



ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 4

# Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

**TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA**

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

27. październik 1929

## Największy sterowiec świata



Olbryzi sterowiec angielski R 101 dokonał w tych dniach pierwszego lotu. Na rycinie widzimy go nad Londynem, gdy okrąża katedrę św. Pawła. (Patrz korespondencja pod tytułem „Największy sterowiec świata“ str. 3.)



# Mieszanki benzynowo-spirytusowe ich znaczenie ekonomiczne i techniczne

Wynalezienie maszyny parowej i jej rozpowszechnienie się spowodowało na całej ziemi głód węgla kamiennego. Państwa, które posiadały bogate kopalnie, zagarnęły w swoje ręce wpływ ekonomiczne i stały się dostawcami mniej szczęśliwych krajów. Ekonomisci twierdzą, że Anglja naprzykład zawdzięcza całą swoją potęgę wyłączanie kopalniom węgla kamiennego, który mogła rozwozić po świecie zapomocą własnej, dobrze zorganizowanej floty morskiej. Wpływ węgla kamiennego na kształtowanie się życia przemysłowego doskonale ilustruje następujący przykład. Licząc się z kosztem dostawy paliwa, budowano do niedawna większe fabryki wyłącznie nad brzegiem morza, aby uniknąć przeladowania angielskiego węgla kamiennego na postaci i przewożenia go kosztowną drogą lądową.

Z chwilą wynalezienia silników spalinowych, coraz większe znaczenie zaczęła zdobywać ropa naftowa. Przed 30 laty eksploatowano źródła ropy dla otrzymywania naftę, używanej jeszcze wtedy prawie wyłącznie do oświetlenia, potem okazało się, że miejsce nafty zajmuje benzyna, gdyż zaczął jej potrzebować wzrastający potężnie ruch samochodowy. Nadzwyczajna popularyzacja samochodu, rozwój lotnictwa, i coraz częstsze stosowanie nawet w przemyśle lekkich silników spalinowych, obliczonych na paliwa lotne przeniosły przy produkcji ropy punkt ciężkości z nafty na benzynę. Obecnie, pomijając produkcję olejów, parafin, asfaltów oraz innych substancji podobnych, na pierwszym miejscu znalazła się benzyna, bez której podtrzymanie prawidłowego ruchu samochodowego stało się niemożliwe. Prócz benzyny zdobywają w ostatnim czasie duże znaczenie różne destylaty ciężkie, używane do motorów typu Diesla, konkurujących z powodzeniem w fabrykach i na okrętach z maszyną parową.

Nas, jako automobilistów najwięcej interesuje problem wytwarzania benzyny i jej namiastków, zyskujących w wielu państwach nawet urzędowe prawo obywatelstwa.

W dziedzinie wytwarzania różnych substancji zastępczych produją Niemcy, które już od kilku lat starają się rozwiązać problem syntezy benzyny i wprowadzić jako paliwo dla motorów płynny węgiel. Drugim krajem, który poważnie dąży do zredukowania zużycia benzyny jest Francja. W przeciwieństwie do Niemców, Francuzi poszli inną drogą, pracując z jednej strony nad zastosowaniem gazogeneratorów, zasycanych węglem drzewnym, a z drugiej, badając coraz to nowe mieszanki benzyny, alkoholu, benzolu oraz innych wytworów przemysłu chemicznego. Na szczególną uwagę zasługują mieszanki benzynowo-alkoholowe, gdyż praktyka wykazała, że posiadają one szereg zalet termicznych, które wpływają dodatnio na pracę motoru spalinowego.

Mieszankami tego typu zajmowano się już w czasie wojny. Najwięcej stosowano je w państwach centralnych, które nie miały dostatecznej ilości własnej benzyny. Na początek doświadczenia te dały bardzo smutne rezultaty, gdyż surowy alkohol powodował korozję metali, niszcząc wewnątrz motoru, pozatem nie chciał on w żaden sposób mieszać się z benzyną i prawidłowo gazować. Wójcenne mieszanki benzynowo-alkoholowe trzeba było zestawiać, licząc się ze stanem powie-

trza, gdyż na ich gazowanie wpływała nawet drobna zmiana temperatury i wilgotności. Autor osobiście przechodził z taką mieszanką bardzo smutne doświadczenia w czasie swojej służby na samochodzie pancernym. Samochód ten, odzywiany od pewnego czasu „autokonjakiem”, zdecydował razu pewnego pod gęstem ostrzałem, że mieszanka, zestawiona z obliczeniem na dzień wilgotny, nie odpowiada mu w chwili, kiedy świeci ładne słońce. Po długich namysłach trzeba było wreszcie chwycić się środka heroicznego, wyjść z opancerzonej skrzyni, otworzyć kapłur motoru i cierpliwie przeregulować karburator. Rozumie się, że takie doświadczenie przyparowało całą załogę o prawdziwy wstręt do alkoholu, dzięki czemu jeszcze przed wianiem do rezerwaru niszczono go, wypijając co do kropli. Tak samo wielu ludzi, którzy w czasie wojny poprobowali „auto-konjaków”, z chwilą, kiedy skończyło się panowanie namiastków, za żadne skarby nie chcieli dodawać takich mieszanin do czystej benzyny.

Po skończeniu wojny problem mieszanek zaczął interesować poważnie prócz Niemiec inne jeszcze państwa, które nagromadziły u siebie dla potrzeb produkcji materiałów wybuchowych duże zapasy alkoholu. Alkohol ten musiał być jakoż zużyty, i dlatego zaczęto eksperymenty z mieszankami alkoholowo-benzynowymi.

Po długich badaniach okazało się wreszcie, że koniecznym warunkiem dla dobrego działania mieszanki jest użycie zupełnie czystego alkoholu. Mieszanka, zestawiona z 70 części dobrej benzyny i 30 części alkoholu absolutnego, do którego domieszano pewną nieznaną ilość ciał denaturujących w rodzaju benzolu, daje przy użyciu zupełnie dobre wyniki, powiększając nawet sprawność motoru z powodu możliwości zastosowania większej kompresji.

Jednym i najważniejszym warunkiem jest użycie rzeczywiście bezwodnego spirytusu, inaczej bowiem dodatek nawet niewielkiej ilości wody może spowodować zle działanie motoru i różne kaprysy, zależne od stanu pogody, ciepłoty i t. p. Z tego powodu w państwach, które wprowadziły u siebie mieszanki jako paliwo urzędowe powstały specjalne fabryki, zajmujące się usuwaniem na drodze chemicznej resztek wody ze spirytusu oczyszczonego.

Prócz pewnych zalet natury technicznej, mieszanki benzynowo-spirytusowe mają duże znaczenie ekonomiczne. W państwach, posiadających duże zapasy własnej ropy naftowej i słabo rozwinięty przemysł spirytusowy (np. Ameryka) mieszanki te, rozumie się, nie mają racji bytu, natomiast w krajach, które wogóle własnej nafty nie posiadają i są skazane na kosztowny import benzyny, wprowadzenie nowego rodzaju paliwa może odegrać dużą rolę. Z jednej strony o 30 procent zmniejszy się zużycie importowanej benzyny, z drugiej powiększy się konsumpcję alkoholu, który wytwarza się zwykle w kraju z różnych produktów rolnych.

Dla Polski, z punktu widzenia teoretycznego, mieszanki takie powinny też posiadać duże znaczenia, gdyż według obliczeń nasze źródła naftowe wyczerpują się już tak, że za dwa lub trzy lata będziemy zmuszeni rozpocząć import paliwa płynnego, pozatem nasz przemysł spirytusowy, pozbawiony zewnętrznych rynków zbytu został zmuszony po woj-

nie do zredukowania produkcji tak, że obecnie wykorzystujemy zaledwie jedną czwartą jego zdolności wytwórczej. Teoretycznie więc musimy na wzór innych państw wprowadzić prawnie mieszanki, zakazując użycia czystej benzyny.

Jednakże w praktyce zarządzenie to może spowodować więcej kłopotu niż korzyści, gdyż dla wyrobu mieszanek koniecznym jest, jak to już zaznaczaliśmy, użycie alkoholu i to bezwodnego. Tu właśnie zaczyna się prawdziwy kłopot. Gdyby u nas spirytus był przedmiotem wolnego handlu, gdyby go można swobodnie wytwarzać, przerabiac i sprzedawać, cała sprawa nie wyglądałaby źle, lecz ze względu na monopol państwowy, który kontroluje każdy litr wódki, przeróbka spirytusu i stosowanie go jako paliwa dla motorów staje się bardzo zawiłą historją. Trzeba bowiem ściśle kontrolować ilość spirytusu, odstepowanego fabrykom obezwadniająca, potem trzeba ten sam spirytus rozdzielać pomiędzy poszczególnych odsprzedawców benzyny i wreszcie denaturować go, aby uniemożliwić pokatną fabrykację wódki. Cały ten system wygląda zbyt zawiłe i dla jego zastosowania trzeba stworzyć nowy aparat urzędniczy, któryby mierzył, sprawdzał, badał, kontrolował i dokuczał ludziom wszelkimi sposobami. Dobre to jest, lecz nie u nas. Przyszycyzajeni do omijania przepisów prawnych, będziemy starali się nielegalnie skorzystać ze spirytusu i zamiast wlewać go do benzyny, zaczniemy pokatnie nim handlować. Skusi nas do tego wysoka cena wyrobów monopolowych, dzięki której osiągniewy najpierw wysoki zysk przez nielegalną sprzedaż, poza tem zarobimy nienajgorzej, unikając drogiego dodatku do względnie taniej benzyny.

Przypuszczenia nasze mogą wydać się nieco pesymistycznymi ludziom, którzy nie mieli do czynienia z zawiłym aparatem urzędowym, lecz kto raz poprobował na własnej skórze takiej kontroli, badania, wpisywania, odpisywania, raportów, protokółów oraz innych utrapień, chętnie zapłaci specjalny podatek, aby tych kłopotów uniknąć. Należy jeszcze prócz tego pamiętać, że dodawanie spirytusu do benzyny podwyższy cenę paliwa, co znowu odbije się ujemnie na rozwoju u nas ruchu samochodowego i tak cierpiącego znacznie z powodu cel prohibicyjnych, podatku lukusowego oraz innych swojskich utrapień.

Dobrze byłoby, gdyby sprawę mieszanek benzynowo-spirytusowych pozostawiono wolnej konkurencji czystej benzyny z jej surrogatami lub też, gdyby się poważniej zajęto wyszukiwaniem nowych źródeł naftowych, które, jak twierdzą geolodzy, powinny u nas znajdować się w różnych miejscach. Tak samo wartoby pomyśleć o użyciu węgla drzewnego, którego możemy mieć pod dostatkiem, a który, jak to wykazały przeprowadzane zagrancją doświadczenia, doskonale nadaje się, przy użyciu specjalnych generatorów gazowych do napędu motorów spalinowych.

Nawet z punktu widzenia strategicznego osiągnęlibyśmy duże korzyści zaprzestając zabawy z mieszankami, które i tak zawiadłyby nas z chwilą wybuchu wojny, gdyż łatwo możnaby nas odciąć od źródeł naftowych a spirytus, używany masowo dla wyrobu materiałów wybuchowych, zostałby prawdopodobnie również szybko wyczerpany



S. FRANK

# R101 — największy sterowiec świata

Londyn, w październiku.

Największą sensacją ubiegłego tygodnia nie tylko dla Anglii, lecz dla całej bodaj kuli ziemskiej był zapewne pierwszy próbny lot olbrzymiego sterowca R 101. Niezawodnie, fakt ten nie ulega żadnej wątpliwości. Nie jest to zresztą wypadek pierwszy, że R 101 poruszył prasę całego świata. Niepokoi on ją od lat blisko pięć, to jest, od chwili, kiedy postanowiono budowę obu olbrzymów (należy bowiem dodać, że R 100, „brat” naszego olbrzyma również jest na ukończeniu). Na temat obu tych statków powietrznych z biegiem lat tyle nawypisywano niewiarogodnych rzeczy, że stały się one prawie istotami legendarnymi — tu i ówdzie przestano nawet wierzyć w realne ich istnienie. A jednak oba sterowce istniały i powoli — o, bardzo powoli

mochód, którego po rozbiciu można zastąpić innym za cenę kilku tysięcy. Przecież sterowiec to obiekt o wartości milionowej, to obiekt, który w razie katastrofy, może zarwać finansowo nie tylko pojedynczego człowieka, lecz nawet bogate towarzystwo komunikacyjne. Tak więc z biegiem czasu sterowiec, jako przyszły środek komunikacyjny, powoli wpadał w nielaskę, gdyż mimo ogromnych ofiar finansowych, mimo pełnej poświęcenia pracy propagatorów idei sterowców, sukcesów jakoś nie było można się doczekać. (Pięknego lotu dookoła świata „Hrabiego Zeppelina”, zakończonego pełnym sukcesem, w rozważaniach naszych nie możemy brać w rachubę, gdyż



Dla zakotwiczenia sterowca-olbrzyma ustawiono na lotnisku Cardington potężny maszt w konstrukcji żelaznej. Metodę tę obrano z tego powodu, że wprowadzanie tak wielkiego statku do hangaru połączone jest z niezwykle trudnościami.



