnie wkłada się do olbrzymich naczyń, gdzie służą jako anody w kąpeli elektrolitycznej z siarczanu miedzi. Elektroliza odbywa się przy pomocy prądu o napięciu 4 wolt i 100 amperów na metr kwadratowy. W ten sposób na węglowej katodzie osadza się czysty nikel metaliczny. W ostatnich czasach M. Stanley, prezes „International Nickel Company”, wprowadził do sposobu inż. Hybinette pewne ulepszenia, które pozwalają otrzymywać nikel 95 do 99-cio procentowej zawartości, drogą elektrolizy mas zanieczyszczonych. Towarzystwo to, którego pokłady znajdują się w rejonie Sudbury, posiada w tej samej prowincji kanadyjskiej fabrykę do przeróbki mas i rafinerię, podczas gdy w Huntington w Stanach Zjednoczonych wyrabia nikel walcowany i kuty oraz tak zwany „menel-metal”, stanowiące stop 68-miu procent niklu z miedzią.

Dwa te Towarzystwa, to jest „International Nickel Company” i „Mond Nickel Company”, posiadające swe kopalnie w Kanadzie, obejmują 90 procent światowej produkcji niklu. W ciągu roku 1926 w Sudbury przerobiono 1.309.782 tonn pirytów niklowych, które dały 39.000 tonn niklu i 24.160 tonn miedzi. W tym samym czasie eksportowano 35 000 tonn mas zanieczyszczonych, podczas gdy kopalnie w Nowej Kaledonii nie dostarczają rocznie więcej, jak 150 do 172.000 tonn garnierytu. Lecz zato minerał francuski nadaje się łatwiej, niż jego konkurent amerykański, do fabrykacji feroniklu i niklu czystego.

Podkreślić należy, iż producenci kaledońscy, nie rozporządzając żadnymi produktami ubocznymi i walcząc z różnymi trudnościami fabrykacyjnymi, mimo to, dzięki skrupulatnym poszukiwaniom technicznym, potrafią konkurować ceną z ich współzawodnikami amerykańskimi, którzy przy dobowaniu niklu otrzymują dodatkowo ceną miedź.

Jacques Boyer.



Ładowanie garnierytu na wagony.

Po powrocie z rajdu do Monte Carlo

(Dokończenie ze str. 6-tej.)

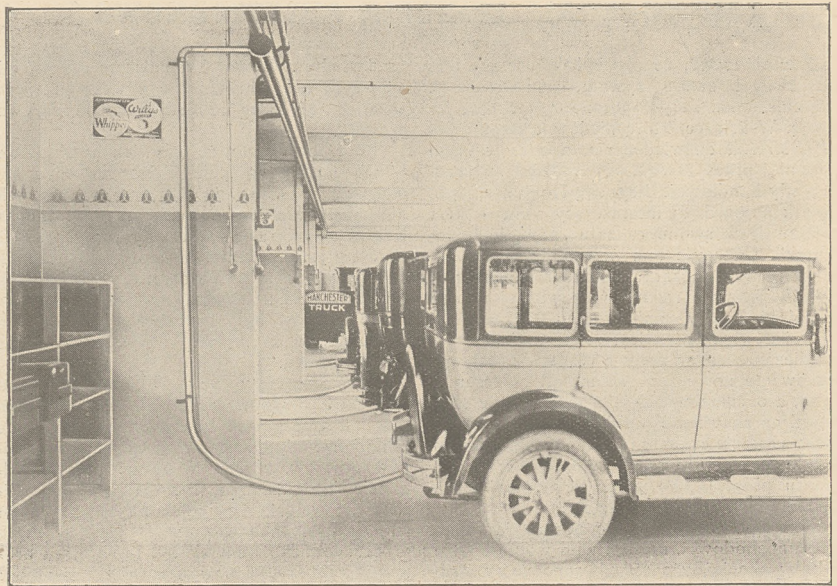
kiej eskapady. Jechaliśmy zawsze w ten sposób, że dwóch z nas siedziało przy sterze, dwóch zaś odpoczywało, leżąc wygodnie, jak w łózkach, na specjalnie skonstruowanych siedzeniach wewnątrz limuzyny. Dzięki temu, mogliśmy jako tako konserwować nasze siły i, gdyby nie właściwości trasy, dojechalibyśmy napewno, zupełnie nie odczuwając zmęczenia.

Po obiedzie spożytym w Bazarze, żegnani przez grono znajomych i przyjaciół, nasi zwięźszy rajdziści opuścili Poznań, aby jeszcze tego samego dnia stanąć w Warszawie.

Rozporządzenie pruskiego ministra

Pruski minister komunikacji wydał rozporządzenie, które zwraca uwagę władzom policyjnym, że należy przestrzegać, aby, tak samo jak w miastach, zaprowadzono ścisłą regulację ruchu na szosach i innych drogach. Rozporządzenie to powoduje się pozatem na rozporządzenie ministerjalne z dnia 17 czerwca 1926 i zarządza, aby władze policyjne oraz urzędnicy wystrzegali się wszelkich kroków, które działałyby w sposób wrogi dla ruchu. Przy wyznaczaniu kar policyjnych w każdym wypadku należy dokładnie zbadać, czy dane wykroczenie przedstawiało rzeczywiste niebezpieczeństwo dla ruchu, czy też było tylko wykroczeniem formalnym. Zależnie od tego należy wyznaczyć karę lub też zupełnie zaniechać ukarania. Przedewszystkiem zaś należy unikać wszystkiego, co mogłoby wywołać wrażenie, że władze dlatego jedynie zajmują się regulacją ruchu, aby sobie przysporzyć źródeł dochodu. Na ruchliwych ulicach i szosach zamiast licznych mandatów karnych, należy raczej zastosować racjonalny nadzór nad ruchem.

Wyżej wzmiankowane rozporządzenie świadczy dobitnie, że nawet pruska biurokracja zdolała się zdobyć na wcale postępowe zarządzenia komunikacyjne. Świadczy to dobitnie o tem, że automobilizm dąży naprzód siłą nieprzepartą i nie pozwoli się kępować przestarzałym i ciasnym formułkami, nie odpowiadającymi wymaganiom współczesnego tempa życiowego.



Wielkie garaże w Amsterdamie zaprowadziły w ostatnich czasach nowe urządzenie, które pozwala na zapuszczenie samochodu i próbowanie motoru w samym garażu, nie narażając nikogo na przykre skutki przesycenia atmosfery szkodliwymi spalinami. Jak widzimy na powyższej rycinie przy każdym stoisku znajduje się rura, odprowadzająca gazy spalane od tłumika samochodu do wspólnej rury wydechowej.

Fot. Atlantic.

Kontrola ruchu niemotorowego w Paryżu

Zdaniem prefekta policji miasta Paryża, główną przyczyną licznych wypadków samochodowych jest nieprzepisowe zachowanie się tych wszystkich, którzy biorą udział w ruchu kołowym nie na samochodach, jak np. pojazdy z zaprzęgiem konnym, rowerzyści itp. Zapatrywanie to, które zresztą odnosi się również dobrze do wszystkich innych miast europejskich, wyraziło się w Paryżu w ten sposób, że wydano tam nareszcie rozporządzenie, przewidujące przyszłą kontrolę pojazdów z zaprzęgiem konnym i innych. Według nowego rozporządzenia, kary za przekroczenie przepisów przez wyżej wymienione pojazdy należy płacić bezpośrednio policjantowi, który spisuje protokół. W celu łatwiejszego przeprowadzenia kontroli policja uruchomiła specjalne patroly samochodowe, które już w pierwszym dniu pociągnęły do odpowiedzialności 24 właścicieli pojazdów konnych, 11 rowerzystów oraz 7 handlarzy pędzących bydło. Paryska policja komunikacyjna jest zdania, że ściśle przeprowadzenie nowego rozporządzenia przyczyni się waleń do zmniejszenia ilości wypadków samochodowych.

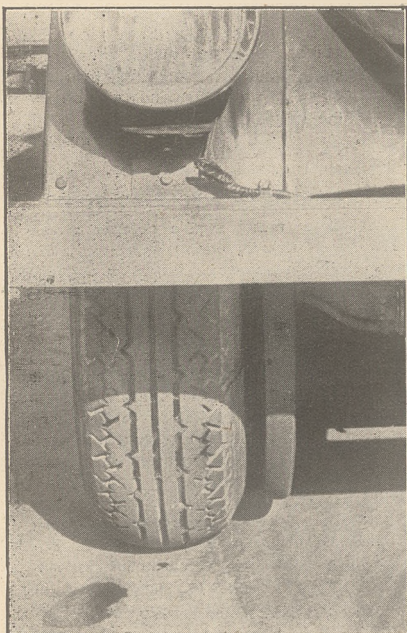
Zabezpieczenie opon autobusowych

Na amerykańskich liniach autobusowych, które w wielu kierunkach przecinają kraj cały i używają bardzo ciężkich i wielkich wozów, zaprowadzono w ostatnich czasach pożyteczną inowację, mającą na celu uchronienie od zupełnego zniszczenia uszkodzonych opon. Jak wiadomo, na wypadek przedziurawienia kieszki, gdy powietrze ucieka, ciężar autobusu, przeniesiony w dość ostre kąty obręczy kołowej, łatwo niszczy gumę, czyniąc ją często niezdatną do dalszego użytku.

