

30

groszy

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

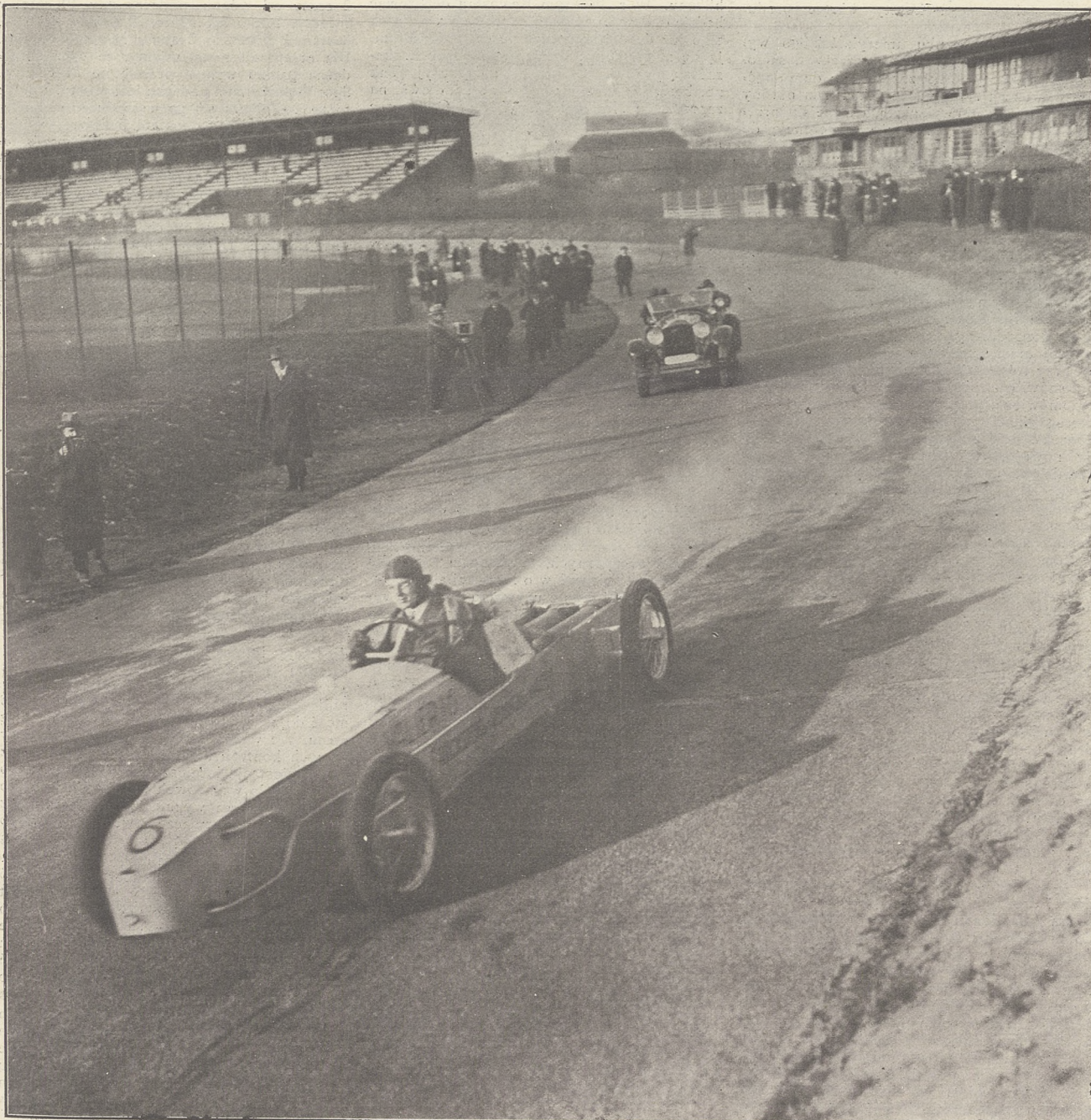
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

5. styczeń 1930

Próby z silnikiem reakcyjnym



Max Valier, znany niemiecki propagator napędu rakietowego, dokonał w tych dniach na torze Avus w Berlinie pierwszych prób z samochodem napędzonym siłą reakcyjną sprężonego kwasu węglowego. Próby wypadły zadawalająco.

