

30

groszy

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 34

# Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

26. maja 1929

## Autobusem Warszawa — Poznań



Przed paru dniami uruchomiono regularną komunikację autobusową na linii Warszawa—Poznań. Nowy rodzaj lokomocji na tym szlaku publiczność przyjęła z radością. Na zdjęciu naszym widzimy autobus gotów do odjazdu przed wejściem do pawilonu P. W. K. w Poznaniu. Fot. „Samochód”

# O tem, co mamy i czego nam brak

W przedostatnim numerze naszego pisma zakończyliśmy przegląd obecnego stanu przemysłu samochodowego w Polsce ustępem następującym:

Należy otwarcie spojrzeć prawdzie w oczy i stwierdzić, że przemysł samochodowy w Polsce prawie nie istnieje, właściwie bowiem znajduje się jeszcze w zarodku, gdyż mamy obecnie jedną tylko fabrykę w ścisłym tego słowa znaczeniu („Ursus”) samochodów ciężarowych, oraz drugą — P. W. S., rozpoczynającą własną produkcję seryjną samochodów osobowych po skasowaniu działu remontów. Trzecia wreszcie fabryka znajduje się w organizacji i w najbliższym czasie jeszcze nie zaważy na rynku“.

Jak więc widzimy, rozwój przemysłu samochodowego w Polsce bynajmniej nie idzie w parze z rozwojem automobilizmu; jesteśmy zasilani samochodami tylko przez zagranicę i na nią jedynie się oglądamy. Wylania się więc pytanie: jaki jest powód niedorozwoju rodzimego przemysłu automobilowego? Czego mu brak, aby mógł dotrzeć kroku dość silnie rozwijającemu się automobilizmowi. Czy brak mu surowców? Czy brak mu konstruktorów i fachowców pracowników? A może w braku kapitałów szuka należy przyczyn powolnego rozwoju fabryk samochodowych?

Chwała Bogu tak źle nie jest! Podstawowych czynników rozwojowych nam nie brakuje. Surowców mamy w bród; doskonale fachowo wyszkolonych inżynierów i robotników mamy pod dostatkiem. Także na brak kapitału nie cierpiemy, bo rząd nie poskąpił i nie poskąpi funduszów na cel rozbudowy tej gałęzi wytwórczości, a zresztą zapłaciliśmy zagranicą za importowane do tej pory samochody około 350 milionów złotych. Nie! Przyczyną hamującą rozwój wytwórczości samochodowej w Polsce jest brak należytej organizacji, który jest grzechem pierworodnym, ciężącym na pionierach istniejącego dzisiaj na ziemiach polskich przemysłu samochodowego. Zobrazujemy twierdzenie nasze przykładem:

Tworzymy w Polsce fabrykę samochodów przy zakładowym kapitale, powiedzmy czterech milionów złotych. Nie ulega wątpliwości, że przynajmniej w początkowym okresie istnienia fabryka będzie musiała sprowadzać wiele części składowych z zagranicy, przy każdym bowiem jak na stosunki polskie, lecz w rzeczywistości nikłym kapitale 4 milionów, fabryka nie jest w stanie wyrobić wszystkich części samochodu, tak jak nie jest w możliwości uruchomić produkcji seryjnej, przy której opłaciliby się zamawiać części składowe w kraju. Obliczenia na stosunkowo skromną ilość produkcji rocznej, fabryka nasza jest więc zmuszona sprowadzać części składowe z zagranicy, które obciążone wysokimi kosztami ubocznymi, jak clem, frachtem i t. d. sprawiłyby, że krajowy pojazd mechaniczny nie wytrzymałby konkurencji z wozami importowanymi, które wprawdzie też opłacają cło, fracht i t. d., ale są zasadniczo tańsze, jako produkty masowej fabrykacji. Z drugiej strony trudno sobie wyobrazić, aby zasoby finansowe krajowego przedsiębiorstwa były dostateczne dla umożliwienia sprzedaży samochodów na dogodnie długoterminowe raty, jakich udzielają obecnie wszystkie zagraniczne firmy. Nie możemy chyba przypuszczać, że ze względów patriotycznych szersze masy będą nabywały wyroby krajowe za gotówkę, kiedy towar zagraniczny będzie można dostać na dogodnie spłaty.

Doświadczenie nauczyłoby nas, że przy ograniczonym prywatnym kapitale, drogim

kredecie, dużych obciążeniach na rzecz skarbu i ubezpieczeń społecznych, a także niemożności konkurowania ceną z zagranicą z przyczyn wyżej wymienionych, każde samoistne średnie, prywatne przedsiębiorstwo, produkujące samochody, byłoby zdane u nas po krótkim istnieniu na niechybną zagładę; jego krótkotrwałość mogłaby sprawić więcej zła, niż dobra, albowiem niezależnie od odstraszającego przykładu, znalazłoby się na naszym rynku pojazdy mechaniczne, do których nie możnaby dostać później części wymiennych, a nasz park samochodowy stałby się jeszcze bardziej różnorodnym, czego absolutnie powinniśmy unikać.

Powiedzieliśmy, że każde samoistne, średnie, prywatne przedsiębiorstwo jest w Polsce zgóry skazane na zagładę. Jakież więc przedsiębiorstwo ma szanse bytu i rozwoju? Odpowiedź: przedsiębiorstwo niesamoistne, a na zasadach kooperacji oparte, na wielką skalę obliczone i nie wyłącznie kapitałem prywatnym, lecz i funduszami państwowymi zasilane.

Pomysł oparcia polskiej produkcji samochodów na zasadach współpracy kilku fabryk, wyrabiających części składowe, nie jest ani nowy, ani oryginalny. Już przed dwoma laty redakcja „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego” podjęła inicjatywę uruchomienia produkcji samochodów na zasadzie współpracy poszczególnych zakładów przemysłowych. Myślą przewodnią tej inicjatywy było rozpoczęcie budowy samochodów bez zakładania nowych fabryk. „Przegląd” przeciwstawił się rozpowszechnionemu twierdzeniu, że rozpoczęcie budowy samochodów wymaga od razu ogromnych inwestycji, które to twierdzenie prowadzi bezpośrednio na drogę wyjednywania subwencji rządowych, a nie na drogę pracy. Redakcja „Przeglądu” wyszła z założenia, że przy odpowiednim podziale pracy między istniejące wytwórnie, produkcja może być od razu rozpoczęta bez konieczności wkładów, wykraczających poza możliwości tych wytwórni. Jako obiekt do produkcji, został opracowany przez p. inż. Mrajskiego mały dwucylindrowy samochód, przystosowany w swej konstrukcji do tych środków fabrykacji, jakimi dysponują krajowe wytwórnie.

Według zapowiedzi z kwietnia 1927 r., pierwszy samochód próbny miał być gotów

w sierpniu tegoż roku. Szereg różnych trudności nie pozwolił na dotrzymanie terminu, niemniej pierwszy samochód wykonano jesienią ubiegłego roku. Pierwszy etap pracy został w ten sposób pokonany. Inicjatorzy stoją już przed uruchomieniem produkcji, która ma obejmować 2 typy: pół sportowy otwarty i karetkę turystyczną z możliwością spędzenia w niej noclegu. Ilość produkowanych wozów w ciągu roku nie będzie mniejsza od 2000 jednostek, przyczem samochody oddawane będą do użytku publicznego po cenie nie wyższej od 8000 złotych.

Nie zamierzamy na tem miejscu obszerniej rozwodzić się nad ze wszechmiar uwagi i uznania godną realizację inicjatywy „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego” — poświęcimy bowiem oddzielny artykuł pierwszej tej próbie konstrukcji samochodów na zasadzie współpracy — dzisiaj — zaś ograniczymy się do wskazania, że istotnie próba życia zdaje się potwierdzać słuszność również naszej tezy, że tylko na zasadach kooperacji można oprócz przysłą produkcję samochodów polskich.

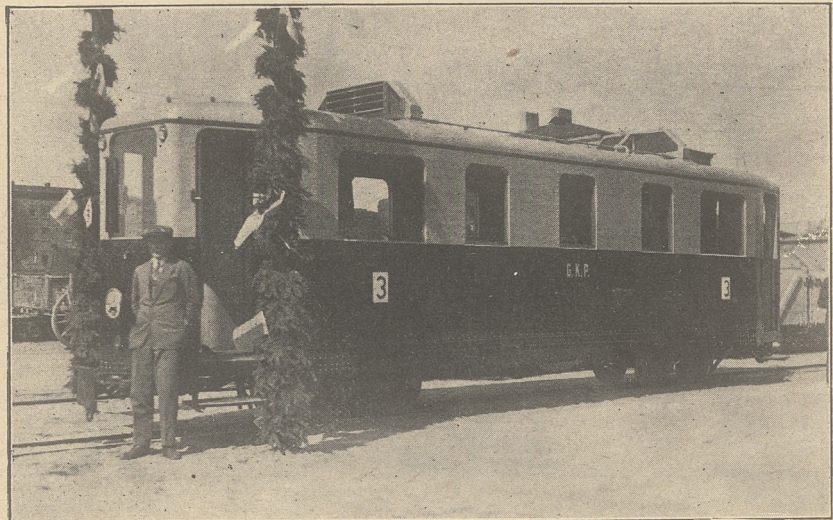
Wracamy do zanalizowania naszej przesłanki, do zbadania, czy istotnie nie braknie nam podstawowych czynników, zapewniających rozwój krajowego przemysłu samochodowego.

Powiedzieliśmy, że surowców mamy w bród, że doskonale fachowo wyszkolonych inżynierów i robotników mamy pod dostatkiem, oraz, że z kapitałem nie jest tak źle, jakby się wydawać mogło na pierwszy rzut oka. Przyjrzyjmy się zbliżka poszczególnym elementom wytwórczości i ludziom, surowcom i półfabrykatom oraz kapitałowi.

Pierwszym i najważniejszym czynnikiem powstania przemysłu jest człowiek, odpowiednio przygotowany, świadomy swojego celu, stwarzający dla swojej pracy warunki i umiający przełamać wszelkie trudności. Umysł polskiego technika jest giętki i daje sobie radę prawie z każdym zadaniem technicznym; niechaj o tem świadczą chwałebne wyczyny Zalewskiego, Tańskiego, Brzeskiego, Glucka, Mrajskiego. Lecz to jest „starsza generacja”. „Młodych” kształca sekcje komunikacyjno-samochodowe politechnik w Warszawie i we Lwowie; młodzi ci ludzie, mający duży zasób

(Dokończenie na str. 11).

## Motoryzacja kolejki wąskotorowej



Gnieźnieńska kolejka powiatowa wprowadza na swych liniach wagony motorowe, z których pierwszego poświęcono dnia 15 maja 1929 r. Fot. St. Barcikowski — Gniezno

# Automobilizm na Powszechnej Wystawie Krajowej

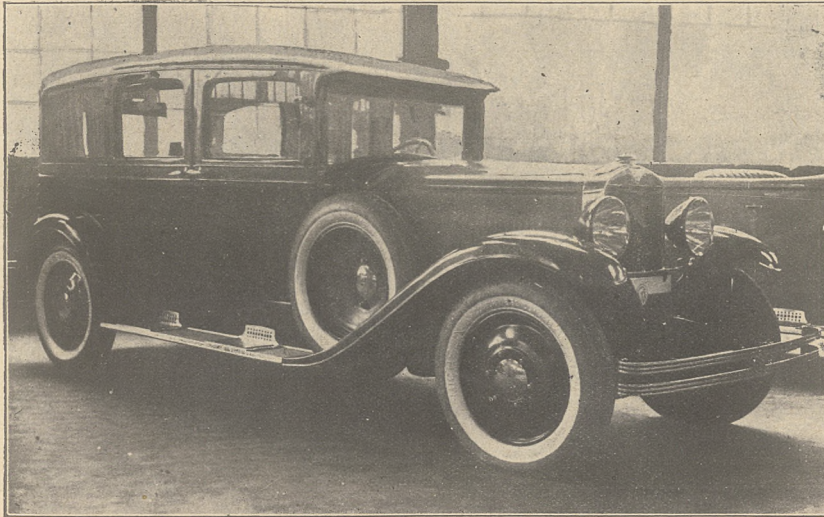
## Polski przemysł samochodowy

W ubiegłym tygodniu Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu otworzyła swe podwoje, aby narodowy nasz dorobek pierwszego dziesięciolecia wskrzeszonego Państwa zareprezentować nietylko zagranicy, lecz przede wszystkim własnym swym obywatelom, jako też licznym rzeszom Polaków, żyjących na emigracji. Przyznać trzeba, że generalny ten przegląd naszych sił społecznych oraz naszego dorobku gospodarczego, był wskazany nietylko ze względów propagandowych, lecz podyktowany koniecznością pokazania nam, Polakom, tego wszystkiego, co we własnym posiadamy kraju, a o czym, w przeważnej swej liczbie, bardzo skromne posiadamy wiadomości. Chodziło więc o to, abyśmy się przekonali, że wytwórczość nasza pracuje również sprawnie, jak wytwórczość zagraniczna. Nie tylko bowiem hasła oparte na idei patriotycznej przekonają szerokie koła społeczeństwa o konieczności popierania przemysłu krajowego, lecz także świadomość, że to, czego dostarczy nam przemysł krajowy, jest równie dobre, jak towary obcy. Z tego więc punktu widzenia fakt otwarcia Powszechnej Wystawy Krajowej



Samochód C. W. S. Państwowej Wytwórni Samochodów 42 K. M. z karoserją otwartą.

Fot. „Samochód”



Samochód C. W. S. Państwowej Wytwórni Samochodów 42 K. M., karosowany jako limuzyna.

Fot. „Samochód”

zarowe i podwozia autobusowe, wrośliła w nieopisaną wprost zdumienie. Obecnie dzięki Powszechnej Wystawie Krajowej, sytuacja zmieni się radykalnie, a szeroki ogół będzie miał okazję, aby się przekonać, że fabrykacja samochodów w Polsce jest sprawą, mieszczącą się w ramach normalnych możliwości.