Obecnie, jak to widzimy na rycinie po lewej stronie, na tej samej osi, po wewnętrznej stronie koła pneumatycznego, umieszcza się drugie koło z pełną gumą o mniejszej średnicy, które w czasie normalnej jazdy nie przeszkadza ruchowi, lecz, jak wskazuje rycina po prawej stronie, podiera cały samochód w tej samej chwili, gdy tylko pneumatyk zostanie uszkodzony. Wpływa to oczywiście nie tylko na trwałość pneumatyków, lecz pomnaża też bezpieczeństwo jazdy.

O ruch prawostronny w Austrii

Wobec kilkakrotnych wniosków rządu krajowego w Tyrolu, Towarzystwa drogowego w Tyrolu, Automobilklubu Tyrolu oraz uchwały sejmiku tyrolskiego z dnia 14. ub. r. w sprawie jak najszybszego wprowadzenia ruchu prawostronnego we wszystkich krajach związkowych w Austrii (za wyjątkiem Vorarlberg, który posiada już ruch prawostronny) z dniem 1 stycznia 1930 r. Pierwotnie przewidywano wprowadzenie ruchu prawostronnego w terminie 1 stycznia 1931 r. tak więc termin ten został przyspieszony o cały rok. Wobec tego, że prawie wszystkie kraje sąsiadujące z Austrią, uznają ruch prawostronny, wprowadzenie ruchu prawostronnego odbije się niezawodnie bardzo dodatnio na frekwencji zagranicznych turystów automobilistów.



Jak powstała reklama automobilowa?

Zauważywszy, że przebył już co najmniej trzy ćwierci swego żywota, pan Claude C. Hopkins uznaje za pozytywne spisać jego historię. W książce, którą niedawno temu ogłosił^{*}), streścił doświadczenia, nabyte w ciągu 37-letniej pracy zawodowej w dziedzinie propagandy handlowej. Biografię Hopkinsa czyta się jak najbardziej interesujący romans: Jest to istotnie w swoim rodzaju „powieść historyczna”. Obrazuje ona powstanie nowoczesnej reklamy i początki szeregu nowych przemysłów, których rozwój w poważnej mierze przypisać należy umiejętnemu wykorzystaniu tej dźwigni, jaką jest propaganda.

Niezaprzeczoną zasługą Hopkinsa jest wypracowanie nowoczesnych metod ogłoszeniowych, a oryginalnością jego jest oparcie tych metod na znawstwie psychologii mas kupujących; wreszcie czynem o prawie historycznym znaczeniu jest napisanie przezeń pierwszego anonsu polecającego jeden z najpierwszych samochodów, jakie się ukazywały.

Nim opowiemy historię powstania reklamy samochodowej, niechaj nam wolno będzie w kilku chociażby zdaniach zapoznać czytelnika z autorem cytowanej książki.

„Najważniejszym zdarzeniem w mem życiu, zaczyna Hopkins, jest to, że ojciec mój wybrał Szkołę na moją matkę. Po niej to odziedziczyłem ogledność, ambicję i wytrwałość. Ostrożność i oszczędność są zaletami, bez których nie można nie wskończyć w zawodzie propagandowym”.

Po ojcu odziedziczył autor ubóstwo. I to dziedzictwo okazało się zbawiennym w skutkach. W młodszych bowiem latach Hopkins stykał się z ludźmi niezamożnymi, poznawał ich umysłowość, ich sposób myślenia i liczenia, co w przyszłości miało mu oddać nieocenione usługi, mianowicie dlatego, że większość konsumentów — to ludzie niezamożni, — a oni właśnie stanowią o rozwoju wielkich przemysłów, opierających się, z pewnością wyjątkami, na zapotrzebowaniu szerokiego koła społeczeństwa.

Hopkins poraz pierwszy stanął wobec zadania reklamowego, mając lat 10. Wówczas to jego matka, w godzinach wolnych od zajęć zawodowych (była nauczycielką w szkole powszechnej), zabrała się do wytwarzania proszku do czyszczenia srebra. Młody Hopkins został jej „dyrektorem handlowym”. Musiał chodzić od domu do domu i sprzedawać torebki, zawierające proszek mydlany. Przytem zauważył, że tylko jednej kobiecie na dziesięć mógł sprzedać porcję proszku, gdy o swym mydle rozpoczął rozmowę w drzwiach wiodących do mieszkania. Natomiast zawsze dochodziło do transakcji, gdy zezwolono mu wejść do kuchni i zademonstrować jakość proszku. Wtedy to sformułował młody pionier pierwszą zasadę, którą zresztą miał stosować przez całe życie, mianowicie, że najlepszą reklamą danego wyrobu jest jego jakość. Dlatego też stworzył później, tak rozpowszechniony dzisiaj, system zachęcania do kupna przez umożliwienie bezpłatnego wypróbowania właściwości reklamowanego towaru.

Nie będziemy mówić o długich latach zmagania się Hopkinsa z życiem, o dziwnych kolejach intensywnego jego żywota. Ograniczymy się do zacytowania jego powiedzenia, że nigdy praca nie była mu za ciężką, gdy zawsze traktował ją netykalnie jako zajęcie zarobkowe, lecz również i to przedewszystkiem jako sport, jako zabawę, której oddawał się z pasją, z jaką inni uciekają z biur ku miejscom rozrywki. „Nieraz zdarzało mi się, że z balu, na którym obojętnie się bawiono, bieglem do

atelier, aby dokończyć rozpoczętą robotę, odczuwając przytem stokroć żywszą przyjemność, niż ta, którą odczuwają inni, „rozrywając się”.

Rzecz oczywista, że człowiek o takich zaletach musiał w życiu swym stworzyć coś o trwalszej wartości. Hopkins jest na tyle mądry, że nie stawia siebie za wzór innym. Raczej skłania się — rzecz to bardzo rzadka — do przypuszczenia, że może byłby szczęśliwszym, gdyby był pozostał w swych rodzinnych stronach i wiodł życie ciche i łagodne. Może lepiejby było zostać w Racine, w tej miejscinie, w której napisał pierwszy anons automobilowy.

Otóż jesteśmy przy właściwym temacie! Zbyt długo musieliśmy opowiadać o różnych przeżyciach człowieka, który na cele reklamowe wydał skromną sumę 100 milionów dolarów. Lepiej pozostać przy przedmiocie interesującym nas, jako automobilistów. Oto jak się rzecz miała z tym pierwszym anonsem samochodowym:

Przedewszystkiem nie było to anons, a broszura reklamowa, zatytułowana szumnie: „Sport Królewski”. Napisał ją Hopkins w roku 1899-tym, aby polecić samochód parowy, którego model znajdował się w posiadaniu naszego bohatera. Określenia „bohater” użyliśmy nie jako zwrotu literackiego, lecz jako odznaczenia godnego męczenników-pionierów automobilizmu. Prosimy wyobrazić sobie, jak niesłychanie kosztowną i męczącą była jazda dyluwalnemi wozami, nazwanymi przez nieznanego dowiecniśia... samochodami, skoro np. naszego pocziwego Hopkinsa pierwsza przejażdżka kosztowała 300 dolarów (kary za spłoszenie koni, grzywny za przejechany drób itd.); skoro puszczenie auta w ruch trwało najmniej 30 minut; skoro czynem uprawianym do dumy było odbycie podróży 15-to kilometrowej bez wypadku!... Przejechawszy 40-to kilometrów przestrzeń, dzielącą Racine od Milwaukee, Hopkins czuł się szczęśliwym, mogąc bez pomocy istot czworonożnych odstać swój wóz do fabryki, dla dokonania gruntownego remontu.

Co 10 kilometrów trzeba było odnawiać zapas wody. Przyrząd doprowadzający wodę do kotła działał tylko wtedy, gdy wóz był w biegu, co mu się znów nie udawało bez przeszkód. Stąd trzeba było pilnie śledzić ruch manometru. Siedzenia były wmontowane na kotle. Hopkins nie bez emocji przypomina sobie owe noce, kiedy to mając wzrok skoncentrowany na manometrze, stwierdzał, że ilość wody w kotle coraz bardziej opada i że ciśnienie coraz to wyraźniej zbliża się do tego fatalnego punktu, w którym następuje eksplozja. Istnieją w życiu sytuacje przyjemniejsze...

Niemniej wszystkie te doświadczenia dobiły z Hopkinsa rozentuzjasmowanego automobilistę. Od tego czasu przeprowadził on kampanię propagandową dla blisko 20 fabryk samochodowych.