(Po lewej:) Olbrzymi sterowiec R 101 w hangarze sterowców stoczni w Cardington po ukończeniu prac montażowych i naciągnięciu powłoki. Tuż pod dachem otwór wejściowy wraz z ruchomym pomostem, po którym pasażerowie wchodzą do balonu z górnej platformy masztu kotwicznego. (Na dole:) Jedna z pięciu gondoli zawierających specjalnie dla tego sterowca opracowane silniki dieslowskie. Silniki te, zapędzane olejami ciężkimi, nie tylko dają znaczne oszczędności w materiałach pędnych, lecz przede wszystkim wykluczają prawie zupełnie niebezpieczeństwo pożaru.



— zbliżały się ku ostatecznemu wykończeniu, pochłaniając natomiast w znacznie szybszym tempie coraz to nowe, niesłychane sumy, łożone z podziwu godną wytrwałością i cierpliwością przez Ministerstwo Lotnictwa Wielkiej Brytanji.

Przedewszystkiem ta ostatnia kwestja, kwestja niesłychanego kosztu budowy obu sterowców i celowość całego przedsięwzięcia bywała już nieraz tematem gorących dyskusyj i niejednokrotnie na kontynencie europejskim zapytywano się ze zdumieniem:

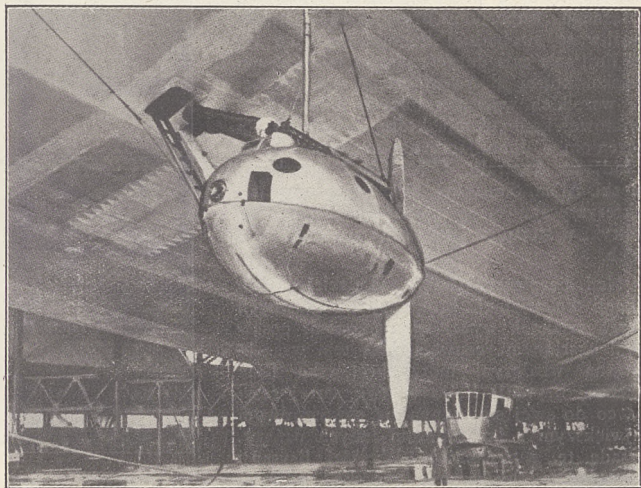
— Cóż, u licha tym Anglikom, uwidziało się nagle ze sterowcami?

Zapytanie to nie było pozbawione pewnej słuszności. Rzeczywiście bowiem historia rozwoju sterowców jest historją na ogół dość smutną. Jest to historia pełna kart żałobnych i pełna tragedj. Wystarczy tu przypomnieć że z ogólnej liczby 127-miu „Zeppelinów” istnieją dziś zaledwie trzy, nie mówiąc już o wielkiej liczbie sterowców innych systemów, które również zazwyczaj kończyły nie szczęśliwie. A przecież sterowiec, to nie sa-

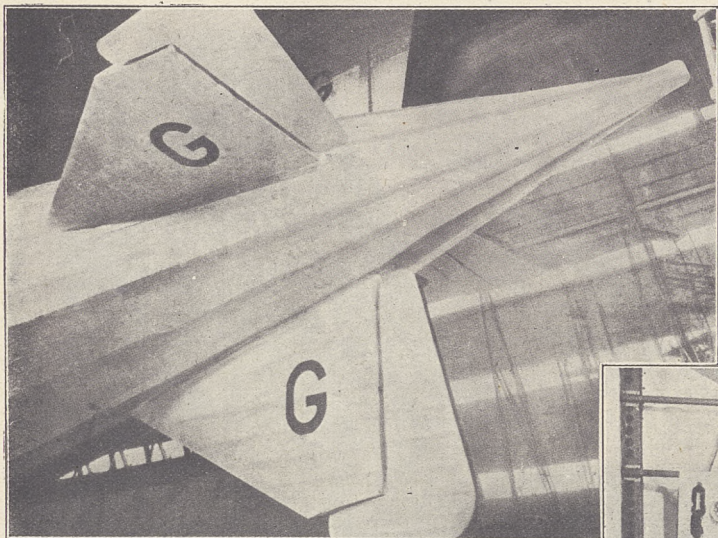
był on wydarzeniem znacznym (niezależnie od znaczenia późniejszego).

Wszystkie te rozumowania były zapewne bardzo słuszne, lecz... tylko z punktu widzenia przeciętnego europejczyka, dla Anglika bowiem sprawa ta przedstawia się zgoła inaczej.

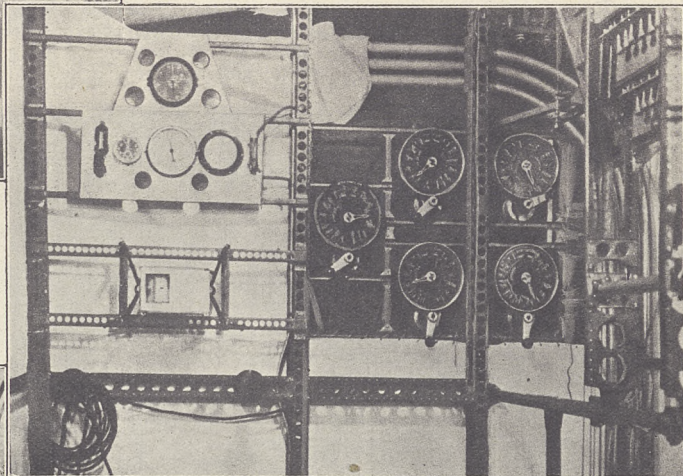
Przedewszystkiem więc musimy wziąć pod uwagę, że cała potęga Anglii opiera się w pierwszym rzędzie nie na właściwym kraju macierzystym lecz na jej posiadłościach zamorskich, na dominjach.







Olbrymich rozmiarów płaszczyzny stabilizacyjne i sterowe umieszczone są przy rufie statku. Po prawej: Tablica rozdzielcza zaopatrzona jest w liczne instrumenty pomiarowe i rejestracyjne. Po prawej widzimy pięć tarcz, służących do przekazywania rozkazów do poszczególnych silników. Na dole: Kuchnia zaopatrzona w niezbędne naczynia.



Nazywano to skromnie „równowagą” światowych sił morskich.

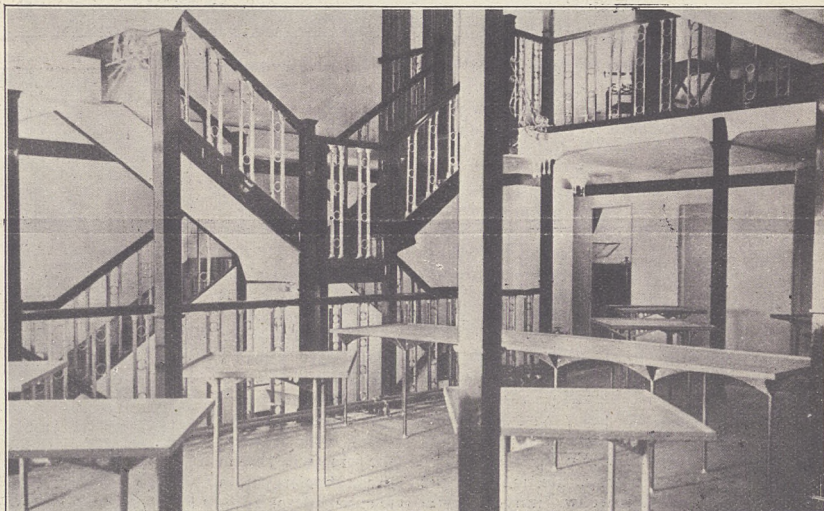
Dopiero w ostatnich latach „równowaga” ta została poważnie zachwiana, głównie wskutek wojny światowej, która flocie angielskiej poważnie przyniosła straty, przyczyniając się zarazem do niespodzianego rozrostu floty Stanów Zjednoczonych. Z konieczności musiano zarzucić zasadę, że flota Wielkiej Brytanji winna dorównywać dwóm pozostałym największym flotom świata, a ostatnio nawet doszło do tego — jak o tem dowiedzieliśmy się w związku z wizytą amerykańską p. Mac Donalda, — że przyjęto zasadę równości flot wojennych Wielkiej Brytanji i Stanów Zjednoczonych. Fakt ten jest wprawdzie przyznaniem się Anglii, że jej hegemonja morska minęła bezpowrotnie, lecz jest jedynie oficjalnem przypieczętowaniem sytuacji, trwającej w rzeczywistości już od lat kilku.

Czyż jest więc rzeczą dziwną, że myśl o zagrożonej swobodzie komunikacji pomiędzy Anglią a dominjami nie daje od lat już spać całej Anglii?

Od szeregów więc lat kwestja komunikacji kolonialnej Anglii, stała się w pierwszym planie wszystkich zagadnień angielskiego życia społecznego. Kwestja ta, rzecby można, stała się „idee fixe” całej Wielkiej Brytanji, bez względu na pleć i przekonania polityczne. Jest rzeczą naturalną, że w takich warunkach szczególną uwagę zwrócono tu na lotnictwo. Nie żałowano kosztów, aby zbadać warunki komunikacji pomiędzy najważniejszymi punktami imperjum, a olbrzymie rajdy, odbywane w tym celu, dobrze jeszcze mamy w pamięci. Z powodów nie innych zdecydowano się również na budowę dwóch olbrzymich sterowców, mimo, że w okresie tej decyzji sprawa komunikacji sterowcami nie przedstawiała się wcale różowo. Wystarczyło, że można było powiedzieć:

Jest jednak rzeczą jasną, że nie wystarczy sam fakt ich posiadania, wszystko natomiast zależy od tego, aby pomiędzy krajem macierzystym, a poszczególnymi dominjami potężnego Imperjum Brytyjskiego istniała możliwość swobodnej komunikacji. Po tej też linii szła cała dotychczasowa polityka angielska, której głównym celem było usunięcie wszelkich wpływów obcych z tych dróg światowej komunikacji, które służyły jej połączeniom z dominjami, a przedewszystkiem z Indjami, Australją, Gibraltarem, Malcią, kanałem Suezki, Adenem, Singaporem, Sanzibarem — oto charakterystyczne etapy na drodze angielskiej polityki w stosunku do światowych dróg morskich.

Nad bezpieczeństwem angielskiej komunikacji kolonialnej, bronionej na głównych swych szlakach wyżej wymienionemi potężnemi bastyonami, czuwała poza tem wszechpotężna władczyni mórz, królewska flota Wielkiej Brytanji, które w myśl starej zasady, co do swej siły winna się równać dwóm największym z kolei flotom innych państw. Zasadę tę, zapewniającą Wielkiej Brytanji bezwzględna hegemonję morską, zdołano utrzymać w przeciągu ostatniego wieku.



Narożnik sali jadalnej, zresztą bardzo pięknie urządzonej, wraz z klatką schodową, łączącą poszczególne piętra sterowca.





Na piętrze najwyższym znajduje się bardzo obszerna sala wypoczynkowa, służąca zarazem za salę balową. W czasie podróży sala ta jest głównym miejscem pobytu pasażerów, którzy schodzą się tam na pogawędkę. W głębi widzimy „pokład promenadowy” z widokiem na zewnątrz.

— Kto wie, a może jednak z tego będzie pożytek!

Fakt, że na podstawie tak nierealnej zdecydowano się w nawskroś realistycznej Anglii na wydatek sumy stu kilkadziesiąt milionów złotych, charakteryzuje najlepiej nastroje nurtujące spokojnych na pozór i pewnych siebie synów Albionu.

Po blisko pięcioletniej pracy doprowadzono do końca olbrzymie dzieło, które, nawet gdyby sterowce nie wykazały większej wartości praktycznej w utrzymywaniu stałej komunikacji między Anglią a domninami, niezawodnie będzie posiadało dla Wielkiej Brytanji olbrzymie znaczenie moralne, jako potężna demonstracja jej swobody ruchu na całej kuli ziemskiej.

Przejdźmy teraz do konstrukcji samego sterowca: Olbrzymi ten statek posiada długość 220 metrów przy największej szerokości przekroju 40 mtr. Pojemność ogólna wynosi ogółem 141 tysięcy mtr. sześciennych. Jeżeli porównamy R 101 ze sterowcem „Graf Zeppelin”, zauważymy przede wszystkim, że mimo o połowę prawie większej pojemności R 101 jest o kilka metrów krótszy od Zeppelina. Natomiast posiada on znacznie większą grubość (40 mtr — Graf Zeppelin 30,5 mtr). Wynikało by z tego, że R 101 pod względem



Część oszklonego „pokładu promenadowego”, skąd pasażerowie mają rozległy widok na przewijający się pod nimi krajobraz.

aerodynamicznym posiada znacznie korzystniejsze wymiary, od „Hrabiego Zeppelina”, który — jak to nawet przyznaje jego twórca, doktor Eckener — przy swej długości jest za cienki.