Americana samochodowe

Czy europejskiemu przemysłowi samochodowemu grozi dumping amerykański? — Niemcy badają zagadnienia samochodowe Stanów Zjednoczonych. — Podatki samochodowe w Ameryce.

Wpływ krachu giełdowego w Nowym Jorku odbił się szczególnie dotkliwie na przemyśle samochodowym. Wielkie fabryki samochodów postanowiły w r. 1930 ograniczyć produkcję o 20 procent w stosunku do produkcji 1928 r.

Jednocześnie nastąpił wzrost cen niektórych gatunków samochodów, zwłaszcza wozów droższych. Już obecnie G. M. C. podwyższyło ceny na najdroższe marki Cadillac i La Salle.

Podwyżka cen jest nieuniknionym skutkiem ograniczenia produkcji, bo redukcja wytwórczości wzmaga koszty własne producentów.

Ograniczenie rynku amerykańskiego wzbudza obawę w Europie, że przemysł samochodowy amerykański zorganizuje dumpingowy wywóz na rynki europejskie. Dla obrony przed inwazją amerykańską, europejski przemysł samochodowy zwołuje konferencję do Brukseli.

Czy obawy te są uzasadnione? Sądząc po głoszonej mowie prezydenta Hoovera, to nie.

Skutki krachu giełdowego skłoniły Herberta Hoovera do zwołania nadzwyczajnej konferencji ekonomicznej, w której udział wzięło około 400 przedstawicieli wszystkich izb handlowych. Celem konferencji było stworzenie takiej organizacji, która zapobiegłaby wszystkim ujemnym skutkom przeżytego niedawno wstrząsu finansowego i obmyśliła stały program gospodarczy, zabezpieczający normalny rozwój amerykańskiego handlu i przemysłu.

Przy tej okazji prezydent Hoover wygłosił przemówienie, posiadające wszelkie znamiona przemówienia programowego. Zważywszy, że szereg galezi przemysłowych wyciągnął już konsekwencje z niebywałego w dziejach giełdy nowojorskiej krachu finansowego i że przedsięwziętami zostały na rozmaitych placówkach gospodarczych takie zarządzenia, któreby chroniły przemysł od szkodliwych fluktuacji giełdowych — prez. Hoover proponuje zaproszonym przez siebie reprezentantom przemysłu i handlu, cementowniactwu i instytucji doradczej, której wskazania programowe objęłyby całokształt gospodarki Stanów.

Z punktu widzenia interesów krajów europejskich największą uwagę należy poświęcić zapatrywaniu Hoovera na handel zewnętrzny Ameryki. Deklarując się w zasadzie jako przeciwnik ekspansji przemysłowej na stary kontynent odradza nastawianie eksportu w tym kierunku, wskazuje natomiast na inne drogi, po których przedsiębiorczość i kapitał amerykański krocząc winny, jeśli chodzi o Europę. Na pierwszy więc plan wysuwa jako czynnik ze wszechmiar pożądanym, udział kapitału amerykańskiego w rozbudowie dróg europejskich i zakładów użyteczności publicznej, gazowni, elektrowni, wodociągów, tramwajów i t. d.

— „Przez rozbudowę tego rodzaju zakładów i środków komunikacyjnych — brzmia słowa prezydenta Stanów — przyczynimy się do podniesienia stopy życiowej tych krajów i stworzymy w sposób naturalny zapotrzebowanie na wytwory naszego przemysłu. Dlatego też musimy przyłożyć cegiełkę pod budowę gmachu zdolności konsumcyjnej innych narodów. Należy pamiętać o tem, że pomyślność naszych interesów zależna jest od pomysłnej konjunktury gospodarczej innych narodów, a zatem wypada nam współpracować nad podniesieniem ich dobrobytu. Wszelka polityka gospodarcza, której skutkiem byłaby dalsza pauperyzacja Europy obrócić mogłaby się jedynie na naszą niekorzyść.“

Należy odczekać, czy pogląd prezydenta Hoovera stanie się poglądem jego słuchaczy i w jakim stopniu przyjmie się w opinii sfer przemysłowych, jako hasło polityki gospodarczej. W każdym bądź razie mowa prez. Hoovera posiada wyraz orędzia ekonomicznego, brzemienneego w następstwa dla całej Europy.