Propaganda automobilowa była wówczas zgoła inną, niż dzisiaj. W ciągu długich lat stosunki zmieniły się, jak kalejdoskop. Musiało się być bardzo „au courant”, aby podążać za wskazaniem chwili i umieć uderzyć we właściwy ton.

Anonsy Hopkinsa były skonstruowane dookoła osoby naczelnego inżyniera fy. Chalmersa, pana Coffina. Ten sposób propagowania wyrobów przez podkreślenie pewnych cech osobistych ma dużo dobrego. Ludzie chętnie słuchają, gdy mowa o wybitnych mężach, z których nazwiskami łączą się odrazu wspomnienia o nadzwyczajnych jakichś czynach. Tłum woli mieć do czynienia z jednostką, niż z osobą anonimową, bezduszną. Zamieszczając w anonsie nazwisko fachowca, uwypukla się jego zdolności i znaczenie. Przytem nie nie

szkodzi, że jest on nieznany, jak się to za zwyczaj dzieje. W pierwszej fazie kampanii propagandowej. Wystarczy, że fabrykant go wyróżni z pośród innych — to powoduje, że ludzie zaczynają go szanować, że staje się sławnym, no, i że jego renowa przysparza glorii znakowi fabrycznemu. Howard Coffin również był nieznanym, gdy Hopkins poraz pierwszy umieścił jego wizerunek w ogłoszeniu.

Już w owych czasach „Cadillac” wytwarzał świetne wozy, o wiele ładniejsze i bardziej znane od „Chalmersów”. Dzięki jednak nuncie osobistej w anonsach tej ostatniej firmy zdolała ona doścignąć swą przeciwniczkę.

Alści nowym musiano sprostać zadaniom. Fabrykom samochodów zaszkodziła fama, jakoby ciągnęły niesłychane zyski ze sprzedaży swych wozów. Przywołano Hopkinsa. Ten, zapoznawszy się z położeniem przemyślu, zrehabilitował anons o takim nagłówku:

„Zysk nasz wynosi 9 procent!”, poczem następowało wycienienie różnych, dla laika niewidocznych wydatków w sumie coś 700 dolarów. Wyliczając z wielką precyzją wszystkie oboczne koszty, nasz propagandzista zupełnie słusznie zdawał sobie sprawę z tego, że cyfry imponują czytelników. „Frazezy ogólnikowe ten sam wywołują efekt, jaki powoduje woda padająca na kaczkę” — mówi dosłownie nasz Hopkins. Twierdzenie, że jakiś towar jest „najlepszy”, „najtańszy”, „najoszczędniejszy w użyciu” — nie przekonuje konsumentów. Ten sposób zachwalania raczej szkodzi, niż pomaga. Czytelnik wie, że jest to przesada, wrzesza ramionami i nie przejmując się oświadczeniami ogłaszającego. Zato, gdy używa się określeń precyzyjnych, opartych na faktach i popartych cyframi — czytelnik staje się uważnym. Oczywiście i w takich wypadkach zachodzi możliwość kłamstwa. Ale większość ludzi nie spodziewa się, aby poważny zakład przemysłowy kłamał. I dlatego klienta wierzy, ma zaufanie. A o to właśnie chodzi.

Hopkins w swej propagandzie dla „Chalmersów” posunął się dalej jeszcze. — W wielkim anonsie zamieścił wizerunek Coffina otoczony fotografiami 48 inżynierów, zatrudnionych w firmie. Wykazał przez to, że wozy „chalmerskie” są kreacją inżynierów, że przez to można mieć zaufanie do ich konstrukcji. Co to wówczas znaczyło, łatwo sobie wyobrazić, jeśli się zważy, jak niedokończonym wehikułem był samochód i jak ludziom zależało na tem, by móc jeździć autem, nie zaś ustawicznie je reparować.

Zapoczątkowana przez naszego propagandzistę akcja reklamowa dała obfity plon. Ale właśnie dlatego, że gorąca walka pionierska minęła, stanowisko u „Chalmersów” znudziło się Hopkinsowi. Zapragnął on nowych bojów o których opowiemy innym razem.

T. Kołodziej.

Armia angielska wycofuje konie

Samochód a raczej wogóle pojazdy mechaniczne w coraz większej mierze wypierają konia, nawet w służbie wojskowej. To też w ostatnim czasie w niektórych krajach rozwiązano całe pułki kawaleryjskie, zamieniając je w formacje samochodowe. W ostatnich dniach pożegnał się również ze swymi końmi 11 brytyjski pułk huzarów, którego historia sięga od roku 1715. Z tej okazji odbyła się w pułku wielka uroczysta parada poczem oficerowie i szeregowi zostali przekazani na kurs ćwiczebny w Wool (Dorset), aby otrzymać wykształcenie wojenne na czołgach i samochodach bojowych.

Według projektu Ministerstwa Spraw Wojskowych, w krótkim czasie zostanie przeprowadzona dalsza mechanizacja licznych pułków kawaleryjskich. Prawdopodobnie więc niedaleki już jest moment, kiedy w armii angielskiej koń zniknie zupełnie, ustępując miejsca pojazdom mechanicznym.

^{*}) Claude C. Hopkins „My life in Advertising” (u Harper & Brothers, New York).

„Współwina“ poszkodowanego w wypadku samochodowym

Dużo wątpliwości nastęrcza w naszej praktyce sądowej sposób traktowania kwestii współzawinięcia w wypadku samochodowym przez osobę poszkodowaną, wedle § 9 ustawy samochodowej z dnia 3 maja 1909 r. Sady na ogół wymagają wyraźnego stwierdzenia takiego czynu, czy zachowania się osoby poszkodowanej, które wskazywałoby na lekkomyślność, nieogledność, czy nierozwagę, jak np. nieusunięcie się z jezdni, mimo sygnału; jazdę za przegięciem po lewej stronie szosy, przebiegnięcie przez jezdnię tuż przed samochodem, mimo świadomości grożącego niebezpieczeństwa; wyskoczenie z tramwaju na jezdnię podczas jazdy, pod nadjeżdżający samochód i t. p., przyczem dowód na tego rodzaju okoliczność musi prowadzić automobilista. W braku tego rodzaju faktów przyjmuje się w całej rozciągłości zasadę „zwiększonego niebezpieczeństwa“, obciążając odpowiedzialnością automobilistę, bez względu na to, czy sama — jeżeli można tak powiedzieć — obecność piechura na jezdni była uzasadniona.

Określenie współzawinięcia — culpa concurrens — w rozmiarach powyżej opisanych opiera się w zasadzie na praktyce sądowej lat dawnych, wyprowadzonej konsekwentnie, przy pomocy przestarzałych już dziś pojęć, z przesłanego ustawy samochodowej i innych, t. j. z zasady, że jeżeli ktoś uprawia proceder, czy też postępuje w sposób, zwiększający możliwość wypadków, powinien ryzyko zwiększonego niebezpieczeństwa ponosić.

Zasadzie tej, jako takiej, nie można odmówić słuszności, jednakże sposób zastosowania jej przez praktykę sądową do kwestii samochodowych musi budzić poważne wątpliwości, z powodu nieodpowiedniej na obecne warunki oceny obiektywnego „zwiększenia niebezpieczeństwa“, względnie w związku z tem, zbyt ciasnej konstrukcji współwiny poszkodowanego.

Wyrażamy to popularnie: Jeżeli w czasie, który wszyscy jeszcze pamiętamy, w epoce wszechobecności czworonogów i spacerowiczów na jezdniach i szosach, ktoś, odpowiednio uposażony w dobra doczesne, ujeżdżał niewiarogodną wówczas szybkością 50 kilometrów na godzinę, to istotnie nawet ludziom podówczas rozsądnym mogło się zdawać, że człowiek taki jest kandydatem na kryminalistę, a jeżeli nie zamykano go do kozy za samą denerwowanie matron, świątlich obywateli i zwierząt pociągowych, to w każdym razie uznawano za słuszne, aby ponosił wszelkie, jaknajdalej idące konsekwencje swych ekstrawaganj. Bo szosa i jezdnia była dla spacerowiczów i koni dorożkarskich, tudzież dla pędzenia bydła na pastwiska.

Dziś stosunki zmieniły się radykalnie. Każdy, kto wędruje pieszo po drogach, przeznaczonych dla ruchu kołowego, wie, przy odpowiedniej rozwadze, że grozi mu niebezpieczeństwo życia w każdej chwili. Tak, jakby urządził sobie piknik na torze kolejowym. I również, przy odpowiedniej rozwadze wie dziś każdy człowiek, że chodząc po drogach, przeznaczonych dla ruchu kołowego, stanowi tamę dla komunikacji, i może stać się w każdej chwili przyczyną katastrofy.

Praktyka sądowa jednak, siłą kilkunastoletniego rozpadu, poszła po linii wyobrażeń dawnych, mimo, że ustawa jako taka bynajmniej tego nie nakazywała.