Konstrukcja R 101 składa się z belek podłużnych, połączonych 16 obiegami poprzecznymi, wykonanymi ze specjalnego stopu, którego skład jest utrzymywany w ścisłej tajemnicy. Stop ten, znacznie lżejszy od duraluminy, przewyższa go jeszcze nieco pod względem trwałości. Wewnątrz sterowca rozmieszczono 16 balonów, zawierających gaz nośny. W przeciwieństwie do dotychczasowego zwyczaju umieszczono kabiny pasażerskie nie w gondoli, zawieszanej pod sterowcem, lecz w samym wnętrzu sterowca. Ubikacje te roz-

mieszczone są na trzech piętrach, a odznaczają się nieznaną dotychczas obszernością. Na piętrze najwyższym znajduje się wielka sala wypoczynkowa, która zarazem służy jako sala dancinowa. Obok niej mieści się czytelnia. Po obu stronach sali znajdują się oszklone galerie promenadowe z widokiem na zewnątrz. Na tym samym piętrze mieści się poza tym sala jadalna, która przy licznych stołach daje pomieszczenie pięćdziesięciu osobom. (Dok. na str. 11.)



Urządzona z komfortem sala jadalna, mieszcząca się na piętrze dolnym, może pomieścić przy stołach równocześnie pięćdziesiąt osób. Część tej sali służy również jako palarnia.



# Babie lato

Luźne kartki z notatnika służbowego starszego przodownika Pstryka Wojciecha.

Razem z kilkoma pozołklemi liśómi przysłał nam wiatr jesienny na biurko redakcyjne parę luźnych kartek z książki służbowej pewnej poczciwej duszy policyjnej. Podajemy je poniżej, ze zmianami tylko ortograficznymi, snując na ich kanwie własną niefantazji.

(Kartka 1)

Wojewódzka Komenda P. P.  
Posterunek P. P.  
w Koziej Wólce.

Staje nie zawezwana Marja Ratajczakówna, z osoby znana, która pouczona o obowiązku mówienia prawdę, zapada je następuje:

Do osoby: Nazywam się Marja Ratajczakówna, około 4 lat stara, bliższych personalij zapadać nie mogę.

Do sprawy: Za wsią na drodze do Karczycz Dolów roztrzasł się samochód.

P. P.  
+ + +  
(znaki odręczne Marji R.)

spisał  
Pstryk Wojciech,  
starszy przodownik.

(Kartka 2)

Raport:

Zawezwany jak wyżej, udałem się na miejscu czynu, gdzie skonstatowałem leżący na drodze przed drzewem większy przedmiot żelazny. Na podstawie badań osób obecnych zrekonoskowałem takowy jako były samochód nie stwierdzonej marki W. Z. 28 576 stojący na szosie przed drzewem, po przewróceniu takowego. Na podstawie powyższego rzeczostanu powziąłem podejrzenie czynu karnalnego po myśli par. 303 kodeksu karnego, czyli uszkodzenie rzeczy w postaci wypadku samochodowego, popełnione przez niezna-

nych narazie sprawców, których w stanie poturbowanym znalazłem przy wspomnianym powyżej przedmiocie. Dochodzenia zarządzone na miejscu, przy uwzględnieniu lic czynu, w szczególności rozbitego przedmiotu żelaz-

(Kartka 3)

Staje sprowadzony przez obecnych z osoby by nieznan Józef Przypiętka, który zeznaje do osoby:



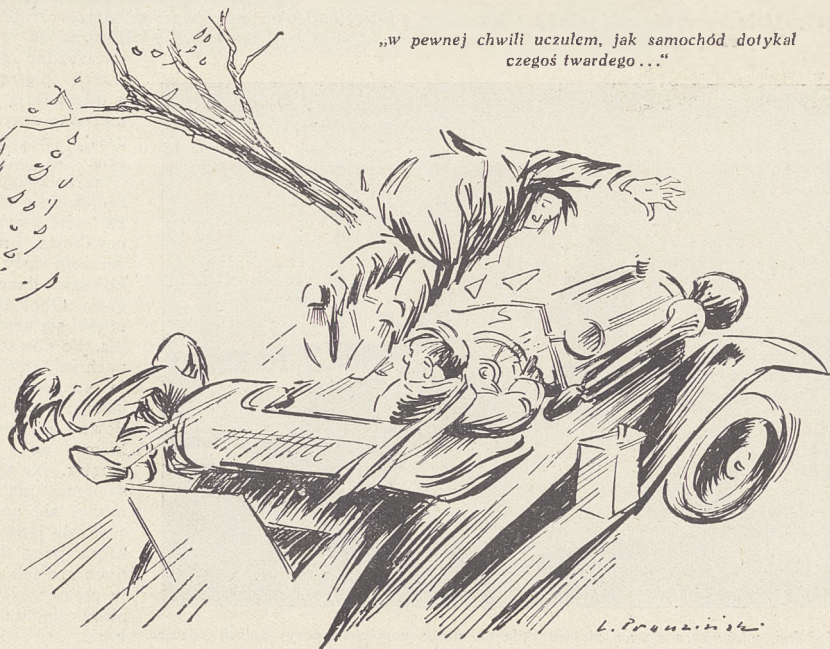
„...Trzy litry materjału pędnego, celem chłodzenia przewodów gastrycznych...”

nego oraz trzech butelek od czystej wyborowej próżnych i dwóch butelek tegoż płynu pełnych (jedna odkorkowana), które się w aserwacie załączy po ukończeniu dochodzeń.

Kozia Wólka, dnia 5 października 1929 r.

Pstryk Wojciech,  
starszy przodownik.

„w pewnej chwili uczulem, jak samochód dotykał czegoś twardego...”



Nazywam się Józef Przypiętka, lat 29, prawowitny szofer z zawodu.

Do sprawy: Jako szofer samochodu W. Z. 28 576 wyjechałem z obecniemi tu inkwrentami na spacer. Z powodu nadmiernego rozgrzania się przewodów gastrycznych podczas jazdy zmuszony byłem zatrzymać się w Karczycz Dolach w oberży „Pod powstańcem”, aby tam kupić trzy litry materjałów pędnych dla chłodzenia. Po wianiu tych materjałów, co trwało przez czas dłuższy, zakupił inkwrent ad 2 dalsze ilości materjałów, poczem udaliśmy się w dalszą drogę. W drodze zauważyłem, że kierownica ma bardzo duży luz, co wobec licznych zakrętów szosy było bardzo niebezpieczne. (W tem miejscu na zwróconą uwagę, że szosa jest zupełnie prosta, inkwrent obsta je przy twierdzeniu, że ma dużo krzywizn).

W pewnej chwili uczulem, jakoby samochód dotykał czegoś twardego, a potem upadłem na ziemię przed samochód. Więcej do sprawy zeznać nie mogę.

Na pytanie czy ma na kogokolwiek podejrzenie, inkwrent oświadczył: przypuszczam że zachodzi zepsucie się kierownicy, albo też nastąpiło przesunięcie się lewej burty szosy ku środkowi, gdyż dawniej w tem miejscu zawsze wygodnie przejeżdżałem.

P. P.  
Józef Przypiętka,  
spisał  
Pstryk Wojciech,  
starszy przodownik.

(Kartka 4).

Staje nie zawezwany Andrzej Okraglak z osoby znany, który zeznaje do osoby:

Nazywam się Andrzej Okraglak, lat 68, wyznania rzymsko-katolickiego, gospodarz, zamieszkały w Koziej Wólce.



Do sprawy:

Kopałem właśnie pyrki na polu. Były samochód zobaczyłem od Kaczyczych Dołów. Nie podejrzanaego na nim nie zauważyłem, tylko tyle, że siedziały trzy osoby. Były samochód jechał ciągle blisko rowu, i to raz po jednej stronie szosy, a potem znowu po drugiej. W jednym miejscu były samochód stanął, i wszyscy wyszli na szosę i usiedli przy drodze. Co tam robili nie wiem. Potem widziałem, że wynosili z byłego samochodu jakieś przedmioty, którymi rzucali o drzewo, i przytem głośno rozmawiali

(w tem miejscu skonfrontowany ze świadkiem inkwientem ad I zapytany o wyjaśnienie, oświadcza, że chcieli naprawić kierownicę). Potem były samochód pojechał dalej, a niedaleko stąd podjechał do rowu i uderzył w drzewo, które się przewróciło. Był wielki hałas. Gdy przybiegłem na miejsce, osobniki z samochodu siedziały na rowie i mówiły, że gdyby mieli więcej gazu, to wypadek nie byłby zaszedł. Na pytanie oświadcza: niemam żadnych podejrzeń co do przyczyn wypadku. Więcej do sprawy zeznać nie mogę.

Andrzej Okronglak.

spisał

Pstryk Wojciech,  
starszy przodownik.



„...nazywam się Józef Przypiętka...”

L. Pruzniński

(Kartka 5)

Staje niezależny, sprowadzony przez obecnych, nieznaną z osoby osobnik, którego na podstawie zeznań inkwienta ad I zidentyfikowałem jako Stanisława Podpórki, kupca, właściciela byłego samochodu W. Z. 28 576, który zeznaje identycznie jak poprzednik,

Relacja:

Z badania osób wymienionych nie można było ustalić z całą pewnością przyczyn wypadku, gdyż trzecia osoba rodzaju męskiego była nieprzytomna, a obecność właściciela wskazywała na brak cech przestępnych z paragrafu 303 kodeksu karnego. Przy zbadaniu

tywnego stwierdzić. Z tego względu przyszedłem do wniosku, że czyn przestępny nie zachodzi.

Przy tej okazji; stwierdziłem jednak, że poszkodowani w mej obecności pili alkohol, tak zwaną „czystą wyborową”, a nawet mnie do tego naklaniali, siedząc przy rowie, a więc na drodze publicznej. Z uwagi na to, że była to sobota,

wnoszę

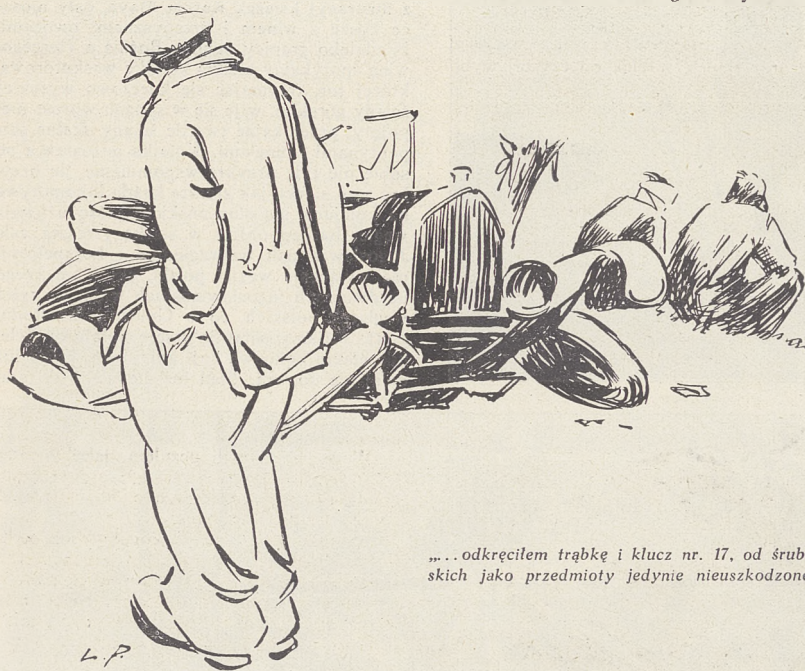
o wystosowanie mandatu karnego przeciw wymienionym,

za to, że w dniu 5 października roku 1929, w sobotę, a więc w czasie zabronionym, o godzinie 16-tej, na szosie z Koziej Wólki do Kaczyczych Dołów, a więc w miejscu publicznym, używali trunków alkoholowych (znamiona występku itd. itd.)

Pstryk, Wojciech,  
starszy przodownik.

Aserwat: 5 butelek od wódki czystej wyborowej, próżnych.

Tyle nasze luźne kartki starszego przodownika Pstryka Wojciecha z Posterunku Policji Państwowej w Koziej Wólce. Jak na to zareagowało groźne ramię prawa, któż mi to wyśpiewa? Może nam powie o tem „aserwat” z pięciu butelek czystej wyborowej, próżnych, tak jest, próżnych, osnutych srebrną nicią jeśiennego babiego lata? — Red.



„...odkręciłem trąbkę i klucz nr. 17, od śrub płaskich jako przedmioty jedynie nieuszkodzone...”

z tem, że prosi o zarządzenie nadzoru nad byłym samochodem i zbadanie strat.