Zanim przystąpimy do omawiania poszczególnych firm wypada stwierdzić, że rozmiary polskiej produkcji samochodowej nie mogą się oczywiście równać z przemysłami państw zagranicznych, a więc Anglii, Francji, Niemiec, Włoch i chociażby Czechosłowacji. Nasza produkcja samochodowa jest narazie nader skromna. Z zadowoleniem jednak trzeba podkreślić tę okoliczność, że to, co się u nas produkuje, nosi wszelkie cechy sumiennej pracy i solidnego wykonania. Odnosi się to zarówno do samochodów C. W. S., budowanych według własnych planów, z silnikiem polskiej konstrukcji (inż. Tańskiego), jak do doskonałych podwozi ciężarowych i autobusowych „Ursus”, wyrabianych całkowicie w kraju, według licencji „Spa”, jak wreszcie do „Stetysza”, konstrukcji hr. Stefana Tyszkiewicza i skromnego, lecz praktycznego

w Poznaniu staje się momentem niezwyklej doniosłości dla naszego rozwoju gospodarczego tembardziej, że to wszystko, co znalazło miejsce na stoiskach, jest wielce pocieszające i pozwala nam z całą otuchą spojrzeć w przyszłość.

Na olbrzymich terenach Powszechnej Wystawy Krajowej znalazły się niezliczone ilości eksponatów, tak że szczegółowe zwiedzenie i obejrzenie całego materiału wymagałoby kilku lub nawet kilkunastu dni. Nie o to tu zresztą chodzi, gdyż nas, jako pismo specjalne, interesuje narazie wyłącznie polski przemysł samochodowy. W dziedzinie automobilizmu przede wszystkim Powszechna Wystawa Krajowa jest czynnikiem o nieocenionej wprost wartości propagandowej, gdyż pierwszy raz szerokie masy będą się mogły zapoznać z całokształtem naszej wytwórczości samochodowej, dotychczas bowiem o istnieniu polskiego przemysłu samochodowego wiedziano wprawdzie w kołach automobilistów, przeciętnego jednak obywatela Rzeczypospolitej Polskiej wiadomość, że w Polsce buduje się np. doskonale samochody cięż-



Samochód „Stetysz” 6-cylindrowy 55 KM., który odbył rajd do Monte Carlo.

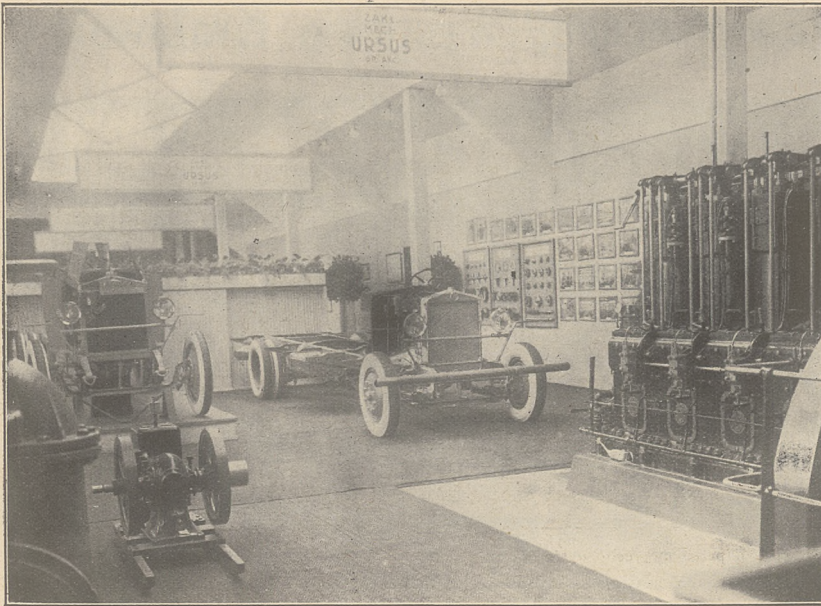
Fot. „Samochód”

## Automobilkluby polskie

W Pałacu Rządowym P. W. K. przy Ministerstwie Robót Publicznych mieści się stoisko Automobilklubu Polskiego. W gustownie udekorowanej salce zebrane są eksponaty A. P. oraz klubów afiliowanych, a w pierwszym rzędzie Automobilklubu Wielkopolskiego, pod którego pieczęcią przez cały czas trwania Wystawy będzie się znajdowało stoisko.

Osobny dział zajmują eksponaty sekretarzy, a więc wykres ilości samochodów, które w ciągu ostatnich 7-miu lat przekroczyły granice Państwa na zasadzie wydanych tryptyków polskich i zagranicznych, schematyczna mapa Polski z rozmieszczeniem Automobilklubów, piękna kolekcja znaków klubowych polskich, oraz tych zagranicznych, które należą do Międzynarodowego Związku Klubów Uznanych (A. I. A. C. R.), schemat statystyczny rozwoju automobilizmu oraz ilość członków Automobilklubu Wielkopolskiego, dalekie bogate kolekcje wzorów tryptyków, międzynarodowe świadectwa drogowe oraz tak zwane „Carnet des passages en douanes”. Poza tym materiałem znajdują się tam ulotki, dotyczące działalności klubów oraz korzyści, wynikających z należenia doń.

Komisja sportowa wystawia artystycznie wykonaną mapę rajdów, organizowanych przez A. P. od roku 1921 począwszy. Widzi-

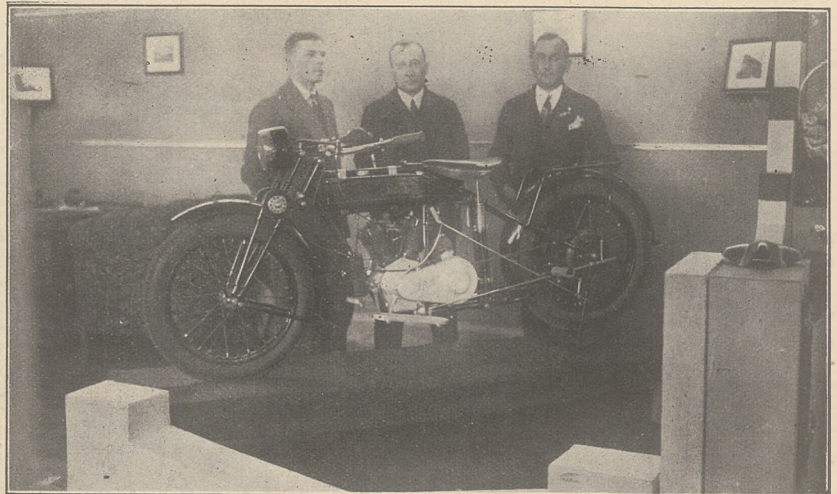


Stoisko fabryki „Ursus” z podwoziami typu „A” i „AW”. Po prawej silnik Diesel 230 KM.  
Fot. „Samochód”

„As’a” p. Łaskiego, wyrabianego w kraju z wyjątkiem silnika, który jest pochodzenia francuskiego. Wszelkie cechy pracy solidnej i trwalej spotykamy również w jednym polskim motocyklu „Lech”, rodem z Opalenicy — nie zapominając również o licznych karoserjach, z których niektóre zadowolili niezawodnie najbardziej wybrednych amatorów.

Wszystkie te eksponaty wymagają, jak najbardziej szczegółowego omówienia, tak więc, począwszy od numeru następnego „Samochodu” rozpoczniemy cykl artykułów poświęconych specjalnie tej dziedzinie produkcji polskiej.

Wspomnieć wreszcie wypada, że na P. W. K. znalazł się także nasz młody przemysł lotniczy z eksponatami, które nie tylko w wykonaniu, lecz również w pomysłowych konstrukcjach są godne pełnego uznania. Szkoda tylko, że pawilon lotniczy wypadł zbyt ciasno tak, że samoloty, wisząc jedne nad drugimi, nie wywołują należytego wrażenia. Oszczędność miejsca właśnie w tem miejscu nie była na miejscu. Rzecz oczywista, że i nasze lotnictwo znajdzie zasłużone omówienie.



Jedyny polski motocykl marki „Lech” z silnikiem dwucylindrowym 500 ccm.

Fot. „Samochód”



Stoisko Automobilklubu Polskiego oraz klubów afiliowanych (w Pałacu Rządowym) zawiera ciekawe materiały statystyczne i turystyczne.

Fot. „Samochód”

my więc, jak z każdym rokiem powiększa się trasa rajdowa, która w roku bieżącym wykroczy nawet poza granice Państwa. Obok znajduje się spis wszystkich zdobywców I, II oraz III nagrody. Dalej wzory licencji sportowych, regulaminy rajdów oraz piękne zdjęcia ze wszystkich imprez, organizowanych przez kluby A. P. i A. W. Między innymi jest tam cały szereg zdjęć z wyścigów międzynarodowych na trójkącie szos w Poznaniu, zdjęcia z rajdu Poznańsko-Kaszubskiego oraz Międzynarodowych Rajdów A. P. Wspaniale prezentuje się zbiór nagród zdobytych przez członków klubów, w pierwszym zaś rządzie trofea mistrza polskiego, p. Henryka Liefeldta, które zajmują specjalną gablotkę. Są to najrozmaitszego rodzaju puławy, brązowe statuetki, zegary, papierońce itp. Wśród nich znajdują się również nagrody tak ofiarowane jak i zdobyte przez A. W.

Dział drogowy A. P. wystawił model słupa ze znakiem drogowym (trójkątem) nowego typu, takiego jaki obecnie A. P. ustawia w całej Rzeczypospolitej, umieszczając jednocześnie na nim reklamy firmowe. Resztę

(Dokończenie na str. 11-tej.)

# Regulacja ruchu kołowego podczas P. W. K.

Troska o racjonalne rozwiązanie problemu ruchu kołowego i pieszego zmusza miasta zarówno Nowego i Starego Świata do postawienia tej kwestji na pierwsze miejsce, naginając nieraz do niej całe budownictwo miejskie, które w swych projektach wchodzi często w dziedzinę fantazji, jednak takiej fantazji, która za lat kilka może się przemienić w konieczność. Szybki rozwój automobilizmu sprawia, iż kwestja ta jest palącą nie tylko w wielkim mieście, — nawet i mniejsze muszą wziąć się energicznie do tego zagadnienia.

Polska, w której, z powodu braku krajowych fabryk samochodowych, automobilizm nie jest tak rozpowszechniony, jak zagranicą, mało doniedawna miała z tem kłopotu, za wyjątkiem chyba Warszawy, w której gwałtowny wzrost ruchu samochodowego przed paru laty zmusił władze do energicznego zajęcia się sprawą unormowania ruchu. Państwo nasze jest w tem jeszcze gorszym położeniu, iż miasta nasze o wąskich i krętych uliczkach, budowanych z uwzględnieniem obecnych potrzeb ruchu, nastęrczają tysiące kłopotów przy regulacji ruchu ulicznego.

Ze wszystkich miast naszych, Poznań znajduje się w specjalnej trudnej sytuacji, adyż w związku z Powszechną Wystawą Krajową musi opanować gwałtowny wzrost ruchu ulicznego, jaki w ciągu tych paru miesięcy trwania Wystawy będziemy mieli na ulicach miasta. To też Miejski Urząd Policyjny wydał już cały szereg przepisów, normujących chaotyczny dotychczas ruch pojazdów. Przepisy te dotyczą przedewszystkiem automobili oraz pojazdów konnych. Należy więc jeszcze pomyśleć o przechodniach, a więc i dla nich wydać specjalne przepisy, grożące karą w razie niestosowania się do nich, gdyż niestety musimy przyznać ze wstydem, że tylko w ten sposób można będzie przyzwyczaić nasze społeczeństwo do porządku. Wystarczy tylko przejechać samochodem w południe świątecznego dnia głównymi ulicami. Odświeżnie ubraniami spacerowicze po kilka osób w szeregu, wzięwszy się pod ręce, zajmują całą szerokość jezdni i nie daj Boże, żeby automobilista, chcąc przejechać, ośmielił się dać sygnał: cały stek wyzwick spadnie na głowę biednego kierowcy! Cóż będzie, gdy oprócz naszych kierowców, którzy bądź co bądź zżyli się z temi patriarchalnymi stosunkami, przyjedzie do nas cały szereg automobilistów, nie obeznanych z temi zwyczajami. Ileż to wypadków będziemy mieli codziennie! Statystyka w Ameryce, gdzie społeczeństwo jest karne



Na placu przed dworcem wystawowym (naprzeciw głównego wejścia na wystawę) samorzutnie utworzył się „parking” samochodowy. Fot. „Samochód”



U zbiegu ul. Ratajczaka i pl. Wolności zawieszono w dniu 14 maja latarnie sygnalizacyjne, które niestety dotąd jeszcze nie funkcjonują.

i obeznane z ruchem automobilowym, wykazuje, iż w samym Nowym Jorku w ciągu jednego roku było 10 600 wypadków samochodowych, a w czasie wojny światowej zginęło mniej amerykańskich obywateli na froncie, niż w tym samym czasie od wypadków samochodowych. Amerykanie zresztą mają choćby to na usprawiedliwienie, iż czas to pieniądź i że należy się spieszyć tembardziej, że według obliczenia w ciągu roku Amerykanie tracą 60 milionów godzin na czekanie na skrzyżowaniach ulic.

Należy więc coprędzej mieszkańców naszego miasta nauczyć chodzić po ulicy, gdyż najostrejsze kary nakładane na kierowców nie będą w stanie zapobiec wypadkom: na 100 bowiem wypadków samochodowych w Niemczech w 21 winien jest wyłącznie przechodzień, przyczem w dalszym poważnym procencie zachodzi współwina przechodnia. Na nieszczęście, u nas tych obliczeń nie notowano, gdyż cyfra ta byłaby napewno dwukrotnie większa.