Dosłaliśmy w ten sposób do centralnego zagadnienia całej polityki prawnej w zakresie zagadnień komunikacyjnych: ochrona samochodu czy ochrona piechura. Ustawa, jako taka, stanowi zupełnie znośny, choć może na

obecne warunki już niewystarczający kompromis między obydwoimi zasadami, natomiast praktyka sądowa idzie, jak już zaznaczyliśmy, nadal po linii przestarzałych wyobrażeń, powyżej, z pewną może przesadą, przez nas nakreślonych.

Tutaj radykalna poprawa jest konieczna. W zakresie norm policyjnych tu i owdzie na świecie świta już zrozumienie tych konieczności, i przepisy porządkowe coraz więcej zbliżają się do norm słuszności.

Zasadniczą normą dla sądów naszych powinna stać się zasada, iż jezdnia jest dla ruchu kołowego, a więc dla samochodów. Piechur, wchodzący na jezdnię, winien wiedzieć, że znajduje się w strefie zwiększonego niebezpieczeństwa. Jeżeli więc zdarzył się wypadek na jezdni, czyli, innymi słowy, należy w tych wypadkach skonstruować domniemanie winy jego, wynikające z samego już stanu faktycznego wypadku.

O praktycznych konsekwencjach tego stanowiska — następnym razem.

(pz)

Stacje benzynowe

Szwajcarska „Automobilrevue“ zamieszcza szereg ciekawych uwag na temat rozmieszczenia stacji benzynowych w krajach zachodniej Europy, które przedstawia się, jak następuje:

	A	B	C	D
Anglia	70 000	670	27,6	25,1
Dania	5 700	594	18,4	31,9
Francja	50 000	800	22,1	36,1
Szwajcaria	3 750	1035	22,9	45,1
Holandja	4 350	1600	23,7	67,4
Niemcy	30 000	2104	31,1	67,5

W kolumnie „A“ mamy ilość stacji benzynowych, w „B“ ilość mieszkańców, a w „C“ ilość samochodów przypadających na jedną stację, w „D“ zaś ilość mieszkańców przypadających na jeden samochód.

Według powyższego zestawienia, krajem, posiadającym najliczniejsze stacje benzynowe byłaby Wielka Brytania. Na drugim miejscu stoi Francja, na trzecim Niemcy. Jeżelibyśmy jednak wzięli pod uwagę stosunek stacji benzynowych do liczby ludności, na czele tabeli znalazłaby się Dania z 594 mieszkańcami na jedną stację benzynową, następnie Wielka Brytania z 670 i Francja z 800. Także stosunek pojazdów silnikowych do ilości stacji benzynowych jest najkorzystniejszy w Danii, po której dopiero następuje Francja i Szwajcaria.

Sieć stacji benzynowych przedstawia oczywiście majątek ogromny. Na cel ten inwestowano, licząc we fr. złotych:

Anglia	220 000 000
Francja	155 000 000
Niemcy	95 000 000
Dania	18 000 000
Holandja	13 000 000
Szwajcaria	11 500 000

Powyższe zestawienie wykazuje, jak ogromne środki finansowe koncentrują się w każdej dziedzinie automobilizmu, i przeciwie — jak ogromne pole inwestycyjne dla rynku pieniężnego każdego państwa przedstawia tak sam automobilizm, jak jego pochodne dziedziny zarobkowania.

O uporządkowanie ruchu w Poznaniu

W związku z projektowaniem przez poznański miejski urząd policyjny, wprowadzeniem nowych rozporządzeń, dotyczących ruchu kołowego, oddział Zw. Zaw. Automobilistów zgłosił szereg swych wniosków w nadziei, że tezy w nich zawarte znajdą wyraz w ramach wspomnianego rozporządzenia. Są to wnioski następujące:

W sprawie postojów dla dorożek samochodowych.

Zdaniem kierowców samochodowych, ilość wyznaczonych miejsc postojowych dla dorożek samochodowych, zwłaszcza na tych miejscach, gdzie publiczność liczej korzysta z tego środka lokomocji, jest niewystarczająca. Skutkiem właśnie tego, bardzo często ujawnia się brak dorożek na tych miejscach, wyznaczonych na postój.

Celem wprowadzenia udogodnień dla publiczności oraz celem uniknięcia nielegalnego powiększenia ilości dozwolonych miejsc postojowych, uprawianego przez kierowców dorożek samochodowych z konieczności, Związek proponuje powiększenie liczby miejsc na następujących postojach: na ul. Sew. Miężyńskiego — 12, św. Marcina vis à vis hotelu Continental — 8, w Alejach Marcinkowskich — 15, na ul. Fr. Ratajczaka przy placu Wolności — 10, ul. Fr. Ratajczaka przy św. Marcinie — 10, Stary Rynek przy Banku Przemysłowców — 15, Stary Rynek między ul. Rynkową a Wroniecką — 15, ul. Romana Szymańskiego — 8, Rynek Wildecki — 8, Rynek Jeżycki — 6, ul. Berwińskiego — 12, ul. Koszarowa — 10, Dworzec Główny — 40, ul. Przecznicą — 8, ul. Patr. Jackowskiego — 12, Solacz, przy parku — 10, Wierzbicę — 10, Wąlsy Zygmunta — 8, ul. Podgórną — 8, ul. Jasną, róg Dąbrowskiego — 8, ul. Mostowa — 5, Dworzec Mały — 10.

Ograniczenie ruchu konnego.

Ze względu na sprawność i bezpieczeństwo ruchu samochodowego winien być ruch pojazdów konnych zakazany na następujących ulicach: Gwarna, 27. Grudnia, plac Wolności (strona południowa), Nowa, Wodna, Szkolna i Półwiejska. Czas zakazu trwać winien od godziny 11 do 23.

Ze względu na bezpieczeństwo publiczne, Związek proponuje zamknąć dla wszystkich pojazdów ulice biegnące od ul. Fr. Ratajczaka obok fortu Grollmanna do ul. Półwiejskiej. Związek proponuje dalej zamknąć dla pojazdów ciężarowych ul. św. Marcina od Al. Marcinkowskiego do placu św. Krzyskiego.

Ruch winien być ciągły.

Zważywszy na to, że ruch samochodowy rozdziału pojazdów na pewnych ulicach jest bardzo ożywiony, a stojące z boku jezdni wężki tamują normalny bieg kołowy, Związek proponuje, by na następujących ulicach wprowadzić ruch ciągły: Półwiejska, Gwarna, Wodna, Nowa, 27. Grudnia i plac Wolności (strona południowa). Następnie Związek proponuje, aby ul. Rynkowa przeznaczona została dla pojazdów, zdążających do Starego Rynku; ze Starego Rynku zaś ruch pojazdów winien być skierowany przez ul. Wroniecką, Kramarską na ul. Pocztową. Ul. Kantaka przeznaczona powinna być dla ruchu jednotorowego.

Powiększenie posterunków policyjnych.

W tej materji praktyka wykazała, że dla bezpieczeństwa ruchu kołowego, celem nadzorowania i regulowania tego ruchu winni stać posterunkowi na następujących jeszcze miejscach: ul. Fr. Ratajczaka, róg ul. św. Marcina; ul. Rynkowa, róg ul. Pocztowej (stały posterunek); ul. Wodna, róg ul. Wielkie Garbary.

Na Widnokręgu Automobilisty

Z WARSZAWY

Pożar w fabryce samochodów „Stetysz“

Groźny pożar wybuchł w szopie fabryki „Stetysz“ w Warszawie, przy ulicy Rozbrat 18, w dniu 11. b. m. o godzinie 10, w oddziale montowania karoseryj na podwozia. Mimo energicznego ratunku wezwanej natychmiast straży pożarnej, utrudnionego znajdującymi się w tymże budynku zapasami łatwopalnych materiałów, objęty płomieniami obiekt spłonął doszczętnie. Straty są bardzo znaczne, gdyż wynoszą półtora milionów złotych. Przyczyną pożaru było silne rozgrzanie rury od piekicy żelaznego, od której zapalił się dach.

Przebudowa dworca autobusowego w Warszawie

Pod przewodnictwem wiceprezidenta miasta p. M. Borzeckiego odbyło się posiedzenie komisji koncesyjnej magistratu, na którym rozpatrywano kwestię budowy dworców autobusowych, zajmując się m. in. sposobem oznaczenia wysokości opłaty od przedsiębiorcy, który przystąpi do budowy i eksploatacji dworców autobusowych w Warszawie.

Zdecydowano opłatę tę uczynić zależną od frekwencji autobusów i publiczności, korzystającej z urządzeń na dworcu (fryzjerni, kapieli, umywalni, bufetu, kiosków tytoniowych, kwiatowych etc.).