Aktualne w Polsce zagadnienia podatku samochodowego i funduszu drogowego również w Niemczech znajdują się na porządku dziennym debat na temat przyszłości automobilizmu. W r. 1930-ym Reichstag debatować będzie nad wymienionymi sprawami; wskutek tego już dzisiaj kompetentne czynniki zajmują się zbieraniem materiałów, mogących okazać się użytecznymi w toku dyskusji. Tak np. berlińska izba przemysłowo-handlowa, na zaproszenie National Chamber of Commerce — New York wysłała do Stanów Zjednoczonych komisję, która zebrała dane dotyczące zagadnień: ruchu samochodowego, podatków automobilowych i budowy dróg.

Z iście niemiecką systematycznością syndyk izby berlińskiej, p. dr. W. Feilchenfeld dane te zebrał i usystematyzował, a wynik prac komisji ogłosił w memoriale, który w tych dniach ukazał się w postaci książki, obejmującej nie mniej, jak 336 stron.

Poniżej streszczamy dwa najważniejsze ustępy memoriału, posiadające znaczenie również dla czytelników polskich.

Samochód w Stanach Zjednoczonych podlega 2 podatkom specjalnym: podatkowi od benzyny i opłacie rejestracyjnej.

Radjostacje na statkach powietrznych

Na mocy rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 maja br., wydanego w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu oraz Poczty i Telegrafów o lotniczej służbie radiotelegraficznej oraz o używaniu aparatów radiotechnicznych na pokładzie statków powietrznych, statki powietrzne komunikacyjne, które przeznaczone są stałe do wykonywania lotów na liniach międzynarodowej komunikacji lotniczej oraz są przystosowane do przewozu co najmniej 10 osób wraz z załogą, są obowiązkane, począwszy od dnia 1 stycznia 1930 r., używać na pokładzie aparatów radiotechnicznych nadawczo-odbiorczych (telefonicznych lub telegraficznych). Zezwolenia na posiadanie i używanie aparatu wydaje Minister Poczty i Telegrafów.

Służba radiotelegraficzna na statku powietrznym podlega nadzorowi ze strony dowódcy statku powietrznego lub osoby, odpowiedzialnej za statek.

Służbę radiotelegraficzną może pełnić tylko osoba, posiadająca odpowiednie świadectwo udzielenia i upoważnienie do pełnienia czynności radiooperatora na statkach powietrznych, a nadto świadectwo, wydane przez Ministra Poczty i Telegrafów, uprawniające do pełnienia czynności radiooperatora na statkach ruchomych.

Dowódca lub osoba, odpowiedzialna za statek powietrzny, a także cały jego personel obowiązany jest do przestrzegania tajemnicy korespondencji radiotelegraficznej.

Aparaty radiotechniczne nadawczo-odbiorcze, zainstalowane na statkach powietrznych, muszą odpowiadać warunkom, przewidzianym

Wymiar podatku rejestracyjnego jest niejednolity; opłatę pobiera się ryczałtem raz do roku; wynosi ona obecnie przeciętnie 13% dolara od samochodu osobowego (w r. 1919 — 8 dol.). Znacznie wyższe opłacie podlegają samochody ciężarowe i autobusy. Koszty administracyjne przy poborze tego podatku wyniosły w r. 1928 — 5% od wpływu, t. j. od sumy 322 milionów dolarów.

Podatek gazolinowy (jak nazywają w Ameryce podatek od benzyny) w różnych stanach różną posiada wysokość. Według stanu z dnia 1-go sierpnia 1929 r. tylko 8 stanów pobierało 2 centy od galonu, podczas gdy 10 stanów 3 centy, 1 stan 3½ centa, 20 stanów 4 centy, 8 stanów 5 cts., a 2 stany nawet 6 centów. Dla orientacji nadmieniamy, że cena sprzedawana galonu wynosi przeciętnie 21 centów. Sposób pobierania podatku jest prosty, a przez to tani. Pobiera się go u producenta, hurtownika, względnie importera benzyny; władza skarbową ma więc do czynienia tylko z ograniczoną ilością płatników. Również niejednolite rozwiązano zagadnienie zwolnień od podatku benzynowego, z których oczywiście korzystają tylko przedsiębiorstwa, zużywające benzynę dla celów innych, niż trakcja motorowa, lądowa. Dochód z podatku gazolinowego rośnie z roku na rok; przyniósł on w r. 1928 — 304 miliony; preliminarz na r. 1929 przewiduje dochód w wysokości 450 milionów dolarów. Nawiasem mówiąc, przynosi on o 25% więcej, aniżeli wszystkie źródła, z których czerpie dochody państwo polskie, strona bowiem dochodowa całego naszego budżetu wynosi około 3 miljardy złotych...!

w międzynarodowej konwencji radiotelegraficznej, podpisanej przez Polskę w Waszyngtonie, dnia 25 listopada 1927 r.