P. P.

+ + +

(znaki odręczne Stanisława Podpórki, który oświadczył, że pisać nie może, bo ręka mu się trzęsie.)

spisał

Pstryk Wojciech,  
starszy przodownik.

szkody odjąłem trąbkę sygnałową i jeden klucz nr. 17 od śrub płaskich, jako przedmioty jedynie nieuszkodzone. Szkód właściwych nie mogłem ustalić, gdyż wszystkie inne części były połamane i pogięte, jednak na podstawie zeznań świadków, w szczególności świadka Przypiętki, przyszedłem do przekonania, że wypadek był spowodowany złamaniem się kierownicy, którą jako złamaną także skonstatowałem. Co do drugiego podejrzenia świadka Przypiętki, jakoby burta szosy przesunęła się ku środkowi, nie mogłem nic po-



„...wnoszę: o wystosowanie mandatu karnego przeciw wymienionym za używanie trunków wyskokowych na drodze publicznej”.

Ilustrował L. Pruzniński



DR. JAN ALKIEWICZ

# Wzdłuż modrej tafli Adrjatyku

Dubrownik, we wrześniu.

Jedną z najpiękniejszych tras obfitującego doprawdy w piękne widoki słowiańskiego wybrzeża Adrjatyku postanowiliśmy wziąć samochodem, zrywając z europejską tradycją dojeżdżania do Dubrownika statkami „Jadranska Plovidica“, przyczem widzielibyśmy tylko mniej lub więcej jednostajne zbrocza skalistych gór, może potężnych w swym stromym spadzie ku morzu i odkrytych jakby wzorzystą mozaiką szaro-żółtej i czarnej skały, poprzerywanej jasno i ciemno zielonemi plamami wyrastających z szczelin figowców, jednakże monotonia tych widoków wkrótce otepiłaby najbardziej nawet lazurowo słoneczne wrażenia. Zrobiliśmy dobrze. Droga z Dubrownika (Raguzy), nad Zatoką Kotorską do Cetinji w Czernchorze jest tak niesłychanie piękna, i daje tyle niezwykłych emocyj, że nie pożałuje jej nikt, kto z odpowiednio silną maszyną odważy się na wzięcie licznych jej serpentyn i tuneli. Szosa jest jakby jednym długim skwerem, idącym przez kilkanaście kilometrów bezpośrednio nad morzem, w którego modrej — dosłownie modrej a nie lazurowej — toni przegląda się dziki i potężny,



Postój na skwerze portu w Kotorze (Cattaro).

Fot. Dr. J. Alkiewicz



Charakterystyczny widok wybrzeża dalmatyńskiego.

Fot. Dr. J. Alkiewicz

Wśród pięknych widoków nie należy zapominać o sprawach bardziej realnych.

Fot. Dr. J. Alkiewicz

niezmacony prawie że śladami nowoczesnej cywilizacji krajobraz bałkański, tworząc z igrającymi na powierzchni lustrzanej kontrastami światła, w potokach niesłychanej orgii słonecznej, efekty tak niezwykle, o których człowiek z mrocznej północy wprost niema wyobrażenia. Strzeliste kwiaty agawy, wystające do 10 metrowych wyżyn na ciemnym tle skały, pyszną się barwną sylwetką, jakby kulminacyjny wykwint tej przyrody pierwotnej, mocnej, surowej a przyjemnej.

Z grubych murów Dubrownika wypadamy po dobrej szosie w słoneczno zieloną przestrzeń. Skały, skały, skały. Szczyty gór białe, gołe, od góry obrośnięte rzadką tylko roślinnością, wywołują nastrój raczej ponury, który łagodzi się ku ich podnóżu gęściej już zarośniętemu figowcami, winem, z białymi lepiankami, jakby przyklepionymi do skały, aż

do wąskich pasów dolin, obsianych kukurydzą, pomidorami, warzywami. Okolica jest słabo zaludniona. W drodze raz po raz spotyka się Bośniaków, jakby żywcem wyjętych z ilustracji książek Karola Maya, osły niosące kosze z winem i przepysznych owocami. Niedaleko granicy między Bośnią a Hercegowiną spotykamy biedną kolejkę wąskotorową, której tor, trzymając się kurczowo wysokiego ściany górskiej, wije się w sposób wprost niepojęty, przenikając twarde ściany skalne serpentynami i tunelami. Kolejka pozostawia po sobie nie tyle przykre wspomnienie, ile przykra woń siarki, jak zresztą każda lokomotywa na kolejach jugosłowiańskich, które używają węgla bardzo obfity w siarkę (zresztą cała Jugosławia pali bezwzględnie i bezapelacyjnie wyłącznie węgiel polski, skutkiem czego na dworcach jugosłowiańskich widzi się tyleż węglarek polskich, co w Gnieźnie lub Radomiu). Mijamy ostatnią stację kolejową Zeleznik, stację końcową linii kolejowej, która już dalej nie dociera. Stąd już niedaleko do pra-







Małowniczy widok nad zatokę Kotorską.

Fot. Laforest. Kotor

wrażenie, jak gdyby dżuma przeszła przez miasto, stąd też nazwa „miasta wymarłego”. Niegdyś były to rezydencje letnie bogatych kupców weneckich, którzy tu dojeżdżali własnymi galarami. Dziś miasto odcięte od świata, bez komunikacji, nadaje się chyba tylko na rezydencję letnią dla czułych tęściowych i odludków. Zatoka przedstawia widok jak z bajki. Dwie maleńkie wyspki mieszczą dwa klasztory, jeden prawosławny, drugi otoczony ciemnymi w tym słońcu aż czarnymi cyprysami — rzymsko-katolicki. Jakby wymarzone miejsce dla abnegacji życiowej, zupełnej, kompletnej, absolutnej.

Odtąd wzdłuż całej drogi do Cetinji pod wybrzeże posuwają się małe, nieregularnie porozsiewane wyspki. Jedne o ostrych, twardej zarysach skalnych, inne jak miękko narysowane zielone pagórki na modrej płaszczynie morza, przerywanej i porożywanej rozszaniem przy nich skalami. Z wysokości serpentyn widać, jak na dłoni, proces geologicznego kształtowania się tych wybrzeży, których potężne fałdy gór wskutek niewiadomo jakich działań plutonicznych osunęły się

starej twierdzy Hercegnova (Castelnuovo), wybudowanej już przez Rzymian, jako strażnica wąskiego przesmyku morskiego, wiodącego do zatoki Kotorskiej (Cattaro). Odtąd szosa trzyma się stale poziomu morza, a wskutek tego, że wybrzeże jest poszarpane licznymi zygzakami skał, przestrzeń między Hercegnową a Kotorem, wynosząca w linii powietrznej kilka kilometrów, przedłuża się trasą szosy do pół setki. Na serpentynach jej jak w pysznym kalejdoskopie, woda, góry, lazur i szmaragd pojawiają się z coraz to innej strony, i coraz to inaczej zawisa nad drogą strojna ściana skalna. Przed samym Kotorem małe miasteczko Perast o wyglądzie niesamowitym. W grupie małych domków, białych i rozświetlonych, jak wszystko w tym kraju, widać kontur pysznego pałacu barokowego. Jednak okna jego i drzwi są puste, a z dachu sterczą fantastyczną sylwetą tylko resztki jego podpór. Na dziedzińcu rzeźbiona tarcza herbowa z napisem A. D. 1703. Obok kościołek, także w ruinie, bez dachu i okien. Okazuje się, że nie tylko sam pałac świeci pustką, bo i szereg domów, z wyglądu niegdyś dostatnich, pozostało bez mieszkańców. Pomnik minionej, dostatniej przeszłości. Ma się



Widok części zatoki Kotorskiej. Po prawej na półwyspie miasto Kotor (Cattaro).

Fot. Dr. J. Alkiewicz



Przebiegający widok wejścia do zatoki Kotorskiej z dwoma klasztorami na wyspkach.

Fot. Tosovic. Dubrownik

wgłąb, zalane przez słony element, czubkami tylko swych najwyższych szczytów stercząc ku słońcu. Wita nas wysoka płaszczyna czarnogórska. Krajobraz poprzeczony kotlinami, w które rozszerza się szeroka przełęcz, staje się bardziej jeszcze neurodzajny, bardziej ponury i samotniejszy. Jeszcze jedna kotlina, i jeszcze jedna i wjeżdżamy w pierwsze domy miasta, ku któremu przed 15 laty przez pewien czas kierowały się oczy całej Europy. Choć może na to nie zasługiwało.

Do Cetinji, stolicy Czarnogóry, stąd już niedaleko — w linii powietrznej, bo jej milę drogi szosa odrabia w 41 km przez 25 numerowanych serpentyn, wkrębowujących jej poziom na 1 700 mtr nad poziom morza. Czuje się wyraźnie atmosferę górską, lekkość i przezroczystość powietrza. Widok ostatnich serpentyn jest wspaniały, gdyż widzi się przestrzeń do 20 km. Zatoka morska zdaje się być wielką taflą lustrzaną, na której widnieje maleńka biała plama. To okręt, ciągnący za sobą dwie białe smugi. Wobec tego przepychu natury milkną wszelkie rozmowy, a nawet szum motoru wydaje się profanacją. Ciszsza. Słoneczna, rozredzana barwą cisza południowego krajobrazu.

(Dokończenie na str. 11-tej.)



# Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

W środę 16. b. m. na lotnisku mokotowskim w obecności komisarzy sportowych Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej porucznik-pilot Franciszek Zwirko, dokonał na polskiej awionetce R. W. D. II, konstrukcji inżynierów Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego lotu na wysokość, osiągając 4400 metrów; tamsamem ustanowił on światowy rekord wysokości dla samolotów, należących do kategorii II (samoloty dwumiejscowe o wadze do 280 kg).

Oficjalne barogramy lotu po ich zweryfikowaniu przez Instytut Badań Technicznych Lotnictwa, zostaną przesłane do Międzynarodowego Związku Aeronautycznego w Paryżu (F. A. I., instancja zatwierdzająca światowe rekordy lotnicze), poczem wynik por. Zwirki zostanie wciągnięty do oficjalnej międzynarodowej tabeli.

Śląskie mistrzostwa motocyklowe zorganizowane 20. b. m. na trasie 6 klm na szosie Giszowice — Mysłowice — Giszowice przyniosły wyniki następujące:

Kategoria 175 ccm — Litek (D. K. W.) — 6:37:7; do 250 ccm — Kremen (D. K. W.) — 5:58; do 350 ccm — Breslauer K. (Coventry Eagle) — 4:56:1; do 500 ccm — Wegner (Norton) — 4:59:9; ponad 500 ccm — Bogusławski (A. J. S.) — 4:46:9; z przyczepką — Pielański (A. J. S.) — 6:10; 1000 ccm — Holuj (Harley Davidson) — 5:40:5.

Specjalnie podkreślić należy tutaj brawurę oraz wysoką klasę Bogusławskiego, który dopiero przed dwoma dniami opuścił szpital po ciężkim wypadku, jaki go spotkał podczas treningu na trasie. Zawodnik ten zdobywa w swojej kategorii pierwsze miejsce i ustala zarazem najlepszy czas dnia.

Przy ustalaniu rekordu osiągnął Bogusławski szybkość 125 klm na godzinę — rekord na 1 klm ustalił Wegner szybkością 129 klm na godzinę. Również wyróżnili się brawurową jazdą bracia Breslauer.

Przed kilku dniami z inicjatywy Ireneusza hr. Zyberk-Platera rozpoczął się oryginalny samochodowy rajd ślimakowy dookoła Polski. Wyprawa odbywa się na koszt uczestników pod egidą Polskiej Macierzy Szkolnej

w Gdańsku. W czasie tego 10-miesięcznego rajdu hr. Plater wygłosi w różnych miastach i miasteczkach polskich 70 odczytów o wybrzeżu polskiem.

Trasa rajdu wynosi ogółem 28 000 klm i opasuje całą Polskę 6 spiralnymi okrąženiami. W towarzystwie hr. Platera jedzie artysta malarz J. Kozłowski, samochód prowadzi właściciel, obywatel m. Gdyni, J. Markiewicz.

Do Warszawy przybyli dwaj motocykliści amerykańscy, bracia Otto i Kenneth Zerwick z Madison (Wisconsin), którzy odbywają wycieczkę turystyczną dookoła Europy na motocyklu Ariel 350 ccm. Przebyli oni już 25 000 klm we wszystkich większych państwach europejskich i obecnie odbywają drogę powrotną. Trasa wycieczki obejmuje 40 000 klm.

Na torze wyścigowym w Brooklands odbył się pierwszy wyścig, zorganizowany przez Brytyjski Klub Kierowców na 500 milach dla wszystkich kategorii wozów. Pierwszy przybył w 4:39:10 Barclay-Clement na Bentleyu. Jako drugi Dunfee-Davies na samochodzie tej samej marki, a jako trzeci Paul i Cobb na Sunbeamie.

