



ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 10

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

8. grudzień 1929

Niesamowity wypadek samochodowy



Trzej dentyści z Koblencji, wracając samochodem z przejażdżki nad Renem, nie zauważyli wskutek gęstej mgły zakrętu szosy i pędząc na oślep, wpadli do rzeki. Dopiero po długich poszukiwaniach znaleziono na dnie rzeki samochód wraz z ofiarami wypadku.

Światowy eksport samochodów

Jak w wielu innych dziedzinach, tak i w odniesieniu do automobilizmu możemy wyróżnić trzy grupy państw: 1) posiadających produkcję wystarczającą nie tylko na pokrycie całego zapotrzebowania wewnętrznego, ale i wywożących znaczną ilość samochodów, 2) wykazujących względną samowystarczalność, wreszcie 3) państw skazanych głównie na import z zagranicą.

Do pierwszej grupy należą wyraźnie Stany Zjednoczone i Kanada, w pewnym stopniu Francja i Włochy, do krajów samowystarczalnych, tj. takich, w których przywóz i wywóz mniej więcej się równoważą — Anglia, Niemcy, Belgia itd., wreszcie do grupy państw importujących należą na kontynencie europejskim kraje północnej, wschodniej i południowej Europy, oraz poza nią wszystkie niewymienione wyżej państwa i kolonie położone w innych częściach świata. Niestety i my znajdujemy się pośród tych państw, które prawie w 100 proc. posługiwali się maszynami importowanymi.

Państwom o szeroko rozbudowanym przemysle samochodowym robi się coraz ciężej na własnych rynkach i dlatego zmuszone są do wyłączenia całej swej energii w kierunku rozwijania swych dróg eksportowych, sadzenia się i umacniania swej pozycji na rynkach zagranicznych.

Świeżo czytaliśmy np. w pismach angielskich — Anglia jest krajem o mniejszej zrównoważonym bilansie handlu zagranicznego samochodami, — że przy milionie zarejestrowanych samochodów zdolność chłonna rynku angielskiego wynosi jeszcze tylko około 250 000 wozów, ilość odpowiadająca mniej więcej rocznej produkcji zakładów angielskich, z czego wynika, że na samym rynku wewnętrznym trudno byłoby przemysłowi angielskiemu oprzeć swą ekspansję. Oczywiście obliczenie, że tylko 1.250.000 osób może utrzymać w Anglii samochody, może być zacepione, wiele zależy bowiem od ceny samych samochodów, od kosztów ich utrzymania i ewentualnie od innych jeszcze czynników, jak wytrzymałość wozów (przeciętna „żywność” samochodu w Anglii wynosi 9 lat, w Ameryce tylko 7 lat).

Przytoczyliśmy powyższy przykład zacierpnięty z stosunków angielskich, ponieważ ilustruje on doskonale wzmagającą się doniosłość zagadnienia eksportu dla przemysłu samochodowego.

Przypatrzyliśmy się teraz, jak kształtował się w ostatnich latach światowy eksport samochodów. Wymieniamy poniżej tylko państwa o większym udziale procentowym.

	I półrocze		
	1923	1926	1929
Stany Zjednoczone	53,0	58,5	71,7
Kanada	24,5	14,3	13,3
Francja	10,8	11,5	6,0
Wielka Brytania	2,2	6,2	4,6
Italia	4,5	6,6	3,1
Niemcy	2,0	0,4	0,9
Belgia	2,9	2,4	0,4
Holandia	0,1	0,1	—
	100,0	100,0	100,0

Nasuwa się odrazu spostrzeżenie o dominującym stanowisku Ameryki Północnej w dziedzinie eksportu samochodów. Stany Zjednoczone i Kanada, której przemysł jest oparty w całości na eksporcie, w swych rękach 85 proc. eksportu światowego samochodów. Udział samych Stanów wzrósł ogromnie w ostatnich 5 latach (z 53 na blisko 72 proc.), natomiast kraje europejskie zdołały zaledwie zachować wysokość absolutną swego eksportu, podczas gdy ich udział procentowy skurczył się dotkliwie. Hegemonia amerykańska na za-

granicznych rynkach samochodowych całego świata jest wprost przytłaczająca.

Przemysł samochodowy w całym świecie, a szczególnie w Ameryce, przedstawia typ najbardziej nowoczesnej organizacji przemysłowej. Niesłychanie skoncentrowany, zrationalizowany do ostatecznych granic, doskonalący się z każdym rokiem, wypuszcza w świat coraz liczniejsze, coraz lepsze i tańsze wozy. Nasuwa się więc pytanie, czy nie nadejdzie wnet czas, w którym ta olbrzymia, wzrastająca wciąż podaż nie znajdzie już pomieszczenia na rynkach światowych, kiedy przemysł nie znajdzie nabywców na swój produkt.

Dlatego należy przeprowadzić analizę obecnych rozmiarów rynku światowego na samochody i jego potencjalnej chłonności. Ilość wozów samochodowych będących w użyciu na całym świecie osiągnęła w chwili obecnej kolosalną cyfrę 31 764 536 jednostek. Roczny przeciętny przyrost tej kwoty wynosił przeszło 2 miliony sztuk, a nie nie przemawia dotąd za tem, byśmy osiągnęli już w tej dziedzinie punkt nasycenia. Należy przytem zaznaczyć, że w ostatnim czasie przybywa stosunkowo więcej samochodów ciężarowych niż osobowych, w ostatnich 12 miesiącach bowiem przyrost procentowy pierwszego typu wyniósł 9%, osiągając cyfrę 4 986 688 wozów, gdy przyrost procentowy ilości samochodów osobowych tylko 6,6% do ogólnej ilości 26 777 848.

Jeżeli postawiliśmy ogólną tezę, iż światowy rynek samochodowy daleki jest jeszcze od stanu nasycenia, to jednak twierdzenie to nie dotyczy Stanów Zjednoczonych i niektórych dominów brytyjskich. W Stanach Zjednoczonych przemysł samochodowy rozwijał się w ostatnich latach tak niesłychanie i zaopatrzył tak obficie rynek wewnętrzny, że jego ekspansja na rynku wewnętrznym ma zakreszone granice bardzo szczupłe. To też cyfra eksportu wzrasta nieustannie.

I stycznia	liczba zarejestrowanych wozów	przyrost ponad stan w poprzednim roku		zastępienie w roku poprzednim	wysokość kosztów eksportu
		absol.	proc.		
1926	19 843 936	2 249 876	12,8	1 703 576	312 378
1927	22 137 334	2 293 398	11,6	1 693 919	313 617
1928	23 523 882	1 116 548	5,0	1 891 659	393 119
1929	24 493 121	1 239 242	5,3	2 603 762	515 744

W roku bieżącym wysokość eksportu osiągnie prawdopodobnie cyfrę 700 000 wozów. Dziesięć najważniejszych rynków zbytu zagranicznego Ameryki stanowiły w r. b. następujące kraje: Kanada, Argentyna, Australia, Brazylja, Bryt. Pol. Afryka, Belgja, Szwecja, W. Brytania, Danja oraz Niemcy, w tej kolejności, w jakiej podajemy. Na podstawie powyższych cyfr można urobić sobie pogląd na trudności amerykańskiego przemysłu samochodowego i rozmiary stopniowego jego przedstawiania się z krajowego na zagraniczne rynki zbytu. Rozpięcie między cyfrą w kraju a zagranicą zmniejsza się ustawicznie.

Poza Stanami Zjednoczonymi przyrost wahał się zależnie od stopnia nasycenia danego rynku. W Nowej Zelandji np. — kraju o najwyższej po Stanach proporcji wozów do liczby ludności — możliwości ekspansji są skromne, to też w ub. r. liczba zarejestrowanych samochodów wzrosła z 147 000 na 153 000. Podobnie i w Australji tempo przyrostu jest bardzo wolne. Z krajów pozaeuropejskich Indie, brytyjskie posiadłości malajskie, a zwłaszcza Południowa Afryka brytyjska wykazały znaczną chłonność. W Europie Belgja i Danja doszły nieledwie do punktu nasycenia, posiadając bardzo wysoką liczbę samochodów w porównaniu z zamożnością i liczbą ludności

tych krajów. Natomiast Niemcy wykazują ogromny wprost przyrost, wynoszący 42% — z 384 709 na 546 300. W mniejszych rozmiarach, jednak dość poważnych, powiększyły swój stan liczebny takie państwa jak Hiszpanja, Italia, Szwecja, Norwegja i Holandia.

Warto w związku z tem przytoczyć parę cyfr oświetlających proporcję między ilością mieszkańców, a ilością samochodów będących w użyciu w danym kraju w ostatnich trzech latach. Oczywiście zestawienie to nie tłumaczy w zupełności możliwości potencjalnych danego rynku, gdyż należy wziąć jeszcze pod uwagę inne czynniki, jak zamożność, stan dróg itd. danego kraju. Z temi zastrzeżeniami podajemy poniższą tabelę:

liczba osób przypadająca na jeden samochód

	1926	1927	1928
Stany Zjednoczone	5,4	5,1	4,9
Nowa Zelandja	10,9	9,1	9,1
Kanada	11,5	10,1	9,1
Australia	16,6	13,8	13,2
Wielka Brytania	41,9	36,5	34,3
Francja	49,4	41,8	37,4
Półn. Afryka (tylko biała ludność)	180,0	157,0	139,0
Niemcy	212,0	162,4	117,2
Italia	304,0	274,7	215,5

Reszta państw świata wykazuje stosunek liczby mieszkańców do ilości wozów znacznie wyższy. Jeśli zatem dotąd zaledwie w 3—4 państwach został osiągnięty stan nasycenia, to uznać należy, że perspektywy rozwojowe przemysłu samochodowego nie przedstawiają się źle. Trakcja samochodowa wykazała w wielu dziedzinach niewątpliwie wyższość nad innemi; w miarę wzrostu zamożności społeczeństwa, poprawy stanu dróg i ogólnego postępu cywilizacyjnego stopień zastosowania komunikacji samochodowej będzie się ustawicznie i w silnym tempie zwiększać.

Przemysł samochodowy, w którym tkwią olbrzymie kapitały, będzie jednak zmuszony do wytwarzania pomyślnych warunków dla swej ekspansji na terenach dotąd niedostatecznie eksploatowanych. Będzie on musiał np. zainteresować się silniej drogową gospodarką poszczególnych państw. Myśl, że wielkie koncerny samochodowe w niedalekiej przyszłości udzielać będą pożyczek na kosztownych warunkach przeznaczonych na budowę i konserwację dróg w szeregu państw zaniedbanych pod tym względem, nie wydaje się chimeryczną.

Pozatem jednak bezpośrednia akcja eksportowa wymaga całego szeregu zarządzeń organizacyjnych, technicznych i finansowych, nad którymi pracują dzisiaj coraz usilniej poszczególne przedsiębiorstwa światowe. Najbardziej zaawansowany pod tym względem jest oczywiście przemysł amerykański, ale też wyniki jego działalności w tym kierunku są aż nadto widoczne.

Zagadnienia te dotyczą nas tylko od strony biernej. Polska nie posiada prawie przemysłu samochodowego i jest tylko terenem zbytu dla przemysłów obcych. Uplynie jeszcze wiele czasu, zanim ten skomplikowany rodzaj produkcji przemysłowej stanie u nas silnie na nogach. A jednak nie trzeba zapominać, że przy sprzyjających warunkach wyrastają niekiedy pewne gałęzie wytwórczości zupełnie nieoczekiwane, utrwalają swój byt i rozwijają się pomyślnie.

A może tak za parę, a może kilkanaście lat, polskie samochody będą stanowiły poważną pozycję w naszym eksporcie? — Nil desperandum

W „Zaczarowanym Kole”

Samochodem na bezdrożach najpiękniejszego zakątka Kalifornii

Turystyka samochodowa nigdzie chyba nie jest tak bardzo rozwinięta, jak w Stanach Zjednoczonych. Pod tym względem dorównuje Ameryce jedynie może Anglia. Silny rozwój ruchu turystycznego w tych właśnie krajach opiera się przede wszystkim na ścisłym przestrzeganiu we wszystkich krajach anglosaskich t. zw. „angielskiej soboty”.

Punktualnie w południe każdej soboty zamyka się bezwarunkowo wszelkie biura, a każdy Anglik, dysponujący jakąkolwiek lokomotywą, uważa za swój święty obowiązek, aby na resztę soboty i całą niedzielę wyjechać za miasto. Tak więc co sobotę wyruszają z miast całe tłumy wycieczkowiczów — jak kto może — na samochodach, motocyklach, motorówkach i innych wehikułach. W przeciwieństwie do Anglii z małym jej obszarem, w Stanach Zjednoczonych istnieją na niesłychaną dogodność, że wycieczki te w miarę potrzeby można przedłużyć niemalże dowolnie, — o ile chodzi o odległość — przy czym można przebyć tysiące kilometrów, nie mijając żadnej granicy z wszelkimi jej niedogodnościami. Niemalże również wagę odgrywa rozległa sieć świetnie utrzymanych dróg samochodowych. Ruch turystyczny samochodowy znalazł doskonałych opiekunów w amerykańskich klubach samochodowych, które nie tylko zestawiały i opublikowały wraz z mapami tysiące pięknych wycieczek, lecz także na wszystkich drogach zorganizowały doskonałą służbę patrolową, która w razie potrzeby służy automobilistom wszelką pomocą.

Jedną z najpiękniejszych wycieczek, zestawioną przez Automobilklub Południowej Kalifornii jest wycieczka do t. zw. „Zaczarowanego Koła”, czyli „Magic Circle”, która pod względem pięknych i niezwykłych widoków krajobrazu jest bodaj bez konkurencji. „Zaczarowane Koło” obejmuje w części czterech południowo-zachodnich stanów północno amerykańskiej republiki, a mianowicie stanów Kalifornia, Arizon, Utah i Nevada, a całą niemal trasę wycieczki, jak widzimy z załączonej mapki, można zamknąć w kole, które obejmuje najpiękniejsze cuda przyrody Ameryki Północnej. Zaliczyć do nich należy

przede wszystkim słynny Grand Canyon rzeki Colorado, Bryce Canyon, park narodowy Zion, dalej Kaibab National Forest, osiedla indiańskie szczepów Navajo i Hopi, starą tortecę moromońską w Pipe Springs i niezliczone inne rzeczy godne widzenia.

Podczas gdy doskonały stan amerykańskich dróg samochodowych stał się prawie przysłowiowy, to większa część trasy w „Zaczarowanym Kole” prowadzi po drogach, któ-

Zjednoczonych nikt nie posiada odwagi przeprowadzenia programu budowy dróg na wielką skalę, obawiając się — nie bez racji, — że niezmierne koszty nie dałyby się wybić przez długie lata. Kwestja dróg „Zaczarowanego Koła” obraca się więc dla odmiany w „błędem kole”. Jednakże stworzono pewne znaczne udogodnienia dla ruchu samochodowego przez wybudowanie mostu nad rzeką — Grand Canyon. To arcydzieło techniki, ukończone

dopiero przed kilku miesiącami, przedstawia się rzeczywiście imponująco. W zawrotnej wysokości filigranowe rusztowanie stalowe zawisło nad potężnymi przepaściami Canyonu, w którym, 140 mtr pod łukiem mostu, toczą się leniwie żółte fale rzeki Colorado. Niedaleko obecnego mostu znajduje się miejsce, w którym John T. Lee, ongiś znany przywódca Mormonów, przez długie lata utrzymywał prom.