Radjostacje lotniskowe oraz radjostacje lotnicze mają obowiązek stałego czuwania podczas ruchu statków powietrznych, a to celem zapewnienia bezpieczeństwa i regularności ruchu. Wiadomościom, dotyczącym bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, służy pierwszeństwo przed innymi wiadomościami, nadawanymi w drodze radiotelegraficznej.

Radjostacja lotnicza może wywoływać radjostację lotniskową tylko wtedy, gdy ta ostatnia jest w obrębie jej zasięgu. Radjostacja zaś lotniskowa powinna wywoływać radjostację lotniczą, gdy jest ważna wiadomość do zakomunikowania statkowi powietrznemu. We wszystkich sprawach jednak dotyczących kontroli komunikacji radiotelegraficznej, radjostacja lotnicza jest obowiązana stosować się do wskazówek radjostacji lotniskowej z wyjątkiem wypadków, groźących bezpośrednim niebezpieczeństwem statkowi powietrznemu.

Statkom powietrznym mogą być przesyłane tylko takie informacje meteorologiczne, które ustaliły się lub nadeszły po odlocie statków. Informacje meteorologiczne, przeznaczone dla statków powietrznych w locie, a zawierające wiadomości o pogarszających się warunkach atmosferycznych, mają pierwszeństwo przed wszelkimi innymi regularnymi komunikacjami lotniczymi.

Szczegółowy sposób nawiązywania łączności radiowej pomiędzy radjostacjami lotniskowymi, a radjostacjami lotniczymi określi specjalna instrukcja, którą wyda Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych oraz Poczty i Telegrafów

Karoca — karoserja

Ewolucja karoserji samochodowej

Pierwsze pojazdy mechaniczne, wyposażone w silnik spalinowy przypominały zwykle powozy, gdyż ich konstruktorzy, idąc najprostszą drogą przystosowywali tylko nowo wynaleziony silnik do znanego już typu pojazdów konnych.

Wkrótce jednak okazało się, że silnik spalinowy nadal pojazdowi zwykłego szeregu zupełnie nowych cech, wymagających przeprowadzenia różnych radykalnych zmian w całym ekwipażu. Zaczęto od prób celowego rozlokowania silnika, skrzynki biegów oraz innych ważnych i nowych organów pojazdu mechanicznego. Po szeregu różnych eksperymentów w rodzaju podwieszania silnika pod siedzeniem, umieszczenia go za plecami jadących, napędzania przednich kół a sterowania tylnymi, zdecydowano, że najlepiej będzie jeżeli przednie koła zostaną połączone ze sterem, tylne natomiast z motorem. Ten rozkład ułatwił już resztę, gdyż ze względów czysto technicznych trzeba było ułożyć motor w przedniej części pojazdu, skrzynkę biegów za nim, pod siedzeniem kierowcy, a resztę organów tam, gdzie tego wymagała konieczność techniczna. Po dokonaniu tej pracy zaczęto zastanawiać się nad dalszym udoskonaleniem całego podwozia oraz nad przystosowaniem do niego odpowiedniej karoserji.

O ile różne techniczne udoskonalenia i zmiany podwozia dawały się stosunkowo łatwo przeprowadzić, to z karoserją sprawa posuwała się opornie. Powodem tego był pewien konserwatywny ludzki gust, który przez szereg lat chciał jeszcze widzieć w samochodzie kopję powozu, kabrioletu lub karety. Na szczęście maszyna wkrótce zwyciężyła. Złożyły się na to dwa czynniki: a mianowicie powoli przenikające szerokie masy przekonanie, że każda maszyna powinna pozostać sama sobą i nie może być obciążona różnymi zbędnymi dodatkami w rodzaju architektonicznych upiększeń oraz chęć kopjowania samochodów wyścigowych, które z zupełnie zrozumiałych powodów musiały radykalnie przystosować swe formy do znacznej szybkości ruchu.

Takim sposobem zakończył się pierwszy okres rozwoju samochodu, który z bezkształtnej poczwarki zamienił się w wykończoną maszynę. Od tego momentu rozpoczął się drugi okres, trwający do dziś.