W wielkiej nagrodzie Tunisu, która się odbędzie 17 listopada r. b. weznął udział światowej sławy kierowcy jak Etancelin, Lehoux (Francja), Williams (Anglia), a prawdopodobnie i Chiron (Francja), Varzi i Borzacchini (Włochy). Francuzi startować będą na samochodach marki Bugatti, Varzi na Alfa-Romeo, a Borzacchini na 16-cylindrowym Maseratim.

W ostatnią niedzielę odniósł Stuck na Austro-Daimlerze zdecydowane zwycięstwo na wyścigu górskim Vermicino — Madonna del Tufo w południowych Włoszech. Jako trzeci przybył w tej samej kategorii wozów Arco hr. Zinneberg na Mercedesie za Pastore, znanym kierowcą samochodów marki Maserati.

Znani kierowcy motocyklowi we Francji Hommaire i Sourdot pobili na torze w Montlhery w ubiegły poniedziałek na motocyklu Monet-Goyon o pojemności 150 ccm rekord

światowy na 24 godziny w tej kategorii motocykli, oraz trzy rekordy pośrednie. Wyniki przez nich osiągnięte są następujące:

1500 klm 17:10:2 z średnią szybkością 87,37 klm/g.; 2000 klm w 22:33:58 z średnią szybkością 88,6 klm/g.; 1000 mil w 18:16:0 z średnią szybkością 88,1 klm/g. W 24 godzinach przebył 2135,2 klm z średnią szybkością 88,9 klm/g.

Na tym samym torze pobili kierowca Crotti na motocyklu Zehender o pojemności 125 ccm następujące rekordy światowe:

5 klm przebył w trzech minutach z średnią szybkością 99,5 klm/g.; 5 mil angielskich w 4:53 z średnią szybkością 98,5 klm/g.; 10 klm w 6:8 z średnią szybkością 97,8 klm/g. a 10 mil w 10:9 z średnią szybkością 95 klm/g.

Kierowca Handley na motocyklu Motosacoche o pojemności 500 ccm pobili również rekord na 50 klm, przebywając je w 17 min. 16 sek. z średnią szybkością 173,68 klm/g.

W Monachjum znowu pobity został rekord światowy na jednym kilometrze z rozbiegu na motocyklu BMW o pojemności 500 ccm przez niemieckiego kierowcę Henne'go, który osiągnął nie notowaną dotąd szybkość 196,7 klm/g.

Wyścigi o szampionat Europy, które się odbyły na szosie okężnej Emetla koło Barcelony dały następujące wyniki:

Motocykle z przyczepką o pojemności 350 ccm (9 okrążeń = 148,572 klm). Zwycięża Illicks na motocyklu Velocette w 1:42:14; motocykle z przyczepką o 600 ccm (10 okrążeń = 165,08 klm) Marseli na Nortonic w 1:16:29 przed d'Eternodem, Naurem i Franchinetim; motocykle o 175 ccm pojemności (10 okrążeń = 165,08 klm). Jako pierwszy przybył Klein na D. K. W. w 1:50:48 przed Erusim, Sourdodem i Baschierim; motocykle o 250 ccm (15 okrążeń = 247,62 klm). Zdecydowane zwycięstwo odnosi Lougman na O. K. Supreme przed Ghersim, Himmिंगiem, Primem oraz Handleyem.

W drugim dniu tego szampionatu wyniki były następujące:

Motocykle 300 ccm poj.: Davenport na A. J. S. przebywa 20 okrążeń, czyli 130,16 klm w 3:22:36 z średnią szybkością 97,7 klm/g. Najlepszy czas tej kategorii motocykli osiągnął Hicks, który przebył jedno okrążenie w 9 min. 2 sek. z średnią szybkością 104,4 klm na godzinę. Motocykle o pojemności 500 ccm. Jako pierwszy przybywa Percy Hunt na Nortonic, który pokrywa 20 okrążeń w 3:5:14 z średnią szybkością 106,9 klm/g. Najlepszy wynik dnia osiągnął Handley, który przebył jedno okrążenie w 8:57 z średnią szybkością 110,5 klm/g.

Lotnik niemiecki Dinort zdobył dnia 20. b. m. rekord światowy długotrwałości lotu na samolocie bezsilnikowym, utrzymując się na zbudowanym przez siebie aparacie 14 godzin, 43 minut 25 sekund.

Dotychczasowy rekord, wynoszący 14 godzin i 7 minut, posiadał Ferdynand Schulz, który przed paru miesiącami uległ śmiertelnemu wypadkowi.

Francuska lotniczka Maryse Hilsz wystartowała w tym tygodniu z Le Bourget, celem pobicia rekordu na czas oraz na trasie okężnej na awionetce. Dotychczasowy rekord ustalony dnia 29 lipca 1929 r. należy do Maryse Bastié i wynosi 26 godz. 46 min.

W tymże samym tygodniu wystartował lotnik Albert Vancandenbergh na małym jednomotowcu, zaopatrzonym w silnik o 40 KM, w kierunku Moskwy. Zabrał on ze sobą 400 kg benzyny oraz 22 oleju, czyli ilości potrzebne mu na 26 godzin lotu.



ern Speich, utrzymując się przez 38 godz. i 25 min. w powietrzu ustanowił nowy rekord czasu dla samolotów pilotowanych „solo” i nie zaopatrywanych dodatkowo w paliwo.



## R 101 — największy sterowiec świata

(Dokończenie ze str. 5-jej)

Piętro dolne obejmuje w przeważnej części kabiny sypialne, tak dla pasażerów, jak i dla załogi. Łóżka w kabinach pomieszczone są jedno nad drugim, po dwa przy każdej ścianie, tak, że w jednej kabine znajdują się cztery posłania. Mieści się tam także palarnia, otoczona z wszystkich stron ścianami metalowymi. Na tem samym piętrze znajdujemy dalej kuchnię elektryczną, stację radiową i komorę, zawierającą przyrządy i maszyny, służące dla wentylacji wnętrza sterowca. Nieco wysunięty ku dołowi jest „pomost komandorski”, obejmujący posternek pilota, pokój nawigacyjny oraz elektryczną tablicę rozdzielczą wraz z instalacją sygnalizacyjną dla przekazywania rozkazów do poszczególnych silników.

Jedną z najciekawszych jest bezsprzecznie kwestia rozwiązania napędu sterowca. Zastosowano tu po raz pierwszy w praktyce lotniczej silniki systemu Diesla, które w obecnym swem stadium rozwoju są znacznie mniej wrażliwe od silników gaźnikowych, pozatem dzięki zastosowaniu ropy jako materiału pędnego znaczną odznaczają się ekonomją. Niemalym powodem dla zastosowania silników typu Diesla jest również poważne zmniejszenie niebezpieczeństwa pożaru, dzięki wyeliminowaniu łatwopalnej benzyny.

Ogólnie biorąc — nie mówiąc na razie o wynikach praktycznych z nowymi sterowcami — należy stwierdzić, że sterowiec R 101 i R 100 są pierwszym tego rodzaju statkami, które pod względem komfortu i wygod pasażerów nie ustępują w niczem wielkim statkom morskim.

## Wzdłuż modrej tafli Adrjatyku

(Dokończenie ze strony 9-tej.)

Cetinje. Do niedawna stolica Czarnogórze, miejscina mała, kilkotysięczna, posiadająca aż 16 ambasad. Trzeba jednak przyznać, że pałace te były dostosowane do wyglądu miasta i świetnie nadawały się na dyplomatyczne rezydencje dla przesiedlonych za karę albo też „niedocenianych” dyplomatów. W podobnym stylu utrzymany jest pałac śp. króla Nikity. Poza pięknym dywanem i dobrymi portretami rodziny królewskiej widzi się tam przedmioty, których normalnie w pałacach królewskich się nie widuje. A więc: łożo królowej jejmości, żelazne o metalowych galkach, made in Lipsk, parawan z drukowaniem reprodukcjami za szkłem itd. Na ścianie sali jadalnej nowoczesny zegar, rażący w tem otoczeniu. Tandeta.

Zresztą Czarnogórcy podobali mi się bardzo, a jeszcze więcej urodne ich córy, czarne jak „kafa turska”, kawa po turecku. Nie zna my rozkoszy, mieszczącej się w skromnym brunatnym ziarenku, kto nie pił kawy turskiej w Cetinji. Kobiety miejscowe noszą na głowie wielkie ciężary, w wielkich koszach, które opierają sobie na głowie. Stąd też są proste i strzeliste jak świece. Miłośnikom kuchni Cetinje się nie zaleca, chyba że ktoś jest zimunizowany przeciwko wszelkiego rodzaju egzotycznym wymysłom, za to wszelkie inne zmysły, nie wyłączając zmysłu estetyki, mają tu prawdziwie używane.

Rajdom samochodowy przejażdżkę tę polecam jak najgoręcej.

### Samochodowy w Nowym Jorku

Narodowa Izba Samochodowa Ameryki komunikuje, że salon samochodowy w Nowym Jorku trwać będzie od 4. do 11 stycznia 1930 roku.

## Nowe przepisy samochodowe w Czechosłowacji

Władze czechosłowackie zniosły dotychczasowe ograniczenia szybkości jazdy 40 km. na otwartej drodze oraz 15 km. w mieście. W miejsce ich wchodzi w życie nowe zarządzenie, mocą którego zobowiązany jest każdy automobilista dostosować szybkość swego pojazdu do frekwencji i jakości drogi lub ulicy.

### Zniesienie granic maksymalnej szybkości

Angielskie automobilkluby wniosły do parlamentu projekt zniesienia granic maksymalnej szybkości. W miejsce maksimum szybkości wejdzie w życie obowiązujące we Francji zarządzenie, które mówi, że kierowca powinien szybkość swego pojazdu tak regulować, by stał nad nim panował.

### Zmonopolizowanie przemysłu samochodowego

Rząd hiszpański nosi się z zamiarem zmonopolizowania swego przemysłu samochodowego, raz aby podnieść dochody państwowe, a powtórnie, by zapobiec uzależnieniu od zagranicy i pokrywać własną produkcją.

### Walka z gwarem ulicznym

Angielskie automobilkluby prowadzą energiczną walkę z gwarem ulicznym samochodów, szczególnie zaś motocykli. Wniosły one petycję do parlamentu, by wycofane zostały z ruchu wszystkie pojazdy mechaniczne, które nie posiadają wogóle albo niedostatecznej tłumiki, będące w głównej mierze przyczyną gwaru ulicznego. A jak się ta sprawa u nas przedstawia?

### Nowe zarządzenie w Japonii

W Tokio zamknięto 200 ulic na czas od godziny 13 do 18 dla wszelkiej komunikacji samochodowej, by umożliwić dzieciom bezpieczne chodzenie.

### Tor wyścigowy w Monthlery

Tor ten od dłuższego czasu wymaga naprawy. Kompletna renowacja toru wyniesie przeszło 2,5 miliona franków francuskich. Ekspertyza ma obecnie zbadać, czy konieczna będzie całkowita naprawa toru, czy tylko częściowa. Monthlery, jak wiadomo, jest światowym torem rekordowym Francji.

### Nowy lot nad Atlantykiem

Dnia 22. b. m. przed południem wystartował z lotniska w Harbour Grace do lotu transoceanicznego samolot Golden Hind, pilotowany przez Ditemansa.

Wiadomość o starcie była aż do ostatniej chwili trzymana w tajemnicy i o odlocie samolotu i jego właściwym celu dowiedziano się dopiero z listu, jaki pozostawił Ditemans do dowódcy lotniska. W liście tym Ditemans oznajmia, że zamierza kierować się początko-

**ZNANA MARKA ZAWSZE PIERWSZA U METY!**

**AKUMULATORY „PETEA”**

**Polskie Towarzystwo Akumulatorowe S. A.**

**Biała k/Bielska**

wo na St. Francis, a stamtąd wprost na Londyn.

Jak donosi urzędowy biuletyn nowojorskiego instytutu meteorologicznego, warunki atmosferyczne nad oceanem są dla przelotu Ditemansa naogół dość pomyślne.

Ditemans jest fizykiem i przebywał dotychczas w powietrzu zaledwie około 100 godzin.

Samolot jego „Golden Hind” jest typu lekkiego, dwuosobowy, o 10 metrach rozpiętości skrzydeł, posiada silnik 110 KM. i jest zbudowany z metalu. Waga aparatu wynosi bez obciążenia 740 funtów angielskich. Może on rozwinąć szybkość około 150 km na godzinę. Ditemans zabrał ze sobą 740 litrów gazoliny, która ma wystarczyć na 27 godzin lotu.

### Raid gwiazdzysty do Monte Carlo

Najklasyczniejszy z wszystkich rajdów gwiazdzystych odbędzie się od 29 stycznia do 2 lipca 1930 roku do Monte Carlo. Program tego rajdu został już opracowany i nieznacznie się różni od programu ubiegłych lat. Poza rajdem odbędzie się próba regularności, konkurs piękności i komfortu, wyścig górski na Mont de Mules oraz defilada konkurentów. Wpisy należy skierowywać do International Sporting-Club w Monte Carlo.