Jako punkt wyjścia dla wycieczki w „Zaczarowane Koło” automobilisci po części wybierają miasteczko Williams w stanie Arizona, udając się drogą, która w tej okolicy jest całkiem znośna, poprzez Kaibab National Forest na północny brzeg Grand Canyon, który leży około 100 mtr wyżej od brzegu południowego. Droga ta urozmaicona jest pięknym widokiem przastarych pinii i potężnych cedrów, podczas gdy na terenie otwartym spotyka się liczne stada saren i jeleni, których ilość w Kaibab National Forest określa się na przeszło 20 000 sztuk. Zwierzęta te są prawie zupełnie oswojone i pasą się często wspólnie ze stadami bydła okolicznych farmerów. Gdy przejeżdża samochód nie podnoszą nawet głowy.

Niedaleko Grand Canyon Lodge rozciąga się z wywyższenia najpiękniejszy widok w przepaści nadbrzeżne, żadne zaś pióro nie jest w stanie opisać cudownego widoku zachodu słońca nad Canyonem. Jest to fascynujący cud, utkany ze złota i purpury.

Krótką jazdą w kierunku północno-wschodnim — i otoż jesteśmy nad Bryce Canyon, gdzie pozostawiamy samochód, udając się pieszo na punkt obserwacyjny. W przeciwieństwie do Grand Canyon widzimy tu w ukła-



Przełęcz Ute na Pikes-Peak, najwyższej górze w Colorado, na zachód od Colorado Springs. Droga ta jest częścią autostrady „Ocean to Ocean”.

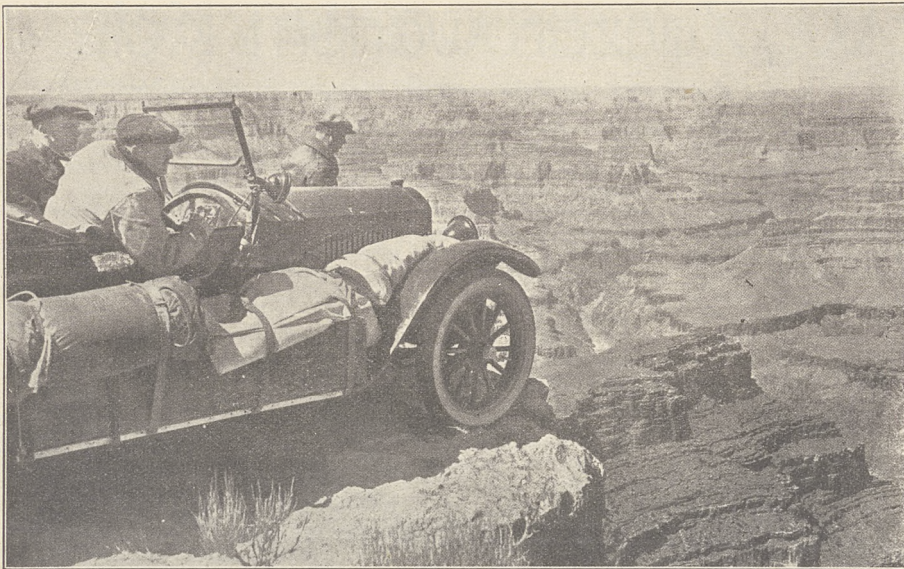
re są bardzo niedoskonałe, a które raczej nazywaćby można ścieżkami. To też narazie niewiele tylko amatorów odwiedza przepiękny „Magic Circle”. Wycieczka ta rzeczywiście jest nieco kosztowna i niewygodna, a przede wszystkim — tu właśnie największa leży trudność — dla automobilistów, zdążających ze wschodu lub zachodu Stanów, wymaga kilka dni czasu. Odwrotnie znów stosunkowo mały ruch powoduje, że w przeciwieństwie do innych terenów wycieczkowych Stanów

dzie skalnym wszelkie kolory tęczy w przeróżnych odcieniach, które wywołują wrażenie, że znajdujemy się nad morzem z różnokolorowych lśniących brylantów.

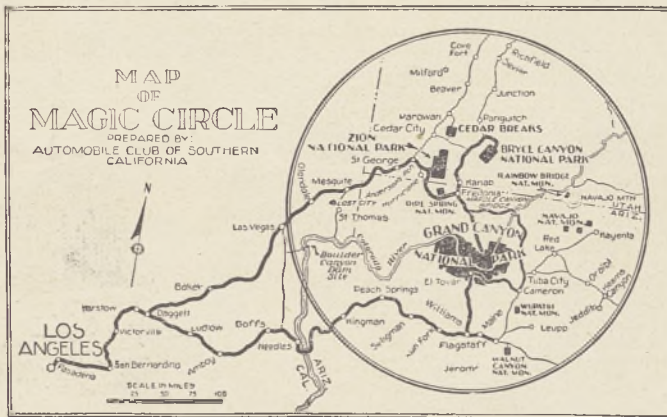
Po krótszych wycieczkach powracamy drogą, którą przybyliśmy od Grand Canyon, aby pod Fredonia udać się na zachód ku głównemu celowi, Zion National Park. Po kilkunastu milach znajdujemy się w Pipe Springs, gdzie należy zwiedzić słynną fortecę Mormonów. Budynki ten zbudowany w roku 1870, a później zniszczony, został ostatnio zupełnie odnowiony.

Fort, który składa się z dwóch połączonych ze sobą budynków, został założony bardzo pomysłowo. Wewnątrz jego murów znajduje się źródło, które dostarcza 450 tysięcy litrów wody dziennie. Rozległe stajnie i składnice umożliwiały utrzymanie wielkiej ilości bydła i magazynowanie potężnych zapasów prowiantów, gdyż w ośmiu nych czasach należało tu być zawsze przygotowanym na dłuższe oblężenie. Mury forteczne zwracają uwagę niezwykłą grubością, która w dawnych czasach niewątpliwie mogła się oprzeć ostrzeliwaniu z armat.

Od odzwierne go, oprowadzającego gości po fortecy i rozległych dziedzińcach i pokazującego portret Brigham Younga, znanego bohatera Mormonizmu, dowiadujemy się ciekawych szczegółów o owych ludziach, którzy przed przeszło pół wiekiem prowadzili tu romantyczny żywot na własną modłę, żyjąc stale w niebezpieczeństwie nieprzyjacielskiego napadu i stale gotowi bronić się do ostatniego tchnienia. Liczne na równinie pasące się stada bydła i owiec dozorowane były stale przez strażników, którzy uzbrojeni byli od stóp do głów i poza tym posiadali specjalne lusterka, zapomocą których porozumiewali się w razie niebezpieczeństwa między sobą i z fortecą. W razie napadu wpędzano szybko do fortecy, zatarasowując wejście. Rozległa równina dookoła fortecy bardzo ułatwiała założenie obrony. Opuszczając fort, napotykamy pulpit, stojący przy drzwiach. Znajdujemy na nim rękopis jednego z „bojowników” Mormonizmu. Podpis uzupełniony jest nazwami wszystkich jego dzieci w liczbie 56 (!).



Nad przepaściami Grand Canyon, przez który płynie rzeka Colorado.



Mapka orientacyjna „Zaczarowanego Koła”.

Opuszczamy to miejsce niezwykłych wypadków i udajemy się w kierunku północnym do Zion National Park z jego Canyon'em.



Dziwłóg natury. Groteskowo ukształtowane skały w Arizonie, t. zw. „Nogi Stonia”.

Odnacza on się, tak jak i poprzednie Canyon'y, zupełnie odmiennym charakterem. Dziwacznie ukształtowane i porozdzielane skały tworzą olbrzymie świątynie, zamki i wieże, tak, że obserwator odnosi wrażenie, że przeniesiono go nagle w legendarne państwo Gigantów, w którym zamieszkiwało wszelkie życie, a pozostały jedynie masywne budowle.

Gdy Zion National Park odkryto dla turystyki, między zwolennikami jego rozpoznać się formalne wyścigi w wynajdywanie nazw dla groteskowych kształtów skał. Przywołano do pomocy historię egipską, grecką mitologię, indyjską tradycję, niezapominając oczywiście o Chinach i Indjach. Tak więc w Zion Canyon znajdujemy wszystko, co tylko chcemy. Jest tam „Sfinks”, jest „Świątynia Wschodu” i „Świątynia Zachodu” (ta ostatnia ma wysokość przeszło 1000 mtr), jest „Góra Słońca”, są również „Bliźnięta”, „Trzej Patriarchowie”, znajdujemy tam „Biały Tron”, „Organy”, dalej „Strażnika” i tysiąc innych tem podobnych nazw. Nie wszystkie nazwy są trafne, to też nasuwa się myśl, czy nie należałoby raczej wszystkie te cuda przyrody pozostawić w całej ich istocie zagadkowej, zamiast przypieczętować ich przemijające nazwy. Kto wie, jak będą się nazywały za kilkadziesiąt lat?

Nie na tem kończą się rzeczy godne widzenia, objęte przez „Zaczarowane Koło”, dalsze jednak zwiedzanie nie posiada ściśle wykreślonych tras. Tu już trzeba się „przekradać” własnym sprytem, aby osiągnąć malowniczy brzeg wschodni Grand Canyon, Canyon Małej Colorado, romantyczny Boulder Canyon lub też wreszcie „Zaginione Miasto”. Mimo niesłychanie uciążliwej drogi, każde z tych miejsc naprawdę godne jest zwiedzenia, niemniej jak niezwykle w swej oryginalności zabytki szczepów indyjskich, a więc Wąpki National Monument oraz wioski indyjskie szczepu Hopi i rezerwacja indyjska Navajów. Tutaj można obserwować życie rasy indyjskiej tak, jak je opisywano w niezliczonych powieściach.

Nowoczesne samochody użytkowe

Ciągówki zwykłe i gąsienicowe. — Pociągi drogowe. — Lekkie samochodziki dostawcze. — Samochody specjalne.

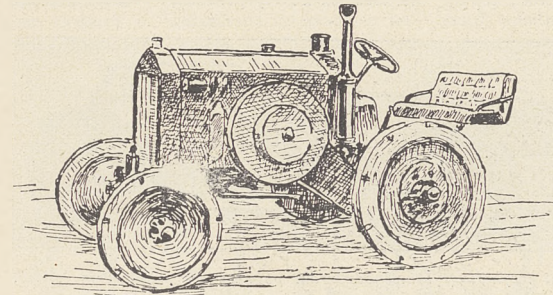
Czy umiemy wykorzystać nasz samochód ciężarowy? Nie zawsze. W wielu wypadkach prawidłowe wykorzystanie maszyny nie jest możliwe dla braku odpowiednich urządzeń oraz z powodu zbyt różnorodnych wymagań, które jej stawiamy. I rzeczywiście, przecięt-

manufaktury, butów, naczyń kuchennych lub innych podobnych towarów. Przedsiębiorstwo nasze znajduje się w śródmieściu i samochodem chcemy posługiwać się najpierw dla przewożenia nadsyłanych nam towarów z dworca kolejowego do naszych magazynów, a potem do obsługi klienta, która u nas zrobiła zakupy. Jaki samochód wybieramy? Do przewożenia z dworca towarów, pakowanych zazwyczaj w duże skrzynie, nadaje się każdy duży samochód ciężarowy, przyczem wielkość jego nadwozia powinna być tak obliczona, aby nawet największe skrzynie dały się tam swobodnie ułożyć bez konieczności rozbijania ich i rozpakowywania na rampie kolejowej. Dla obsługi naszych klientów natomiast nadaje się znacznie więcej lekka półciężarówka, szybka i zwrotna, która potrafi bez wielkie-

go kłopotu, nie zatarasowując ulic, jeździć po całym mieście. W wypadku obsługi klienta, rozmiar skrzyni nadwozia nie mają wielkiego znaczenia, gdyż większość towaru dostarczymy luźno lub też w niewielkich paczkach. Jak widzimy, z jednej strony samochód nasz powinien być możliwie duży, z drugiej natomiast powinien być lekki i szybki. Ponieważ nie możemy wszystkich tych cech połączyć w jednej maszynie, robimy prowizoryczne obliczenia, które musi nam wykazać na jakich cechach samochodu powinno nam najwięcej zależeć. Przypuścimy, że towar przychodzi do nas kolejاً dwa lub trzy razy w miesiącu, natomiast samochód nasz prawie codziennie miałby kilka godzin pracy, rozwożąc paczki naszym klientom. W tym wypadku, rozumiemy się na wielką ładowność maszyny, nie możemy zwracać żadnej uwagi, a specjalnie powinna nas interesować jej lekkość, zwrotność i szybkość. Zupelnie inaczej bę-

dzie przedstawiała się sprawa jeżeli okazałoby się, że największą ilość pracy nasz przyszły samochód będzie musiał wykonać, przewożąc ciężkie skrzynie z dworca, natomiast rozwożenie paczek po mieście będzie tylko zajęciem, że tak powiemy, dodatkowym i dorywczym. Wtedy rozumiemy się wybieramy maszynę dużej i tak urządzoną, aby ładowanie na nią największych nawet skrzyń nie przedstawiało dużych trudności. Weźmy teraz znowu inny przykład.

Przypuścimy, że chcemy dostarczać na kolej z naszego majątku ziemskiego, różne plody rolnicze, jak to zboże, kartofle itp. Ponieważ musimy liczyć się ze znaczną ilością tych towarów, zamawiamy w dyrekcji kolejowej całe wagony. Wiemy, że ładowność przeciętnego wagonu wynosi około 15 ton, wynika więc z tego, że najdogodniej byłoby, gdyby nasz samochód mógł od razu zabrać cały ładunek wagonowy, nie obracając trzy lub cztery razy tam i z powrotem. Dla przewożenia tak znacznych ciężarów nie możemy użyć zwykłego samochodu (modele powyżej 5 ton nośności zamieniają się już w prawdziwe potwory, drogie, bardzo ciężkie, załamując przeciętne drewniane mosty), lecz musimy uciec się do pomocy ciężarówki (traktora). Jeżeli mamy dobrą drogę bez większych wzniesień, wystarczy



Zwykła ciągówka dla pociągu drogowego, zaopatrzona w koła na pełnych gumach.

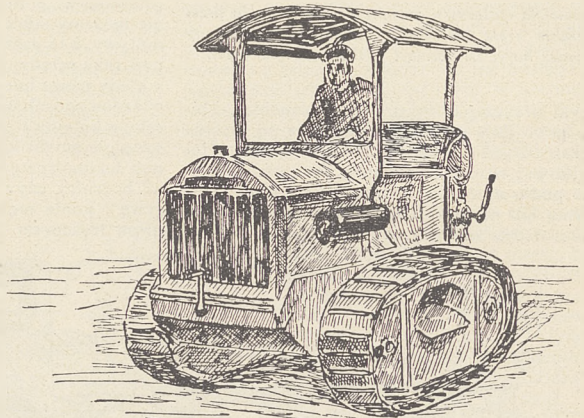
ny samochód ciężarowy przewozi wszystko. Czasami ładujemy na niego węgiel, drzewo, słomę, czasami znowu różne skrzynie, paczki, klatki, albo nawet jakąś nierogaciznę. Rozumiemy się, że w takich warunkach nie może być nawet mowy o celowym wykorzystaniu maszyny i o jakimś specjalnym przystosowaniu jej nadwozia do rodzaju ładunku.

Zupelnie inaczej przedstawia się cała sprawa, jeżeli zdecydujemy się używać naszego samochodu tylko dla celów ściśle określonych i już w fabryce przystosujemy do tego całą konstrukcję. Jako przykład samochodów tego rodzaju mogą służyć wozy sanitarne, motopompy straży pożarnej, samochody-cysterny itp. Jednakże konstrukcje te interesują tylko różne instytucje społeczne i urzędy, a przeciętny kupiec lub przemysłowiec używa zupełnie innych maszyn ciężarowych. Z tego powodu i my nie będziemy zajmowali się wyłącznie ostatnio konstrukcjami specjalnymi, a pomówimy o zwykłych i często używanych maszynach użytkowych.