Jak słyszeliśmy, Miejski Urząd Policyjny zamierza tą sprawą również się zająć, wyznaczając specjalne miejsca do przechodzenia przez ulice, oznaczone strzałkami, pozatem łącznie z Automobilklubem wyda się cały szereg plakatów, pouczających o prawidłowym chodzeniu i zachowaniu się na ulicach, wreszcie ma się zamiar zorganizować na wóz zagranicy tydzień nauki chodzenia, w czasie którego odbywać się będą wykłady, pogadanki radjowe, oraz pokazy w praktyce. Zamierza się również zwrócić do Kuratorjum, któreby w tym czasie zorganizowało w szkołach pogadanki z dziećmi o prawidłowym chodzeniu po ulicach miasta.

Wskazaniem byłoby, żeby władze szkolne nie ograniczały się do tego tygodnia, lecz wprowadziły stałe lekcje z tej dziedziny, a wówczas uniknęlibyśmy tych częstych wypadków samochodowych, których ofiarami są dzieci. Zagranicą jest to już oddawna wprowadzone i dzieci metodą poglądową na modelach są obznajmiane praktycznie, jak się należy zachowywać w ruchu ulicznym.

Dla kierowania ruchem w czasie Wystawy będziemy mieli zwiększoną ilość specjalnie na ten cel przeznaczonych funkcjonariuszy policyjnych, którzy będą czuwać nad przestrzeganiem przepisów. Niesfornych kierowców czekają ostre kary, przyczem przewidywane jest ściąganie takowych doraźnie. Jednakże i tą drogą nie da się opanować całkowicie ruchu o ile cała ludność, jak kierowcy tak i przechodnie, nie uświadomią sobie, że przepisy



Na placu Wolności przed Muzeum Wielkopolskiem wykorzystano wolne miejsce na postój taksówek, jak to w swoim czasie projektował „Samochód”. Fot. „Samochód”



Skrzyżowanie jezdni placu Wolności z ul. Fr. Ratajczaka. Fot. „Samochód”

te nie są żadnym skrępowaniem, lecz służą jedynie dla własnego ich bezpieczeństwa. Kierowcy powinni przestrzegać je nie tylko pod okiem posterunkowego.

A więc należy dawać znaki kierunku jazdy, ostrzegając przechodnia sygnałem dźwiękowym, których nie należy jednak nadużywać, gdyż wtedy przy intensywnym ruchu wytwarza się hałas wprost nie do zniesienia, a potwórze przyzwyczajają się do nich przechodnia, który przestaje czasem na nie reagować. Na miejscach niebezpiecznych, niewidocznych zwalniać, szczególnie przy wjeździe na ruchliwe ulice. Pojazdy jadące z większą szybkością winny się trzymać bliżej środka, wolniej zaś przy chodniku. Poza tym na głównych ulicach, które w Poznaniu są bardzo wąskie, nie należy wyprzedzać, jadąc sznurem.

Władze wydały ostatnio przepis, że w etylko nie można wyprzedzać tramwaju w czasie postoju, lecz i wówczas, gdy ten już dojeżdża do przystanku, gdyż dotychczas urządziły sa-

mochody wprost wyścig, żeby przemknąć obok stojącego tramwaju. Postoju w myśl nowego przepisu nie wolno urządzić bliżej niż w 5-ciu metrach za i przed przystankiem, co u nas nie jest wcale przestrzegane tak, że nieraz niema wprost możliwości przejścia do tramwaju.

Pozatem należy pamiętać, że na skrzyżowaniach ulic pojazd zbliżający się z prawej strony ma pierwszeństwo przejazdu, o ile w tym miejscu niema specjalnego posterunku, kierującego ruchem.

Nie należy też nigdy „ścinać” zakrętów, lecz skręcać w prawo małym, a w lewo dużym łukiem, zostawiając posterunkowego, stojącego w środku, po lewej stronie. Przyczyną częstych wypadków bywa również przemycanie się pomiędzy jadącym tramwajem a stojącym przy chodniku innym pojazdem. Te same uwagi odnoszą się również do motocyklistów i rowerzystów. Ci ostatni zwłaszcza mało zważają na przepisy ruchu i chaotyczną swoją jazdą są często narażeni na przykre wypadki. To też nie należy jechać obok siebie tylko sznurem, zwłaszcza trzymając się tramwaju, co jest często praktykowane, zwłaszcza przez naszą młodzież. Istną plagą miasta są motocykliści, jeżdżący przeważnie z otwartym tłumikiem, co w ruchliwych, wąskich ulicach powoduje hałas nie do zniesienia, zwłaszcza po rozruszeniu silnika. Posterunkowi — uważając, nie wiem dlaczego, iż motocykl z natury rzeczy musi hałasować — nie zwracają na to żadnej uwagi. Niemniej ważna rola w kwestji unormowania ruchu ulicznego, jak już wspomnieliśmy, przypada przechodniom.

Powinno się więc przedewszystkiem na chodniku iść zawsze prawą stroną, gdyż idąc po lewej, zmusza się idących naprzeciwko do zejścia na jezdnię, co może grozić katastrofą. Przechodzić ulicę należy zawsze przy skrzyżowaniu i to prostopadłe, przyczem schodząc z chodnika, należy patrzeć w lewo, a po przejściu połowy jezdni wzrok skierować w prawo. Oczekiwanie zbliżającego się tramwaju na jezdni może być również przyczyną wypadku: należy więc stać na chodniku i dopiero po zupełnym zatrzymaniu się wagonu zejść na jezdnię. Po zejściu z tramwaju nie należy przechodzić na drugą stronę ulicy za, lecz zawsze przed wagonem, a zeskakiwanie z tramwaju w biegu powinno być surowo karane. Niebezpieczne jest także przechodzenie placów po przekątni.

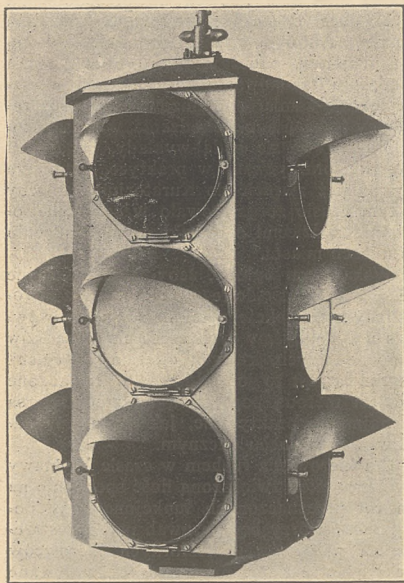
W celu unormowania tej kwestji na ulicach ustawi się słupki ze strzałkami, wskazujące miejsca do przejścia oraz wysepki, których cały szereg widzimy już w mieście.

Częste wypadki powstają również skutkiem niezdecydowania przechodnia, który znalazłszy się na jezdni i widząc nadjeżdżający samochód, zamiast stanąć spokojnie i czekać aż pojazd przejeździe, — miota się tam i z powrotem, dezorientując zupełnie kierowcę, który w rezultacie nie mogąc znaleźć miejsca — najeżdża nań. Tą cechą odznaczają się zwłaszcza nasze Panie.

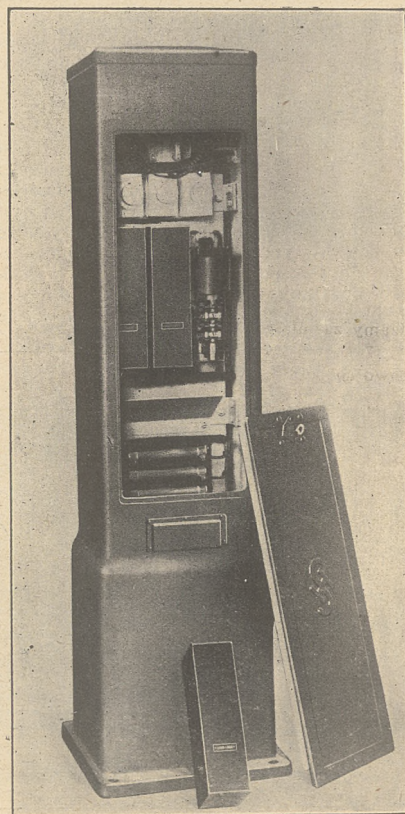
Znaczny procent wypadków w każdym mieście przypada na dzieci, które, nie mając odpowiedniego miejsca dla swoich zabaw, bawią się na jezdni i wpadają pod przejeżdżające samochody. Statystyka policji nowojorskiej wykazała w jednym roku 453 śmiertelnych wypadków z dziećmi. W dużej mierze winę za to ponoszą sami rodzice, gdyż pozwalają na zabawę swych dzieci na ulicy, podczas gdy oni właśnie powinni zwracać uwagę dzieciom i zabraniać biegania po jezdni, czepiania się wozów, wybiegania z bram na ulicę itp. Resztę nauczania powinna wziąć na siebie szkoła.

Wszyscy mieszkańcy miasta powinni sobie uświadomić, że od nich samych w dużej mierze zależy własne bezpieczeństwo, a warto przecież poświęcić trochę czasu na nauczenie się prawidłowego chodzenia po ulicy, żeby ochronić się przed kalectwem a nawet śmiercią. Bardzo rzadko słyszy się o przejechaniu szofera, idącego po ulicy, gdyż nauczony prowadzić samochód, wie on dobrze, jak należy się zachować, idąc pieszo po ulicy. To też we własnym interesie automobilistów leży jaknajszersza propaganda i uświadomienie publiczności w tym kierunku, a wówczas wykończymy z niej tak rozpowszechnioną nienawiść do każdego kierowcy, która w razie wypadku, — bez zastanowienia się, czy jest on winien czy nie — skupia się zawsze na automobilście.

J P



Lampa sygnalizacyjna dla regulacji ruchu ulicznego, zastosowana w Poznaniu. Fot. „Samochód”



Wnętrze aparatury lampy sygnalizacyjnej. Fot. „Samochód”

# Samochodem po kraju

Wycieczka do Gniezna, Trzemeszna, Strzelna i Kruszwicy

Czas lata należy wykorzystać. Posiadając samochód, mamy nieograniczoną możliwość zadowalania, nie tylko żądy przestrzeni i szybkoci, lecz i z bogactwa zasobu naszych wiadomości krajoznawczych.

Nie mówię o wielkich podróżach i rajdach do krajów obcych, lecz przedewszystkiem o mniejszych lub większych wycieczkach jednodniowych, dających się pomieścić w ramach każdej niedzieli.

W miarę możliwości, starać się będziemy, podawać naszym czytelnikom marszruty dokładnie przez nas opracowane. — Na pierwszy ogień podajemy wycieczkę do kolebki naszych dziejów, do Kruszwicy.

Wyjeżdżając z placu Wolności w Poznaniu, należy się skierować w dół przez ulicę Nową, minawszy Stary Rynek, wjechać w prawym jego rogu w ul. Wodną (jednokierunkową), skrócić w lewo w ulicę Wielkie Garbary (szyny tramw.), a następnie w prawo w ul. Wielką (szyny tramwajowe). Mamy przed sobą most Chwaliszewski, dalej ul. Chwaliszewo i most Bolesława Chrobrego. Wjeżdżamy na Ostrów Tumski, mijamy katedrę, poczem przez most Śródecki dostajemy się na ul. Ostrówek.

Za punkt „zero“ naszej wycieczki, przyjmijmy most Śródecki i zanotujmy stan naszego licznika kilometrów. — Minawszy most, wjeżdżamy w ulicę Ostrówek, poczem skręcamy w drugą ulicę w prawo (Św. Jacka) i wyjechawszy na plac, objeżdżamy go, kierując się w lewo, w ulicę Warszawską. U skrzyżowania tej ulicy, z niezabudowaną ul. Św. Michała, mijamy tor kolejowy. — Jesteśmy już teraz na drodze do Swarzędza.

10 km. — Swarzędz. — Mijamy plac w prostym kierunku, poczem u końca ul. Poznańskiej, skręcamy w prawo. Trzymając się prostego kierunku, mijamy drugi plac i wyjeżdżamy za miasto.

17 km. — mijamy stację kolejową Paczkowo (po prawej).

21 klm. — Kostrzyn, miasteczko niewielkie, posiadające gotycki kościół z XV w., odnowiony w końcu XVIII w.

dalec dalej trafiamy za wsią na nieochroniony przejazd kolejowy.

44 km. — ostre skrety w prawo i w lewo.

49 klm. — przejazd kolejowy ochroniony.

51 klm. — Gniezno.

Wjeżdżając do miasta, musimy przejechać obok katedry, przed którą wznosi się piękny pomnik Bolesława Chrobrego, dłuta Marcina Rożka. — Sama katedra pełna jest skarbów dawnej sztuki polskiej. Najcenniejsze są drzwi spiżowe, bogato rzeźbione, przedstawiające w 18 scenach żywot św. Wojciecha. Pochodzą z XII wieku. Należą do najcenniejszych zabytków sztuki romańskiej w Europie.

W nawie środkowej widzimy grób św. Wojciecha, wzorowany na grobowcu św. Piotra w Rzymie. W pobliżu wielkiego ołtarza jedna z płyt posadzki oznaczona jest krzyżem. — Ma to być grób Dąbrówki.

Skarbem katedry są także grobowce: Zbigniewa Oleśnickiego, niewątpliwie dzieło Wita Stwosza i marmurowy grobowiec nieznanego arcybiskupa, również prawdopodobnie dłuta Stwosza.

Zwiedzać można też skarbiec, pełen cennych relikwiarzy, krzyżów, ornatów itp. M. in. znajduje się tu bezcenny mszał Św. Wojciecha, bogato ilustrowany minjaturami na złocie.