### Uczczenie pierwszego przelotu nad Paryżem

Dnia 18 bm. odbyło się wielkie przyjęcie na ratuszu miasta Paryża zorganizowane przez Radę Miejską dla uczczenia pierwszego przelotu nad Paryżem, którego dokonał 18 października 1909 roku hr. Lambert.

### Książki Walji pilotom

Książki Walji po ukończeniu kursu pilotażu i otrzymaniu dyplomu pilota turystycznego zakupił do prywatnego swego użytku dwumiejscową awionetkę. Niema wątpliwości, iż to „signum temporis” będzie zapoczątkowaniem mody na lotnictwo prywatne w Anglii.





W Chicago otwarta została szkoła dla skoczków ze spadochronem. Kierownikiem tej szkoły jest światowy skoczek Jack Cop.

### Wypadki uliczne w Pradze

W sprawie bezpieczeństwa ruchu ulicznego w Pradze ogłoszono następującą statystykę:

W pierwszej połowie r. b. na ulicach Pragi były 4443 wypadki komunikacyjne. Z liczby tej przypada na samochody osobowe 1748, na samochody ciężarowe 860, na motocykle 447, na tramwaje 891, na pojazdy konne 343, na inne wehikuly 154. Przy wypadkach tych uległo poranieniom ciężkim 267 osób, lekkim 1436; 16 wypadków skończyło się śmiercią.

Według śledztwa, w 2468 wypadkach winę ponosił kierujący pojazdem, w 1351 winę poniosli przechodnie, w 487 wypadkach przyczyną nie można było ustalić, zaś w 137 wypadkach ustalono siłę wyższą.

Ze statystyki tej wynika, że w Pradze dziennie bywa 25 wypadków ulicznych.

### Komunikat

#### Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja“

Wyścig i gymkhanę urzędują w niedzielę, dnia 27 bm. Oddz. Motocyklistów T. S. „Unja“ o godz. 14,30 na boisku Sokola, przy Drodze Dembińskiej. Impreza ta budzi powszechne zainteresowanie w szerokich kołach naszego społeczeństwa, w związku na rzadkość takiego widowiska. Zawody odbędą się o cenne nagrody, ufundowane przez kolegów klubowych. Program gymkhany obejmuje pięć bardzo skombinowanych punktów. Zbiórka członków o godz. 12,30 na boisku „Sokola“, poczem defilada przez miasto.

#### Nowe metody szkolenia. — Podwójna kierownica. Kursy kierowców samochodowych J. Piątkowskiego w Poznaniu

Kurs teoretyczny i praktyczny dla zawodowców  
6 do 8 tygodni, dla amatorów 4 do 6 tygodni  
Kurs normalny 220 złotych.

Opłata w ratach tygodniowych.  
Dla zamieszkałych pomieszczenia od 15 do 20 zł  
miesięcznie. Zapisy przyjmuje:

„POZNAŃSKI AUTOSKŁAD“, ulica 27 Grudnia 15  
i Kancelaria Szkoły, ul. Leżycka nr. 52, telefon 39-09.

### Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

Przypominamy P. P. Członkom, że w sobotę, dnia 26 października r. b. o godzinie 18-tej odbędą się w sali Bazarowej, Aleje Marcinkowskiej go 10, Roczne Walne Zebranie.

W niedzielę, dnia 27 października r. b. urządzamy imprezę „Jazda za lisem“. Regulamin podajemy poniżej. Jazda za lisem cieszyła się w latach ubiegłych dużym zainteresowaniem wśród członków i należy się spodziewać, że i w tym roku członkowie nasi wezmą bardzo liczny udział.

W tych dniach ukazało się pierwsze wydawnictwo działu turystycznego A. P. pod tytułem: „Przewodnik automobilowy po Polsce“. Przewodnik zawiera główniejsze szlaki automobilowe, oraz bogato ilustrowaną część krajoznawczą. Ponadto dział informacyjny podaje hotele, restauracje, garaże, warsztaty i zastępstwa automobilowe, przejazdy przez większe miasta i t. p. Cena egzemplarza wynosi 20,— złotych dla członków polskich automobilklubów. Zamówienia przyjmuje Sekretarjat A. W., Poznań, Kantaka 1.

Donosimy P. P. Członkom, że lokale klubowe otwarte są dla członków A. W. również wieczorem i to w środy, piątki i soboty.

W lokalach wyłożone są dzienniki i czasopisma dla użytku P. P. Członków.

Podajemy P. P. Członkom do łaskawej wiadomości, że oznaki klubowe w butonierkę są gotowe i do nabycia w Sekretarjacie A. W. po cenie 10,— zł. Ponadto można w Sekretarjacie nabyć: oznaki metalowe złożone na samochodach w cenie 50,— zł, cholerki w cenie 42,— zł i oznaki na czapkę w cenie 5,— zł.

Na ostatnim zebraniu Zarządu i Komitetu A. W. w dniu 9. 10. r. b. zostali przyjęci na członków:

Antoni Dzierżykraj Morawski z maj. Lubonia, p. Pawłowice; Marcin Pachulski i Gustaw Glatzner z Poznania; Józef Mortimar Gregor z Kunowa, pow. Mogiła; Bogdan ks. Drucki Lubecki z maj. Brzostowa, p. Ćmielów.

Zbiórka w klubie 27. 10 1929 r. rano o godzinie 9,30. Wyjazd ze starterem 27. 10. 1929 r. rano o godzinie 10,00. Koniec gonitwy 27. 10. 1929 r. o godzinie 13,00. Wspólny obiad w miejscu oznaczonym w zamkniętej kopercie o godzinie 14,30. Po obiedzie wspólny powrót do lokali klubu

### Zawody lotnicze na Ławicy

W niedzielę, dnia 27 b. m. odbędą się na lotnisku w Ławicy popisy i zawody lotnicze, które organizuje 3. pułk lotniczy.

Zawody rozpoczną się punktualnie o godzinie 14.

### Odpowiedzi redakcji

P. K. Sz. Zabikowo. Chce Pan nabyć używany motocykl, który nadawałby się do jazdy z przyczepką po naszych drogach polnych i piaskach. Wyliczyć wszystkie więcej znane marki nie jesteśmy w stanie, tembardziej, że wartość używanego motocykla zależy nie tyle od firmy, która go zbudowała, ile od jego stanu. Możemy tylko radzić, aby przy nabywaniu motocykla wybrał Pan model o większej mocy (500 cm<sup>3</sup> lub więcej), gdyż słabe maszyny, niezależnie od ich konstrukcji nie mogą trafić ciągnąc przyczepki po złej drodze. Przy wyborze może Pan kierować się następującą zasadą: na pierwszym miejscu należy postawić motocykle

### OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

#### Szofer

dobre świadectwo, trzeźwy, sumienny, szuka posady. Miejscowość obojętna. Zgłoszenia Kurjer Poznański zdw 65 897

#### Szofer

kawaler, lat 24, z praktyką z dobrymi świadectwami, szuka posady zaraz lub później, miejscowość obojętna. Oferty zd 65 872

#### Szofer

kawaler, lat 24, z praktyką, z dobrymi świadectwami, znający się na obsłudze pałacowej, szuka posady zaraz lub później. Oferty zd 65 868

#### Samochód

Ford limuzyna w dobrym stanie, gotowa do jazdy sprzedam za 2.900. Zgłoszenia Hoffmann. Wrocławska 22, pierwsze piętro, prawo. zdw 65 860

#### Samochód

Ford otwarty, model 27 sprzedam za 1.800 zł lub zamienie. Zgłoszenia Hoffmann. Wrocławska 22, pierwsze piętro, prawo. zdw 65 889

#### Szofer

trzeźwy, z kilkoletnią praktyką, szuka odpowiedniej stałej posady zaraz lub od 1. 11. 29. Zgłosz. zdw 65 612

#### Szofer-monter

spawacz (szwajser), lat 38, poszukuje posady wermistrza lub kierownika warsztatu. Oferty Kurjer — zdw 65 667

#### Szofer

na stałą posadę z kaucją od 1000 zł zaraz potrzebny. Zgłoszenia St. Petzold, Wrocławia, ul. Kilińskiego. zdw 65 034

#### Szofer

kawaler, z półroczną praktyką, pragnie zmienić posadę od 1. 11. Miejscowość obojętna. Zgłoszenia zdw 64 661

#### Szofer

z pięcioletnią praktyką, posiadający dobre świadectwa poszukuje posady jako samotny lub żonaty. Zgłoszenia zdw 64 390

#### Garaż

ładny przy ul. Dąbrowskiego zaraz oddam. Po informacji zgłosić się proszę telefonicznie 29-24 lub 11-72. nr 4 739

#### Szofer

żonaty, dobrze polecony, znający dokładnie limuzynę A D R potrzebny od 15 listopada rb., na małe miasto na Pomorzu. Mieszkanie, onal i światło wolne. Dokładne zgłoszenia z podaniem pretensji uprasza się kierować do „Par“, 27. Grudnia 18, pod nr. 59.50

#### Młody szofer

z dobrem wyszkoleniem, poszukuje posady na prowincji. Zgłoszenia i 2 851

#### Szofer

kawaler, sumienny, z dobrem świadectwem wyszkolenia, poszukuje posady zaraz lub od 1. 11. Zgłoszenia Kurjer i 2 848

#### Szofer mechanik

trzeźwy, sumienny, z kilkoletnią praktyką, dobrymi świadectwami i poleceniami, obeznan z różnymi typami maszyn, poszukuje posady. Łaskawe oferty zdw 63 995

#### Szofer mechanik

trzeźwy, sumienny, z kilkoletnią praktyką, dobrymi świadectwami, poszukuje posady. Łaskawe oferty zdw 63 166

#### Szofer

z cenzusem naturalnym, wysportowany, trzeźwy, energiczny, poszukuje posady najchętniej na dalekiej drodze. Dorozki wykluczone. Oferty w 19 622

#### Akumulator

ul. Podgórna 9, tel. 5138 naprawia i ładuje akumulatory samochodowe i radiowe, jako specjalność pod gwarancją szybko i tanio. zdw 61 632



angielskie, wyróżniające się wielką trwałością, po nich idą maszyny niemieckie czołowych wytwórni i wreszcie, na ostatnim miejscu, są motocykle amerykańskie, bardzo dobre w stanie nowym, lecz niebezpieczne po dłuższym użyciu, gdyż przy obliczaniu ich konstrukcji kierują się specjalnymi zasadami według których po pewnym czasieokresie wszystkie części zużywają się kompletnie i motocykl mimo remonu nie posiada żadnej wartości.

**P. Adm. Cz. K. — Poznań.** Chce Pan przewozić produkty rolnie zapomocą dużego samochodu, gdyż oblicza Pan, że będzie to taniej kosztowało niż traktacja konna. Z obliczeniem Pana zgadzamy się, lecz stanowczo nie polecamy nabycia 10-tonnowego samochodu z 5-tonnową przyczepką, gdyż tak wielka maszyna może okazać się bardzo niepraktyczna na naszych drogach. Podobne samochody, przeważnie 6 kołowe (3 osiowe) stosują zagranicą dla celów specjalnych, lecz konstrukcja tych maszyn jest obliczona na asfaltowane lub betonowane szosy. W naszych warunkach najlepiej byłoby użyć zwykłego 5-tonnowego samochodu, który musiałby trzy razy obrócić dla załadunku jednego wagonu. Gdyby okazało się koniecznym równoczesne przewożenie 15 tonn, a koszt trzech samochodów byłby zbyt wysoki, polecilibyśmy raczej użycie traktora z wagonetkami. W ostatnim czasie ukazały się na rynku traktory o dużej mocy (60 i więcej koni motorowych) które potrafią na przeciętnej drodze ciągnąć za sobą przeszło 20 tonn ładunku. Rodzaj gum zależy od towarów, które chce Pan przewozić, od szybkości oraz od ciężaru całej maszyny. Jesteśmy zdania, że na samochodzie nawet ciężkim powinny być pneumatyki, natomiast przyczepki, któreby ciągnął traktor, mogą być zaopatrzone w gumy pełne. Wymienić wszystkich fabryk, które wyrabiają duże ciężarowe samochody, nie możemy, tak samo nie jesteśmy w stanie wydać o nich opinii, gdyż takie maszyny stosuje się względnie rzadko. Radzimy więc Panu zwrócić się do najwięcej znanych wytwórni jak np. Krupp w Essen, Buessing w Mannheim, Komnick w Elbling, N. A. G. Berlin-Oberschönweide i t. p.