Jakie stosujemy obecnie samochody do przewożenia ciężarów? Najdawniej znanym jest typ zwykłego samochodu z ciężarowym nadwoziem tego lub innego systemu o wielkości, dostosowanej do rodzaju przewożonych towarów. Drugim typem jest ciągówka, zaopatrzona w zwykłe koła lub też w gąsienice. Zastosowanie jednego lub drugiego typu zależy od tego, czy chcemy nasze towary przewozić z dużą szybkością, czy też z małą, czy wysyłamy je daleko, czy też tylko do najbliższej stacji kolejowej. Tak samo przy wybieraniu rodzaju maszyny musimy liczyć się ze stanem dróg, z jej przypuszczalnym obciążeniem i rozumiemy się, z rodzajem przewożonych towarów. Ponieważ wybór odpowiedniego typu maszyny ciężarowej nie zawsze jest łatwy, podamy parę przykładów, które nam nieco wyjaśnią całą kwestię.

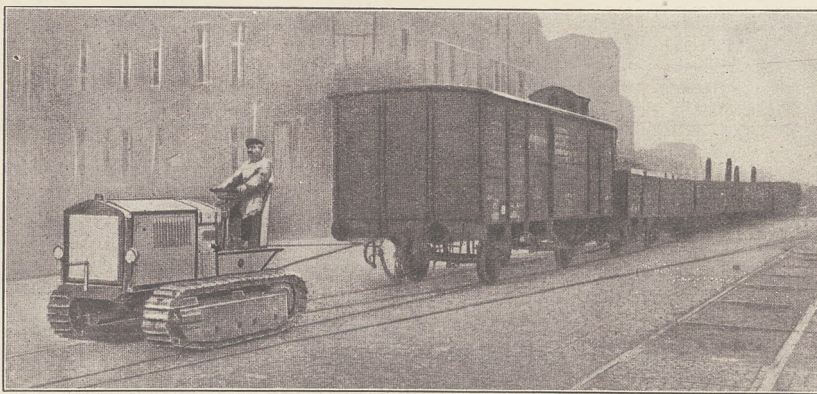
Przypuścimy, że posiadamy jakiś skład

Wielkie przedsiębiorstwa, posiadające własne bocznice kolejowe, posługują się z powodzeniem zamiast lokomotywy traktorem gąsienicowym dla przetransportowania wagonów.



Traktor gąsienicowy dla cięższych pociągów drogowych i prac rolniczych.

w takim wypadku ciągówka, zaopatrzona w zwykłe koła, jeżeli natomiast droga jest mniej pewna i ze względu na jesienne pogody musimy liczyć się z większym błotem, ciągówka na kołach staje się maszyną mniej praktyczną i z tego względu lepiej zrobimy, kupując droższą, lecz za to mniej zależną od stanu drogi, traktor gąsienicowy. Wybór typu przyczepki (lorek) zależy od rodzaju ładowanych na nich ciężarów. Dla przewożenia worków z ziarnem, kartoflami, prasowaną słomą itp. rzeczy, nadaje się zwykle przyczepki z otwieranymi bokami, jeżeli natomiast musimy przewozić inne ciężary, jak np. słupy, ścięte drzewa, kształt



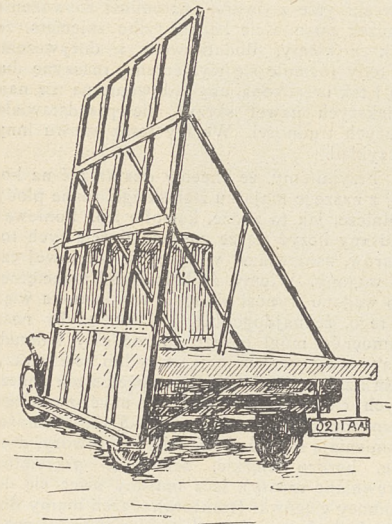
Wielkie przedsiębiorstwa, posiadające własne bocznice kolejowe, posługują się z powodzeniem zamiast lokomotywy traktorem gąsienicowym dla przetransportowania wagonów.

przyczepkę zmienia się zasadniczo i zamiast pudeł wbudowujemy w nierozciągalną ramę i odpowiednie stojaki. Ze względu na to, że cena jednej przyczepki nie jest zbyt wysoka, możemy do naszego pociągu drogowego posiadać kilka ich typów, tak, aby zawsze z największą wygodą móc przewozić wszelkie towary. W ostatnim czasie forsują niektóre fa-

ści będziemy mogli wybrać zwykły wolnobieżny traktor, lub też szybką ciągówkę. Traktor posiada tę zaletę, że jest stosunkowo tani i pracuje na ropie naftowej, co bardzo zmniejsza koszty jego eksploatacji. Wadą traktora jest jego stosunkowo mała szybkość (8—10 do 15 klm na godzinę). Ciągówka typu samochodowego, wyposażona w silnik benzynowy jest więcej kosztowna w nabyciu i eksploatacji, lecz zato pozwala na doprowadzenie szybkości pociągu drogowego do 40 klm na godzinę. Z tego, co przytoczyliśmy, wynika, że kiedy transport może odbywać się powoli, lepiej przy dostawach szybkich (np. 2 razy dziennie po 100 i więcej kilometrów) musimy korzystać z usług ciągówek samochodowych.

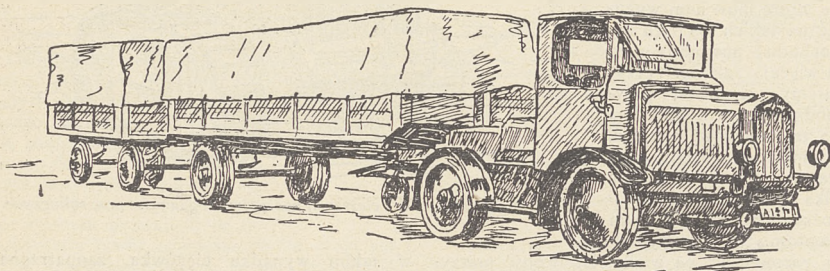
Mówiliśmy o t. zw. normalnych typach samochodów i pociągów drogowych, lecz musimy też pamiętać o tem, że większe przedsiębiorstwa mogą sobie pozwolić nieraz na maszyny specjalne, przeznaczone do przewożenia zupełnie określonego rodzaju towarów lub też do wykonywania specjalnych prac. Przypuśćmy np., że nasze przedsiębiorstwo posiada własną bocznice kolejową, na której panuje ożywiony ruch. Ponieważ przetaczanie wagonów już załadowanych nie jest łatwe, tracimy wiele czasu na ich rozczepianie, przepychanie przy pomocy robotników, podtaczanie itd. Czasami nawet nie możemy sobie dać rady bez pomocy lokomotywy, a ta ostatnia, jak na złość jest zawsze pod ręką wtedy, kiedy jej nie potrzebujemy, a kiedy nasza bocznica zapcha się kompletnie, w żaden sposób nie możemy się dogadać z dyrekcją kolejową. Dawniej, jeżeli przedsiębiorstwo nie mogło sobie pozwolić na kupno własnej lokomotywy do przetaczania wagonów na bocznicy używano koni. Obecnie lokomotywę i konie możemy zastąpić zwykłym dobrym traktorem gasienicowym, który szybko

lejewego transportu różnych ładunków. Obliczając ceny wielu towarów, spostrzegamy ze zdziwieniem, że do ich wartości zasadniczej musimy w wielu wypadkach doliczyć od 40 do 60% kosztów transportu. Czasami bywa, że rozchody na transport nie dadzą się zredukować, lecz bardzo często okazuje się, że przez zastosowanie praktycznych urządzeń do ładowania i rozładowania możemy uniknąć przynajmniej połowy rozchodów. I rzeczywiście, wiemy przecież, że na koszty transportu składa się nie tylko opłaty za samo przewożenie, lecz też koszty przeładowywania, przepa-



Samochód ciężarowy, zaopatrzony w ramę do przewożenia szkła taflowego i zwierciadeł, używany przez hutę, szlifiernię i większe fabryki mebli.

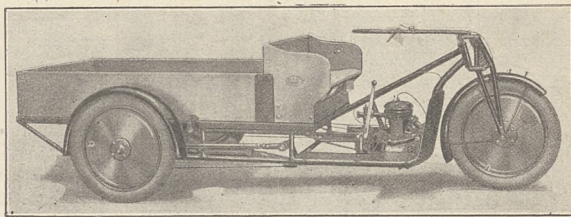
bryki przyczepkę typu „Transformable“, która łatwo daje się zamienić w wóz do drzewa przez zdjęcie górnego pudła i włączenie dodatkowej rozciągalnej ramy. Tak samo zwykłe pudło można w niej zastąpić płaską platformą lub nawet kadzią, bardzo wygodną do przewożenia melassy, wywaru itp.



Cieżki pociąg drogowy, służący do przewożenia dużych ładunków większą szybkością na znaczne odległości.

Weźmy jeszcze inny przykład. Mówiliśmy już o przewożeniu ładunków na odległości niewielkie, zobaczmy więc teraz, jak się będzie przedstawiała sprawa przy dalszych dystansach. Przypuśćmy, że z tych czy innych względów zmuszeni jesteśmy posyłać nasze towary do jakiegoś miasta, odległego o setkę lub więcej kilometrów. Jeżeli droga, łącząca nas z tem miastem znajduje się w złym stanie, musimy korzystać z usług ciężarowych wozów typu prawie „terenowego“, niezbyt ciężkich i zaopatrzonych, o ile możliwości, w silny motor i sześciokołowe podwozie. Ładowność i typ tych maszyn zależy, rozumie się, od warunków lokalnych i od rodzaju przewożonych ciężarów. Lepiej będziemy mogli wykorzystać trakcję mechaniczną w wypadku używania znośnej szosy, po której może poruszać się nawet większy pociąg drogowy, ekonomiczniejszy od zwykłego samochodu ciężarowego. Zależnie od odległości i wymaganej szybko-

i sprawnie uporządkowuje wagony na naszej bocznicy, a poza tem w wolnym czasie będzie mógł wykonywać jeszcze wiele innych czynności, ciągnąć np. nasz własny pociąg drogowy, lub też pomagając w samej fabryce przy różnych wewnętrznych pracach transportowych. Zaczęliśmy o kolei, a więc pomówmy jeszcze o innych szczegółach, dotyczących ko-

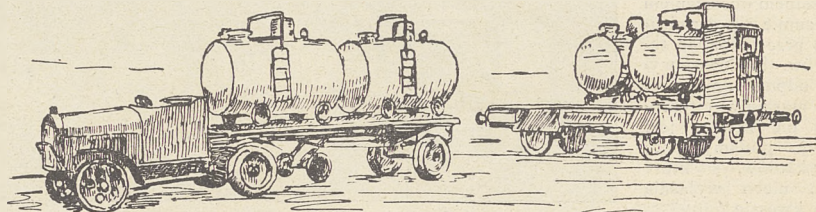


Lekki trzykołowy samochodzik dla pośpiesznego rozwiożenia lekkich towarów

kowywania i magazynowania, które możemy bardzo poważnie zredukować, usprawniając wszystkie te czynności. Zbadajmy np. jak przewozi się zazwyczaj jakiś towar. W zwykłych warunkach wysyła się go mało do tego przystosowanymi pojazdami na stację, potem załadowuje się ręcznie do wagonów, jedzie w tych ostatnich, przeładowuje się znowu ręcznie na jakąś kolejkę wąskotorową, wreszcie w miejscu przeznaczenia załadowuje się, leży, zostaje załadowany tak samo ręcznie na furgony i samochody i wreszcie dowoźdrowuje do odbiorcy, który znowu go załadowuje, przesyłuje, czy też przelewa, aby móc z niego korzystać. Otóż przy tym całym transporcie można uniknąć niepotrzebnych kosztów, jeżeli towar nasz będziemy przesyłali w specjalnym opakowaniu (cysterny na kółkach, skrzynie na małym podwoziu itp.), które redukuje czynności przeładowywania zwykłego do przetaczania całego ładunku w ciągu kilku minut na inny wóz, podstawiony wprost pod drzwi wagonu lub też do platformy samochodu. Kilku specjalistów twierdzi nawet, że powszechne zastosowanie takiego systemu przewozu zredukowałoby cenę wielu towarów w handlu detalicznym o przeszło 30%.

Dla usprawnienia transportu i dla ułatwienia sobie różnych czynności, związanych z przesyłką towarów, ma poza tem wielkie znaczenie osobista pomysłowość każdego właściciela mechanicznego pojazdu. Nieraz drobne ulepszenia w postaci ręcznej dźwigarki, obracalnej skrzyni, zasuw w dnie lub też pędni do wciągania skrzyni, połączonej z motorem samochodu, tak ułatwiają pracę, że mimo kosztów inwestycyjnych opłacają się w bardzo krótkim czasie. Niemniejsze znaczenie poza tem posiada też wybór odpowiedniego nadwozia i przekształcenia niewygodnej skrzyni na jakąś praktyczną ramę, nadającą się np. do przewożenia szkła.

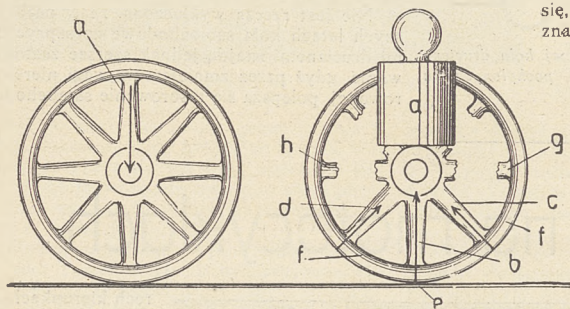
L. Kozłowski



Samochód ciężarowy i wagon kolejowy, przystosowane do bezpośredniego przeładunku towarów w jednolitem opakowaniu — „Container-system“.

Druciane koła samochodowe

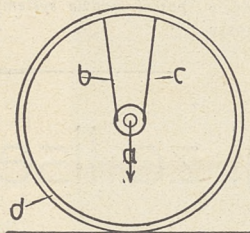
Zanim przystąpimy do rozważania sił działających w kołach samochodowych o szprychach druczanych i wynikających z tego warunkach konstrukcyjnych musimy się zapoznać z układem sił w kołach normalnych o szprychach sztywnych, stosowanych wyłącznie przy powozach, a bardzo często przy samochodach. Działanie takich kół objaśnia nam rysunek 1. Obciążenie A działa w kierunku strzały na piastę koła (rycina lewa).



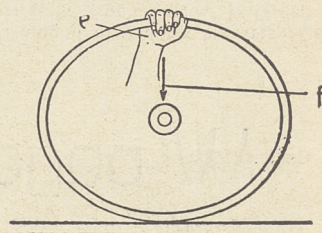
Rozkład obciążenia w kole o szprychach sztywnych.

obciążone, poza szprychami górnymi, szprychy I, K, L i M. Jedyne szprychy, które w całej tej pracy nie biorą udziału są szprychy dolne O i N, które też nie posiadają żadnego napięcia, co na rysunku uwidoczniłoby przez linie faliste.

Że tak jest w rzeczywistości łatwo możemy sprawdzić przy motocyklu lub rowerze, jeżeli bowiem usadowimy kogoś na siodełku i poprobujemy palcem dźwięku poszczególnych szprych, to przekonamy się, że przy próbie tej szprychy znajdujące się poniżej piasty,



Zawieszenie ciężaru w kole ze szprychami druczanimi.