Następnie omawiano zasadnicze rozplanowanie dworców autobusowych, zalecając uzgodnienie wzorcowego projektu dworca z opracowaniem warunkami, stanowiącymi podstawę do zawarcia przyszłej umowy z przedsiębiorcą. Warunki powyższe określają ramy tej umowy.

Wobec dużej liczby zgłaszających się fabryk samochodów o eksploatację autobusów w Warszawie, rozpoczęto rozpatrywanie projektu warunków umowy o eksploatację autobusów w stolicy.

Smutny objaw wśród szoferów warszawskich

Jak podaje prasa stołeczna, dorożkarze samochodowi, upatrując najwidoczniej w autobusach miejskich swego konkurenta w komunikacji samochodowej nie przestają w złośliwy sposób przeszkadzać normalnemu funkcjonowaniu tych autobusów. Czynią to, zajeżdżając w sposób niedozwolony na zakrętach, usiłując skrócić przed autobusem, czy też, jadąc nieuważnie tuż za idącym autobusem, najjeżdżając go z tyłu, zwłaszcza przy nieoczekiwanym zatrzymaniu, czy też wręcz ociekając się od niego, rzucając go, odrapując i tłukąc szyby.

Tylko dzięki niestrudzonej uwadze i wielkiej wprawie kierowców autobusowych, należy zawdzięczać, że mimo niezwykle trudnych warunków na szlaku, którym biegają autobusy, nie było dotąd poważniejszych starć i wypadków.

Najgorszą jednak plagą dla autobusów są woźnice pojazdów konnych, zwłaszcza ciężarowych. Uwidocznili to się szczególnie w ostatnich tygodniach, kiedy wskutek mrozu pościągano z ulic patrole policyjne specjalnego oddziału na motocyklach, dozorujące ruch Stwierdzono przypadki, kiedy woźnice wozów ciężarowych jechali w stanie nietrzeźwym, wbrew wszelkim przepisom, zamiast przy chodniku, środkiem ulicy, skracając tuż przed nadjeżdżającymi autobusami.

Przeciwko niesfornym kierowcom i woźnikom przedsięwzięte będą energiczne środki ze strony policji i zarządu tramwajów miejskich.

Kary sądowe na nieuczciwych szoferów

Oddział drogowy Komisarjatu Rządu stwierdził niejednokrotnie w ostatnich czasach, że wielu kierowców dorożek samochodowych nie stosuje się do przepisów, nakazujących jazdę do celu, wskazanego przez pasażera, jak najkrótszą drogą.

Dzieje się to albo z powodu niedostatecznej znajomości miasta przez szoferów, albo też bywa wynikiem chęci wyższego zarobku od gości, zwłaszcza zamieszkujących, co do których szofer spodziewa się, że nie znają dokładnie stolicy.

Postępowanie takie karane jest w każdym wypadku jako oszustwo przez sąd, niezależnie od kary administracyjnej w postaci odebrania prawa jazdy, stosowanej przez Komisarjat Rządu.

W interesie publiczności należy o wszelkich tego rodzaju nadużyciach, popełnionych przez szoferów, zawiadamiać policję, jest to bowiem jedyną drogą, na której Komisarjat Rządu dowiedzieć się może o wyzysku ze strony szoferów.

Nowe zarządzenia, dotyczące ruchu ulicznego

Niezależnie od dotychczasowych kar mandatowych za przekroczenia przepisów o ruchu, policja upoważniona jest do pobierania kar od 50 gr do 10 zł doraźnie za tamowanie ruchu.

Zarządzenie to pozostaje w związku z dążeniem władz administracyjnych do usuwania przeszkód, tamujących ruch zarówno na jezdni, jak i na chodnikach.

Idzie przede wszystkim o:

1. wozy ciężarowe konne i dorożki konne, które jeżdżą przeważnie środkiem jezdni, a nie przy chodniku,

2. przeladowywanie wozów, których konie nie mogą ciągnąć,

3. postoje na ulicach w celu wyładunku lub załadunku,

4. zatrzymywanie się pojazdów w miejscu nie dozwolonym, co utrudnia ruch innym pojazdom.

Kary stosowane będą również za wystawianie na ulicę jakichkolwiek przedmiotów, tamujących ruch pieszy (jak np. puste skrzynie, beczki, deski i t. d.)

Zarządzenie to weszło już w życie.

Uchylający się od płacenia kar doraźnych karani są przez starostwo grzywnami w trybie administracyjnym, które są zasadniczo kilkakrotnie wyższe od odpowiednich kar mandatowych

Pozatem toczą się obecnie między Komisarjatem Rządu a władzami kolejowymi: narady w sprawie uzgodnienia czasów ładowania na dworcach towarowych, a to w celu reglamentacji wyładunku i załadunku na ulicach stolicy.

Po dojeździe do porozumienia ma wejść z początkiem wiosny w życie rozporządzenie, mocą którego wyładowywanie i załadowywanie wozów i samochodów ciężarowych ma być zakazane na ruchliwszych i główniejszych ulicach Warszawy od godziny 11 do 21ej.

Sprawa ta ma wielkie znaczenie dla zwiększenia przelotności głównych ulic śródmieścia, na których się koncentruje ruch coraz intensywniejszy; projekt ten spotkał się z zupełnym zrozumieniem i zasadniczą zgodą Związków i Stowarzyszeń przemysłowych i kupieckich i wprowadzony ma być w życie z nadchodzącą wiosną.

Uregulowanie ruchu autobusów podmiejskich

Min. robót publicznych opracowuje projekt przepisów, zmierzających do uregulowania ruchu autobusów podmiejskich. Przepisy przewidywać będą wymiary autobusów, przepisy dla służby, odpowiedzialności przedsiębiorców za punktualne kursowanie autobusów, maksymalna szybkość jazdy itd.

(i.)

Zderzenie samochodu z kolejką

U zbiegu Toruńskiej z Modlińską, na Pelcowiznie nastąpiło na przejeździe kolejki podjazdowej Jabłonna — Karczew zderzenie pociągu osobowego tej kolejki z taksówką, która doznała poważnych uszkodzeń. Wypadku z ludźmi nie było.

R.

2 000 mandatów karnych za przekroczenie na szosach

W czwartym kwartale roku 1928 ukarano na terenie powiatu warszawskiego około 2 000 szoferów grzywnami w łącznej wysokości 12 000 zł. za przekroczenia przepisów drogowych na szosach i drogach.

ry; ul. Cieszkowskiego, róg Wałów Kościuszk. Ponieważ na placu Nowomiejskim w większej części nie respektuje się strzałek kierunkowych, wskutek czego bardzo często wyrządzają się niebezpieczne sytuacje, Związek proponuje wyznaczyć na placu Nowomiejskim stały posterunek.

Dalej proponuje Związek, aby posterunkowi zaopatrzeni zostali wieczorem w lampkę z oświetleniem kolorowym: czerwonym i zielonym, a to celem zrozumienia i lepszego uwidocznienia dawanych sygnałów, względnie znaków, regulujących ruch kołowy. Przeważnie tej sposobności zaznaczyć należy, że w wielu miejscach posterunkowi są zbyt słabo oświetleni, tak, że trudno ich wogóle dostrzec, nie mówiąc już o reagowaniu na dawane znaki.

Ponieważ posterunkowi wymagają również wskazywania „na wprost“, a nie każdy samochód zaopatrzony jest we wskazówkę na wprost wskazującą, Związek prosi o zarządzenie, by kierowca wskazywał jedynie kierunek na prawo lub lewo. Z chwilą, kiedy nie pokazuje się kierunku znaczny, że chce się jechać prosto. Pozatem winno być wydane zarządzenie, by każdy samochód zaopatrzony był we wskazówkę, gdyż dotychczas obowiązek ten mają tylko samochody kryte.

Z uwagi na to, że w Poznaniu z natury rzeczy jest wiele miejsc, w których ogniskuje się ruch kulturalny, rozrywkowy i zabawowy w nocnych godzinach, jest bardzo pożądanym, aby przed takimi miejscami dozwolony był postój dla dorożek samochodowych od godziny 21 do godziny 6-tej rano.

Używanie reflektorów.

Ponieważ w Poznaniu jest wiele ulic bardzo słabo oświetlonych, Związek prosi o zezwolenie na używanie reflektorów na tych ulicach. Zezwolenie podobne wydane zostało przez czynniki miarodajne w innych miastach, jak np. w Warszawie.

Przekraczanie jezdni.

Pożądane byłoby, aby publiczności, pod rygorem grzywny, nakazano pośpiesznie przekraczanie jezdni, ewentualnie by przekraczanie jezdni dozwolone było jedynie na krzyżowaniach ulic.

Auta a tramwaje.

Odnosnie do tramwajów Związek proponuje, aby publiczność wsiadała do wagonów tylnymi drzwiami, a wysiadała przednimi, przyczem wsiadanie i wysiadanie odbywać się winno w tempie przyspieszonym, nadzorem już dozorować winni konduktorzy i ewentualnie posterunkowi. Pozatem powinno być zakazane schodzenie publiczności na jezdnię, gdy tramwaj zbliża się do przystanku. Schodzenie z chodnika na jezdnię winno nastąpić dopiero wtemczas, gdy tramwaj stanie.