**Pan A. S. Smigiel.** Jeżeli dynamówka pana nie chce dobrze ładować akumulatora, należy najpierw zbadać węgielki na kolektorze. Defekt taki

zachodzi jeżeli węgielki są zbyt krótkie, złamane zaoliwione, zatarte w tulejkach lub słabo dociśnięte z powodu uszkodzenia sprężynek. Na wszelki wypadek poleca się też zbadać samemu akumulatora i sprawdzenie amperomierza, przez porównanie jego odczytu z drugim instrumentem, włączonym na próbę na jego miejsce. Dla uniknięcia zasiarczenia słabo napełnionego akumulatora należy specjalnie podładować go. (Patrz wskazówki, zawarte w nr. 3 „Samochodu“ za br.).

**Pan M. P. w Poznaniu.** Odpowiedź częściową na pierwsze pytanie znajduje Pan w naszym artykule ekonomiczno-technicznym na 2 stronie tego numeru „Samochodu“. Musimy pozbawieniem zaznaczyć, że dodawać do benzyny wolno tylko alkohol bezwodny, gdyż nawet 95 proc. nie chce dobrze się mieszać i wymaga zastosowania tak zw. homogenizatorów, które wpływają korzystnie na jednorodność paliwa. Jako homogenizatora można użyć benzolu. Prócz tego nie wolno używać spirytusu surowego, gdyż zawarte w nim dodatki powodują korozję metali, niszcząc części składowe motoru.

Prawdopodobnie Panu nie oplaci się samemu zajmować usuwaniem na drodze chemicznej reszty wody z alkoholu, gdyż wymaga to specjalnych urządzeń. Użycie spirytusu 95 proc. jest też możliwe, lecz ryzykuje Pan, że motor będzie kaprysił za każdą zmianą pogody. Dla alkoholu o pewnej zawartości wody polecają następujący skład mieszanki: 78 procent benzyny, 20 procent spirytusu i 2 procent benzolu. (Gwarantować za dobre działanie tej mieszanki nie możemy, gdy sami nie próbowaliśmy jej). Na drugie pytanie Panu odpowiemy w następnym numerze.

## Pierścienie tłokowe

wszelkich rozmiarów w precyzyjnym wykonaniu dostosowane do każdego typu samocnodów traktorów i samolotów, poleca

### ERGE MOTOR

dawn. R. Gunsch

Pw 5021-38,217

Szlifiernia cylindrów i wałów korbowych  
Wytwórnia tłoków, pierścieni i sworzni tłokowych.  
Poznań, ulica Mylna 38. Telefon 79-29.



**DYSUNKI**  
**WZORY OGŁOSZENI**  
**REKLAMOWYCH**  
**KLISZE**  
**»REKLAMA«**  
DRAKARNI POLSKIEJ S.A.

TEL 4461  
ALEJE  
MARCINKOWSKIEGO  
17

SZKOŁA SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWA

A. TUSZYŃSKI

ZŁOTA Nr. 25

WARSZAWA

ZŁOTA Nr. 25

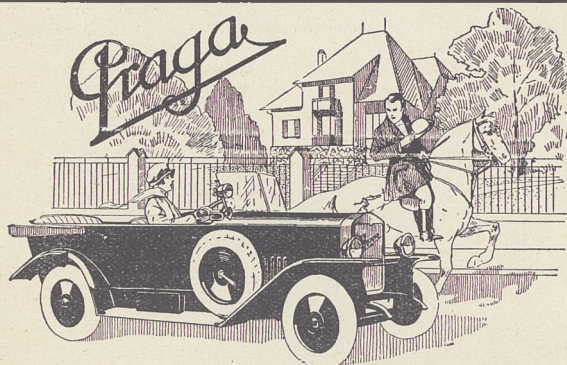
Upoważnione zastępstwa na całym terenie Polski i w Wolnym m. Gdańsku



# NAJPOPULARNIJSZY SAMOCHÓD ŚWIATA

CENY OD ZŁ. 10.650  
LOCO FABRYKA WARSZAWA

## CHEVROLET 6 CYL.



Przebiec

### 70.000 do 80.000 kilometrów

bez remontu jest dla samochodu marki „PRAGA“ rzeczą zwykłą. Doświadczeni automobilści cenią dlatego „PRAGĘ“

„PRAGA AUTOMOBILE“ Poznań, pl. Wolności 11  
Telefon 55-33

Nowe modele 6-cyl. na składowie.

Patentowane centralne smarowanie podwozia, serwofrein olejowy, automatyczny wskaźnik kierunku jazdy, patentowany przyrząd kontrolujący smarowanie.

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

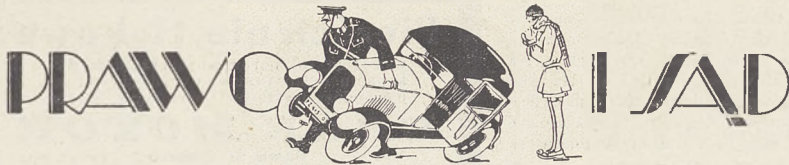


CIEŻAROWE:

„An“ — 1 1/2 tony
„L“ — 3 „
„N“ — 5 „

Reprezentacja na Wielkopolskę i Pomorze: „PRAGA“ Automobile Poznań, pl. Wolności 11, tel. 55-33. Telegamy: Autopraga. Reprezentacja na b. Król. Polskie i Kresy: inż. St. Nawakowski Sp. z ogr. odp. Warszawa. Salon samochodowy: Kredytowa 4. Garaż: ul. Wolska 81. Tel. 291-34, 181-34 i 91-34. Telegamy: Centropług. Reprezentacja na Małopolskę, Śląsk i Wołyń: Henryk Buchstab, Lwów, ul. Jagiellońska 7. Tel. 305. Telegamy: Buchstab Jagiellońska.





## Obowiązek notyfikacji

W swoim czasie w kolach prawniczych Poznania dużo rozgłosu wywołał proces odszkodowawczy na bardzo wysoką sumę przeciw pewnemu przemysłowcowi poznańskiemu. Szofer jego, jadąc kiedyś po Kaponie na dwa-żarówce, przy przejeździe przez Kaponię, uderzył lekko przechodzącego przez ulicę p. D., który wprawdzie upadł, lecz poza lekkim zadrażnieniem skóry na kolanie żadnych innych obrażeń nie odniósł. Wina wypadku była po stronie szofera, który „ścinał” niewiadomo dlaczego narożnik i przejechał o parę centymetrów od chodnika. Ponieważ wypadek nie miał żadnych, zdawałoby się, konsekwencji, szofer nawet nie powiedział o nim właścicielowi samochodu. Po kilkunastu miesiącach właściciel dostaje skargę na bardzo wysoką sumę. W skardze twierdzi się, że choroba umysłowa, w którą w międzyczasie popadł poszkodowany, spowodowana była wstrząsem mózgu przy upadku pod samochód, a ponieważ wypadek został spowodowany z winy szofera pozwanego, z którego pozwany odpowiada, więc odszkodowanie winien zapłacić sam właściciel, który wogóle przez skargę o całym wypadku się dowiedział.

Mniejsza o wynik procesu. Jednak prosimy sobie wyobrazić przyjemne perspektywy: Za dwa lata dowiaduje się, że szofer przejechał dziecko, które od tego czasu miewa napady epileptyczne. Będę mu płacił przez całe życie rentę, bo ja dziś już nie udowodnię, że wypadku nie było, a jeżeli był, to nie było winy ze strony szofera, którego ponadto przed półtora rokiem jako pijaka zwolniłem. Za to epileptyczna dziewczynka da czterdziestu i czterech kapitalnych świadków, że stało się tak, jak mówi, i kropka. Kropka? Nie.

Bo w ustawie samochodowej z 3 maja 1909 istnieje przepis, który właściciele samochodów, a przedewszystkiem właściciele taksówek powinni sobie wbić w pamięć raz na zawsze (bo dotyczy on nie tylko roszczeń odszkodowawczych przeciw nim, lecz także ich własnych roszczeń o uszkodzenie ich wozu przez inne); a mianowicie:

§ 15. Uprawniony do żądania odszkodowania traci prawa przysługujące mu na podstawie niniejszej ustawy, jeżeli nie zawiadomi zobowiązanego do dnia odszkodowania o wypadku najpóźniej w ciągu dwóch miesięcy, licząc od chwili, w której dowiedział się o szkodzie oraz osobie zobowiązanej do dnia odszkodowania. Niema utraty prawa, jeżeli doniesienie nie nastąpiło wskutek okoliczności przez uprawnionego niezawinionej, albo jeżeli zobowiązany w ciągu powyższego czasokresu otrzymał wiadomość o szkodzie w inny sposób.

A więc dwa miesiące, jeżeli chodzi o odpowiedzialność z ustawy samochodowej, bo przy zwykłej odpowiedzialności z kodeksu cywilnego obowiązuje trzyletni czasokres z § 852 kc.

Właściciel samochodu musi wiedzieć o „szkodzie”, t. zn. że ofiara wypadku samochodowego poniosła obrażenia. Nie wystarczy, aby wiedział o wypadku samym. Dlatego też przy wypadkach typowych z tego zakresu mało skuteczne jest deferowanie przysięgi właścicielowi samochodu na fakt, że wiedział o wypadku, gdyż wiadomość o wypadku nie

oznacza jeszcze wiadomości o szkodzie.

W ciągu dwóch miesięcy musi się dowiedzieć, i to przez poszkodowanego, który inaczej traci prawa z tej ustawy. Czasokres dwumiesięczny liczy się od chwili dowiedzenia się: 1. o szkodzie, 2. o osobie zobowiązanego do jej wynagrodzenia. Wynika z tego, że wchodzi tu w rachubę nie tylko szkoda oczywista, uzewnętrzniająca się na miejscu obrażeniami, lecz także szkody, których słusznie najbardziej obawiają się automobilści, jak szkoki nerwowe i choroby na tem tle, występujące dopiero w pewnym, a czasem nawet bardzo znacznym czasie po wypadku. Tutaj dwumiesięczny czasokres liczy się od chwili, w której wystąpiły pierwsze objawy choroby, z których można było wyciągnąć wniosek, że choroba jest spowodowana wypadkiem samochodowym. Tu już trudno ustalić czas, i dowolność ma tu szerokie pole. Z drugiej jednak strony praktyczne zastosowanie tych przyczyn ogranicza się o tyle, że znacznie trudniej udowodnić tu związek przyczynowy między szkodą a wypadkiem, a dla oceny ostatecznych skutków wypadku decydują zasady rozsądnej przyczynowości kodeksu cywilnego.

## Czy zbyt ryzykowne?

Jak donoszą pisma niemieckie, sąd apelacyjny w Hamburgu (Hanseatisches Oberlandesgericht) wydał orzeczenie, które wywołało sensację w calych Niemczech. Następujący wypadek był przedmiotem rozważań sądu:

Nocną porą na jednej z szos pod Hamburgiem jechał samochód z niezwykle silnym światłem. Z drugiej strony nadjechał inny wóz, którego kierowca przez gaszenie i zapalanie światła starał się zwrócić uwagę, że światło go oślepia, i że przeciwnik winien je stłumić. Wszystko bez skutku. Wówczas kierowca tego wozu nastawił własne reflektory wprost na szybę nadjeżdżającego wozu i podjechał tak blisko, że tamten musiał stanąć.

Kierowca wozu zatrzymanego wniósł o ukaranie przeciwnika z powodu zatrzymania (przymusu). Sąd ułowił go, stając na stanowisku, że k a z d y ma prawo zatrzymać sprawcę na „gorącym uczynku”, a przestępstwo niewątpliwie w danym razie zachodziło. Sąd zresztą zdaje sobie sprawę z tego, że w praktyce przyznanie takiego prawa każdemu może spowodować dużo nadużyć i gwałtów.

Orzeczenie to jest bardzo wątpliwe. Sąd apelacyjny hamburski zapominał, że pojęcie „na gorącym uczynku”, „auf frischer Tat”, dotyczyło niegdyś tylko pewnych kategorii przestępstw przeciw ciału i własności, a w żadnym razie wykroczeń o charakterze policyjnym, przy których kwestja winy jest objęta. Z tych więc względów nie moglibyśmy orzeczenia sądu hanzeatyckiego powitać z uznaniem. Ani prawniczo, ani życiowo.

## Porady prawne

Pytanie p. Ludwik Z., Kozy, pow. Biała, Mkp.

Dnia 18 lipca prowadził motocykl w Bielsku, gdy zatrzymał mnie starszy posterunkowy policji, żądając prawa jazdy. Gdy wykazałem się „tymcza-

Tak też w opisanym powyżej wypadku nie powiódł się dowód, że choroba umysłowa została spowodowana wstrząsem mózgu przy wypadku, lecz wobec tego, że stwierdzono u niego inną jeszcze chorobą krwi, która często powoduje zaburzenia tego rodzaju, sąd stanął na stanowisku, iż dowodu niema, i skargę oddalił.