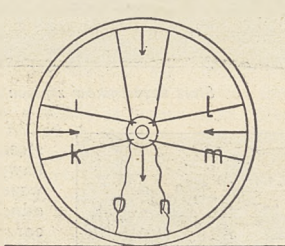
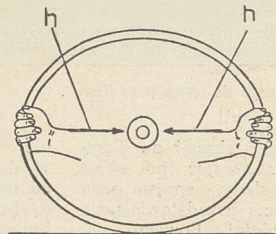


Całe więc obciążenie podpira wolna szprycha B, przyczem pomagają jej sąsiednie szprychy D i C, podczas gdy pozostałe szprychy bezpośrednio żadnego nie dźwigają ciężaru. Ponieważ jednak ciśnienie szprych D i C nie przenosi się bezpośrednio na ziemię, tak jak się to dzieje u szprychy B, lecz przenosi się na obręcz, która przecież nie jest zupełnie sztywna, więc drobna część obciążenia działa również na szprychy H i G, które podtrzymują okrągły kształt obręczy.

Zupełnie inaczej ma się rzecz w kołach samochodowych i motocyklowych, posiadających konstrukcję szprych druczanych. Jest rzeczą oczywistą, że cienkie szprychy druczane nie są w stanie unieść żadnego obciążenia. Przy pierwszej takiej próbie szprycha druczana niezwadnie wygięłaby się lub wylamała. Przy konstrukcjach kół o szprychach druczanych obowiązują więc zasady, że obciążenie nie jest podparte przez szprychy dolne, lecz jest zawieszone na szprychach górnych. Jest to uwidocznione na rycinie 2., gdzie widzimy ciężar A wiszący na szprychach B i C. Ponieważ obręcz koła, przy najsilniejszej nawet konstrukcji, nie byłaby dość silna, aby oprzeć się takiemu obciążeniu, uległaby ona zniekształceniu, tak jak to doskonale jest uwidocznione na rycinie 2. po prawej, gdzie ręka E przedstawia działanie obciążenia w kierunku strzały F. Takie spłaszczenie obręczy praktycznie nie może się zdarzyć z tego powodu, że koło zaopatrzone jest w większą ilość szprych druczanych. Pozostałe więc szprychy działają w ten sposób, że nie pozwalają obręczy na żadne odchylenie od kształtu koła. Działanie to uwidocznione jest na rycinie 3. po lewej przez ręce H, które ciągną obręcz w kierunku strzał ku środkowi. Jak wynika z rysunku 3. (po prawej) najsilniej są tu

wydadzą ton znacznie niższy niż szprychy, znajdujące się powyżej piasty. Dowodzi to że napięcie w szprychach górnych jest większe niż w szprychach dolnych. Szprychy poziome wydadzą ton pośredni, który nam wykazuje że wprowadzisz szprychy te są obciążone lecz nie tak silnie jak szprychy górne. Jeżeli następnie postawimy koło na podstawkę, to znaczy usuniemy działanie obciążenia, przekonamy się, że wszystkie szprychy bez

temu działaniu, tak więc przy włączaniu sprężła samochodu i przy zastosowaniu kół druczanych o szprychach idących w kierunku promienia koła (rysunek 4 po lewej), przebieg ruszenia z miejsca odbyłby się jak następuje: piasta koła obróciłaby się nieco w kierunku strzały i dopiero wtedy, kiedy szprychy ustawiłyby się ukośnie (tak jak to uwidocznione na rysunku linią kreskową) zdolowałyby one pociągnąć za sobą obręcz. Tak więc szprycha druczana, zanim byłaby zdolna do przeniesienia momentu obrotowego na obręcz nawinęłaby się poniekąd wpięrow nieco na piastę, tak jak to na rysunku 4 w środku uwidoczniono w sposób nieco przesadzony. Aby moment obrotowy przenieść prawidłowo na obręcz zapomocą szprych druczanych, szprychy te ustawia się odrazu nieco ukośnie tak że kierunek ich jest mniej więcej równoległy do stycznej piasty. Układ ten uwidoczniony na rysunku 4 po prawej przez szprychy wyrysowane grubymi kreskami. Tak wykonane koło druczane nie byłoby jednak



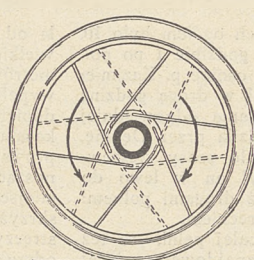
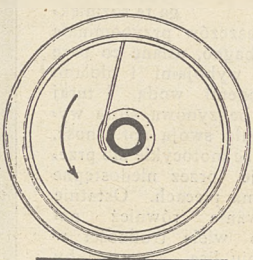
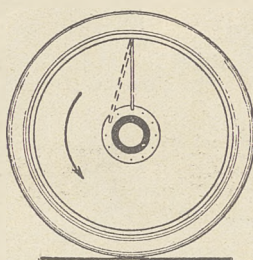
Obciążenie szprych poziomych w kole druczanimi.

wyjątku dadzą ten sam ton. Próba ta oczywiście wtedy tylko doprowadzi do celu, jeżeli jej dokonamy na kole, które nie jest rozregulowane i rzeczywiście posiada równomierne napięcie na całej obręczy.

Jak wiadomo koła druczane nie posiadają szprych idących w promieniu koła, natomiast szprychy te są nieco pochylone tak, że idą równoległe do stycznej piasty. Układ taki zastosowano nie bez powodu, gdyż koło, po-

zdolne do jazdy, a sztywność jego w najlepszym wypadku istniałaby tak długo, dopóki: silnik napędzałby koła w kierunku podanym przez lewą strzałkę. Z chwilą gdy kierowca przyhamowałby pojazd, toczące się dalej obręcze przewróciłyby szprychy w kierunku odwrotnym, przyczem szprychy prawdopodobnie wyrwałyby się, gdyż przy przejściu od jednego do drugiego położenia końcowego szprychy przez pewien czas byłyby bez napięcia a temsamem całe koło bez oparcia. Z tego też powodu w kołach druczanych zastosowuje się drugi układ szprych pochylonych w kierunku przeciwnym jak to widzimy na rysunku 4 po prawej (szprychy kreskowane).

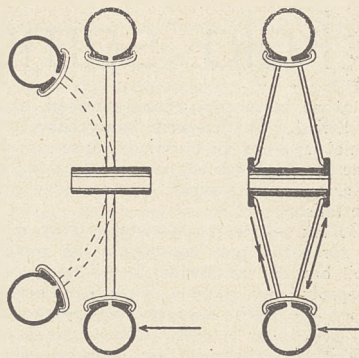
Szprychy druczane równoległe do promienia koła nie są zdolne do przenoszenia siły, szprychy natomiast ustawione ukośnie, stosując jednocześnie drugi układ, działający w kierunku odwrotnym.



Mimo zastosowania obustronnych szprych ukośnych druczane koło nie posiadałoby jeszcze odporności prze-

ziwko siłom działającym z boku. Na pierwszej krzyżownicy koło to wygięłoby się w bok (patrz rycina 5 po lewej), tworząc osławiony „tulipan”. Niedogodności tej unika się w ten sposób, że zastosowuje się dwa układy szprych po obu stronach piasty, które, im bliżej obręczy, tembardziej pochylone są ku sobie. Koła takie posiada więc wszechstronna odporność.

Mówiąc o kołach drucianych, mimowoli nasuwa się pytanie, czy koła takie są lepsze od kół o szprychach sztywnych (t. zw. kół artyleryjskich) i kół tarczowych, czy też gorsze. Odpowiedź na to pytanie będzie brzmiała różnie, zależnie od tego z jakiego punktu widzenia potraktujemy sprawę. Koła artyleryjskie stosowane są przez liczne fabryki z powodu ich prostej fabrykacji i dla tradycji. Koła tarczowe również są proste w fabrykacji i dzisiaj są „wielką modą”, gdyż rzeczywiście przedstawiają się bardzo dobrze i podnoszą



Dla osiągnięcia stabilizacji bocznej koła druciane posiadają dwa systemy szprych, pochylonych ku sobie.

wygląd samochodów, szczególnie samochodów małych. Koła druciane natomiast wymagają fabrykacji bardzo troskliwej i dokładnej; z tego też powodu są nieco droższe od innych. Poza tym koła te nie przy każdym samochodzie wyglądają dobrze. Mają one jednak nieocenioną zaletę. Przy równej odporności są one znacznie lżejsze od kół innych systemów i to właśnie jest powodem, że stosuje się je z wielkim powodzeniem u samochodów sportowych, a przedewszystkiem wyścigowych. Tutaj, zdaje się, pozostaną one zawsze bez konkurencji, podczas gdy u samochodów seryjnych zastosowanie ich lub też innych typów zawsze będzie zależało od gustu fabrykanta lub nabywcy.

Nie jest rzeczą wykluczoną, że w najbliższych latach koła samochodowe ze szprychami drucianymi znajdą jednak szersze zastosowanie, gdyż przez zmniejszenie wagi nieresorowanej, polepsza się resorowanie samochodu.

W pogoni za lisem na motocyklach

Myliłby się, kto by przypuszczał, że sezon sportowy, samochodowy i motocyklowy już się ukończył. Niezstęty tak nie jest. Niema niedzieli aby oddział motocyklowy Tow. Sport. „Unja” w Poznaniu nie wypełnił jej jakąkolwiek imprezą.

Impreza taka była sprawnie urządzona w ubiegłą niedzielę, „pogoń za lisem”.



Start uczestników z placu Stawnego do „pogoni za lisem”.

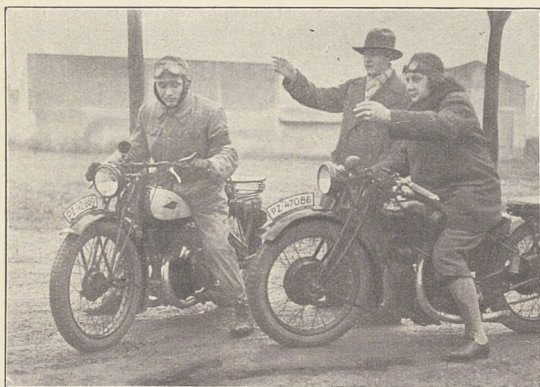
rech kierunkach, a obrał drogę polną prowadzącą do lasów górskich, gdzie obrał sobie kryjówkę 500 mtr. w głębi tychże.

Lis był na tyle chytry, że przejeżdżając przez liczne miejscowości, robił fałszywe ślady, utrudniając ścigającej go sforze benzynowej odnalezienie swej kryjówki. Komiczne to zdarzały się momenty, gdy zażywani po drodze chłopcy „czy

nie widzieli czerwonego samochodu”, odpowiadali, „że dzisiaj wogóle żaden samochód na tej drodze nie jechał”, lub „tak przejeżdżał wtedy samochód bardzo raniutko, ale nie był czerwony”, inni znowu więcej dowcipni, uprzedzeni przez lisa mówili: „ten pan w czerwonym samochodzie kazał powiedzieć że nie jechał w stronę Stęszewa, a w stronę Poznania”.

Istne błędne koło.

Chwila zastanowienia, wspólnego porozumienia i sfora na motocyklach kierowana własnym instynktem ruszyła dalej. Lis do



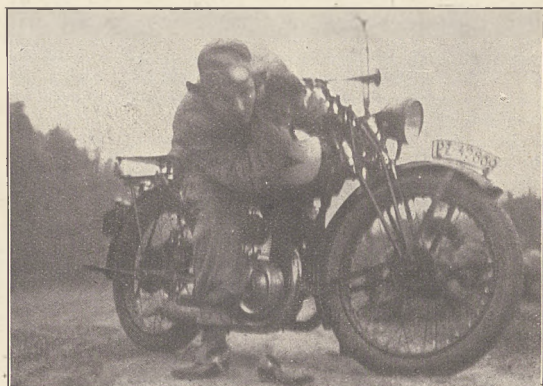
Droga do Stęszewa prowadzi prosto...

Start uczestników, których ogółem było 10, odbył się punktualnie o godzinie 1 po poł. z placu Stawnego. Lis w osobie p. Kazimierza Falkiewicza wyruszył w drogę godzinę wcześniej, celem wyszukania odpowiedniej kryjówki. Trasa prowadziła przez Dębiny, poczem szosą okrężną do szosy stęszewskiej, na której zboczył on w lewo do Trzebawy, a stamtąd już drogami polnymi do lasu nad jeziorem Góreckim.

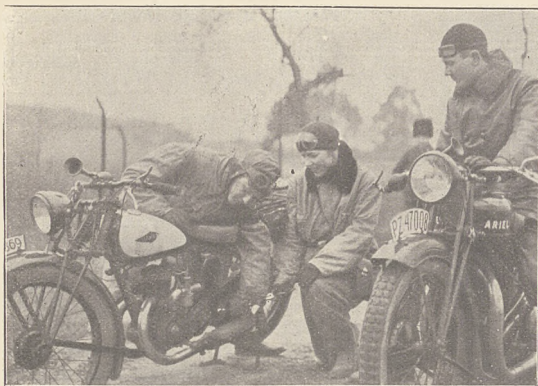
Pogoda dopisała w całej pełni, to też uczestnicy jak długo się znajdowali na bitej szosie, nie mieli żadnych trudności w poszukiwaniu śladów lisa, lecz kiedy lis z szosy

stęszewskiej skręcił do Trzebawy, zacierając po sobie wszelkie ślady, sprawa jego odnalezienia przedstawiała się coraz trudniej. Bowiem niejedni z uczestników, nie zauważywszy znaków, pośpieszyli do Stęszewa i nie mogąc odnaleźć dalszych śladów lisa, powrócili do starego miejsca i tutaj wędząc, wpadli na prawdziwy ślad. Niestety i na dalszej drodze, która nawiasem

powiedziawszy, raczej nadawała się do „biegu na przelaj”, trudno było znaleźć lisa; droga ta rozmiękała od deszczów przypominała wielkie bagno, usiane co parę metrów wybojami i dolami wypełnionymi wodą. I tutaj dopiero benzynowa sfora wykazała całą swoją sprawność, prowadząc motocykle lub przenosząc je przez niedostępne miejsca na plecach. Ostatnie skrzyżowanie również nastąpiło z wielką trudnością w odszukaniu lisa, który jakby przeczuwając bliską pułapkę szybko zmylił ślady w czte-



Czy byłby to namacalny ślad lisa?



Naprawa drobnego defektu przy pomocy motocyklistki.

jechał do kryjówki krótko przed trzecią i tutaj oczekiwał tych, którzy go tropili. Od czasu do czasu słychać było warczenie silników, które raptem ustawało, to sfera przy czajona weszła ślady lisa. by następnie ruszyć w dalszą drogę.

Dwóch uczestników p. Malicki i Aleksander Tyrala bliscy już byli kryjówki, ale niedowierzając lisowi, który często im platal figle, bładzili długo po lesie aż wreszcie zniechęceni ustawili motocykle na skraju lasu i pieszo zaczęli szukać kryjówki. Raptem odezwał się sygnał samochodowy. Jak opętani pędzą do maszyn, a widząc wyraźne ślady w glebi lasu, zupełnie pewnie skierowują się do kryjówki lisa, który trwożny i przyczajony cicho siedział pod rozłoż-

stym świerkiem. Ogon lisa uchwycił p. Tyrala Aleksander na motocyklu Rudge Withworth, który w Malickim (James) miał groźnego konkurenta, bowiem obaj przybyli równocześnie. Jako trzeci przybył p. Tyrala Tadeusz na motocyklu Rudge Withworth z małą różnicą czasu, następnie p. Bielawski na motocyklu Rudge Withworth oraz p. Gałązka na motocyklu James. Jak z tego wynikać, na 1 startujących przybyło do kryjówki 5. Po zbiórce na miejscu wszyscy wyruszyli drogą leśną do szosy Mosina — Puszczyko-

wo, na której spotkali tych zawodników, którzy prawdopodobnie nie odnalazszy śladów w Luboniu, puścili się prostą drogą na Puszczykowo — Mosinę.