Nie będziemy mówili o udoskonaleniach motoru, skrzynki biegów, hamulców, dyfrakcyjalu oraz innych części składowych podwozia, lecz zajmiemy się karoserją, która przez trzydzieści lat swego istnienia uległa przez dany poważnym zmianom.

więcej popularnym i dostępnym w cenie, fabrykanci zaczęli poważnie liczyć się z gustem i upodobaniami nabywców, którym teraz trzeba było starać się zaimponować jeszcze czemś prócz czysto mechanicznych zalet danej konstrukcji. Z tą właśnie chwilą w



Pierwsze samochody przypominały zwykle kolaski, w które wbudowano mały spalinowy motor.

Pierwsze samochody posiadały nadwozia otwarte, umieszczone bardzo wysoko i nie osłonięte z boków. Wkrótce jednak forma ta przestała zadawać ludzi, gdyż okazało się, że zbyt wysokie maszyny są wywrotne, poza tem pasażerowie nie są dostatecznie osłonięci od wiatru, który coraz więcej dawał się we znaki jadącym. Z tych właśnie powodów zaczęto samą karoserję umieszczać możliwie nisko podnosząc równocześnie jej boki i wyrównując zbyt kanciaste kształty, tak że wreszcie „mechaniczny furgon“ zamienił się w prawdziwą łódź na kołach. Ponieważ równocześnie z przemianami karoserji sam mechanizm podwozia ulegał udoskonaleniom, dzięki którym samochód stawał się coraz

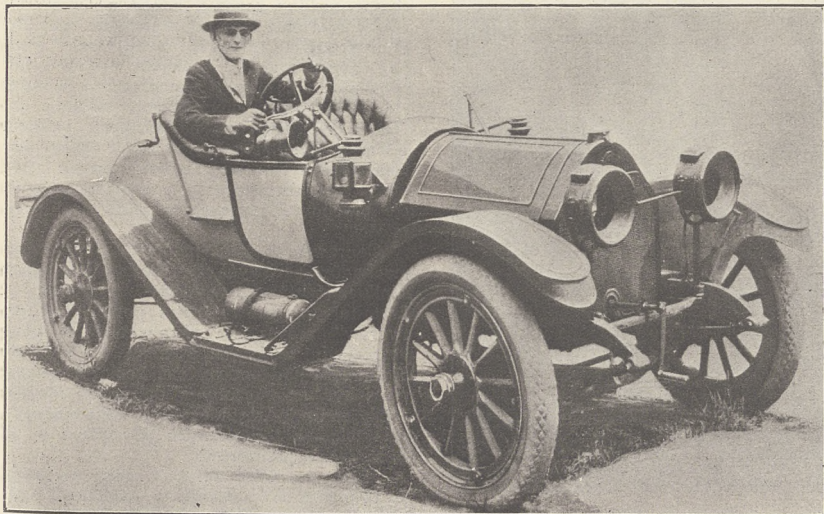
samochodzie zaczyna odgrywać coraz większą rolę nowy czynnik, mianowicie jego zewnętrzny wygląd. Kanciaste, niezgrabne pudła pod wpływem dążeń do „piękna“ zaczęły wygładzać się i nabierać więcej proporcjonalne kształty, przyczem znikają nie modne już i niepraktyczne ozdoby, pochodzące z okresu panowania zwykłych pojazdów konnych.

Kiedy po pewnym czasie w publiczność wzmówiono, że dobry samochód musi posiadać taką właśnie a nie inną kształt i kiedy każdy kupujący zaczął już pod nowym kątem widzenia badać nabywaną maszynę, okazało się, że zapomniano zupełnie o limuzynie, a raczej o staromodnej karecie, umocowanej do samochodowego podwozia.