Dalej Związek prosi o zezwolenie, aby samochód mógł ruszać dalej, o ile na przystanku tramwajowym publiczność już wsiadła względnie wysiadła z wagonu, a tramwaj w dalszym ciągu stoi, oczekując np. połączenia.

Przestrzeganie przepisów.

W końcu Związek pragnie zaznaczyć, aby posterunkowi, co do respektowania przepisów o ruchu kołowym, tak samo traktowali woźniców pojazdów konnych, jak kierowców samochodowych. Wreszcie wskazane byłoby, aby władze policyjne zarządzały częściej rewizję, sprawdzając kto kieruje samochodem i czy posiada odpowiednie prawo.

Ważną jest również rzeczka, aby kierowcy tramwajów stosowali się również do znaków dawanych przez posterunkowych.

Podając streszczenie tych wniosków, dodajemy, że odpowiadają one również w zupełności stanowisku, jakie w tych sprawach niejednokrotnie zajmowała nasza redakcja w poprzednich numerach „Samochodu“.

Nowe wagony tramwajowe

Na posiedzeniu Magistratu przyjęto wniosek dyrekcji tramwajowej w sprawie zamówienia nowych 90 wagonów tramwajowych, t. j. 50 motorowych i 40 przyczepnych.

Nowe wozy mają być nieco odmiennego typu od obecnie kursujących. Mają one posiadać odgródzone miejsca na platformie dla motorniczego, pozatem będą nieco szersze. Magistrat zatwierdził wniosek dyrekcji i podzielił zamówienia między firmy. Termin wykonania upływa jeszcze w roku bieżącym.

W ostatnich dniach wyruszyły na miasto pierwsze dwa wagony motorowe i zapowiedzianych 10 przyczepnych. Wozy te robią bardzo estetyczne wrażenie, pojemność 22 miejsc siedzących. są ogrzewane, oraz posiadają drobną, lecz doniosłą dla ruchu nowość: przecieraczkę szyby przed motorniczym.

Z POZNANIA

Doroczne obrady zawodowych kierowców

Ubiegłej niedzieli o godzinie 10-tej rano odbyło się przy udziale około 100 osób, gości i przedstawicieli prasy, roczne walne zebranie „Związku Zawodowego Automobilistów” w sali p. Kasperkowej, przy ul. Kraszewskiego 16.

Po zagaleniu zebrania przez prezesa p. Gebła, sekretarza Związku, p. Kaczmarek, odczytał sprawozdanie z ostatniego walnego zebrania, który przyjęto bez zmian.

Zaznaczyć musimy, iż ostatnie walne zebranie Związku odbyło się dnia 15 stycznia r. b., jednak, na skutek zakwestjonowania jego prawomocności, musiano doroczne obrady zwołać jeszcze raz.

W komunikatach Zarządu podał prezes Gebel do wiadomości członków, że p. Stanisław Brzeski złożył w Związku 1 000 zł na fundusz wdów i sierot po członkach Związku. Zebrani powstaniem z miejsca złożyli podziękowanie hojnemu ofiarodawcy.

Na przewodniczącego obrad powołano p. Czyżę, na ławników pp. Mańczaka i Obecnego. Ponieważ część sprawozdawcza wygłoszona została już na poprzednim walnym zebraniu, przystąpiono po 10-cio minutowej przerwie do wyboru Zarządu.

Nowy Zarząd ukonstytuował się w następującym składzie: prezes p. Gebel, skarbnik p. Łachajczyk, sekretarz p. Kaczmarek, zast. prezesa p. Mańczak, zast. skarbnika p. Smul. Ławnicy pp. Kowalski, Krzekotowski. W skład komisji rewizyjnej powołano pp. Obecnego, Kurka i Witkowskiego. Biłjotekarzem został nadal p. Kubiacyk, zast. biłjotekarza p. Zakes. Członkami Sądu Koleżeńskiego obrano pp. Czyżę, Wernera, Mielżyńskiego, Piekarka i Wyrębkę.

W skład pocztu sztandarowego weszli pp. chorąży Werner, zast. chorążego Józef Modry, dwóch asystentów: Karpiński i Urbański, dwóch zastępców: Sypniewski i Strzelecki. Członkiem komitetu redakcyjnego obrano sekretarza Związku p. Franciszka Kaczmareka.

W skład komisji taryfowej weszli pp. Stanisław Bazaniak, Michał Kurek, Mikołaj Dawidowicz, Antoni Kubiacyk, Jan Sobaniński i Alfons Sypniewski. Na członków stałej komisji zabawowej powołano pp.: Kazimierza Praczyka, Stanisława Nowaka i Józefa Horodecznego.

Z przedłożonych do walnego zebrania wniosków przeszły następujące:

p. Czyżę, aby ci, którzy już dwukrotnie należeli do Związku, a zamierzają wstąpić poraz trzeci, złożyli pisemny wniosek do Zarządu, o przyjęciu których zdecydować Zarząd według własnego uznania;

p. Kubiacyka o wybranie delegatów na Zjazd. Wniosek p. Mańczaka, aby udzielono wsparcia członkom, znajdującym się bez pracy, odesłano do Komisji Regulaminowej, celem opracowania.

Po wyborze stałych delegatów na Zjazd w osobach pp. Kurka, Lulkiewicza, Matiasika, Gebła, Mańczaka i Stachowiaka, przewodniczący solwował zebranie. (j.)

Zebranie plenarne

Zebranie plenarne oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. odbyć się dnia 16 lutego 1929 r. o godz. 20 w lokalu p. Kasperkowej, przy ul. Kraszewskiego nr. 16.



Berlińskie towarzystwo opieki nad zwierzętami, które posiadało dotąd pogotowie ratunkowe zorganizowane na motocyklach, wprowadziło ostatnio do swej służby specjalnie przygotowane automobyle ambulansowe, gotowe w każdej chwili nieść pomoc zwierzętom. Na rycinie naszej widzimy taki automobil przy pracy. Fot. Atlantic

Wypadki samochodowe

W poniedziałek około godz. 5 rano na szosie łazarskiej wydarzyła się poważna katastrofa automobilowa. Taksówką nr. PZ 43 605 odwoził po balu p. Alfons Szyper, zamieszkały w Poznaniu, przy ul. Sew. Mielżyńskiego 4, swą narzeczoną, p. Kazię mięć Werlównę, do Kotowa.

Kilka kilometrów za Poznaniem taksówka najechała na przydrożne drzewa, a siłą zderzenia pasażerowie wyrzuceni zostali na szosę. Wypadek założyli mieszkańcy pobliskiego młyna, przybywając z pomocą. Rannych opatrzyło przybyłe Lekarskie Pogotowie Ratunkowe z Poznania. Szofer wyszedł z wypadku bez szwanku.

W czwartek, dnia 7. b. m. około godziny 4 po południu zderzył się z tramwajem linii nr. 4 na ulicy Łazarskiej w pobliżu kościoła autobus osobowy, zdążający ze Stęszewa. Skutkiem zderzenia szyby w obu wozach stłukły się, raniąc odłamkami czterech pasażerów autobusu — Jana Adamkiewicza, zam. przy ul. Łazarskiej 67 a, Antoniego Ratajczaka, zam. przy ul. Średzkiej 43, Stanisława Szczęsnego, zam. przy ul. Górczyńskiej 37, i Michała Skorupskiego, zam. przy ul. Łazarskiej 105. Rannych opatrzył na miejscu lekarz Pogotowia.

W czwartek, dnia 7. b. m. w godzinach popołudniowych w przejeżdżającym przez ul. Gwarną autobusie P. K. E. nr. 4 zespuł się hamulec, skutkiem czego szofer początkowo stanął na torze tramwajowym, a następnie chcąc ustąpić miejsca tramwajowi, cofnął auto, wpadając na latarnię róg pl. Gwarnego i ul. Gwarskiej. Latarnia uległa znacznym uszkodzeniom.

W ub. piątek wieczorem na ul. Fredry zderzył się motocykl pocztowy z samochodem PZ 43 041, kierowanym przez szofera Franciszka Wawrzyniaka, zamieszkałego przy ul. św. Marcin 59. Przy zderzeniu kierowca motocykla, Walenty Gołąbek, zamieszkały przy ul. Granicznej 13, odniósł ciężkie okaleczenia nogi. Rannego odwieziono do Lecznicy Miejskiej. (j.)