Kto rozporządza czasem, wienien odwiedzić też, stojący obok katedry najstarszy kościół gnieźnieński św. Jerzego, który pochodzi z XII wieku (styl barokowy nadano mu później), a stoi rzekomo na dawnej górze Lecha, gdzie była świątynia pogańska. Ruszając w dalszą drogę od katedry, dojeżdżamy do Rynku, który przecinamy na ukos w lewo i w lewym jego rogu wjeżdżamy w ulicę Trzemeszeńską, która wyprowadzi nas z miastą we właściwym kierunku. — Za miastem mijamy nieokryty przejazd kolejowy, poczem — 56 km. — Jankowo.

59 klm. — przejazd kolejowy ochroniony.

61 km. — Trzemeszno. W mieście tem należy zwiedzić kościół, niegdyś romański,



Plac przed katedrą gnieźnieńską pięknie uregulowany stanowi prawdziwą ozdobę miasta. Fot. „Samochód”

23 km. — rozwidlenie dróg (figura święta). Kierujemy się w lewe odgałężenie, ku Gnieznu.

29 km. — Sanniki, wieś malowniczo położona.

31 km. — dwa zakrety w lewo i jeden w prawo.

35 km. — po lewej stacja Falkowo i ochroniony przejazd kolejowy.

37 km. — wieś Łubowo, skąd w lewo biegnie polna droga do Lednogóry (7,5 km.), ja-

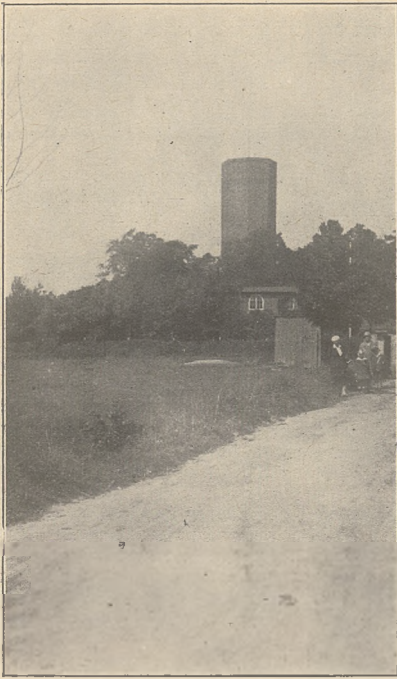


Most i rozwieszane sieci nad Goplem.



Fot. „Samochód”

Kamień w Strzelnie, z którego nauczał Św. Wojciech



Widok na t. zw. Mysią Wieżę w Kruszwicy i jej otoczenie. Fot. „Samochód”

obecnie po odnowieniu w XVIII wieku rokokowy. Założony został, wraz z opactwem augustjanów, za czasów Bolesława Krzywoustego, około r. 1100. Jest to najbogatszy kościół w Wielkopolsce. Skarbiec jego, po katedrze gnieźnieńskiej należy postawić na drugim miejscu. Wśród relikwii, znajduje się tu m. in. ręka Św. Wojciecha.

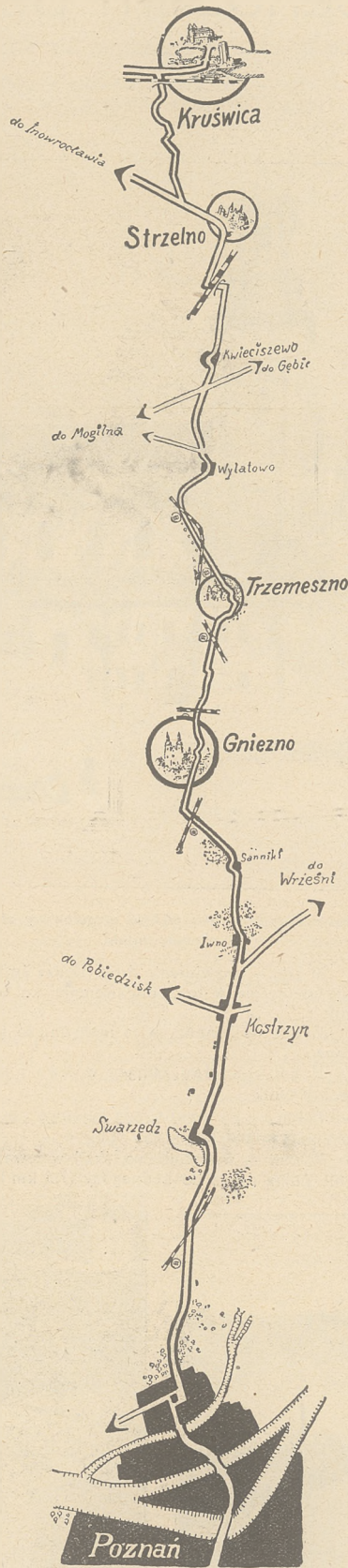
Chcąc przejechać przez miasto w kierunku Strzelna, jedziemy ul. św. Michała i Św. Jasia na do rynku Kilińskiego (bohater Warszawy tu się urodził), gdzie skręcamy w prawo przed drogowskazem i na rynku Kościelnym udajemy się w lewo, wjeżdżając w ul. Toruńską. Stąd wyjeżdżamy na szosę do Strzelna.

- 63 km. — dwa skrety.
- 67 km. — przejazd kolejowy ochroniony.
- 69 km. — przejazd kolejowy ochroniony.
- 73 km. — wieś Wylatowo.
- 74,5 km. — w lewo szosa do Mogilna.
- 79 km. — w prawo szosa do Gębic.
- 83 km. — stacja kol. Kunowo.
- 84 km. — 2 ostre skrety i przejazd przez tunel pod torem kolejowym.
- 84,5 km. — wieś Kwieciszewo.
- 90,5 km. — przejazd kol. nieochroniony.
- 91 km. — Strzelno. Dojeżdżamy do Rynku, gdzie skręcamy w prawo i zapuszczamy się w ulicę Kościelną. Dojeżdżamy do kościoła.

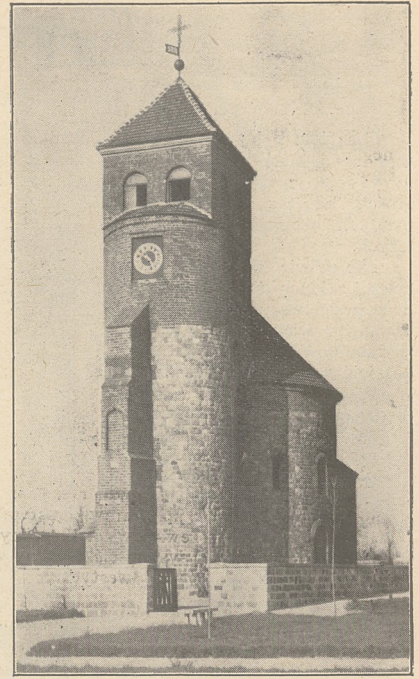
Dawny kościół Norbertanek, obecnie parafjalny, wyświęcony w roku 1216, był w założeniu budowlą romańską. W roku 1321 po najeździe krzyżaków, przebudowano go w stylu gotyckim, a w roku 1656 po najeździe Szwedów w stylu barokowym, tak że ze śladów stylu romańskiego pozostało bardzo niewiele.

W jednym z bocznych ołtarzów kościoła znajduje się krzyż z wielu relikwiami, uznany za cudowny w roku 1461, dalej znajdują się tam, cieszące się również sławą cudowności obrazy Matki Boskiej i Chrystusa. Przed kościołem leży ogromny kamień, z którego w roku 997 miał głosić kazanie św. Wojciech.

Tuż obok kościoła znajduje się kaplica św. Prokopa z okragłą wieżą, pochodząca z roku 1200. Bogate archiwum parafjalne zawiera cenne dokumenty, sięgające XII wieku



Mapka poglądowa wycieczki Poznań — Gniezno — Strzelno — Kruszwica.



Kościół św. Prokopa w Strzelnie, pochodzący z roku 1200. Fot. „Samochód”

(wśród nich bulla papieża Celestyna z roku 1192).

Opuściwszy Strzelno na 94,5 km skręcamy w prawo. Szosa ta obfituje w liczne zakrety. 108,5 km — przejazd kolejowy nieochroniony.

109,5 km — przejazd kolejowy ochroniony tuż za nim zakręt na prawo do celu naszej wycieczki, Kruszwicy nad Gopłem — 112 km.

Najstarszą pamiątką miasta, które niegdyś było stolicą Wielkopolski i siedzibą biskupa, jest kościół, położony na drugim brzegu jeziora, w miejscu, gdzie niegdyś miała stać chata Piasta. Kościół ten, niegdyś katedralny, pochodzi z XII wieku i zawiera cenne zabytki, jak chrzcielnicę z granitu z XII wieku, płyty grobowe, tablicę pamiątkową i t. p.

Na wyspie jeziora wznosi się słynna Mysia Wieża, do której przywiązana jest legenda o zjedzeniu Popiela przez myszy. Wieża ta, 31 metrów wysoka o potężnych murach, o długości ca. 5 metrów u dołu, a 2½ metra u góry jest pozostałością zamku, zbudowanego tu przez Kazimierza Wielkiego, gdyż dawny drewniany zamek, który stał w tym miejscu został w roku 1271 zniszczony przez księcia Bolesława Wielkopolskiego. Zamek zniszczyli Szwedzi w roku 1567, a w roku 1787 resztę ruin rozebrano na budowę gmachów rządowych w Inowrocławiu i innych. Ta część wybrzeża, na której stał zamek, a gdzie obecnie stoi Mysia Wieża, była dawniej, w zamierzchłych czasach wyspą, która później wskutek przesunięć geologicznych i zmniejszenia się obszaru jeziora połączyła się z wybrzeżem.

Jezioro Gopło, mierzące 33 kilometry kwadratowe, jest jednym z największych jezior w Polsce i ciągnie się długim 25-kilometrowym pasem z północy na południe. Ze szczytu Mysiej Wieży roztacza się piękny widok na miasto, jezioro i okolice aż pod Strzelno.

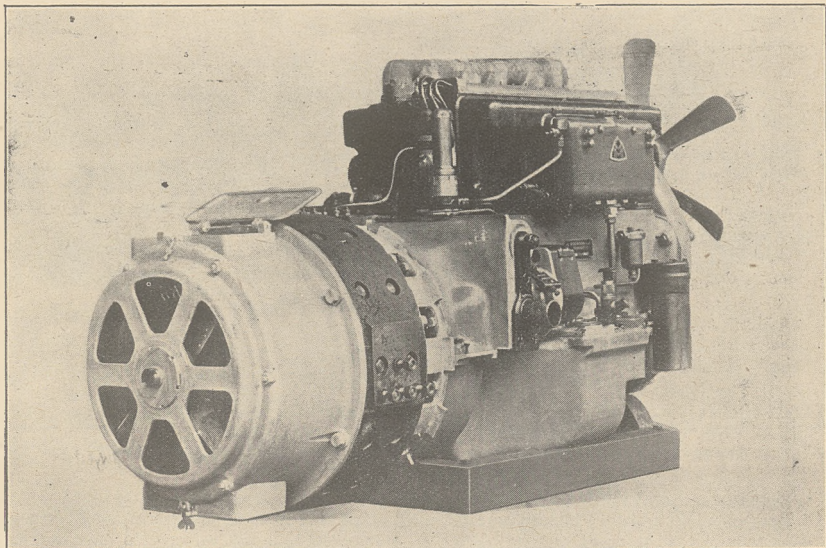
Z przystani na jeziorze można też robić piękne wycieczki łodziami. — 03 km, w kierunku północnym mamy tu Szarlej z t. zw. szafcem szwedzkim na półwyspie, w kierunku zaś południowym Ostrowo, gdzie znajduje się stary kościół gotycki, zbudowany w r. 1500 a odrestaurowany w r. 1766.



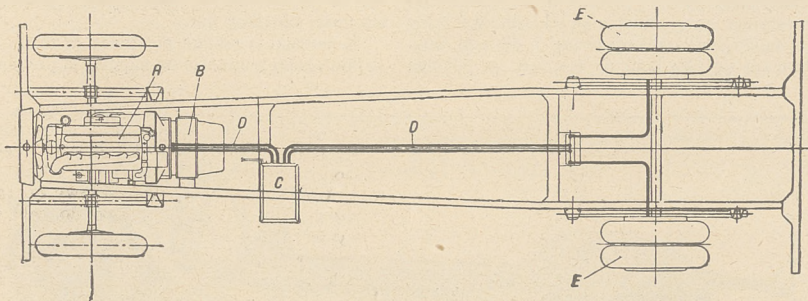
# Ciekawy system napędowy

Już kilkakrotnie omawialiśmy na łamach „Samochodu” różne systemy napędu elektrycznego dla pojazdów osobowych, czy też użytkowych. W numerze 21-szym opisaliśmy dokładnie tak zwane trolleybusy. Powstały one jak wiadomo, z pojazdów akumulatorowych, które jednak nie znalazły szerszego zastosowania, gdyż wymagały ciężkich baterii akumulatorowych, a promień ich działania przy najlepszym nawet wykorzystaniu akumulatorów obracał się w skromnych granicach ca 60 klm. Dziś stosuje się w praktyce pojazdy akumulatorowe wyłącznie dla komunikacji wewnętrznej na zamkniętych terenach, jak np. na Powszechniej Wystawie Krajowej. Trolleybus oddaje doskonale usługi tam, gdzie chodzi o regularną i sprawną służbę na stałych liniach komunikacyjnych. Odznacza się on wszelkimi zaletami pojazdu napędzanego elektrycznie, lecz tak jak tramwaj jest przywiązany do linii przewodów elektrycznych. Tak jeden jak i drugi system elektryczny wymaga zatem kosztownych inwestycji.

Mimo to jednak napęd elektryczny cieszy się od dawna wielkim zastępem zwolenników, a to dlatego, że ma on kilka niezwykłych zalet. Przy konstrukcji pojazdów benzynowych dużo trudności nastęrcza rozwiązanie kwestii



Zespół napędowy autobusów benzynowo-elektrycznych z silnikiem 100 KM. Maybach i prądnicą specjalną systemu Faun.