Ci uczestnicy oczywiście odpadli. Po ogólnej zbiórce w Puszczykowie wszyscy startujący z lisem na czele udali się do ogrodu pani Mandłowej. Tam po oczyszczeniu się oraz obmyciu i zmianie odzieży zasiedli do stołów, gdzie po spożyciu skromnej kolacji omawiano organizację podobnych imprez na przyszłość.

Z rozmowy z p. prezesem Paszkowskim dowiedzieliśmy się, że oddział motocyklowy Tow. Sport. „Unja” zamierza w najbliższej przyszłości stworzyć dwie sekcje, a mianowicie: wyścigową i sportowo-turystyczną. Również pertraktuje „Unja” z kompetentnymi czynnikami o nabycie areny z Powszechnej Wystawy Krajowej, którą zamierza przy pomocy materialnej szerokokich mas sportowców przekształcić na wzorowy tor wyścigowy i kolarski.

Miła pogawędka przeciągnęła się do godziny 6-tej, poczem na sygnał lisa wszyscy ruszyli w drogę powrotną do Poznania.

Według zapowiedzi prezesa podobna impreza odbędzie się w najbliższą niedzielę, ale już na innym szlaku.



Lis znaczy drogę do kryjówki.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Marszruta rajdu gwiaździstego z Warszawy do Monte Carlo prowadzi w tym roku przez Poznań, Berlin, Brukselę, Paryż, Lyon. Warszawa jest punktem kontrolnym dla maszyn, idących ze Lwowa i Jass (Rumunja). Poza tym przez Polskę północną prowadzi szlak z Tallina, Rygi, Kowna i Królewca — na Berlin i t. d. Należy żałować, że Warszawa nie jest punktem kontrolnym, obowiązującym dla uczestników państw bałtyckich i Prus wschodnich. Automobilklub Polski powinien zaproponować organizatorom zjazdu, aby na mapie rajdu w roku przyszłym Warszawa stała się punktem przyjazdu dla samochodów, dążących z Rumunii i krajów nadbałtyckich.

Przy klasyfikacji wozów wzięta będzie pod uwagę:

1) przebyta odległość, 2) średnia szybkość, 3) ilość osób przewiezionych, 4) wynik regularności, który się odbędzie dnia następnego.

Zależnie od długości trasy przebytej zaliczonych zostanie każdemu uczestnikowi 45 punktów, do których dodanych zostanie 0,015 punktów za każdy kilometr ponad 1000. Jeżeli przestrzeń przebyta będzie niższa od 1000 klm., wówczas za każdy kilometr poniżej tej cyfry odliczonych zostanie 0,015 od ogólnej ilości 45 punktów. Średnia szybkość 5 punktów za każdy dodatkowy kilometr na godzinę (od 40 klm. na godz. wwyż), przyczem maksimum punktów nie może przekroczyć 700.

Ilość osób przewiezionych. Sprawę zaliczania ilości punktów, które przegrane zostaną za każdego przewiezionego pasażera łącznie z kierowcą ustalono w ten sposób, że samochodom o pojemności cylindrów poniżej 1500 ccm. przyznano 10 punktów (maksimum 3 pasażerów czyli 30 punktów), samochodom o pojemności od 1500 do 3000 ccm 7 punktów (ma-

ksum 4 pasażerów czyli 30 punktów). Konkurs regularności. Za każdy odcinek przebyty z przepisana średnią szybkością doliczać się będzie maksimum 2 punkty. Odcinków tych będzie na całej trasie cztery, a należy ją przejechać w 5 godz. 20 min. Uczestnik, który w ustalonym czasie nie ukończy próby, nie otrzyma żadnego punktu w konkursie. By uniknąć równej ilości punktów przy ogólnej klasyfikacji liczone zostaną ułamki w punktacji. Zwycięstwo odniesie oczywiście ten, który zdobędzie największą ilość punktów.

Pierwsza kobieta, która się podjęła gigantycznego rajdu dokoła świata na samochodzie powróciła w ostatnich dniach do Anglii, przejechawszy 43 kraje w 4 kontynentach w 7 latach.

Kobietą tą była Aloha Wanderwell, która razem ze swym mężem zorganizowała tę ekspedycję, mając wówczas 16 lat. Przejechała ona na samochodzie 60 tysięcy mil, między którymi były takie szlaki, których dotąd żaden Europejczyk nie oglądał.

Najtrudniejszą przeprawa była przez środek Wschodniej Afryki (kolonia portugalska). Tam zapaleni sportsmeni znaleźli się wśród szczytów, które nigdy nie oglądały białych. Pewnego dnia znaleźli się p. Wanderwellowie 50 klm. od najbliższego źródła, gdy raptem wskutek defektu w pneumatykach musieli się dłużej zatrzymać, zanim przybyli do ośrodka względnie cywilizowanego. Rząd sowiecki tak bardzo się przejął i zainteresował tą ekspedycją, że w imię zasług na tem polu sportu nadał pani Wanderwell tytuł pułkownika honorowego armji sowieckiej.

Norwegia, Szwecja i Finlandja, które tworzą t. zw. północny „Motor Union” organizu-

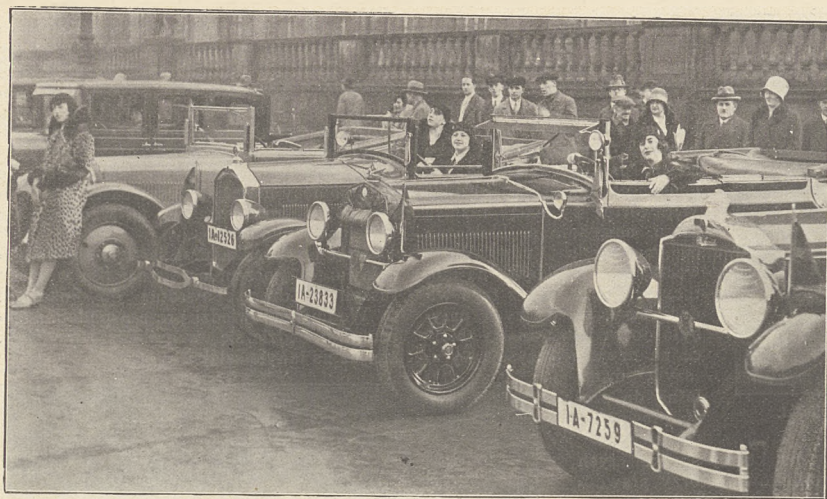
ją na dzień 31 sierpnia 1930 r. „Grand Prix” państw północnych dla motocykli. Wyścig ten odbędzie się na szosie okrężnej koło Malmö, której długość wynosi 15,2 klm. Przewidzianych jest 28 okrążeń czyli 425,6 klm. dla wszystkich kategorii. Dotąd nie wiadomo, czy impreza ta będzie nosiła charakter wyłącznie „związkowy” czy też międzynarodowy.

Gazetta dello Sports prostuje w ostatniej chwili wyniki osiągnięte w Bardo w wyścigu o „Wielką Nagrodę” Tunis.

Jak już o tem pisaliśmy, osiągnął najlepszy czas hr. Brilli Peri w 2:23:29, drugi z rzędu był Lehoux, mając czas o 22 sek gorszy od zwycięzcy, trzeci Dreyfus czas 2:28:9, dalej Etancelin 2:31:23. Czas osiągnięty przez Maserattiego wynosił 2:37:37.

W ostatnią niedzielę odbył się w Medjola nie t. zw. wyścig zimowy na trasie 128 klm. Pierwsze miejsce zajął Mario Bianchi w 4 godzinach 06 min. Dalsze Papeschi o długości pół kola, Vitali (o dwie długości wozu), dalej Ferioli, Marin, Battersini, Carniselli, Grandi i Zanzi.

Dnia 21 i 22 października odbyło się w Poznaniu zgromadzenie Międzynarodowego Związku Klubów Motocyklowych, na którym uznano rekordy światowe Hennego z Monachium, zdobyte na motocyklu marki B. M. W. Zatwierdzono jego rekordy: w klasie C poniżej 500 ccm., na 1 klm. z rozbiegu 196 klm. na godz.; w klasie D poniżej 750 ccm., 1 mila z rozbiegu 216,75 klm. na godz.; w klasie D poniżej 750 ccm., 1 mila bez rozbiegu 161,85 klm. na godz.; w klasie E poniżej 1000 ccm., 1 mila z rozbiegu 216,74 klm. na godz.; w klasie E



Berliński Automobilklub utworzył specjalną sekcję dla pań. Na rycinie widzimy członkinie tej sekcji przed zamkiem.

poniżej 1000 cm., 1 mila bez rozbiegu 161,85 km. na godz.

Na walnym zgromadzeniu, które się odbyło 22 ubiegłego miesiąca wybrano na trzy lata zarząd F. I. C. M. Prezesem został ponownie wybrany hr. Bonacossa (Włochy); pierwszym wiceprezesem wybrano prezesa sekcji sportowej A. D. A. C'u Ewalda Krotha; ponadto piastować będą godność wiceprezesów dr. Lamborelle (Belgia), Waetjen (Szwajcaria) i baron Tindal (Holandia).

Młody student niemiecki Karol Hoergl, zamieszkały w Miami na Florydzie podjął ostatnio raid w pojedynkę dookoła świata na motocyklu z przyczepką marki F. N. 4 cyl. Wystartował on z Monachjum, i po przejeździe przez Niemcy, Belgie, podążył do Paryża. Stąd zamierza on objechać Francję, Hiszpanię, Portugalję, Afrykę północną, Egipt, Azję, Japonię, a stamtąd już okrętem przybyć do Ameryki. Charakter raidu Hoergla jest wyłącznie krajoznawczo-obyczajowy. Jak widać, jest on po baronie Warthausenie drugim Niemcem pokolenia młodszego, który się podjął gigantycznego raidu w pojedynkę dookoła świata.

W ub. tygodniu ustanowiła pani Stewart na torze Linas — Monthlery na cyclearze Morgan Jap o poj. 350 cm. kilka rekordów w następującym czasie: 5 km. z rozbiegu w 2 m. i 31 sek. (średnia szybkość 119,2 km. na godz.); 5 mil z rozbiegu w 4 min. 03 sek. (średnia szybkość 119,11 km. na godz.); 10 km. bez rozbiegu w 5 min. 27 sek. (średnia szybkość 109,8 km. na godz.); 10 mil bez rozbiegu 8 m. 35 sek. (średnia szybkość 112,3 km. na godz.).

Lwia część zasługi niebywałego rozwoju lotnictwa cywilnego i sportowego w Anglii przypada fabryce „Moth”, która na swym lotnisku dała siedzibę aeroklubowi sportowemu i towarzystwu taksówek powietrznych.

Aeroklub ten liczy już obecnie zgórą czterystu członków, otrzymuje od państwa 2000 funtów ang. (około 86.000 zł.) rocznej zapomogi. Osiemdziesięciu członków aeroklubu dysponuje własnymi aparatami. Nauka prowadzenia maszyny dla człowieka obznajmionego z motorem, trwa ogółem .. 11 godzin. „Mothy” są łatwe do prowadzenia, dzięki swej lekkości (około 1000 ang. funtów wagi) i silnego w stosunku do wagi silnika (80 KM.) Wypadki zdarzają się niezmiernie rzadko.

„Mothy” mają już piękne rekordy np. lot z Londynu do Indyi i z powrotem, dokonany przez kobietę p. Brandford.

Ogromna fabryka, produkująca 25 aparatów tygodniowo, nie może nadażyć w wykonywaniu zamówień. Udogodnione warunki spłaty pozwalają nawet ludziom o średniej zamożności korzystać z tego sportu.

Tempo rozwoju angielskiego lotnictwa sportowego jest niezwykle szybkie. Kluby lotnicze wydały w roku 1927 — 244 świadectw na pilotów cywilnych, w r. 1928 — 483 świadectw, a w pierwszej połowie roku bieżącego wyszkolono około tysiąca nowych pilotów. W końcu r. 1928 w całej Anglii było 13 klubów sportowo-lotniczych, zrzeszających 3288 członków (w roku 1927 około 1200 członków), obecnie liczba ich dosięga 10.000. Ilość płatowców prywatnych w r. 1928 wynosiła 176 sztuk (w tem 44 własność klubów), w roku bieżącym sam Londyn ma około 150 aparatów, a cała Anglia cztery razy tyle.

Czynnych lotnisk prywatnych Anglia posiada 77, w tej liczbie 21 lotnisk publicznych, 7 klubowych i 49 prywatnych!!

W ubiegłym tygodniu bawił w Warszawie przez kilka godzin wybitny angielski turysta powietrzny — p. Chescherton, odbywający na swym aparacie „Moth” raid po stolicach Europy.

P. Chescherton ostatni swój etap odbył na trasie Bukareszt — Czerniowce — Lwów — Warszawa. Po kilku godzinach odpoczynku w naszej stolicy i zaopatrzeniu aparatu w benzynę i oliwę, angielski turysta ruszył w dalszą podróż podniebną do Rygi i Tallinu, skąd przez Królewiec, Gdańsk, Bremę i Hamburg udaje się z powrotem do Londynu.

Oto tak prosto — wszedł na samolot w Londynie, obleciał sobie w kilkanaście dni całą Europę i powraca do kraju. Jeden z wielu angielskich amatorów podniebnego sportu.

„Mothy”, dzięki pewnym udogodnieniom, wykazują znaczną wyższość nad innymi awionetkami. Zrozumieli to fabrykanci czeszy. Jedną z fabryk „Aero” wyprodukowała już „własny” typ awionetki, bratnio zbliżony do „Mothu”. Przed kilku tygodniami awionetka, kierowana przez znanego pilota czeskiego Nowaka, odwiedziła Warszawę, demonstrując swe walory.

Podobno jedna z wytwórni polskich również pracuje nad wytworzeniem awionetki zbliżonej konstrukcją do „Motha”. Płatowce polskiej wytwórni mają mieć również składowe skrzydła. Te nowości demonstrowane będą na konkursie awionetek w Warszawie. wiosną roku przyszłego.

Ponieważ zwycięstwo w I-szym międzynarodowym raidzie awionetek, który odbył się w roku bieżącym w czasie od 2 do 22 sierpnia przypadło Niemcom — organizacją II-go międzynarodowego raidu awionetek, odbywającego się pod egidą Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I. — Fédération Aéronautique Internationale) zajmie się Aeroklub niemiecki.

Obecnie F. A. I. podala do wiadomości wszystkich należących do niej klubów, między innymi i Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, iż państwa zamierzające brać udział w raidzie roku przyszłego, winny nadesłać swe zgłoszenia do Aeroklubu niemieckiego najpóźniej do dnia 31 grudnia r. b.

Polska w raidzie tym będzie brała udział



Motorówki inspektoratu dróg wodnych w poszukiwaniu za samochodem, który zginął w nurtach Renu.

Ratownictwo drogowe

W piątek, dnia 22. b. m. odbyła się w lokalu Automobilklubu Polski konferencja w sprawie niesienia pierwszej pomocy ofiarom wypadków samochodowych na drogach.