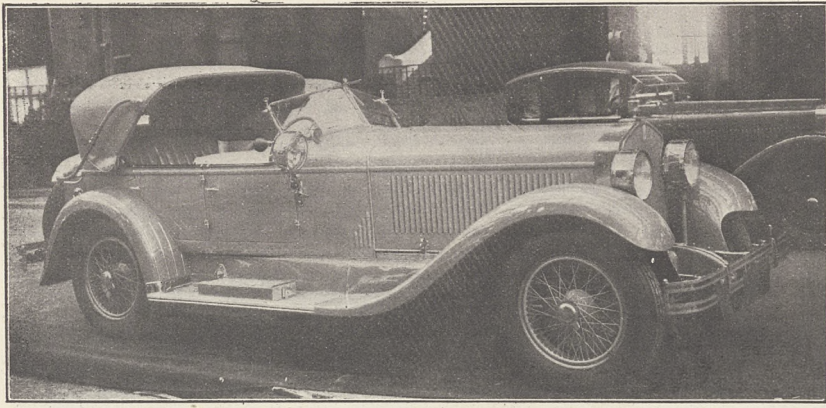
Rzeczywiście w czasie, kiedy maszyna otwarta ulegała różnym przeobrażeniom, samochód zamknięty pozostawał pudłem, wykonanem na wzór muzealnych kolasek, gdyż pomijając nieraz bardzo wygodne i praktyczne urządzenie wewnętrzne, całość wogóle nie odpowiadała więcej nowoczesnym wymaganiom techniki i estetyki.

Prócz udoskonalień zastosowanych w karoserjach otwartych, na formy nadwozi zamkniętych wpłynęło jeszcze to, że samochód stawał się coraz więcej przedmiotem codziennego użytku, dzięki czemu z niego zaczęła korzystać kobieta. Ponieważ jednak kobiecie odpowiadał więcej samochód zamknięty, musiały wszystkie takie maszyny dostosować się do jej gustu.

Rozumnie się, że przy całej tej pracy nie obyło się bez różnych dziwolałów, gdyż nie zawsze pomysły konstruktorów były racjonalne i nie zawsze dążyły po linii rzeczywistego postępu. Pamiętamy np. okres, kiedy na rynek rzucono słynne stare „torpedo“ o tak zw. aerodynamicznych formach, wmviając w ludzi, że dzięki temu samochód znacznie łatwiej zwalczy opór powietrza i przy tej samej mocy motoru będzie mógł rozwinąć wyższą szybkość. Jak zwykle, sugestia i re-



Po okresie próbnym z bezkształtnej poczwarki zaczął zamieniać się samochód w prawdziwą maszynę, w której widzimy już zupełnie racjonalne rozmieszczenie najważniejszych organów.

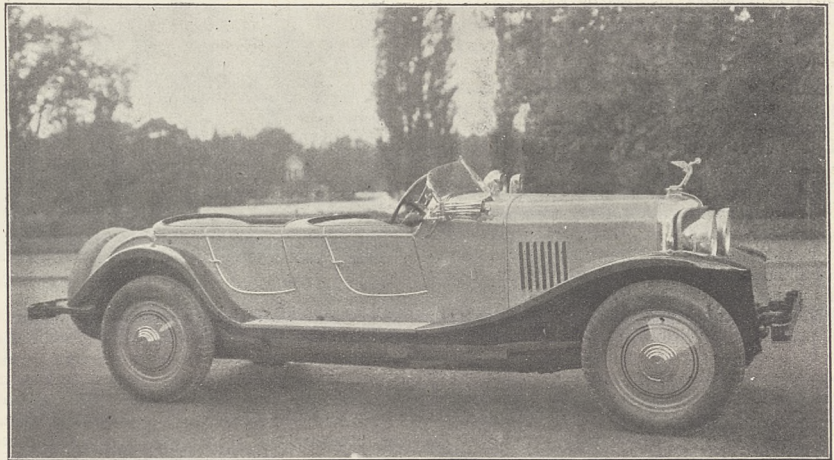


W poszukiwaniu możliwie oryginalnych konstrukcyjnych rozwiązań i dziś jeszcze łatwo wpadamy w przesadę, nadając niektórym karoserjom nieco dziwaczne kształty.

kłama zrobiły swoje i przez pewien czas wszystkie fabryki musiały na wyścigi budować niezgrabne cygara z długimi odwłokami, mimo że takie nadwozia w rzeczywistości przy normalnych szybkościach nie okazały się zupełnie praktyczne. Tak samo często przesadzano w innych częściach karoserji, nadając im czasami zupełnie niesamowite formy.