Szemat podwozia benzynowo-elektrycznego Faun. A — silnik Maybach 100 KM. B — prądnica. C — nastawnik jazdy. D — kable. E — silniki piestne.

przenoszenia siły na wahającą się i resorującą osź tylną. Dla wyrównania różnicy drogi poszczególnych kół przy braniu zakrętów wyposażono np. osie napędowe w dyferencjały. Prawie niezmienny moment obrotowy silnika dla osiągnięcia dostatecznej siły pociągowej na trudnej drodze wymaga szeregu przekładni, przy pomocy której kierowca dobiera odpowiedni stosunek przenośni. Niemożliwość rozruszenia silnika pod obciążeniem stworzyła konieczność zastosowania sprzęgła.

Nic więc dziwnego, że znaleźli się konstruktorzy, którzy postawili sobie za cel stworzenie pojazdu, który łączyłby w sobie zalety dwóch systemów napędowych, elektrycznego i benzynowego, dając niezależność od centrali i nieograniczony promień działania pojazdu benzynowego oraz elastyczność napędu elektrycznego, nie znającego zgrzytów przekładni i dyferencjału. Jak w każdej dziedzinie, tak i tutaj należało rozwiązać cały szereg trudności. Owocem tej pracy są pojazdy benzynowo-elektryczne z zastosowaniem silników piestnych. Napęd ten nadaje się przede wszystkim dla pojazdów ciężarowych i użytkowych.

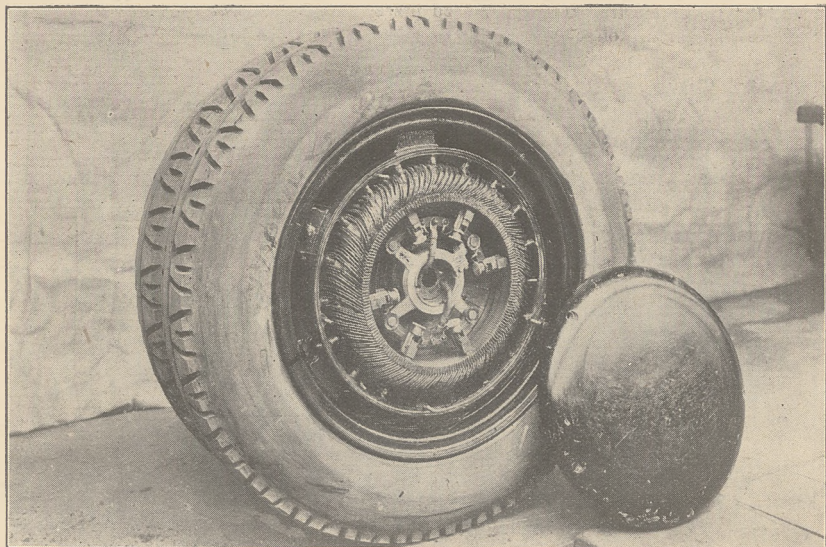
Przy napędzie benzynowo-elektrycznym z silnikami piestnymi brak zupełnie części trących, zużywających energię. Wydajność składa się wyłącznie ze stopnia wydajności prądnicy i silników, wynoszących po 90%, co w sumie daje 81%. Do tego trzeba jeszcze wziąć w rachubę, że silnik spalinowy pracuje

przy napędzie kombinowanym o wiele ekonomiczniej. Przy przenośni mechanicznej silnik często pracuje na niekorzystnych obrotach. Przy napędzie kombinowanym wykorzystuje się stale rejon korzystnych obrotów silnika.

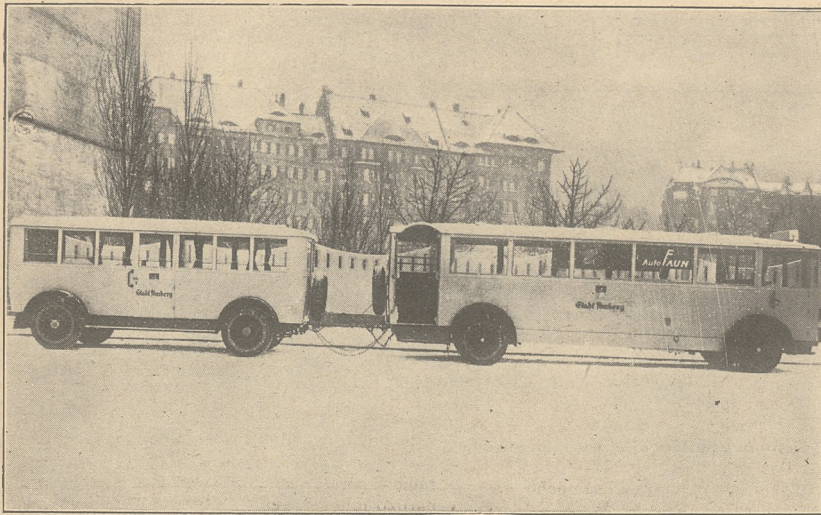
Zespół napędowy składa się z normalnego silnika spalinowego 4, 6 lub 8 cylindrowego lub 2 cylindrowego, 2-łukowego Diesla Junkersa o sile zależnie od przeznaczenia pojazdu, od 60—100 KM. sprężonego z prądnicą własnego systemu o wydajności 270 amp. — 220 volt, która służy silnikowi spalinowemu jako koło rozpedowe.

Przedstawiony na naszym zdjęciu zespół jest zespołem napędowym dla autobusów i posiada silnika 6-cylindrowy 100 KM. Elastyczność jego w połączeniu z elastycznością kombinowanego systemu napędowego pozwala nawet ciężkiemu autobusowi konkurować z lekkim amerykańskim samochodem osobowym.

Wytworzony prąd przechodzi do walcowego nastawnika jezdneho, umieszczonego pod siedzeniem kierowcy, posiadającego pozycje jazdy wprzód, wstecz, zerową i dla hamowania. Obsługa polega zatem jedynie po nastawieniu kierunku jazdy i na regulacji obrotów silnika benzynowego bez najmniejszej potrzwy



Silnik elektryczny, umieszczony bezpośrednio na piaście kola.



Autobus benzynowo-elektryczny 55 osobowy z napędem na wszystkie 4 kół z przyczepką na 40 osób.

by poruszenia jakimkolwiek lewarkiem, jakie np. posiadają pojazdy elektryczne.

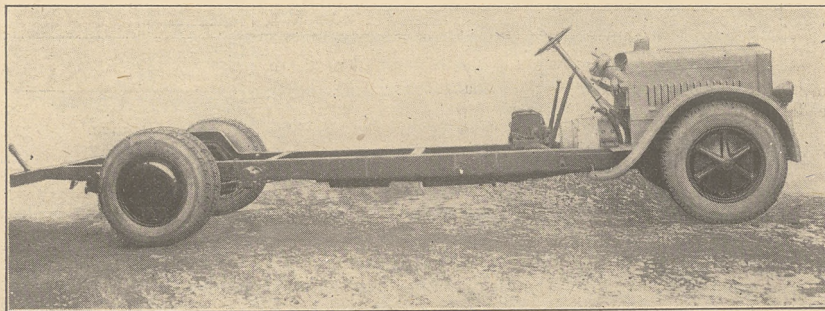
Przenoszenie siły uskutecznia się 4 elastycznymi, stosunkowo cienkimi kablami, dzięki czemu położenie ramy nie ma najmniejszego wpływu na przenoszenie energii. Sprzęgło nie jest potrzebne, gdyż rozruch silnika benzynowego może przy wyłączonym prądzie nastąpić bez najmniejszej przeszkody. Specjalna konstrukcja i połączenie prądnicy usuwa konieczność wszelkich zmian przekładni w zmiennym terenie. Przy jeździe na równinie, gdzie jest potrzebna mniejsza siła pociągowa, wykorzystuje się automatycznie moc silnika do rozwinięcia wysokiej szybkości, przyczem prądnica pracuje z wysokim napięciem. Natomiast przy pokonywaniu wzniesień prądnica, odpowiednio do wymaganej siły pociągowej, pracuje z wysokim natężeniem, wykorzystując pełną moc silnika przez dostosowanie napięcia. To automatyczne dostosowanie się prądnicy do warunków pracy z zupełnym wykorzystaniem mocy silnika spaliniowego jest podobne do mechanicznego przenoszenia napędu przez skrzynkę przekładniową, przy której jednak poważną rolę odgrywa umiejętność kierowcy. Obsługa systemu napędowego benzynowo-elektrycznego

polega jedynie na regulowaniu szybkości akceleratorom. Napęd elektryczny powoduje większą oszczędność w zużyciu poszczególnych części, niż przy pojeździe benzynowym. Brak zupełnie części mocno zużywających się, jak sprzęgła, przekładnie, trybów, przegubów i dyferencjałów. Przy przenośni mechanicznej powstające przy zmianie przekładni wstępy nie są zupełnie absorbowane i dlatego koła obracają się chwilami na miejscu, co pociąga

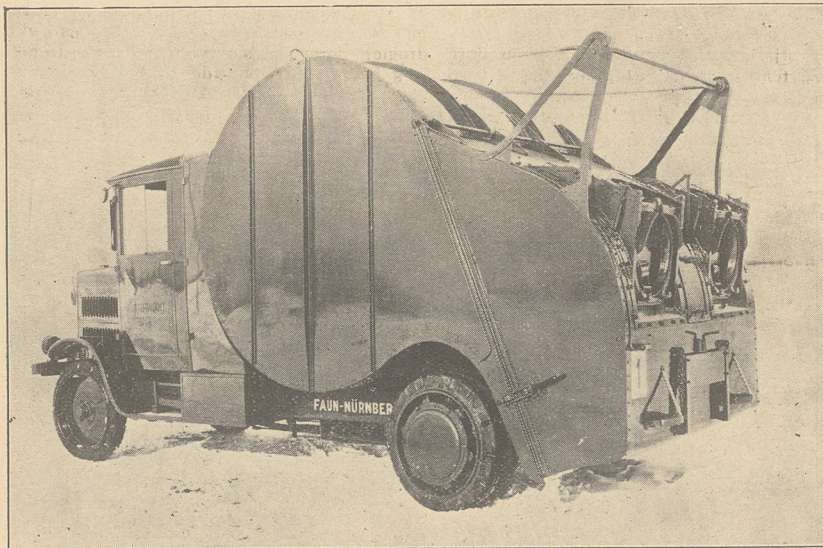
za sobą zwiększenie zużycia się ogumienia. W przeciwieństwie do tego pojazd benzynowo-elektryczny rusza stopniowo i nadzwyczaj elastycznie, ze zwiększeniem obrotów silnika i wydajności prądnicy, przez co ochrania się bardzo pojazd. Możliwość hamowania elektrycznością przyczynia się do oszczędzania ogumienia i podnosi jednocześnie bezpieczeństwo ruchu. Ponieważ pojazd benzynowo-elektryczny nie zna części, wymagających stałego smarowania albo nawet biegu w oliwie nie ma połączonej z tem nieczystości i przyczynia się do zwiększenia ekonomii pojazdu. Dalszą zaletą jest wyższy stopień wydajności napędu benzynowo-elektrycznego. Nawet przy tak zwanym połączeniu bezpośrednim wydajność napędu mechanicznego nie przekracza ze względu na pracujące przy ten tryby i łańcuchy 70%.

Jak już wyżej wspomniano, energia napędowa zostaje przeniesiona kablami do silników piestnych. Silnik taki uwidoczony jest na zdjęciu. Konstrukcja jego jest podobna do konstrukcji magnet Scintilla. Gwiazda magnesowa jest osadzona na stożkowym czopie osiowym zapomożącej kłma i wpustki. Wbudowany do zewnętrznej części koła twornik obraca się naokoło gwiazdy na łożyskach kulowych. Kontrola silnika, to jest kolektorów i szcetek jest bardzo łatwą do wykonania po zdjęciu zewnętrznej szczelnej pokrywy, bez potrzeby postawienia wozu nad dołem, jak to się robi przy tramwajach. Zaznaczyć należy, że ilość obrotów silnika piestnego równa się ilości obrotów kół.

Konstrukcja silnika piestnego pozwala bez najmniejszej trudności na napęd kół przednich



Autobusowe podwozie benzynowo-elektryczne widziane z boku



Najnowszy typ samochodu do zwożenia śmieci z bezpylnym wysypem tylnym, używany m. in. przez tabory miast Haag (Holandia) i Hamburga. Miasta te stosują obecnie wyłącznie pojazdy benzynowo-elektryczne.

z tylnych lub 4 tylnych, względnie nawet wszystkich 6 kół i umożliwia nadzwyczaj niskie położenie ramy, które wynosi np. przy autobusie o oponach 38x7 tylko 55 cm. Pomimo tego wszystkie organy odległe są od ziemi o co najmniej 25 cm.

W numerze 29 daliśmy jako obrazek przyczepkę pociąg elektryczny o 3 tylnych osiach przednich. Taka konstrukcja jest przy silnikach piestnych bez trudności możliwą, a nawet można napędzać koła wozów przyczepnych.

Pojazdy benzynowo-elektryczne posiadają poza dwoma normalnymi hamulcami samochodowymi, z których jeden jest pneumatycznym na 4 kół, trzeci niezależny od prądnicy hamulec elektryczny, który znacznie podwyższa bezpieczeństwo ruchu, ponieważ wszystkie 3 systemy hamulcze mogą być jednocześnie zaciągnięte, przyczem hamulec nożny wyłącza dopływ prądu.

System napędowy benzynowo-elektryczny w obecnej chwili zasługuje na uwagę z tego względu, że w Polsce organizuje się spółka o kapitale czysto polskim, która na zasadzie licencji przystąpi do budowy pojazdów benzynowo-elektrycznych.