Z WIELKOPOLSKI

Komunikacja autobusowa między Kruszwicą a Inowrocławiem i Piotrkowem Kujawskim

Dla ulepszenia komunikacji pomiędzy Kruszwicą a Inowrocławiem i Piotrkowem Kujawskim oraz przyległymi wioskami utworzyła się w Kruszwicy spółka autobusowa, która pocięła w ruch pierwszy autobus. Jak się dowiadujemy, uruchamia owa spół-

ka z początkiem lutego r. b. drugi nowy, luksusowy autobus na 3 osiach na tej linii i ma objąć również linie Radziejów — Cielmce. Autobus ten będzie miał wygląd II. klasy wagonów kolejowych, pomieści 36 osób i ma urządzenie do ogrzewania. (j.)

Kierowca bez prawa jazdy spowodował katastrofę

W ubiegły piątek na drodze Gorzyckiej, w powiecie ostrowskim, zdarzyła się katastrofa samochodowa, której skutki na szczęście nie okazały się zbyt groźne.

Z Leszna do Ostrowa samochód PZ 10 440 prowadził sam właściciel p. Ign. Adamski, zamieszkały w Ostrowie, jako pasażer siedział p. dr. Chmiel również z Ostrowa. Dojeżdżając do przejazdu kolejowego, kierowca widocznie nie zauważył spuszczonej barjery i łamiąc ją wjechał na pociąg towarowy, zdążający z Leszna do Ostrowa. Skutkiem zderzenia samochód został odrzucony w bok, ulegając lekkiemu uszkodzeniu. Na szczęście zarówno szofer, jak i pasażer z wypadku tego wyszli bez szwanku.

Jak wykazały dochodzenia władz śledczych, całkowitą winę wypadku ponosi kierowca, który, jak się okazało, nie posiada zezwolenia na prowadzenie samochodu.

Ruch w przemyśle

Połączenie niemieckich fabryk tachometrów

W celu zrationalizowania fabrykacji tachometrów i innych instrumentów, służących do ekwipunku samochodów i motocykli, 3 niemieckie fabryki tachometrów, a mianowicie: Ota Aparate G. m. b. H., Frankfurt a. M., Andreas Veigel. Tachometerfabrik, Stuttgart-Cannstatt i Deuta-Werke G. m. b. H., Berlin, połączyły się w jedno towarzystwo akcyjne pod firmą „V. D. O. — Tahometer A. G.”, z siedzibą w Frankfurtu nad M., które z dniem 1 stycznia r. b. rozpoczęło swą działalność. Kapitał akcyjny, wynoszący 600 000 marek, został pokryty w równych częściach przez udziałowców.

Motory Dieslowskie dla samolotów

W Stanach Zjednoczonych przeprowadza się w zwiększonej mierze doświadczenia z motorami dieslowskimi na ciężkie oleje. Poza próbami motorami samochodowymi firma Packard dokonała doświadczeń ze specjalnym motorem Dieslowskim lotniczym o chłodzeniu powietrzem. Motor ten wykazuje niezwykle korzystny, jak na motory dieslowskie, ciężar właściwy a mianowicie 1,35 kg. na KM. Doświadczenia z silnikiem, który już absolwował kilka udatnych lotów są w pełnym toku.

Ze sportu

Naokoło świata na samochodzie z r. 1887

(sp) Dwaj włoscy automobilści, pp. Goudenzio i Elio postanowili dokonać rajdu naokoło świata w starym samochodzie „De Dion-Bouton” z r. 1887. Niezwykły ten projekt wywołuje szczególne zainteresowanie z tego powodu, iż samochód ten posiada dwa siedzenia naprzeciwko siebie i zaopatrzony jest w prostopadłe koło kierownicze. Szybkość maksymalna pojazdu, który w niczem nie jest podobny do współczesnego samochodu, wynosi 20 km/godz.

Wyścig na Altvater

(sp) Wyścig na Altvater w roku 1929 nie odbędzie się. Następny wyścig na tym samym torze odbędzie dopiero w roku 1930.

Grand Prix d'Endurance

(sp) Komitet organizacyjny „Grand Prix d'Endurance de 24 heures”, klasycznej imprezy francuskiej, znanej ogólnie pod nazwą „Coupé Rudge-Whitworth”, która odbędzie się dnia 15 i 16 czerwca r. b. ogłosił obecnie, po upływie terminu zapisowego, listę uczestników, która przedstawia się, jak następuje:

II rozgrywka roczna i eliminacyjna o VI dwuletni puchar Rudge-Whitworth:

1. Tracta (Francja); 2. Tracta (Francja); 3. Tracta (Francja); 4. Tracta (Francja); 5. B. N. C. (Francja); 6. B. N. C. (Francja); 7. B. N. C. (Francja); 8. Stutz (Ameryka); 9. Stutz (Ameryka); 10. Stutz (Ameryka); 11. Lagonda (Anglia); 12. Oakland (Ameryka); 13. Alvis (Anglia); 14. Alvis (Anglia); 15. Du Pont (Ameryka); 16. Harris-Léon Laisne (Francja); 17. d'Yrsan (Francja); 18. d'Yrsan (Francja).

V. Puchar dwuletni Rudge-Whitworth (final):

1. Tracta (Francja); 2. Tracta (Francja); 3. Tracta (Francja); 4. B. N. C. (Francja); 5. Stutz (Ameryka); 6. Alvis (Anglia); 7. Alvis (Anglia).

Odpowiedzi redakcji

P. Cz. Porawski, Poznań.

Dla złożenia egzaminu szoferkiego należy do Województwa złożyć podanie na specjalnym formularzu, który można otrzymać bezpłatnie w Wydziale Drogowo-Samochodowym Województwa. Do podania wypełnionego i własnoręcznie podpisanego należy dołączyć dokument urodzenia, świadectwo zdrowia, wydane przez lekarza powiatowego, 2 fotografie rozmiaru paszportowego oraz kwit z Kasy Skarbowej na opłacenie kosztów egzaminu (20,— zł). Podanie to należy opatrzyć w opłatę stemplową w wysokości 8,— zł.

Papiery składa się do Województwa, poczem będzie Pan wezwany na egzamin, na który trzeba się stawić z samochodem do próbnej jazdy. Dla złożenia egzaminu są wymagane dokładne wiadomości o budowie samochodu, jego działaniu, niedomaganiach mechanizmu, reparacji tychże, znajomości przepisów jazdy, znaków drogowych oraz obchodzenia się z materiałami podnemi. Poza tym nale-

ży się wykazać umiejętnością prowadzenia samochodu.

P. Józef Szopa, Dziedzice (Sl. Ciesz.). Wybór motocykla jest dosyć trudny, gdyż w Polsce jest reprezentowanych bardzo dużo firm. Naogół największym powodzeniem cieszą się motocykle angielskie i belgijskie. Ostatnio Niemcy również wypuścili cały szereg bardzo dobrze skonstruowanych motocykli. Zagranicą, szczególnie w Anglii, sport ten ogromnie jest rozwinięty, dzięki wspólnym drogom.

Wymienione przez Pana obie marki są bardzo dobre. Budowę skrzynki biegów — z silnikiem spotyka się przeważnie w motorach amerykańskich i belgijskich. Rozpowszechniła się ona tak samo, jak w silnikach samochodowych, gdzie większość fabryk buduje swoje wozy w ten sposób. Zaletą tego rodzaju konstrukcji jest jej zwartość, nie pozwalająca na wibrowanie poszczególnych części, oraz prostsza konstrukcja napędu. Wadą natomiast jest pewna trudność w montażu i demontażu. czego nie posiadają motocykle o oddzielnie umieszczonej skrzynce biegów. Pod tym więc względem wymieniony przez Pana motocykl angielski jest dogodniejszy.

Fabryka ta wypuściła kilkanaście typów rozmaitej siły i konstrukcji. Najmniejszy typ A 28, 1,47 KM, dwutaktowy, wał na łożyskach kulkowych, dwubiegowa skrzynka szybkości, napęd łańcuchowy, rama podwójna, 2 hamulce na tylne koło.

Dalej większy cokolwiek, bo 2,49 KM, typ B 28, 3-biegowy z łokiem aluminiowym; wreszcie jeszcze silniejszy, 3,49 KM, typ L 28.

Pozatem te same marki, co ostatnio, model 4-ro taktowy z górnymi zaworami z hamulcami na tylnie i przednie koła, dalej tej samej siły t. zw. Super Sport, różniący się od poprzedniego umieszczeniem zaworów oraz specjalnym systemem smarowania.

Dalsze modele są już 2-cylindrowe, o sile 7,70 i 9,86 KM. Te ostatnie są zastosowane do wmontowania przyczepki.

W ostatnim czasie fabryka wypuściła parę nowych modeli, których u nas się jeszcze nie spotyka, mianowicie B 29 — 249 ccm, S 29 — 493 ccm i typy E 29, H 29, 770 i 557 ccm, ten pierwszy 2-cylindrowy. W pierwszym z wymienionych typów z 2-taktowym silnikiem zastosowany został specjalny filtr powietrzny. Jest to bardzo praktyczne ze względu na to, iż przy 2-taktowym silniku mieszanka najpierw uchodzi do karтеру, gdzie wessany kurz miesza się z oliwą i w postaci jakby szmerglu trafia do cylindra.