W ostatnich latach ilość dziwacznych pomysłów zmalała znacznie i normalny samochód osobowy trzyma się w liniach karoserji pewnych, ogólnie przyjętych norm, których nie śmie przekraczać ze względu na nową falę „konserwatyzmu“ w pojęciach o pięknie. Prawda, że konserwatyzm ten dotyczy tylko samych kształtów, nie przeszkadzając zupełnie konstruktorom w szukaniu nowych rozwiązań kolorystycznych. W ostatnim czasie nawet daje się specjalnie odczuć dążenie do zachowania ścisłej łączności pomiędzy kolorem karoserji, a modnymi barwami strojów kobiecych. I tak na przykład przed paru laty zaczęły wchodzić w modę jasne stroje u pań, co zmusiło konstruktorów karoserji do zastąpienia ciemnych lakierów i czarnej emalii jasnymi kolorami farb natryskowych. Obecnie znów moda kobieca zmienia się i kolory zbyt jasne znikają, co odbija się też na zmianie barwy modnej karoserji, która odpowiednio ciemnieje, dostosowując swój kolor do „bleu“ lub innych ciemnych barw, tak obecnie modnych.

Rozumie się, że i w poszukiwaniu nowych kolorów popełniono parę błędów, grzesząc



Nowoczesny samochód powinien w liniach swej karoserji zachować zupełną prostotę i harmonję, do której przywykło już nasze oko.

brakiem dobrego gustu, tak, że pomiędzy samochodami, pomalowanymi farbami o odcieniach spokojnych, widzimy często prawdziwie

papugi, rażące niegustowną dyszharmonją jaszkrawości. Coprawda i takie maszyny znajdują często nabywców, gdyż pomiędzy kupującymi nie brak ludzi nieposiadających żadnego gustu.

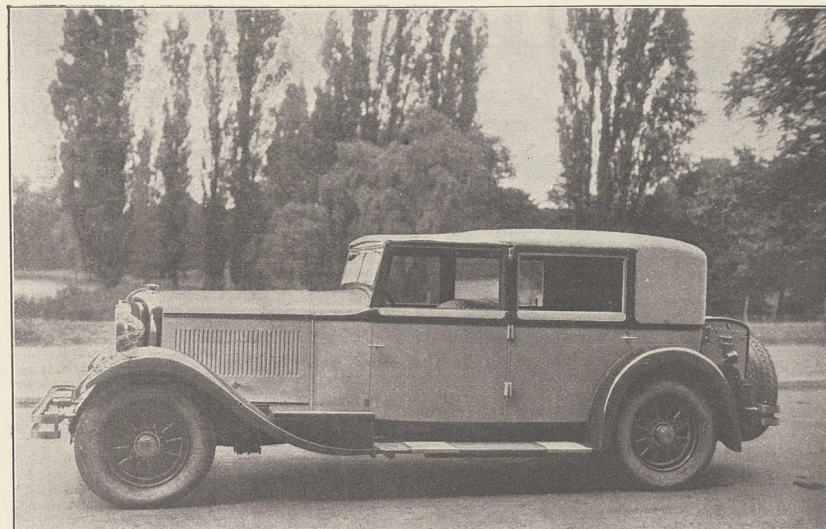
To co mówiliśmy dotyczy tylko maszyn osobowych normalnego typu. Zupełnie inaczej muszą budować konstruktorzy różne małe samochodziki, w których ze względu na brak miejsca niemożliwe jest zachowanie proporcji i linii ogólnie przyjętych. Aby wybrnąć z tych trudności, niektórzy konstruktorzy starają się w miarę możliwości kopjować duże samochody, ścieśniając za to miejsca pasażerów, zupełnie bez względu na minimum koniecznej wygody. Inni konstruktorzy natomiast, śmielsi w pomysłach, decydują się nieraz na zupełnie nowe rozwiązanie, tak, że ich maszyny w niczem nie przypominają samochodów zwykłych i nie posiadają zupełnie ogólnie przyjętych i uznanych kształtów. Mimo to należy przypuszczać, że właśnie ten drugi sposób postępowania, uwzględniający mechaniczne właściwości danej maszyny, oraz wymagania pasażerów jest więcej prawidłowy, gdyż publiczność chcąca nie chcąc będzie

musiała przyzwyczaić się do nowych niezwykłych dla nich kształtów.

Właściwie takie oryginalne samochodziki dają nam przedsmak konstrukcyjnych rozwiązań samochodów przyszłości, w których zamiast zwykłych motorów będą użyte nowoczesne turbiny gazowe, napęd na wszystkie cztery koła oraz inne udoskonalenia, nad którymi pracują najcieńsze umysły doby obecnej. Rozumie się, że z chwilą wprowadzenia tych nowinek przeżyjemy niejedną sensację i niejedną wałkę, gdyż prawdopodobnie niełatwo zgodzimy się na maszyny jeżdżące tyłem naprzód, z motorami pod podwoziem i siedzeniem kierowcy, gdzieś zupełnie przed lub za samochodem, a takie właśnie konstrukcje przepowiadają nam w najbliższej przyszłości.