K. J. W.

## O tem, co mamy i czego nam brak

(Dokończenie ze str. 2-jej.)

wiedzy i przygotowania do życia przemysłowego, po odbyciu praktyki w zagranicznych fabrykach samochodowych, z zapalem wzięli się do pracy, lecz brak dla nich odpowiednich placówek i muszą pójść w innym kierunku, niż zamierzali w chwili rozpoczęcia studiów. Co do przemysłowców, to czyż przykład Stefana Tyszkiewicza, który od tyłu, tyłu lat pracuje, niestety, ze zmiennem szczęściem, nad uruchomieniem produkcji „Stetysków”, nie jest wystarczającym dowodem wytrwałości, oporności wobec ciósów losu i... wielkiego umiłowania idei polskiego przemysłu samochodowego? A wysiłki wojskowych, przekształcających Centralne Warsztaty Samochodowe na fabrykę krajowych pojazdów mechanicznych? Przechodząc z kolei do personelu technicznego, to stwierdzić należy, że wyrabia się on coraz bardziej w istniejących fabrykach oraz warsztatach reparacyjnych, których ciągle przybywa wraz ze wzrostem liczby samochodów. Robotnik-Polak wtłoczony w ramy dobrej organizacji staje się czynnikiem bardzo dodatnim, czego dal dowody w fabrykach Forda, Citroena, Renaulta. Gdyby produkcja samochodowa u nas oparła się na silnym podłożu, mielibyśmy fachowych robotników — zatrudnienie. Piszący te słowa był świadkiem, jak do Stefana Tyszkiewicza zjeżdżali do jego mieszkania paryskiego przy Avenue Coquelin emigranci polscy z Billancourt, od Renaulta i z Quai de Javel, od Citroena i błagali go, aby nie zapominał o nich, gdy zacznie budować swą fabrykę; było to lat temu cztery... Nie! Ludzi nam nie zabraknie.

Również nie zabraknie nam surowców. O polskiej stali samochodowej pisaliśmy na tem miejscu niedawno. Jakie jest jej znaczenie dla samochodów, dowodzi fakt, że mniej więcej 3/4 materiałów, potrzebnych dla konstrukcji samochodowej — to wszelkiego rodzaju stalowe półfabrykaty hutnicze. Stąd zagadnienie stali samochodowej posiada dla przemysłu automobilowego pierwszorzędne znaczenie. Jakkolwiek polski przemysł hutniczy pod względem rozmiarów swych zajmuje w produkcji światowej, a choćby tylko europejskiej, jedno z ostatnich miejsc, to niemniej zdolność wytwórcza hut polskich, w porównaniu do potrzeb krajowych, jest tak znaczna, że nietylko mogłaby spokojnie sprostać zapotrzebowaniu rodzimego przemysłu automobilowego, o ileby ten rozwinął się w całej pełni, lecz również dawałaby znaczny odsetek na eksport. Co zaś się tyczy jakości stali polskiej, dość powiedzieć, że nasze wytwórnie pozostają w kontakcie niemal ze wszystkimi większymi fabrykami samochodów w Europie. Przejdźmy do dalszych surowców.

Nie będąc wybitnym znawcą techniki, piszący te słowa polega na zdaniu inż. podpułkownika Kazimierza Meyera, który twierdzi, że aczkolwiek surowiec do odlewów aluminiowych musi być dotychczas sprowadzany z zagranicy, to odlewnictwo jako takie właściwie zostało opanowane i obecnie możemy otrzymywać najtrudniejsze nawet odlewy aluminiowe zupełnie pewnie i to z odlewni takich, jak Ursus, Babbit, P. W. S., Mieszkański i inne. Kwestja ilości jest tylko kwestją zwiększenia pomieszczeń i ludzi, a przedewszystkiem kwestją unifikacji, gdyż tylko ta ostatnia da możliwość obniżenia ceny przez stosowanie odpowiednich metod pracy (kokile). Kwestja samego surowca ma już też wszelkie podstawy do pomyślnego rozwiązania dzięki pracom Instytutu Badań Chemicznych. Nieco gorzej przedstawia się sprawa odlewów żelaznych.

Wprawdzie minęły już te czasy, kiedy chcąc odlać jakikolwiek blok cylindrowy, trze-

ba było objechać kilkanaście odlewni, aby wreszcie po długich pertraktacjach skłonić jedną z nich do podjęcia odlewu, przyczem odlew po 3 albo 4 próbach wypadal zwykle dwukrotnie cięższy niż powinien, nie mówiąc już o cenie i samej wartości. Dzisiaj otrzymujemy już odlewy cienkościennie, jednako-woż do stanu zupełnie zadowolającego sporo jeszcze pozostaje pracy. Na przeszkodzie nie stoi tu nieumiejętność, a tylko nikła jeszcze ilość zapotrzebowań. Przechodząc do innych materiałów, jak drzewo, skóra, sprężyna, różnego rodzaju płótna, dermatoid, a nawet lakiery, to podkreślić należy, że nie mówiąc już o drzewie, wszystkie te materiały włącznie do lakierów nitrocelulozowych, możemy otrzymać z krajowych fabryk i gatunek ich w ostatnich latach bardzo się poprawił. Jak widzimy z powyższego, braku materiałów surowych zasadniczo się nie przewiduje.

Pozostaje więc jeszcze kwestja kapitału. O niej najmniej potrzeba mówić, już obecnie bowiem Państwo dało tyle dowodów, że docenia znaczenie przemysłu samochodowego dla kraju, przekształcił C. W. S., stworzył produkcję ciężarówek Ursusa, weszło w porozumienie ze „Skodą”, uczyniło już tyle dla interesującej nas gałęzi wytwórczości, że o gotowości pomocy rządu dla akcji wzmocnienia produkcji wątpić nie można.

A więc? Można znaleźć w Polsce i ludzi i surowce, i kapitał. Trzeba tylko koordynacji wysiłków i kooperacji wszystkich zainteresowanych zakładów. Obyśmy zauważyli w czasie trwania Powszechnej Wystawy Krajowej, podczas tej rewji tego, co mamy, i tego, czego nam brak, że przyszłość przemysłu samochodowego w Polsce — jest tylko kwestją porozumienia się.

T. K.—j.

## Automobilizm na Powszechnej Wystawie Krajowej

(Dokończenie ze str. 4-tej.)

znaków tego rodzaju rozwieszono na ścianach.

Biurowy turystyczny wystaw, znajdujący się jeszcze w druku, przewodnik automobilowy, zawierający 40 szlaków głównych w Polsce z oznaczeniami hoteli, garaży, stacyj benzynowych oraz miejscowości godnych zwiedzenia z punktu widzenia turystyki. Przewodnik ten wydany w językach polskim, niemieckim, francuskim oraz angielskim, przyczyni się do rozwoju turystyki samochodowej w naszym Państwie. Dalej w dziale tym znajduje się wydana przez A. I. A. C. R. mapa Europy z oznaczeniem głównych dróg automobilowych. Wreszcie wydawany przez A. P. miesięcznik „Auto” wystawia egzemplarze ostatnich numerów oraz projekty okładek.

Całe stoisko udekorowane barwnymi chodragiewkami Polski oraz Państw obcych robi bardzo miłe wrażenie i zapewne przyczyni się w dużej mierze do propagandy tego sportu w naszym społeczeństwie.

Organizacją i urządzeniem stoiska zajmowali się sekretarz Automobilklubu p. Tomicki, p. S. Broniarz, sekretarz Automobilklubu Wielkopolski oraz p. inż. J. Piątkowski, członek K. S. A. W.

W dniu 17 bm. stoisko odwiedził minister robót publicznych p. J. Moraczewski z małżonką w otoczeniu wyższych urzędników Ministerstwa i Dyrekcji Robót Publicznych województwa Poznańskiego. W czasie bytności p. ministra, która trwała około pół godziny, objaśnienia udzielał p. radca inż. Trampler oraz członek p. inż. J. Piątkowski.

## PRAWO I SĄD

### „Latówki”

Z kół prawniczych otrzymaliśmy w tych dniach następujące zapytanie:

„Jedzie wóz szosą szeroką, (t. zw. trzytorową), jedzie latówka, położona po lewej stronie. Z przeciwnej strony jedzie samochód środkiem szosy. Woznica pozostaje nadal na latówce, po lewej stronie. Jak winien się wobec tego zachować szofer?”

Ze względu na to, że sprawa ta posiada znaczenie dla szerokiego kół publiczności, korzystającej z dróg publicznych, a w formie wyraźnego przepisu prawnego nigdy dotychczas zatwierdzona nie została, omówimy ją nieco szczegółowiej.

Kwestja latówek jest sprawą prawnie dość trudną, tem więcej, że już przed wojną było sporne, czy obowiązują jeszcze na terenie dawnych „ziem wschodnich monarchji pruskiej” przepisy o ruchu na drogach bitych z dnia 17 marca 1839 (zb. ust. pruskich st. 80), zawierające przepisy o latówkach. Kwestja ta obecnie straciła na znaczeniu o tyle, że istnieje norma polska w tym względzie, a mianowicie rozporządzenia ministra robót publicznych i ministra spraw wewnętrznych z 26 czerwca 1924 (Dz. U. 61 poz. 611), regulujące używanie i ochronę dróg, które wspominają o latówkach, podczas gdy ustawa z 7 października 1921, dotycząca przepisów porządkowych na drogach publicznych (D. U. 89 poz. 656) o drogach tych milczy. Jednakże pierwsza z tych norm, wydana na podstawie drugiej, ogranicza się tylko do stwierdzenia w § 14, że „ruch pojazdów zaprzegowych... na drogach bitych i brukowanych winien odbywać się na twardej nawierzchni. Nie na

## Bilety wstępu

### Bilety do garderoby

### Bilety komunikacyjne

tylko w masowych ilościach wykonuje na maszynach-automatach

Drukarnia Polska Sp. Akc., Poznań,

św. Marcina 70.

171685

Rejestr.

Teatr Nowości

171685

Bilet wstępu do Teatru Nowości

Bilet należy zachować i na każdorazowe wezwanie kontrolera okazać.

Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

171685

Kontrola

Teatr Nowości

twardej nawierzchni ruch ten może odbywać się tylko tam, gdzie istnieją miękkie, letnie tory". I to wszystko.

Drugą kwestią, która prawnie posiadała by znaczenie dla rozstrzygnięcia przedłożonej nam sprawy, byłaby odpowiedź na pytanie, czy dla pojazdów niemechanicznych istnieje zasadniczo obowiązek jeżdżenia po prawej stronie drogi publicznej. Otóż trzeba stwierdzić, że niema takiego zupełnie ściślego przepisu prawnego, któryby obowiązek ten uzasadniał, bo rozporządzenie Min. Rob. Publ. i Min. Spraw Wewnętrznych z 3 czerwca 1922 (Dz. U. 46 poz. 407) o wymianiu i wyprzedzaniu na drogach publicznych powiada w § 1, że „wszyscy, korzystający z dróg publicznych dla jazdy, wożenia i pędzenia lub prowadzenia zwierząt, jako to: kierownicy pojazdów mechanicznych, woźnice, cyklisty, jeźdźcy i poganiacze zwierząt obowiązani są trzymać się prawej strony drogi w kierunku jazdy, i przy mijaniu pojazdów lub zwierząt, jadących lub idących w przeciwnym kierunku, winni usunąć się ze swemi pojazdami lub zwierzętami na prawo”.

Samo już wyrażenie: „trzymać się prawej strony”, a nie „jechać itd. prawą stroną” wskazuje na to, że ustawodawca nie miał na myśli wyłącznego korzystania ze strony prawej, lecz tylko w interesie sprawnego rozwiązania problemu komunikacji podał, jako normę kierunkową, stronę prawą. Również postanowienia zdania drugiego i trzeciego tegoż § potwierdzają ten pogląd, gdyż zdanie drugie poleca kierowcom zboczyć na prawo, gdy zostają wyprzedzani, a zjechać na lewo, gdy wyprzedzają dążących w tym samym kierunku. Zdanie trzecie mówi o sygnałach ostrzegawczych, względnie ostrzeżeniu woźniami, i na ostrzeżonego nakłada obowiązek usunięcia się na prawo i przepuszczenia wy-

przedzającego pojazdu po lewej stronie jezdni. Prawem specjalnem w stosunku do przepisów tych jest „Ordynacja drogowa” dla prowincji Poznańskiej z 3 grudnia 1921 r. (Dziennik urzędowy rejencji str. 673), która jednak nie stwarza kategorię obowiązu jeżdżenia po prawej stronie, o czym można wnioskować z brzmienia § 24, który powiada: Przy spotkaniu się wózów należy zjechać na prawą stronę drogi poza środek. Jeżeli jaki wóz nie może zjechać na prawo, natenczas musi to uczynić drugi wóz.

Z całokształtu tych przepisów możemy: dla naszej sprawy, wysnuć, zdaniem naszym, następujące wnioski:

Wobec tego, że sprawa latówek nie jest wyraźnie pod tym względem uregulowana, a stylizacja przepisu § 14 rozp. z 26. 6. 1924 wskazuje na odrębne traktowanie tych części drogi przez ustawodawcę, możnaby przyjąć, że szosy z latówką, trzytorowe, można prawnie traktować jako drogę podwójną: dwutorową na nawierzchni twardej, i jednotorową na części miękkiej. Jeżeli więc woźnica jechał latówką po lewej stronie, a samochód jechał również latówką, to woźnica, na

mocy przepisów powyższych, był zobowiązany, według litery prawa, usunąć mu się z drogi, gdyż „mógł” to uczynić (§ 24 ord. drogowej). Ponieważ jednak trudno przypuścić, by samochód upierał się przy jechaniu po latówce, a miał tylko interes w tem, żeby bezpiecznie przejechać koło wozu na twardej nawierzchni, więc mógł prawidłowo jechać „prawym” w stosunku do siebie torem dwutorowej nawierzchni twardej, t. zn. w praktyce środkiem szosy. Że w ten sposób minąłby wóz z jego prawej strony może być w danej sprawie obojętne, przyjmując że są to dwie odrębne drogi.