Naogół dwutaktowe silniki coraz więcej są stosowywane do małych motocykli, dzięki swej prostej konstrukcji, bez zaworów i mechanizmu rozrządowego.

Z innych angielskich motocykli znane są A. J. S. mały 248 ccm model K 12, 349 ccm K 3, oraz sportowy model 498 ccm K 5, pozatem Triumph, Rudge-Whitworth Douglas, Norton, Ariel. Z belgijskich oprócz wymienionej przez Pana marki, znana jest u nas z wyścigów Soreale, na której osiągnięto w ostatnich latach bardzo dobre rezultaty. Niemcy budują bardzo dużo motocykli, z tych znane są u nas dobrze dwutaktowe DKW oraz BMW.

Niektóre firmy w ostatnich czasach stosują zamiast łańcuchów napęd kardanowy.

Przy wyborze motocyklu należy przede wszystkim wziąć pod uwagę jego przeznaczenie. Na małą sportową wycieczkę nadają się najlepiej małe, do 200 ccm, dwutaktówki. Średniej siły (300 do 600 ccm) motocykle mogą już służyć na dalszą jazdę, do przyczepki należy używać silniejszych motorów. Przedwzyskiem zaś radzimy Panu kupić motocykl nowy, gdyż ciągle „panny” mogą zniechęcić nawet najbardziej zapalonego sportowca.

czego brak menu samochodowi?

Pytanie. Samochód mój od początku miał ten błąd, iż hamulce na przednie koła hamowały za mocno. Przy gwałtownym zahamowaniu przednie hamulce tak mocno hamowały, że skutkiem tego wozem nie można było kierować. Inne uregulowanie hamulców wydaje się niemożliwe, gdyż przednie hamulce są od tylnych zależne. Ponieważ nie są to serwo-hamulce, przeto osłabienie działania przednich hamulców jest niemożliwe. Czy jest na to jaka rada?

Odpowiedź. Pan przeoczył fakt, iż mimo zależności, oba hamulce niezależnie jeden od drugiego mogą być uregulowane. Można to uskutecznić na pańskim wozie za pomocą dwuramiennego dźwigni. W środku tej dźwigni przymocowane jest cięgło, idące od pedału hamulcowego, podczas gdy koniec dźwigni jest połączony z cięgłem przedniego, względnie tylnego hamulca. Dla przymocowywania drążka hamulcowego, przewidziano

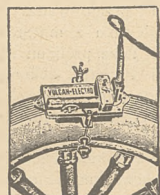
nie jeden, lecz trzy otwory. Należy więc umocować drążek hamulcowy nie na środku dźwigni, lecz więcej ku końcowi połączenia z tylnym hamulcem, wówczas większa część siły pociągowej będzie przeniesiona na ten koniec, skutkiem tego tylne hamulce będą mocniej, a przednie słabiej przyciągnięte. Wówczas nastąpi wyrównanie, tylko będzie ono w innym stosunku. Jeżeli tego rodzaju regulacja nie będzie wystarczającą, należy zmienić obklad szczepek hamulcowych, mianowicie na szczepek przednich hamulców nałożyć taśmę o mniejszym współczynniku tarcia, a na tylne o większym.

SZKOŁA SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWA
A. TUSZYŃSKI

ŻŁOTA Nr. 25. WARSZAWA ŻŁOTA Nr. 25.

ŁAŃCUCHY

ZĄBKOWE i ROLKOWE
do motorów wybuchowych,



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

„VULCAN—ELECTRO”

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

NAROŻNY, POZNAŃ, OGRODOWA 15-16

PAROWE APARATY
WULKANIZACYJNE
O WYMIENNYCH
FORMACH PAROWYCH
POLECA
J. KLOTZ
FABRYKA MASZYN
W PILZNIE.
MULDA DO PROTEKTOROWANIA.
ZASTĘPSTWO NA POLSKĘ:
S. HOLLECH LWÓW, UL. KAŻMIERZOWSKA 32.

HUMOR

Pomyłka

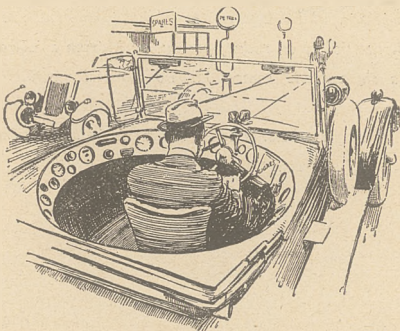


Wiejski policjant do automobilisty: — Panie, pan za szybko jeździ. Ja dobrze uważałem, — 70 kilometrów na godzinę.

Automobilista: — Jak na godzinę? Zaledwie od kwadransa jestem w drodze!

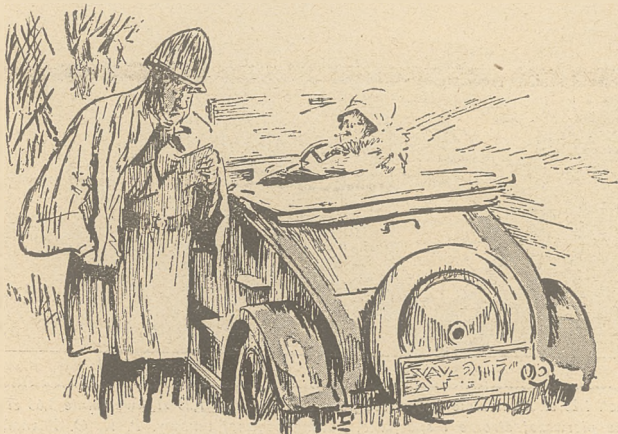
Policjant (stropiony): — A... w takim razie, przepraszam.

Wszelkie udogodnienia



Oto jak wygląda samochód młodego entuzjasty, który zaopatrzył się we wszelkie przyrządy pomocnicze, ogłaszane w pismach fachowych.

Nonszalancja

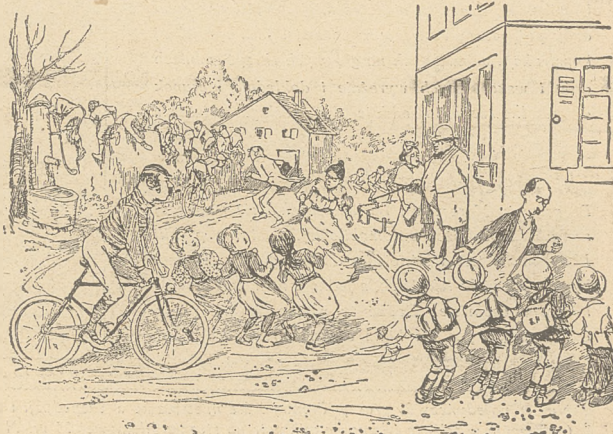


Szkoda czasu, panie policjancie. Właśnie przed 10-ciu minutami podałam swoje personalja innemu pańskiemu koledze.

Do czego prowadzi zbyt gwałtowne mycie okazjowego samochodu



Przed 30-tu laty



Już wówczas ruch kołowy w oczach przechodniów przedstawiał się zastraszająco...

Rozmaitości ze świata



U góry: Niejaki pan C. Wesley Smith z Wintrop, w stanie Massachusetts w Ameryce, zapalony automobilista i żeglarz, wpadł na ciekawy sposób pogodzenia z wielką łatwością i niewielkim kosztem obydwóch rodzajów ulubionego sportu. Jak widzimy na rycinie, skonstruował on rodzaj promu, na którym z łatwością da się ustawić samochód. Po zainstalowaniu wozu, wystarczy już tylko odjąć tylne koła i założyć na ich miejsce przedłużenie osi, zakończone kołami wodnymi, a „yacht” jest już gotów do użytku.

(Fot.: Wide-World.)

U góry: W Ameryce niektóre miejscowości zaprowadziły pożyteczną inowację w postaci latarni specjalnej konstrukcji, ustawionych na głównych skrzyżowaniach dróg i wskazujących wyraźnie i dokładnie kierunek drogi. Inowacja ta oddaje duże usługi zwłaszcza w nocy.

Fot. Atlantic



Po prawej: Nareszcie i Berlin doczekał się pierwszej szoferki na dorożce automobilowej. Jest nią p. Elli Blarr, która jest właścicielką dużego garażu automobilowego i wielu taksówek, a jedną z nich postanowiła kierować osobiście. Dodać tu można, że Warszawa oddawna już posiada kilka szoferek na taksówkach.

Fot. Scherl



Numer pojedynczy 30 groszy Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1.20 zł. kwartalnie 3.50. przez pocztę miesięcznie 1.25 zł. kwartalnie 3.63 zł. Ogłoszenia w tekście 1-linowy milimetr na stronie 5-linowej 25 gr. Miejsce na pierwszej stronie i specjalnie, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.