Poszkodowany musi jednak znać nie tylko szkodę, lecz także osobę poszkodowanego, jeżeli ma przeciw niemu biec czasokres § 15. Nie wystarczy więc znać numer rejestracyjnego samochodu, który spowodował wypadek, gdyż osoba zobowiązanego musi być tak dalece znana, że „można” wystąpić przeciw niemu z roszczeniem (Radajewski), a więc z imieniem, nazwiskiem, adresem.

Oczywiście poszkodowany w wypadku nie traci praw, jeżeli właścicielowi samochodu nie doniesie o wypadku z tego powodu, że przez trzy miesiące leżał w szpitalu, i dopiero w czwartym mógł zacząć dowiadywać się o jego nazwisko i adres, i zacząć pierwsze kroki w kierunku uzyskania odszkodowania. Również można przyjąć, że zawiadomienie nie jest potrzebne, jeżeli sam właściciel był przy wypadku i szkodę oglądał, albo też osoba, żyjąca z właścicielem w jednym domu.

Mimo wszystko zaleca się bardzo wszelkie roszczenia odszkodowawcze podnosić, bez względu na to, czy właściciel był przy wypadku obecny, czy też nie był, w ciągu dwumiesięcznego czasokresu, i o ile możności listem poleconym. Dowód wtedy jest bardzo łatwy. Ma to szczególne znaczenie przy uszkodzeniach drobnych, jak zgięcie błotnika i t. p. przez inny samochód, którego właściciel doprawdy nie może wiedzieć o szkodzie, jeżeli się go o niej nie zawiadomi. (pz)

sowem zaświadczeniem” na prowadzenie motocykla z wózkiem doczepnym, stwierdzającym, że złożyłem egzamin dnia 19 czerwca r. b. w Katowicach, żądał dowodu rejestracyjnego motocykla. Wykazałem się również ważnymi papierami, lecz nie na moje nazwisko, bo motocykl był własnością mojego kolegi. Posterunkowy wydał mi kartkę, że byłem kontrolowany i wskazał mi wolną drogę do odjazdu. Przed paru dniami otrzymałem nakaz kamny w policji w Bielsku na 30 zł, za to, że kierowałem motocyklem bez upoważnienia dnia 18. 7. 29., występęk z par. 52 rozporządzenia M. S. W. z dnia 28. 4. 1910 r., oraz rozporządzenia z dnia 30. 9. 1857 Dz. U. 6 nr. 198.

Opowiedz.

Dobrze Pan zrobił, że wniósł Pan sprzeciw. Wprawdzie ściśle według przepisów wolno Panu jeździć tylko za prawidłowo wystawionym prawem jazdy, a tymczasowe zaświadczenie nie jest w pełnym znaczeniu prawnym takim dyplomem, jednak o ile nam wiadomo prawie wszędzie w praktyce wykazanie się tymczasowym zaświadczeniem wystarcza. Jest to też zgodne, jeżeli nie z literą, to w każdym razie z duchem wspomnianych ustaw, gdyż zamiarem tych norm jest niedopuszczenie do jazdy na drogach publicznych takich kierowców, którzy umiejętności swych nie udokumentowali prawidłowym egzaminem przed władzami. Wydanie dyplomu natomiast jest już prostą tylko formalnością, i z tego powodu żadna władza nie powinna robić trudności. Radzimy jednak do tej sprawy wziąć adwokata, jeżeli Panu zależy na prawidłowym jej przeprowadzeniu. Ewentualnie niech Pan wniesie o prawo obywatela.

Pan J. Andrzejczak. Gostyń.

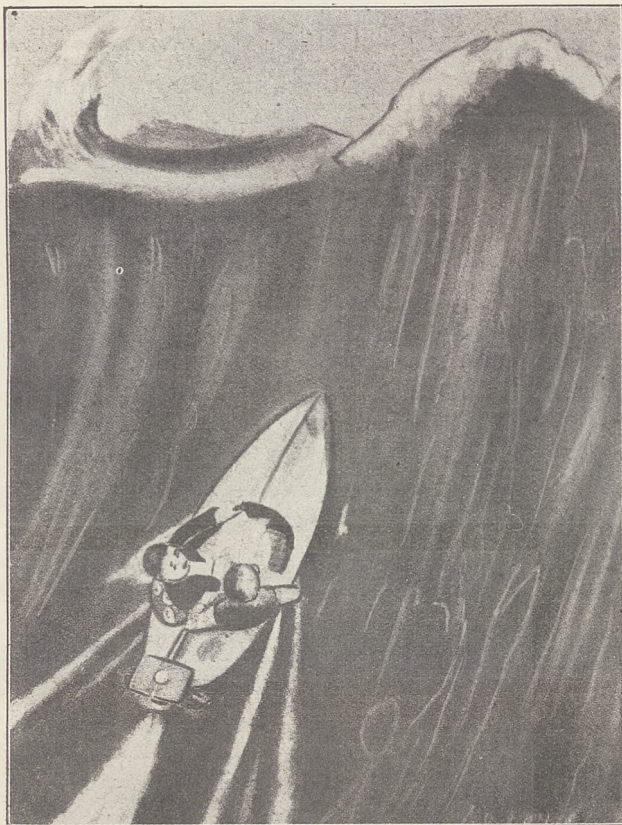
Opłaty targowe płacić Pan musi, jeżeli przyjeżdża Pan na targowisko celem dokonywania transakcji. Nie podał Pan jakiego rodzaju targowisko, więc nie bliższego powiedzieć nie możemy. Wysokość opłat uregulowana jest statutami lokalnymi, zatwierdzanymi przez Województwo.

Przedstawicielstwo opon marki Royal znajduje się w Warszawie.



# HUMOR

## Morski debiut automobilisty



Teraz chyba włączę drugi bieg...

— A zatem mężusiu, sprezentuj mi na imieniny samochód i aparat do masażu.

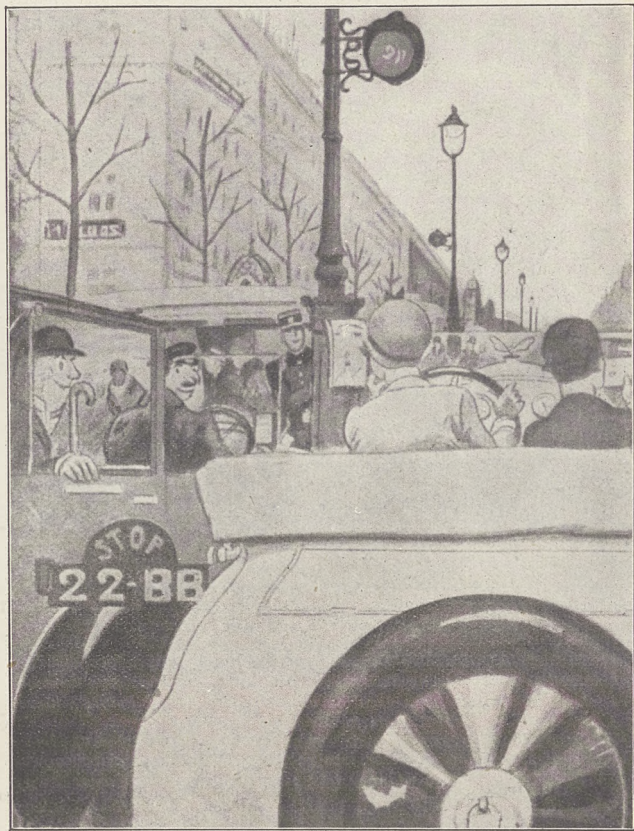
— Dobrze, kupię ci samochód model 1905, który także Ci zastąpi aparat do masażu.

— Co? Trzy tysiące złotych kosztuje ten samochód, jeżeli zapłacę gotówką?

— A ile zapłacę za niego, spłacając ratami?

— Sześć tysięcy przy 50 proc. wpłacie!

## Wręcz przeciwny skutek



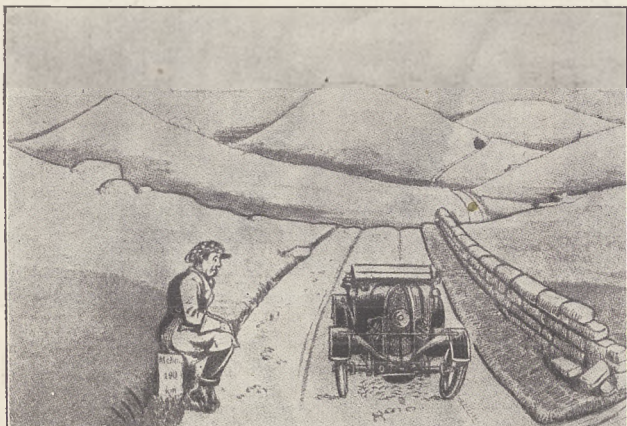
Zwierciadła drogowe spełniają doskonale swój cel...

## Nowy sposób określania czasu

— Jak długo masz swój samochód?

— W tych dniach płatna będzie ósma rata.

## Tankowanie ongiś i dzisiaj



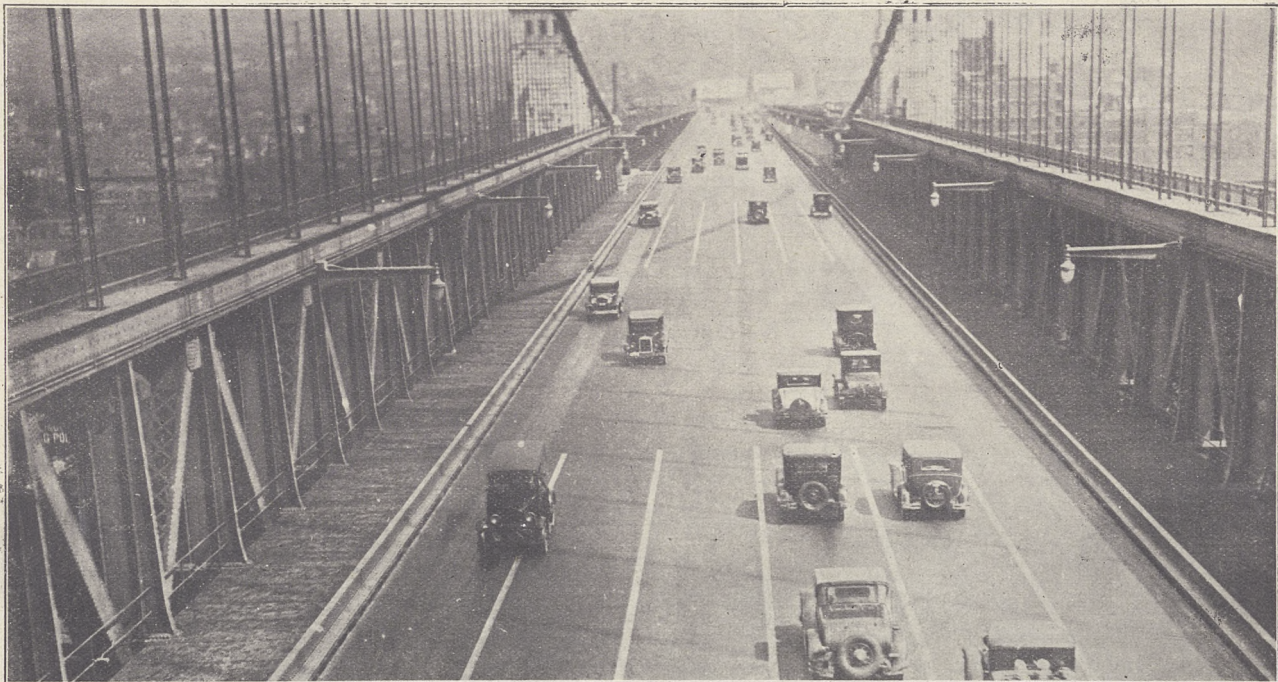
Ongiś, gdy „wyszła” benzyna trzeba było czekać nieraz kilka godzin albo samemu pobiec do najbliższej apteki po litr benzyny, by znów z miejsca ruszyć, a...



Dzisiaj, co parę set metrów stacja benzynowa. Walka konkurencyjna przekonała sprzedawców, że często jest droga szersza aniżeli długość węża.



# Rozmaitości ze świata



Największy most wiszący, wykończony ostatecznie, prowadzi przez rzekę Delaware i łączy Filadelfję z Camden (New-Jersey). Codziennie przejeżdża przez niego w obie strony przeszło 60 tysięcy samochodów. Jezdnia tego mostu podzielona jest białymi pasami na szereg odcinków, poza które samochodom nie wolno zbaczać.

Paryski inżynier Gardahaut skonstruował dla swego syna samochodzik, zaopatrzonego w normalny silniczek napędzany benzyną. Jest to najmniejszy samochodzik, który również brał udział w wścigach dla dzieci o „Grand Prix Paryża”, które się odbyły na tarasie placu Inwalidów.

W Paryżu zamieniono niektóre place publiczne na parkingi samochodowe. Na dolnej rycinie widzimy taki parking na placu Vendome.



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-linowy milimetr na stronie 5-linowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor: Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godz. 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.