Jest to, zdaniem naszym, jedyne możliwe rozwiązanie, biorąc pod uwagę warunki nowoczesnej komunikacji. W naszych warunkach latówka jest czasem bardzo potrzebna, a przynajmniej niektórzy rolnicy, którzy niechętnie kują konie, za taką ją uważają.

Pozwólmy więc jeździć po latówkach, komu to koniecznie i dla jego przyjemności potrzebne, a traktujmy, interpretując w odpowiedni sposób ustawę i wyciągając z niej właściwe wnioski, latówkę jako osobną, jednotorową drogę. (pz)

## Zjazd gwiazdzisty do Łodzi

Zjazd gwiazdzisty do Łodzi jakkolwiek nie miał w roku bieżącym charakteru oficjalnego i pozabawiony był nagród, udał się nadspodziewanie dobrze. W oznaczonej godzinie na miejsce przybyło 50 maszyn. Kilku kierowców może się poszczycić poważniejszymi wyczynami. Najdłuższą trasę odbył p. Widawski na „Citroen'ie”, przebywając razem przeszło 1200 klm. Ponad 1000 klm przebyli jeszcze pp.: Plihal (Łódź) na „Fiaacie”, Kona (Łódź) na „Fiaacie”, Kona (Łódź) na „Zbrojowce”, Grętkiewicz (Łódź) na „Oldsmobilu”, Leder-Mandelort na „Delage”.

laczkowski (Katowice)

na „Zbrojowce”, Grętkiewicz (Łódź) na „Oldsmobilu”, Leder-Mandelort na „Delage”.

Dnia następnego, przy przepięknej pogodzie odbył się na szosie Lutomiersk — Aleksandrów na przestrzeni 5 klm. wyścig samochodowy, integralną część tegorocznych mistrzostw Polski. Na starcie stanęła elita polskich kierowców, jak: Liefeld, Ripper, Zawidowski i Szwarcstein — w kategorii wyścigowej, Cieński, Mycielski i Poznańska w kategorii sportowej. W zestawieniu z rokiem ubiegłym konkurencja niedzielna była słabsza pod względem ilościowym, bez porównania silniejsza natomiast pod względem jakościowym. Wymieniona czwórka — to sztandarowe nazwiska polskiego sportu samochodowego. Zrazu zapowiadało się na pojedynek „Bugattiego” z „Austro-Daimlerem”, niestety walka o pierwszeństwo rozegrała się pomiędzy teamem „Bugattich”. Szwarcstein i Zawidowski „dosiadali” 8-mio cylindrowego „Bugattiego” z kompresorem, J. Ripper — także 4-cylindrowkę. Najsilniejszy wóz należał do Liefelda. Gdy w ostatniej chwili „Austro-Daimler” odmówił Lie-

felowi posłuszeństwa, bowiem igła w karboratorze zatkała dopływ benzyny, jasnym się stało, że walka o pierwszeństwo i prowadzenie w mistrzostwie Polski rozegra się pomiędzy Szwarcsteinem i Zawidowskim. Pewien handicap miał Szwarcstein który na tej maszynie trenował teraz przez szereg tygodni w Paryżu na torze, osiągając przeszło 200 klm na godzinę, i na niej przybył bezpośrednio do Łodzi ze stolicy nadsekwąskiej. Zawidowski był w posiadaniu tej maszyny dopiero trzeci dzień nie mógł się więc z nią zżyć jeszcze. Walka była zażarta, w rezultacie czego Szwarcstein zwyciężył, a poważny sukces w postaci drugiego miejsca zdobył Ripper, wyprzedzając Zawidowskiego o 1 sek. i 2 pkt. w tabeli.

W kategorii wyścigowej, wszystkie trzy wyniki są znacznie lepsze od zeszloroznego rekordu Bronisława Frühlinga — 138,5 klm. Wynik 152,570 klm Szwarcsteina jest nowym rekordem Łodzi.



Komandorzy zjazdu i wyścigu łódzkiego, pp. inż. Kauczyński i A. Schicht.

Gwarancję wytrzymałości daje tylko silna budowa i doskonała konstrukcja auta.

Mало korzystne jest auto piękne i eleganckie, o słabej przytem budowie, ale także nieprzyjemnie jest posiadać auto ciężkie i masywne.

Dlatego też najsympatyczniejsze są te auta, które łączą w sobie tak silę jak i piękno...

Każdy może się sam naocznie przekonać, że wszystkie te zalety łączy w sobie: „PRAGA”.



### OSOBOWE :

4-cyl.	4/14
4-cyl.	5/20
4-cyl.	6/24
6-cyl.	8/30
6-cyl.	13/45
8-cyl.	17/60



### CIĘŻAROWE :

„An“	— 1½ tony
„L“	— 3 „
„N“	— 5 „

Reprezentacja na Wielkopolskę i Pomorze:

„PRAGA” AUTOMOBILE Poznań, plac Wolności nr. 11

Telef. 55-33 Telegramy: Autopraga Telef. 55-33

Reprezentacja na b. Król. Polskie i Kresy: inż. St. Nawakowski Sp. z ogr. odp. Warszawa, Salon samochodowy: Kredytowa 4. Garaż: Wolska 81. Telef. 291-34, 181-34 i 91-34. Teleg. Centropług

Reprezentacja na Małopolskę, Śląsk i Wołyń: Henryk Buchstab, Lwów, ulica Jagiellońska nr. 7. Telefon 305. Telegramy: Buchstab Jagiellońska.



## *Niemaś więcej „nawalonych kich“ ....*

Niezależnie od szybkości wozu, stanu drogi, lub ogumienia — jazda będzie zawsze bezpieczna i przyjemna, jeżeli koła są zabezpieczone gumochronem ORDO.

Gwóźdź lub inny ostry przedmiot nie przedziurawi dętki, gdyż gumochron ORDO działa jak poduszka pneumatyczna. Wóz zaopatrzony w gumochron ORDO nabiera elastycz-

ności; oszczędzamy zatem podwozie, motor i karoserję. Poza temi uznanemi zaletami, oszczędzającemi czas, piędz oraz zwiększającemi efektowny kilometrąż opon i dętek, osiągamy rzecz nie mniejszej wagi: stuprocentowe zadowolenie z każdej przejażdżki, a jeżeli chodzi o samochody użytkowe — unikamy kosztownych przerw ruchu.

ŻĄDAJCIE BEZPŁATNEGO POKAZU, NIEOBOWIĄZUJĄCEGO DO KUPNA

# ORDO

POLSKO-SZWEDZKIE TOWARZYSTWO **ORDO** SP. Z O. O. CENTRALA: WARSZAWA,  
MARSZAŁKOWSKA 97 a — TELEFON 204-44.

ODDZIAŁY: **POZNAŃ, ALEJE MARCINKOWSKIEGO 20 — TELEFON 10-03**

ŁÓDŹ, ULICA PRZEJAZD 6 — TELEFON 75-85.

LWÓW, CHORAŹCZYNY 21 — TELEFON 9-78.

KATOWICE

W kategorii wozów sportowych wysoką klasę jazdy pokazał Ludomir Cieński ze Lwowa, jak również jego kolega klubowy Franciszek hr. Mysiecki. Wyniki wymienionych są również znacznie lepsze od wyników zeszłorocznych. Poważny sukces ma do zanotowania Halina Poznańska, w chwili obecnej najlepsza kierowczyni wyścigowa Polski. Jej wyniki z roku na rok są lepsze, obecnie przekroczyła ona setkę, mimo, iż na trzecim kilometrze jazdy miała nagły defekt maszyny. Apfelbaum na „Packardzie” zaprezentował tylko ładną w linii maszynę. Plihal miał słaby start, Gerhard oraz panie Regulska i Marchlewska pokazały czystą jazdę.

Wyścigi same dostarczyły pięcioletniej publiczności wiele emocji.

Wyniki podaliśmy już w ostatnim numerze „Samochodu”.

Wieczorem, w salach „Grand Hotelu” odbyła się uroczystość rozdania nagród, na której obecni byli zaproszeni goście, uczestnicy zjazdu gwiazdźstego i przedstawiciele prasy. Piękne nagrody otrzymali:

- 1) Nagrodę Automobilklubu Polski za najlepszą bezwzględnie szybkość dnia p. St. Szwarcstein.
- 2) Nagrodę Ł. A. K. dla zwycięzcy w klasie samochodów sportowych — p. Ludomir Cieński.

3) Nagrodę Prezesa Ł. A. K., p. Karola Wilhelma Scheiblera, za najlepszy wynik według ustanowionego handicapu obliczonego na podstawie danych technicznych — p. L. Cieński.

4) Nagrodę wiceprezesa Ł. A. K., p. Franciszka Leonharda, dla uczestnika, który uzyskał drugi najlepszy wynik w klasyfikacji ogólnej — p. Jan Ripper.

5) Nagrodę p. Aleksiego Schichta dla pani, która osiągnęła największą szybkość dnia, a nie zdobyła żadnej z poprzednich nagród — p. Halina Poznańska.

6) Nagrodę p. Roberta Schweikerta dla członka jednego z polskich klubów automobilowych, który osiągnął największą szybkość na samochodzie zamkniętym — p. L. Gerhard.

7) Nagrodę Komisji Sportowej Ł. A. K. dla członka Ł. A. K. za najlepszy wynik dnia — p. H. Poznańska.

8) Nagrodę wiceprezesa Ł. A. K., p. K. Steinerta, dla członka jednego z polskich klubów automobilowych, który uzyska najlepszy czas, a nie otrzymał żadnej z poprzednich nagród — p. Edw. Zawadowski.

9) Nagrodę Vacuum Oil Company za najlepszy wynik dnia na oleju Vacuum Oil Company — p. H. Poznańska. M. L.

Wieliczkę, Bochnię, Niepołomice do Krakowa. Trzeci etap 140 km z Krakowa przez Suchą, Jordanów, Myślenice do Krakowa.

Czwarty etap 140 km z Krakowa przez Chelmek, Nowy Bieruń, Oświęcim, Zator Skawina do Krakowa.

Ogółem przebyły samochody 523 km. O 1 godzinę 5tej rano do godziny 9tej wieczorem. Z rajdu wycofano jeden samochód, inne odbyły całą drogę bez wypadku, mimo deszczu i rozmokłych dróg.

W ostatecznej klasyfikacji zwyciężył p. Frühling na Studebakerze 497 punktów, drugie miejsce zajął p. Mojzisek na „Tatrze” (Czechosłowacja), trzecie miejsce p. Vermirovsky (Czechosłowacja) również na „Tatrze”. (j)

## Komunikaty Polskiego Związku Motocyklowego

„Circuitu Baneasa”.

Moto Club Roman Bucaresti I, Calea Victoriei 72 (Rumuński Klub Motocyklowy) podaje do wiadomości w uzupełnieniu regulamin wyścigu „Circuitu Baneasa”, który odbędzie się 26 maja br. że Budapeszteńskie Tow. Automobilowe „Leonia” z okazji swego jubileuszu 25-lecia istnienia ofiarowało 25 000 lei do podziału dla zdobywców.

## Opowiedzi redakcji

*Sędzia grodzki X.* Dziękujemy za wyrazy uznania, tem miłsze, że pochodzące od fachowca. Jesteśmy zawsze gotowi do wszelkiej współpracy, temwięcej, że dotychczasowa niejednoletnia judykatura w kwestjach nas interesujących nie stwarza stanu, który możnaby nazwać zadowalającym. Nasze zdanie o sprawie, którą Pan poruszył znajduje Pan w dziale „Prawo i sąd” w artykule p. t. „Latówki”. Dziękujemy za ciekawą kwestję i będziemy wdzięczni za dalsze. (pz)

# NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

## Z POZNANIA

### Autobusem z Poznania do Warszawy

W ubiegłą niedzielę dwa autobusy „Towarzystwa Komunikacji Automobilowej” odbyły pierwszą podróż z Warszawy do Poznania. Samochody przebyły 303 km drogi w siedem godzin, nie licząc przystanków.

Po tej inauguracyjnej jeździe stała komunikacja między Poznaniem a Warszawą uruchomiona zostanie z dniem 25 maja.

Koszt przejazdu autobusem równa się cenie biletu II klasy z Warszawy do Poznania.

Samochody w drodze do Warszawy zatrzymują się w Krośniewicach pod Kutnem. (j)

## ZE SPORTU

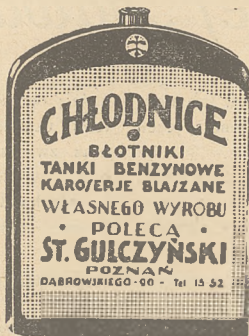
### Wiosenny rally paper

W dniu 26. b. m. komisja sportowa Automobilklubu Polskiego organizuje „wiosenny rally paper”, czyli pogoń za lisem, znaczącym swój szlak papierkami. W roku bieżącym będzie wprowadzona pewna inowacja przy starcie, a mianowicie w celu uniknięcia ułatwień przy odszukiwaniu drogi, jakie ma ten, kto wyjeżdża później ze startu, start odbędzie się grupami po 5 samochodów.

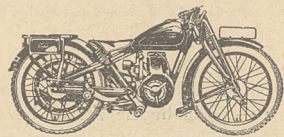
Grupy samochodów startować będą co 10 do 15 minut. Klasyfikacja odbędzie się osobno dla pań i panów. (j)

### Krakowski rajd automobilowy

W ubiegłą niedzielę staraniem Krakowskiego Klubu Automobilowego odbył się rajd automobilowy, na który złożyły się cztery kolejno po sobie następujące etapy. Start na pierwszym etapie 125 km rozpoczął się o godzinie 5tej rano przy udziale 12 samochodów z Poznania, Warszawy, Krakowa przez Miechów, Wolbrom, Ojców, do Krakowa. Drugi etap 111 km był z Krakowa przez



SZKOŁA SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWA  
A. TUSZYŃSKI  
ZŁOTA Nr. 25. WARSZAWA ZŁOTA Nr. 25



**Rewelacją jest nowy model motocykli D. K. W.**

## S. 200 (LUKSUS)

Rama z profilowanej stali prasowanej, bak siedelkowy, hamulec kierowniczy i amortyzator łatwy do regulowania także podczas jazdy

**Wytrzymali**

**Wygodny**

**Piękny w linii**

a przytem bajecznie tani model ten wypuściła właśnie na rynek

**największa na świecie fabryka motocykli**

**D. K. W.**

Spiesz dzisiaj jeszcze obejrzeć najnowsze modele do najbliższego przedstawiciela lokalnego DKW, którego wskaże chętnie

Generalne Zastępstwo D. K. W.