W konferencji tej wzięli udział przedstawiciele Automobilklubu Polski oraz zarząd główny Polskiego Czerwonego Krzyża. Po omówieniu potrzeby tego rodzaju pomocy drogowej oraz rozpatrzeniu kroków, jakie zostały poczynione przez kluby automobilowe i Czerwony Krzyż narodowe na zachodzie, skonstatowano, iż jako pierwsze stadium tworzenia tego rodzaju organizacji ratowniczej należy uważać:

1) przymusowe wprowadzenie dla kursujących po kraju autobusów odpowiednich apteczek o ustawowo ustalonych wymiarach, zawartości i wyglądzie. Takie same apteczki winny się znajdować na każdym posterunku policji państwowej, w urzędach gminnych, aptekach przydrożnych oraz możliwie we wszystkich lokalach ku temu odpowiednich, znajdujących się w pobliżu szosy. Lokale te winny od strony drogi być oznaczone dobrze widocznym i ustawowo ustalonym znakiem wyróżniającym: znak ten oraz typ i zawartość wyżej omawianej apteczki, jak również apteczki mniejszej — do użytku samochodów osobowych, będą opracowane wspólnie przez Automobilklub Polski i Polski Czerwony Krzyż z tem, że fabrykacja tych apteczek będzie zostawała pod kontrolą i patronatem Polskiego Czerwonego Krzyża. Automobilklub Polski zaś podejmie się ich rozpowszechnienia.

2) wprowadzenie przymusowego egzaminu z ratownictwa drogowego dla wszystkich szoferów samochodów użyteczności publicznej;

3) wprowadzenie do programu wszystkich szkół szoferkich, jako przedmiotu obowiązkowego, nauki ratownictwa drogowego.

W sprawach powyższych postanowiono wystąpić z odpowiednim memorjałem do kompetentnych władz.

Jako dalszy etap rozwojowy pomocy ratowniczej drogowej została przewidziana organizacja posterunków ratunkowych na drogach, a to przede wszystkim w tych odcinkach, gdzie statystyka wykazuje największą ilość wypadków samochodowych.

Organizacją tych punktów ma się zająć Automobilklub Polski. Materiały opatrunkowe oraz personel będą dostarczone przez Polski Czerw. Krzyż, który wyzyska w tym celu personel i wyposażenie tworzących przez siebie na terytorjum całej Polski drużyn ratowniczych.

Powstanie omawianych posterunków ratunkowych nastąpić może jedynie przy współudziale społeczeństwa i władz.



AKUMULATORY "PETEA"

Polskie Towarzystwo Akumulatorowe S. A.

Biała k/Bielska

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowy wiersz nonparelony 30 groszy

Szofer-ogrodnik

kawaler z praktyką, dobrym świadectwami, przyjmie posadę zaraz lub później. Łaskawe zgłoszenia Kurjer zd 79 890

Szofer

slusarz, kwartalna praktyka w warsztacie samochodowym, poszukuje posady. Oferty zd 79 588

Szofer

poszukuje posady. Adres Kurjer zdw 79 128

Szofer

z dobrymi świadectwami, poszukuje posady zaraz. — Zgłoszenia zd 78 033

Szofera

maszynista, żonaty, trzeźwy, sumienny, z dłuższą praktyką warsztatową, poszukuje posady zaraz może złożyć kaucję, miejscowość obojętna. Oferty zd 76 966

Szofera

mechanika lub slusarz, dobrego fachowca do ciężarówki w Poznaniu, z kaucją do zł 3 000, przy większej kaucji możliwość objęcia równocześnie posady magazyniera i inkasenta, poszukuje zaraz poważne przedsiębiorstwo. Wskazie Kurjer zd 77 830

„Auto-Elektrik“

Poznań, Dąbrowskiego 4, wykonuje wszelkie prace w zakresie autoelektryki. zdw 77 068

Garaż

na 2 auta, wielkość 4 x 6 m., z wodą i centralnym ogrzewaniem, przy ul. Marcełlickiej 8, do wynajęcia. Zgłoszenia Koszowski, plac Wolności 17. zdw 79 095

Samochód

„Citroen“ 4-5 osobowy, otwarty, lecz szczególnie do ramkienia w bardzo dobrym stanie, 20 000 km, za 5 000 zł sprzedam. Jakubik Jan. Środa, Dąbrowskiego 24, telefon 173. zdw 79 046

Samochód

6 osobowy na tury wypożyczam. zdw 79 645

Austro-Daimler

6 osob. limuzyna 6 cyl., koni 10/40, w dobrym stanie natychmiast na sprzedaż. Dąbrowskiego 7. zdw 79 644

Samochód

14 60 5 siedzeniowy, bardzo dobre opony, hamulec na 4 koła, na sprzedaż za 3 000 zł. Zgłoszenia zd

Samochód

Dürkopff otwarty, 6 osobowy w dobrym stanie natychmiast na sprzedaż za cenę zł 5 000. „Imperator-auto“, Poznań, Sew. Mielżyńskiego 21.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Światowy Kongres Drogowy

W październiku 1930 r. odbędzie się w Waszyngtonie Międzynarodowy Kongres Drogowy, na który zjadą tysiące ekspertów spraw drogowych ze wszystkich krajów.

Jednym z głównych organizatorów Kongresu jest Mr. Chapin, prezes Komitetu Drogowego Samochodowej Izby Handlowej Stanów Zjednoczonych. Mr. Chapin reprezentował rząd amerykański na odbytym niedawno w Paryżu międzynarodowym kongresie drogowym i odbył w Europie szereg konferencji w sprawach komunikacji samochodowej.

Według posiadanych wiadomości, Kongres Waszyngtoński będzie największym spotkaniem inżynierów i urzędników dla spraw drogowych, jakie kiedykolwiek dotąd się odbyło.

Kongres, którego szczegółowe plany opracowano już w Paryżu, będzie obradował w Waszyngtonie w dniach 7—11 października 1930 r. W Kongresie weźmie udział kilka tysięcy uczestników, którzy przybędą do Stanów Zjednoczonych na zaproszenie rządu amerykańskiego. Po ukończeniu obrad, uczestnicy Kongresu udadzą się w objazd inspekcyjny dróg amerykańskich i zapoznają się z metodami, według których Stany Zjednoczone rozwiązuja problem swego potężnego ruchu.

W krajach najlepszego drogostanu, jak Francja i Stany Zjednoczone, kierownicy nawiązań państwowej w osobach prezydenta Hoovera i prezesa rady ministrów Tardieu poświęcili w swych programach rządowych specjalną uwagę kwestjom drogowym, doceniając ich znaczenie dla rozwoju automobilizmu. Miejmy nadzieję, że i nasze władze zajmą się ener-

giczniej tym problemem, wkraczając coraz bardziej w dziedzinę zagadnień o znaczeniu międzynarodowym, czego dowodem jest przyszły Kongres.

Wystawa samochodowa w Nowym Jorku

XXX. z rzędu wystawa samochodowa odbędzie się od 4 do 11 stycznia 1930 r. w Grand Central Palace w Nowym Jorku. 46 fabrykantów samochodów, z czego 44 amerykańskich oraz dwu producentów europejskich (Mercedes Benz i Voisin) zarezerwowało stoiska dla 240 modeli. Wystawione zostaną po raz pierwszy modele amerykańskie jak Cord, Marquette, Roosevelt i Viking.

Pozatem bierze udział w wystawie 200 fabrykantów przyrządów pomocniczych, narzędzi itp.

Pogotowia dla samochodów

W Niemczech automobilisty, których na szosie spotkał wypadek, zmuszający do zatrzymania się, już wkrótce będą posiadali możliwość szybkiego wezwania pomocy. Niedawno

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 przyjmuję:

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

zorganizowane „Iowarzystwo Pomocy samochodowej“ (Die Autohilfe-Gesellschaft) zrealizowało już częstkę swego programu, zapoatruijąc w telefony ruchliwą szosę, łączącą Berlin z Lipskiem. Na słupach, ustawionych w odstępach 4 kilometrowych i zaopatrzonych w czerwono-zielone krzyże, umieszczono aparaty telefoniczne, znajdujące się w specjalnych skrzynkach i posiadające bezpośrednie połączenia z najbliższymi posterunkami pogotowia, skąd niezwłocznie wysyła się mechaników ze wszelkimi niezbędnymi przyrządami. Za drobną opłatą roczną każdy automobilista otrzymuje klucz od skrzyńki, który umożliwia korzystanie z telefonu.

Ruch samochodowy w Londynie i Berlinie

Londyn posiada dziś 178 000 samochodów oraz 89 000 motocykli, czyli razem 267 000 wchłuków motorowych. Berlin wykazuje 60 700 samochodów oraz 39 000 motocykli, zaś ruch jest stosunkowo nie mniej ożywiony, jak w Londynie. Na najsilniejszym punkcie Berlina, Auguste-Viktoria placu, naliczono podczas 12 godzin przejazd 39 000 samochodów.

Podatek od samochodów w Anglii

Automobilisci angielscy doznali bardzo przykrego zawodu, gdyż minister skarbu połączonych królestw nie znalazł sposobu w przeprowadzeniu redukcji podatku samochodowego, który łącznie z podatkiem 4 pensów od gallona benzyny, wprowadzonym przed rokiem, uważany jest za niezmiernie wysoki i hamuje rozwój wytwórczości wozów angielskich. Jak podają pisma, niema obecnie nadziei, ażeby podatek, wynoszący 1 funt od każdego K. M. został zredukowany przed rokiem 1931, co spowoduje zwiększenie produkcji samochodów z silnikami słabej mocy na niekorzyść maszyn silniejszych, które bardziej odpowiadają wymaganiom zwłaszcza zagranicznych rynków.

Aczkolwiek podatek samochodowy pozostaje bez zmian, należy jednak zaznaczyć, że minister skarbu poczynił kilka drobnych ustępstw na rzecz rozgoryczonych samochodziarzy. Przedewszystkiem podwyższył wagę motocykli, korzystających z podatku 30 szylingowego z 200 do 224 funtów, podczas gdy przekraczające tę wagę nadal podlegają opodatkowaniu rocznemu w wysokości 3 funtów szterlingów. Następnie podatek od wozów ciężarowych, których waga znajduje się w granicach od 2 do 2,5 ton netto, ulega redukcji o 5 funtów rocznie. Jest rzeczą godną uwagi, że podatek zostaje zmniejszony o 20% przy używaniu wyłącznie opon pneumatycznych.

Walka z szybkością jazdy w Anglii

W kraju Albionów toczy się nadal zacięta walka o zniesienie ustawy ograniczającej szybkość samochodów. Wobec tego, że wszystkie dotąd wysunięte poprawki przez automobilklubu i związki pozostały bez skutku, wpłynęły szerokie rzesze miłośników automobilizmu na posłów parlamentu, by ci z własnej inicjatywy przedłożyli odpowiedni projekt ustawy. W myśl tego wniosku mają być zniesione wszelkie ograniczenia szybkości jazdy, przyczem kierowcy powinni stać się panować nad wozem.

Nowe przepisy w angielskim kodeksie karnym

W ostatnim czasie miały w Anglii miejsce miesmacyjne wyburki, które polegały na tem, że na pozostawionym na ulicy bez opieki właściciela samochodzie „awanturnicze“ typy urządziły w gwarze samochodziarzy znane „jazdy porcelanowe“, po ukończeniu których pozostawiali „przywłaszczono“ sobie na pewien czas samochody. Ostatnio ukazała się ustawa,

która za podobne wyburki przewiduje kary od 3 do 12 miesięcy więzienia albo karę pieniężną od 50 do 100 funtów.

Jak bardzo przydałaby się taka ustawa u nas!

Autobusy bez konduktorów

Miasto Cleveland wprowadziło niedawno nowe pigrowe autobusy na 63 osoby, do obsługi których potrzebny jest tylko jeden człowiek, a mianowicie kierowca, podczas gdy konduktor został skasowany za wzorem tramwajów elektrycznych w Chicago i innych miastach. Specjalna konstrukcja powoduje, iż wagon nie może ruszyć zanim drzwi nie zostaną zamknięte, a te ostatnie otwierają się dopiero wtedy, gdy wóz zatrzyma się. Dowcipnie urządzone aparaty przyjmują pieniądze, wydają resztę i bilety, jak również notują ilość pasażerów, którzy wsięli na ostatnim przystanku, ilość ogólną w wozie i kierunek jazdy. System ten jest możliwy dzięki prostej taryfie, wyszkoleniu personelu, oraz dyscyplinie i uczciwości pasażerów i daje doskonałe wyniki. Jak wykazuje dane statystyczne, od czasu „zlikwidowania“ konduktorów uległy zmniejszeniu zarówno reklamacje pasażerów, jak i nieszczęśliwe wypadki, co należy zawdzięczać drzwiom hermetycznie zamkniętym podczas jazdy.

Wreszcie samochody na wyspie św. Heleny

Wyspa św. Heleny była dotąd jedynym krajem, w którym istniał zakaz jakiegokolwiek komunikacji mechanicznej. Wreszcie ukazała się ustawa, mocą której wolno importować samochody itp. oraz utrzymywać komunikację temi pojazdami. Równocześnie z ukazaniem się ustawy postanowiono wybudować znaczącym nakładem kilkaset kilometrów dróg samochodowych.

Statystyka pojazdów mechanicznych w Berlinie

Statystyka pojazdów mechanicznych w Berlinie wykazuje w dniu 1 listopada następujące cyfry: 44 664 samochodów osobowych, autobusów i taksówek, 16 917 samochodów ciężarowych, 22 982 motocykli, 13 391 innych pojazdów mechanicznych. Ogółem więc było czynnych w tym dniu 97 954 pojazdów mechanicznych. Berlin posiada dotąd 9001 taksówek i 745 autobusów — pozatem 160 dorożek konnych, będących na „wymarcu“.

Salon motocyklowy w Medjolanie

W dniu otwarcia salonu motocyklowego (od 11 do 18 stycznia 1930 r.) w „Palais de la Permante“ w Medjolanie zorganizowany zostaje wielki raid motocyklowy, by ściągnąć jaknajwięcej motocyklistów na tę wystawę. Komitet, który zorganizuje tę imprezę przewidział wyścigi, gymkanę itp. popisy na motocyklach.

Z prasy zagranicznej

Czasopismo Auto, organ oficjalny Automobilklubu Republiki czeskosłowackiej poświęca w nr. 10, wydanym z okazji XXI. Salonu Samochodowego w Pradze, artykuł o automobilizmie w Polsce. Inż. C. Mirke, autor tego artykułu omawia całokształt zagadnień automobilowych jak drogi, komunikację autobusową, produkcję samochodów, karoseryj, nie pomijając nawet pierwszej polskiej fabryki motocykli „Lech“ w Opalenicy.

Sprawność polskiego lotnictwa komunikacyjnego

Niejednokrotnie zagranica dawała wyraz swego najwyższego uznania dla sprawności naszej żeglugi powietrznej i dla polskich pilotów komunikacyjnych, stawiając ich za wzór dla innych.

W Wiedniu, gdzie koncentruje się międzynarodowy ruch lotniczy z Czechosłowacji, Niemiec, Węgier, Włoch i t. d. i gdzie dolatują również samoloty polskie, utarło się w tamtejszym świecie lotniczym specjalne wyrażenie „Polenwetter“ na określenie złej pogody, w której ruch lotniczy zmiera, a jedynie polskie samoloty komunikacyjne kursują normalnie.

Obecnie sygnalizują nam z Wiednia znów podobny wypadek, który miał miejsce we wtorek, dnia 26. XI. W dniu tym z powodu silnej mgły, panującej nad Wiedniem i nad całą okolicą, nie odleciał żaden samolot w żadnym kierunku (Praga, Monachium, Budapeszt, Wenecja i t. d.), ani też do Wiednia nie przybył. Polskie płatowce natomiast prowadzone przez naszych pilotów, pp. Włodzimierza Klisza i Tadeusza Karpisiewicza, odbyły swą podróż zupełnie normalnie, przelatując poszczególne przestrzenie ściśle w czasie określonym rozkładem.