**Polmotor - Henryk Linke i Ska**

Poznań, ul. Zwierzyniecka 8, telefon 69-77.

# CASTROL-MOTOR-OIL

Fabrykat firmy WAKEFIELD w LONDYNIE  
**najlepszy olej całego świata**

Jeneralne zastępstwo na Polskę

**R. GLÜCKSMANN - CIESZYN**

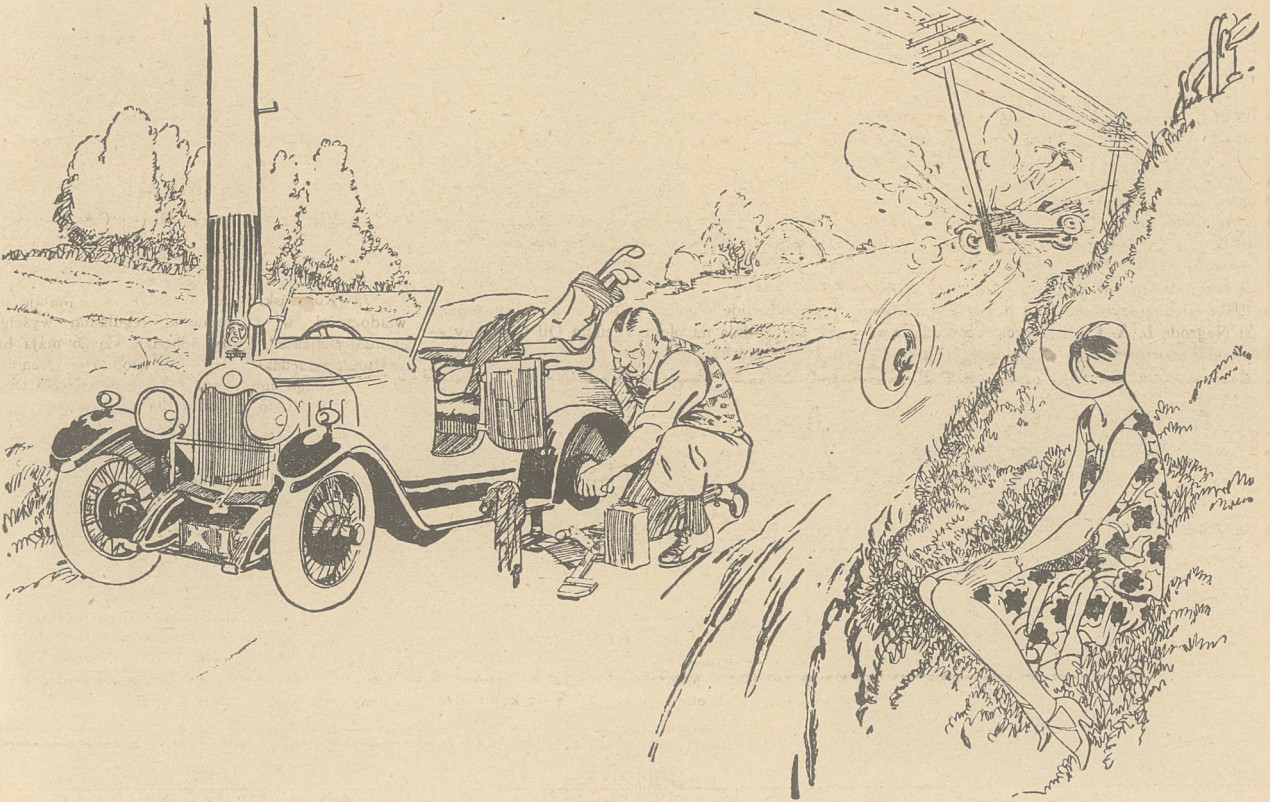
Górny Rynek 5.

Górny Rynek 5.

Dla niektórych rejonów przyjmuje się jeszcze zastępców

# HUMOR

## Niebywała sprawność



— Patrz tatulusi, rzeczywiście ten Automobilklub jest nadzwyczaj uprzejmy. Już ci przysłał koło zapasowe.

The Humorist

### Na Powszechnej Wystawie Kra'owej

— Panie szofer, co płacę za jazdę?  
 — Cztery złote dziewiędziesiąt.  
 — Co? Przecież to jest zdzierstwo lajdackie. W przewodniku piszą wyraźnie, że kurs kosztuje dwa złote pięćdziesiąt.  
 — A to na drugi raz niech pan sobie siędzie na przewodnik i spróbuje jechać.

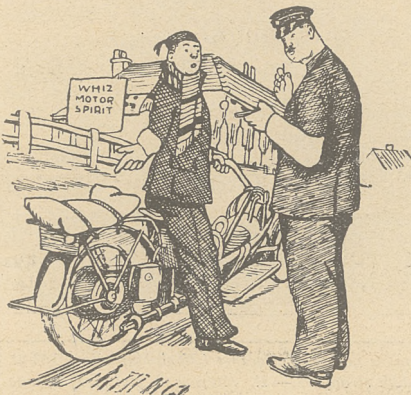
### Wytłumaczył się

— Dlaczego pan jedzie z szybkością 60 kilometrów na godzinę? — krzyknął policjant na przejeżdżającego taksjarza, — czy pan nie zna przepisów?

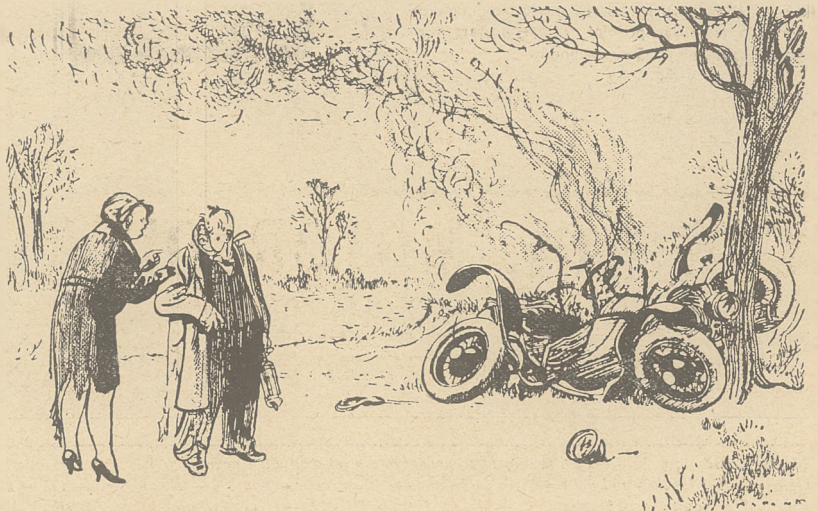
— Przepisy znam, tylko zepsuły mi się hamulce i spieszę się do domu, aby się nie wydarzyło jakie nieszczęście.

### Zawsze bity

### Nieosiągalne



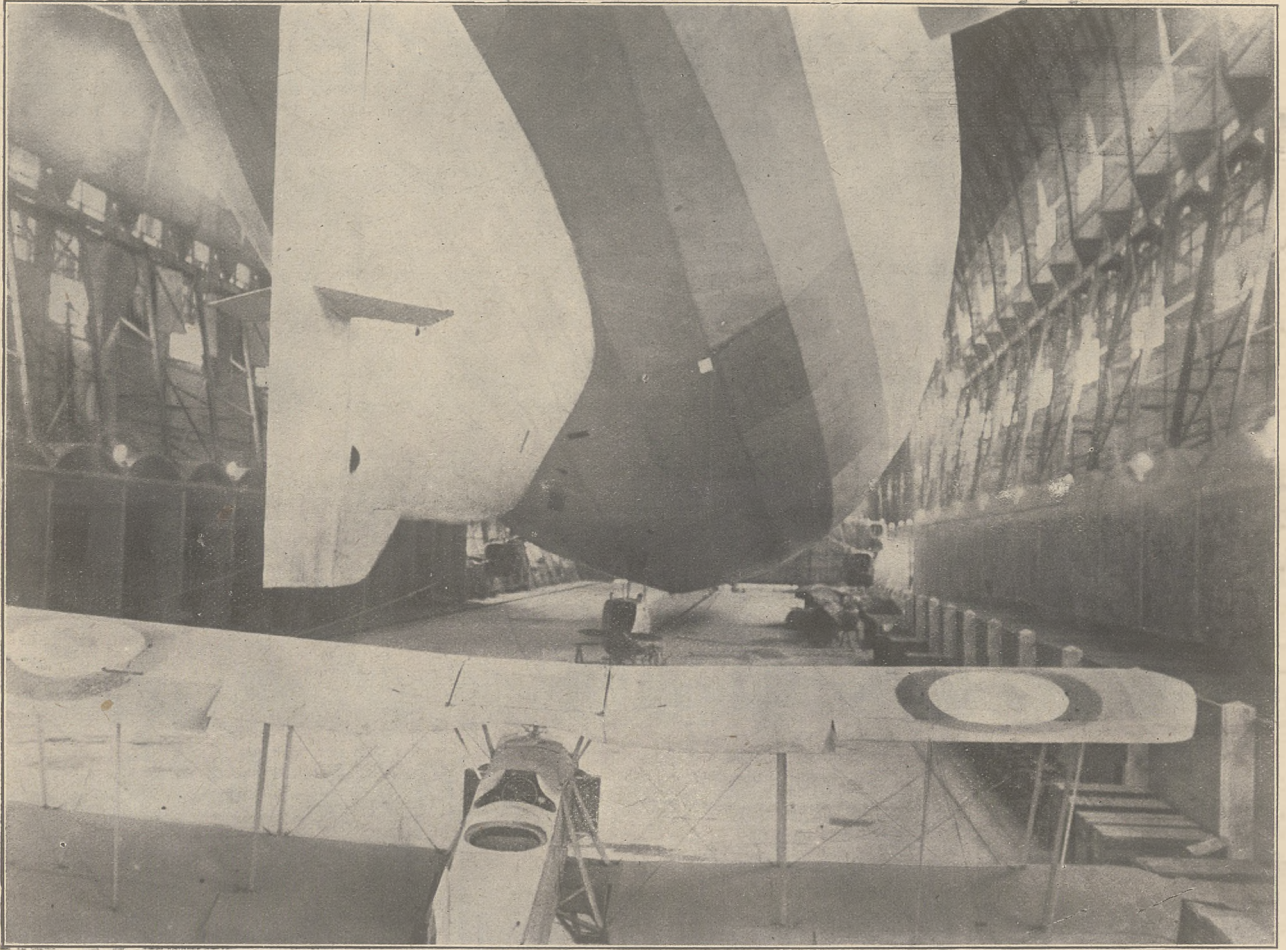
— Co? Ja miałem jechać sześćdziesiątką? To jest zupełnie nieosiągalne. Moja narzeczona nigdy by tego nie zniósła. (London Opinion)



— No, moja kochana, przypuszczam, że po tym wypadku nie będziesz się domagała kupna drugiego samochodu!

— No dobrze, lecz za sumę ubezpieczenia kupię sobie piękne futro, nieprawda? „Passing Show”

## Rozmaitości ze świata

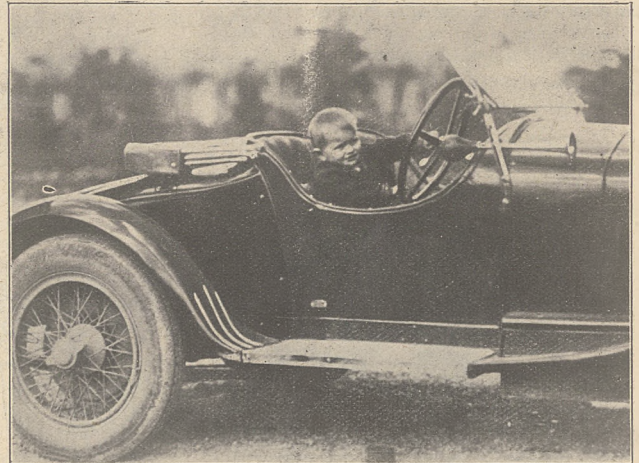


U góry: W ubiegłym tygodniu z wielką reklamą i hałasem wyruszył niemiecki sterowiec „Graf Zeppelin” w drugą podróż do Ameryki. Podróż tę poprzedziło przemówienie dra Eckenera, obfitujące w zwroty obelżywe pod adresem Francji za to, iż nie pozwoliła na przelot balonu nad terenami o ważnym znaczeniu militarnym. Lot zakończył

się niefortunnie, gdyż „Graf Zeppelin”, po zepsuciu się czterech motorów, nie zdołał powrócić do swego portu i uszedł zniszczeniu jedynie dzięki pomocy władz francuskich. Obecnie „Graf Zeppelin” zamieszkał kątem w hangarze lotniska Cuers-Pierre-feu wraz z samolotami francuskimi, gdzie wylizuje się z ran. Fot.: Wide-World

Na dole po lewej: W jednym z berlińskich garaży dokonywano w tych dniach ciekawych prób nowego systemu chemicznego gaszenia pożarów samochodowych. Fot. Scherl

Na dole po prawej: Romano Mussolini, najmłodszy syn wielkiego ojca, dość wcześnie już dobiera się do potężnego samochodu sportowego. Fot. Atlantic



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: 1-lan.owy milimetr na stronie 5-lanowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P K O. Poznań 200 149. — Naczelnny 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.