Zarząd lotniska wiedeńskiego złożył P. L. L. „Lot“ z tego powodu specjalne gratulacje.

Komunikaty M. W. K. T.

Rozwój organizacji M. W. K. T.

Organizująca się w Poznaniu Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, której otwarcie nastąpi w dniu 6-m lipca 1930 r., obudziła wielkie zainteresowanie zagranicą i wobec tego spodziewać się można przybycia do Poznania w okresie brwania tej Wystawy nader licznych przedstawicieli zakonodawczych przedsiębiorstw komunikacyjnych, co da polskiemu przemysłowi najlepszą okazję do zademonstrowania przed fachowcami swej produkcji i porównania jej jakości z produkcją przemysłu obcego.

Chodzi więc o to, by w działach, w których Polska może eksportować, dać porównanie cen i technicznej doskonałości wytworów polskich obok produkcji zagranicznej i w ten sposób uwypuklić wartość naszej produkcji przemysłowej.

Dotychczas zadeklarowały swój udział w M. W. K. T. przemysły komunikacyjne i turystyczne państw następujących: Anglii, Austrii, Belgii, Chin, Czechosłowacji, Francji, Japonii, Niemiec, Stanów Zjednoczonych, Szwajcarii, Węgier i Włoch.

Nadmienić należy, że i Liga Narodów wykazuje poważne zainteresowanie się przyszłością Wystawy.

Ponieważ na Wystawie tej obok działu komunikacji i transportu będzie również urządzony ważny dział turystyki krajowej i zagranicznej, przez co M. W. K. T. stworzy wyjątkową okazję dla organizacji polskich, zajmujących się zagadnieniami turystyki, — do przeprowadzenia stosownej wszechstronnej propagandy, mającej na celu ożywienie ruchu turystycznego w Polsce przez umijętne zareklamowanie naszych zdrojowisk, stacji klimatycznych oraz tak licznych w Polsce obiektów turystycznych, zarząd Wystawy czyni obecnie odpowiednie starania w sferach przemysłu turystycznym zainteresowanych, aby ten pokaz ze strony Polski wypadł jaknajokazalej, dając istotne odzwierciedlenie wysokich wartości naszych zdrojowisk i obiektów turystycznych.

M. W. K. T. a konkurs awjonetek

W związku z przyszłoroczną Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, która będzie miała specjalny dział lotnictwa (a więc i lotnictwa sportowego), nabiera cech konieczności zorganizowanie projektowanego konkursu awjonetek w 1930 r. właśnie w Poznaniu.

W ten sposób konstruktorzy awjonetek zyskają świetną sposobność do obejrzenia wszystkich typów wystawionych płatowców i społeczeństwo, składające spore fundusze na L. O. P. P., będzie mogło przynajmniej się imprezie, w której pieniądze społeczne są zaangażowane.

Wreszcie atrakcyjność konkursu, ze względu na odbywającą się Wystawę, zyska ogromnie na sile.

Byłoby przeto pożądane, aby Zarząd Główny L. O. P. P., jako organizator projektowanego konkursu awjonetek, zainteresował się uwagą powyższą.

Co będzie wystawione na M. W. K. T.

Dla orientacji osób i przedsiębiorstw zainteresowanych przyszłoroczną Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, podajemy wyszczególnienie przewidywanych eksponatów na tej Wystawie.

Przedmioty wystawowe dzielą się na następujące sekcje i działy:

A. Sekcja Komunikacji ogólnej. Dział I-szy (kojeleje normalne i wąskotorowe): lokomotywy, wagony, chłodnictwo transportowe, sygnalizacja kolejowa, urządzania dworcowe, budowa kolei, akcesoria kolejowe i przemysł pomocniczy, propaganda towarzystw kolejowych i ubezpieczeń oraz tow. transportowych. Dział II-gi (komunikacja miejska i podmiejska): tramwaje i autobusy, budowa linii tramwajowych, koleje podziemne, koleje żelazne, przemysł pomocniczy, propaganda towarzystw tramwajowych i kolejek podziemnych. Dział III-ci (lotnictwo): samoloty, akcesoria lotnicze i aparaty precyzyjne, budowa portów lotniczych, propaganda towarzystw lotniczych. Dział IV-ty (żegluga morska i rzeczna): stocznie, budowa portów i urządzeń portowe, propaganda portów, budowa kanałów i śluz, przemysł pomocniczy, propaganda towarzystw okrętowych. Dział V-ty (powozy, wozy i wózki). Dział VI-ty (drogi i mosty): budowa dróg i ulic, budowa mostów, przemysł pomocniczy. Dział VII-my (telefon, telegraf i poczta): urządzenia pocztowe. Dział VIII-my (radio): aparaty odbiorcze, aparaty nadawcze, telewizja, przemysł pomocniczy, propaganda towarzystw radiowych. Dział IX-ty (urządzenia transportowe): przenośniki przemyślowe, dźwigi.

B. Sekcja Trakcji spalinowej. Dział I-szy (autobusy). Dział II-gi (samochody ciężarowe). Dział III-ci (samochody specjalne): sanitarne, do czyszczenia i polewania ulic, pożarnicze, handlowe i reklamowe, wojskowe, kuchnie polowe, czołgi. Dział IV-ty (samochody osobowe). Dział V-ty (traktory). Dział VI-ty (cyklonетки). Dział VII-my (motocykle). Dział VIII-my (rowery). Dział IX-ty (karoserie). Dział X-ty (opony). Dział XI-ty (części składowe i zapasowe). Dział XII-ty (materiały i półfabrykaty). Dział XIII-ty (akcesoria).

C. Sekcja Turystyki. Sekcja ta, podzielona na osiem działów zawierać będzie: propagandę indywidualnych miejscowości, propagandę przedsiębiorstw transportowo-turystycznych, propagandę biur podróży, wydawnictwa poświęcone komunikacji i podróży, film podróżniczy i fotografie, kartografię, sport i artykuły sportowe oraz przybory podróżnicze.

Komunikat

Automobilklubu Wielkopolski

Podajemy PP. Członkom do łaskawej wiadomości, że oznaki klubowe w butonierkę są gotowe i do nabycia w Sekretarjacie A. W. po cenie 10 zł. Poza tym można w Sekretarjacie nabyć: oznaki metalowe złożone na samochodach w cenie 50 złotych; chorągiewki w cenie złotych 42 i oznaki na czapkę w cenie złotych 5.

Mapy samochodowe, przewodniki automobilowe po Polsce

Posiadamy na składzie mapy samochodowe wydawnictwa Wojsk. Inst. Geogr. i to: odcinek 1 Gdynia — Gdańsk, odcinek 2 Bydgoszcz, odcinek 3 Poznań, odcinek 4 Kalisz — w cenie po 2,70 zł za egzemplarz.

W tych dniach otrzymaliśmy od Automobilklubu Polski większą ilość przewodników automobilowych po Polsce. Cena egzemplarza wynosi 2,20 zł dla członków polskich klubów automobilowych.

Zamówienia załatwia odrocznie Sekretarjat Klubu, ul. Kantaka 1.

Członkowie

Na zebraniu Zarządu i Komitetu w dniach 25 października r. b. i 13 listopada r. b. zostali przyjęci na członków: Stanisław Rurek, maj. Opatówek p. Września; Kurt Linke z Rawicza; Jan Szymczak z Szlachcina; Jan Stadnikiewicz z Choj-

nik; Fryderyk Sadzki z Leszna; Wawrzyniec Ku-backi, maj. Żerniki p. Września; Mieczysław Chłapowski z Kopaszewa; Günter Carst z Zakrzewa, p. Witaszycy; por. Henryk Liebek, dr. Kazimierz Galdyński, Józef Kielman, Browar Krotoszyński, oddział w Poznaniu, wszyscy z Poznania.



Komunikat Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja“

W poczet członków nadzwyczajnych przyjęto z dniem 1 grudnia b. r. pp. Kazimierza Falkiewicza i Witolda Mierkiewicza z Poznania.

W tych dniach wysyłamy wszystkim członkom osobną pocztą jako druki nasze regulaminy.

Przypomina się, że w poniedziałek, 9. b. m. odbędzie się Roczne Walne Zebranie na salce w dawniejszej Gospodzie Polskiej, przy ul. św. Marcina 40. Początek o godzinie 8-iej wieczorem. Przybycie wszystkich obowiązkowe.

Odpowiedzi redakcji

P. W. R. p. Zagorów.

Gazogeneratory dają kolosalną oszczędność i są dlatego bardzo często stosowane, oczywiście tylko na wozach ciężarowych. Narazie jednak u nas w kraju nie spotyka się tego rodzaju aparatów. Z firm samochodowych, które stosują do swoich ciężarówek gazogeneratory znane są „Berliet“, „Panhard-Levasseur“. Radzimy więc Panu zwrócić się do przedstawicieli tych firm, a jesteśmy pewni, że udzielią Panu wszelkich żądanych informacji i wskazówek. Nie znamy ceny aparatów, co zaś tyczy się kosztów przeróbki, to będą one minimalne, gdyż żadnych poważnych zmian w silniku nie trzeba przeprowadzać.

Ujemną stroną tego aparatu jest stosunkowo pozwolne uruchomienie silnika, ponieważ wymaga on dłuższego czasu na wytworzenie się w aparacie gazu.

M. Pierre Borowy, Aubry pres Donals Nord (France).

Dla wwozu samochodu z Francji do Polski musi Pan otrzymać specjalne pozwolenie i w tym celu należy złożyć podanie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie, załączając jednocześnie rachunek lub inny dokument, stwierdzający, iż samochód ten ma być rzeczywiście sprzedany z Francji. Po otrzymaniu pozwolenia może Pan wprowadzić ten samochód, płacąc jednakże cło w takiej samej wysokości, jak za samochód nowy według jego wagi.

Jeżeli samochód jest pochodzenia francuskiego, to przysługuje Panu znaczna zniżka po myśli francusko-polskiej konwencji (clo konwencjonalne). Należy w tym celu przedstawić przy odprawie celnej dokument pochodzenia (certificat d'origine). Zmiana ta może wynosić nawet 50 proc. normalnych opłat celnych.

WPan dr. Jan Zaleski — Stanisławów.

Najzupełniej słuszne jest zdanie Pana, iż najodpowiedniejszym dla Niego motocyklem jest maszyna silniejsza, wytrzymała na złe drogi.

Motocykl 750 cm uważamy za cołwiek za silny, raz że będzie to pierwszy Pański motocykl, a powtóre, jako maszyna, którą Pan chce używać również i do jazdy bez przyczepki. Sądząc, że w tym wypadku wystarczyłby najzupełniej motocykl 500 cm., który może służyć zupełnie dobrze w polaczeniu z przyczepką, jak również nie będzie zbyt ciężki i silny do jazdy pojedynczej. Motocykl H. D., o którym Pan pisze, jest bardzo dobry, jednakże nie można twierdzić, jakoby motocykle

angielskie były mniej wytrzymałe na złe drogi od amerykańskich. Rzeczywiście te ostatnie są przeznaczane specjalnie na złe drogi, lecz przewidywaniem dlatego, iż naogół posiadają one większy litraż od angielskich. Jeżeli jednak chodzi o jednokolowy litraż, to pod tym względem w niczym nie ustępują one poprzednikom.

Jeśli chodzi o złe drogi, to stosowanie tak silnej maszyny jak 750 cm bez przyczepki jest bardzo nieodpowiednie, nawet dla silnego mężczyzny i nadają się jedynie dla celów wybitnie sportowych. Maszyna taka waży przeszło 160 kg.

Tak znaczny litraż pociąga za sobą zbyt wielkie zużycie materiałów pędnych, a więc na dobrych drogach zużywa ten typ 7—8 litr. benzyny i 25—30 dkgr. oliwy na 100 klm i w porównaniu z angielskimi motocyklami są one mniej ekonomiczne. Co do materiału, to wymienione przez Pana dwie marki amerykańskie są tej samej klasy, angielskie zaś motocykle mają, — jak zresztą inne wyroby tego kraju — materiał pierwszorzędny. Motocykle J. posiadają materiał bardzo wysokiej jakości, nawet lepszy od tej drugiej, jednakże w prowadzeniu są przyjemniejsze od H. D.

Belgijski motocykl, o którym Pan wspomina, jest również wysokiej klasy, a w litrażu jest odpowiedniejszy, według naszego zdania, od silnych H. D. Stosowane na nich balony wcale nie powodują zbyt wielkich poślizgów i łapania gwoździ, dając jednocześnie miękka i dobrą jazdę, zwłaszcza bez przyczepki. Górną zaś wentyle są bardzo dogodne, gdyż zwiększają prężność, dając temsamem większą siłę motoru.

Poza wymienionymi przez Pana markami, które są względnie wysokiej klasy możemy również polecić motocykl Douglas, który nadaje się zarówno do jazdy pojedynczej jak i do przyczepki.

Uczniowi III klasy. Przed rozpoczęciem budowy łodzi radzimy uzyskać zezwolenie rodziców na wykonanie tej pracy. Ponieważ budowa łodzi o specjalnych kształtach z okrągłym dnem itp. udoskonaleniami, jest bardzo trudna i wymaga dużej znajomości wladania stolarskimi narzędziami, polecamy wykonanie zwykłej łodzi z dnem płaskim na ramie z mocnych belek drewnianych, obitych arkuszami dyktu. Dla uszczelnienia łódki należy dobrze wysmolić, a potem pomalować olejną farbą.

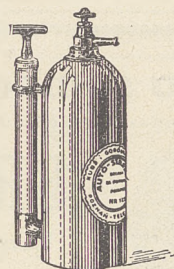
Doświadczeń z żaglem nie należy rozpoczynać przed nauczeniem się pływania, gdyż sport żaglowy nawet na specjalnych jachtach jest niebezpieczny z powodu częstych wypadków wywracania się.

Rysunki takich łódek mamy w naszej redakcji. Jeżeli więc przyjdzie do nas z wizytą między godziną 3—4 chętnie Ci je pokażemy.

AUTO - STRĄK

NAJLEPSZA GAŚNICA SAMOCHODOWA

Krajowego wyrobu



Specjalna do gaszenia pożarów w zaroдку

Benzyne, oliwy, smoly, izolacji elektr. it. p. —

Gasi płynem chemicznym nieżrącym, przeto uszkodzenie i zanieczyszczenie jakichkolwiek przedm. jest zupełnie wykluczone

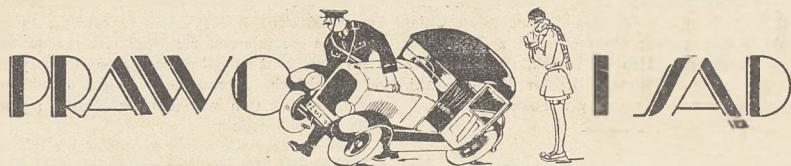
Fabryka wyrobów z miedzi i mosiądzu

KUBŚ i GOGOŁKIEWICZ

Poznań, Zaulek św. Wojciecha 2

Telefon 16-92

Telefon 16-92



Bezplodne wysiłki

W ostatnich kilku numerach wspominaliśmy kilkakrotnie o niesłychanych wprost wyhykach, jakich dopuszczają się przez konsekwentne nieprzestrzeganie przepisów ruchu na drogach publicznych woźnice pojazdów konnych. Do sprawy tej musimy jeszcze raz powrócić i to z kilku powodów.

Otóż warto zaznaczyć, że brak czujnego oka prawa na drogach publicznych zaznacza się tem silniej, im bardziej zbliża się pora zima. Być może, że liczy się jeszcze także na czysto ludzkie słabości funkcjonariuszy policyjnych na prowincji, że mianowicie w zimnym wietrze i słońcu nikomu z nich nie będzie się chciało wychodzić na drogę. Dość, że w ostatnich tygodniach przepisy porządkowe na drogach poprostu przestały istnieć. W ostatnim tygodniu zdarzyło się pisaćemu te słowa, że na krótkiej, bo zaledwie dwudziestokilometrowej przestrzeni między Poznaniem a Stęszewem na 23 spotkanych wozów 21 było bez światła, mimo, że przy mojej drodze i nieprzeniknionych wprost ciemnościach o wypadek niezmiernie łatwo. M. in. szły drogą wielkie wozy, załadowane słomą, które oceniały szosę przed światłem reflektorów, tak, że samochód kilkakrotnie znalazł się bezpośrednio przed wozami, jadącymi bez światła, których w cieniu tych — nieoświetlonych ponadto także jeszcze — ruchomych stożków słomy niepodobna było dostrzec na bliskim nawet dystansie.

W związku z temi wszystkimi sprawami skierowaliśmy kilkakrotnie pod adresem władz bezpieczeństwa prośbę, aby w interesie ogółu zajęto się nareszcie szkodnikami. Należy przypuszczać, że odośnie czynnikowi coś w tej sprawie istotnie zrobią. Jednakże w rozmowach z kompetentnymi sferami okazały się w tym względzie trudności, których niktyby nie podejrzewał.

Jeden z najbardziej miarodajnych urzędników, zainterpelowany w tej sprawie, oświadczył m. in.:

— Ostatecznie od biedy możnaby zorganizować patrol policyjny po szosach, wyjeżdżając od czasu do czasu dwoma samochodami. Dwoma dlatego, że drugi samochód, wiozący patrol policyjny, musiałby obserwować zachowanie się samochodów innych wobec wozu pierwszego, aby go na czas zatrzymać, celem stwierdzenia identyczności, gdyż wóz

samotny nigdy nie byłby tego w stanie zrobić. — Tylko na co się to przyda. Przypuśćmy, że będzie z tego nowych pięć tysięcy mandatów karnych, to z nich zawsze cztery tysiące powędruje do sądu, a tu już ustaje wszelka polityka tępiona wyroków. Bo cóż z doraźnej kary pieniężnej, jeżeli taki mandat stanie się prawomocny po roku lub dwóch, gdy obwiniony zapomni już o wykroczeniu, a oswoił się z grożącą mu grzywną. Policyjne kary mają sens tylko wówczas, jeżeli można je wymierzyć bezpośrednio po wykroczeniu, i wymierzone kary niezwłocznie ściągnąć, — „za świeżego prawa“, podczas gdy najsprawiedliwsza kara, choćby nawet była najstraszniejsza, zawsze traci na rygorze przez długotrwałą wędrówkę po instancjach. Nie znaczy to bynajmniej, bym był zwolennikiem uchylenia drogi sądowej w tych kwestiach, a wprost przeciwnie zdaję sobie sprawę z tego, że byłoby to zbyt ryzykowne ze względu na to, że przecież nie wszyscy funkcjonariusze policyjni są prawnikami; jednak póki istnieje stan obecny, że sprawa karna, zawisła przed sądem wskutek sprzeciwu od mandatu policyjnego, czeka na termin kilka miesięcy, zastosowanie rygorów policyjnych przeciw przekraczającym przepisy porządkowe na drogach publicznych będzie w dziewięciu dziesiątych przelewaniem z próżnego w puste. Pan nie wierzy? Przecież stało się to jasnym: m. in. przy stosowaniu t. zw. kar doraźnych, t. zn. nakazów karnych, za które sięgało się grzywnę natychmiast, o ile obwiniony na to się zgodził, przez co rezygnował z dalszej drogi prawnej.

Niewątpliwie jest w tem spora doza słuszości. Trudno ostatecznie wymagać od policyjnej, by kładła w tę sprawę niesłychany wysiłek, który i tak poszedłby w zbyt dużej mierze w sądzie na marne. Może trochę wpłynęła na to także nowa procedura karna, która w tych sprawach oddaje policyjnej pewne funkcje prokuratorskie na rozprawie, co w kołach kierowniczych niezbyt chętnie jest widziane, gdyż oznacza to nową funkcję dla urzędników policyjnych, wymagającą czasu, choć brak go do tysiąca innych spraw. Mimo wszystko jednak trzeba przyznać, że biorąc sprawę z punktu widzenia polityki karnej, grzywny policyjne mają sens tylko pod warunkiem, że egzekwuje się je natychmiast, gdzie więc po-

stępowanie jest możliwe jaknajbardziej rygorystyczne

Z tego też względu już przed rokiem żądaliśmy utworzenia osobnych wydziałów sądowych dla spraw komunikacyjnych, które objęłyby nie tyle funkcje, ile sposoby pracy amerykańskich i angielskich sądów policyjnych, wymierzając sprawiedliwość natychmiast, doraźnie, choć z pełną gruntownością w jej rozważeniu. Inowacja taka nie wymagałaby żadnej zmiany ustaw, a jedynie pewnych uproszczeń w technicznym przeprowadzeniu. W Ameryce np. sąd taki pracuje popołudniu i wieczorem. Doprowadza oskarżonych bezpośrednio funkcjonariusz policyjny, który stwierdził przestępstwo. Funkcjonariusz policyjny „zawładnia“ rzecznika policyjnego o „przestępstwie“, który akt oskarżenia w formie dwudziestu słów dyktuje stenotypistce w maszynę już na sali sądowej. Wyrok zapada bez pośrednio, pisze się go na tym samym papierze, co „oskarżenie“, a tenże papier odsyła się w danym razie od razu do egzekucji, bez doreczenia. gdyż grzywny wykonuje się natychmiast, a czasokres do wniesienia środka prawnego zaczyna biec z chwilą wykonania egzekucji, t. j. ściągnięcia grzywny, czy też taktycznego wśladzenia przestępcy do kryminalu. Środek prawny nie wstrzymuje tu wykonania wyroku. Z tego względu w wypadkach wątpliwych sędzia może sprawę przekazać do postępowania zwykłego.

Za postępowanie tego rodzaju nie nakłada się żadnych kosztów. Oskarżony płaci poprostu grzywnę i jest wolny. Tłumaczy się to w części tem, że część grzywny w tych sprawach pobiera sam sędzia, podczas gdy sądownictwo w Ameryce jest wogóle znacznie droższe niż w Europie, jednak brak kosztów sprawia, że oskarżeni chętnie poddają się orzecznictwu sądów policyjnych.

Inna rzecz charakterystyczna: w sądach tych terminy wyznaczają funkcjonariusze policyjnej. Jeżeli z jakiegokolwiek powodu sprawa nie może być rozpatrzona natychmiast, policjant wyznacza termin wówczas, kiedy mu to na rękę. Wiadomo mu, że sędzia w pewnych godzinach zawsze urządza, więc termin sam wyznaczyć może, donosząc o tem tylko do sądu na znak, że termin jest już zajęty. Wezwanie policjanta ma znaczenie prawidłowego wezwania sądowego, i może być wykonane siłą. Jaka tu oszczędność pracy sekretariatu!

Jednak poprawa przyjąć musi prędzej czy później. Jest to jasne dla każdego. Chodziłoby tylko o to, aby poprawa ta była jaknajbardziej celowa pod każdym względem. W tym kierunku porządek na drogach publicznych ma bardzo odrębne wymagania, które należałoby w wielkich środowiskach uwzględnić w sposób podobny, jak w Ameryce. Może się tego jeszcze kiedy doczekamy? (pz)

Kupno samochodu używanego jest kwestją zaufania

dlatego najlepszym źródłem zakupu jest najstarsze i największe przedsiębiorstwo branży samochodowej w Polsce



„BRZESKIAUTO“ SP. AKC.

Poznań, ulica Dąbrowskiego 29. — Telef. 63-23, 63-65

Polecamy jako kupaa niezwykle okazjyne:

Fiat Mod. 501	9/21 KM.	Torpedo	4 osobowy
Fiat Mod. 503	9/30 KM.	Torpedo	4 osobowy
Fiat Mod. 503	9/30 KM.	Coupé	6 osobowy
Fiat Mod. 505	9/31 KM.	Torpedo	6 osobowy
Fiat Mod. 507	9/31 KM.	Torpedo	6 osobowy

Fiat Mod. 507	9/31 KM.	Coupé	6 osobowy
Fiat Mod. 519	13/75 KM.	Cabriolet	6 osobowy
Minerva	13/65 KM.	Cabriolet	6 osobowy
Minerva	8/40 KM.	limuzyna	4 osobowy
Chenard Waleker	9/30 KM.	limuzyna	6 osobowy

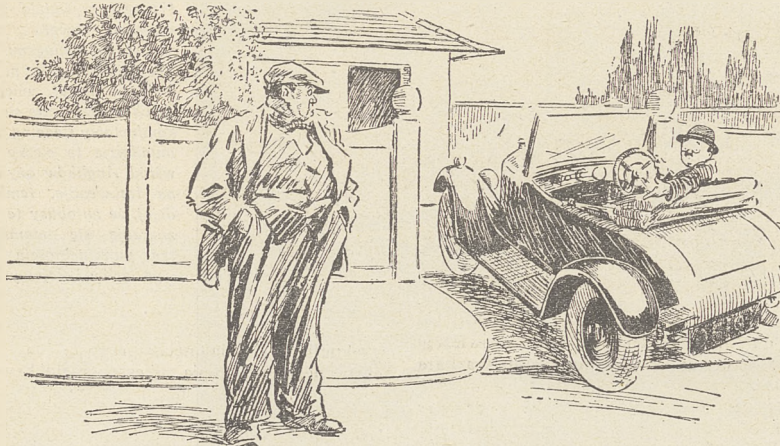
Bianchi	10/40 KM.	limuzyna	4 osobowy
Opel	10/40 KM.	limuzyna	6 osobowy
Opel	12/50 KM.	limuzyna	6 osobowy
Steyr	10/30 KM.	Torpedo	4 osobowy

i wiele innych w stanie pierwszorzdnym.



HUMOR

Także wymaganie



Automobilista, który utknął w bramie:
— Dobry człowieku, popchnijcie no trochę moje auto — —
Przechodzień: — Nie jestem ani dobrym człowiekiem, ani niańką...

Trochę późno, ale nie zaszkodzi

W amerykańskich pismach znajdujemy taką anegdotkę:

Pewien pastor był zapalonym automobilistą. Przed kilku dniami zachorowała pewna wdowa, którą on po tygodniu odwiedza.

— Jak to ładnie, że pan pastor przybył! Nie szkodzi, że nawet trochę późno. Sądzę, że pan pastor byłby zaraz do mnie przybył, gdybym była zepsutym samochodem.

Tatuś opowiada po kolacji wiadomości, jakoby w Ameryce przestępców transportowano ze względu na bezpieczeństwo samochodami.

Mały Franio przerywa i rzecze:

— Ale dlaczego samochodami, przecież można ich prowadzić w kajdankach.

— Dobrze, ale w samochodach jest bezpieczniej, bo wówczas nie mogą uciec!...

— Czyś widział mój autoportret?
— Dotąd nie, ale auta widzę codziennie, a twój portret jest mi zbyt czyny.

Ma szczęście

Automobilista mówi do swej ofiary, leżącej w szpitalu:

— Ale pan ma szczęście! Czy pan wie, że nikt jeden czeka miesiącami na miejsce w tym szpitalu?

Uczciwy gość

— Czy pan mnie nie poznaje?

— Nie.

— Jestem tym, który niedawno temu skradł pański motocykl. Niechże więc go pan odbierze. Bardzo pana za to przepraszam.

Autobus — niebityk!



Nowy amerykański pomysł, który ma zaradzić „ciał sności komunikacyjnej”.

Kochająca się rodzina



Starszy brat, który został wyrzucony przez młodsze rodzeństwo z samochodu: — Przychodzę do wniosku, że osiem koni motorowych stanowczo nie wystarcza dla rodziny, składającej się z szesnastu osób.

Amerykańskie stosunki

Mister Braun, zamożny Amerykanin nabył sobie nowy samochód. Maszyna przeszła parę setek mil i odmówiła posłuszeństwa. Rozgniewany tem Mister Braun zdecydował się sprzedać nową maszynę i zamieścić o tem ogłoszenie w paru dziennikach, żądając 1000 dolarów. Ponieważ na pierwsze ogłoszenie nikt się nie zgłosił, mister Braun zamieścił ponownie parę inseratów, żądając za samochód tylko 100 dolarów. I na te ogłoszenia nikt się nie zgłosił, więc zrozpaczony właściciel samochodu, potrzebując miejsca w garażu na inną maszynę, wyjechał na kapryśnym samochodzie za miasto i cichaczem pozostawił go tam na drodze. Jakaś rozpacz ogarnęła go na drugi dzień, kiedy przed swoim domem zobaczył paru policjantów, którzy triumfalnie odstawili mu nieszczęsną maszynę, a za uratowanie jej od kradzieży, kazali sobie zapłacić 20 dolarów. Po tej przykrych przygodzie mr. Braun zdecydował się wysłać samochód do Europy i podarować go tam jednemu ze znajomych. Po różnych kłopotach okazało się, że i ten sposób zawiodł, gdy z powodu nieopłacenia cła samochód odesłano do Ameryki z powrotem, wystawiając p. Braunowi słony rachunek za transport. Nieszczęśliwy właściciel zamieścił wreszcie w gazetach następujące ogłoszenie: Temu kto odbierze mój samochód wypłacę w gotówce jego wartość i zobowiąże się przez rok ponosić wynikłe stąd koszty.

Pasażer do taksjara: — Ile mam do płacenia?
Taksjarsz: — Jeden złoty i 80 groszy.
Pasażer: — Tu ma pan dwa złote.
— Taksjarsz: — Dziękuję, a możeby mi pan jeszcze 50 groszy dołożył, chciałbym wypić jednego na pańskie zdrowie!

Nic nie szkodzi...

Pan baron rzekł do szofera:
— Janie, jestem z ciebie coraz mniej zadowolony!
— To proszę Jaśnie Pana, prawie że nic nie szkodzi.
— Co? Coś tam mruczał pod nosem?
— O, to prawie że nic nie szkodzi — powiedziałem, bo pani baronowa jest ze mnie coraz bardziej zadowolona!...

Nadzwyczajny samochód



Ojciec: — Popatrz synusiu, wi dzisz ten samochód, ludzie powiadają że został on całkowicie zapłacony gotówką i rzeczywiście należy do swego właściciela.

Rozmaitości ze świata



Autobus luksusowy, utrzymujący komunikację między Londynem a Manchesterem jest prawdziwym olbrzymem, urządzone komfortowo i mogącym śmiało konkurować nawet z najszybszymi pociągami. W nocy, jak to widać na rysunku po lewej, wewnątrz autobusu zamienia się na komfortowy sleeping. Komunikacja ta cieszy się wśród Anglików ożywioną frekwencją, tembardziej, że autobusy te odznaczają się niemierną punktualnością od pociągów kolejowych.



W Kolonii samochód załadowany mąką, wracając z portu zgubił koło, i z całym impetem uderzywszy o poręcz, wpadł do Renu. Szofer i pasażerzy odnieśli ciężkie obrażenia.



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 według osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor: Alfred Chizanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej. Wszelkie prawa przedruk i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.