Coprawda dziś już mamy parę typów samochodów parowych z wysokociśnieniowym silnikiem, które oryginalnością budowy i kształtu przygotowują nas powoli do „postworów“ przyszłości. Samochody te mają bezpośredni napęd na osie, tak, że właściwie silniki leżą pod podwoziem, kociół natomiast może być umieszczony w dowolnym miejscu i jak zapowiadają niektórzy konstruktorzy, ze względów technicznych powędruje w tył za siedzenia pasażerów.

Mimo wszystko należy jednak pocieszyć się tą myślą, że i samochody przyszłości będą musiały zastosować się do ogólnych wymagań estetyki

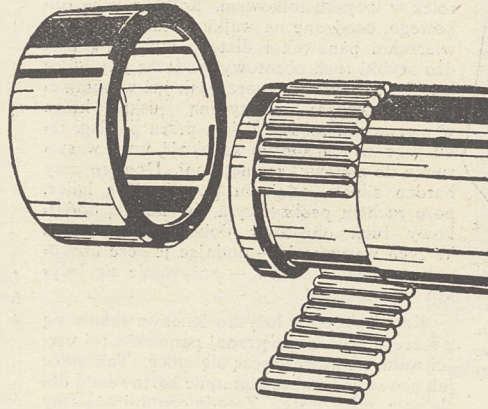


W samochodzie zamkniętym znacznie później udało się rozwiązać celowo budowę nadwozia, jednak dziś mamy już bezwzględnie piękne maszyny tego typu.

Łożyska iglicowe

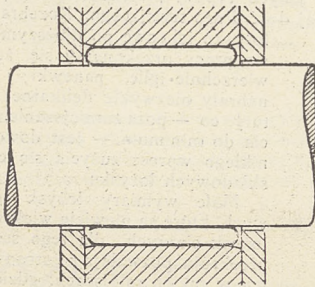
Zasadnicze różnice łożysk rolkowych i iglicowych — Konstrukcja łożysk iglicowych i ich zastosowanie.

W ostatnim czasie w piśmie fachowych, zajmujących się budową maszyn wogóle, a techniką silników spalinyowych w szczególności, coraz częściej spotyka się wzmianki o doskonałych wynikach otrzymanych przez wmontowanie do tych lub innych maszyn łożysk nowego typu, tak zwanych „łożysk iglicowych”. Z tonu, w jakim wzmianki te są utrzymane możnaby mniemać, że chodzi tu o wynalazek najnowszej daty, który obecnie pierwsze stawia kroki w dziedzinie praktycznej. W rzeczywistości łożysko iglicowe nie jest bynajmniej wynalazkiem nowym, już bowiem przed blisko 10 laty zgłoszono pierwsze patenty dotyczące konstrukcji łożysk tegoż właśnie typu, jeżeli więc łożysko iglicowe dzisiaj dopiero w szerszym zakresie znajduje zastosowanie praktyczne, to powodów należy się doszukiwać w tej okoliczności, że każda nowość, choćby najprostsza i najgenialniejsza, wymaga dość długiego czasu, aby przejść okres próbny i — po dokonaniu koniecznych

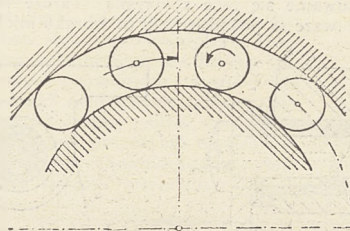


Łożyska iglicowe odznaczają się niezwykłą prostotą konstrukcji. Składają się one jedynie z szeregu iglic stalowych i zewnętrznej panewki.

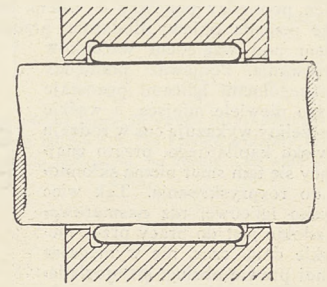
toczy się szereg rolek. Faktycznie jednak różnica między obu temi typami łożysk jest olbrzymia. Łożysko rolkowe składa się z panewki wewnętrznej, panewki zewnętrznej oraz pierścienia, w którym na cienkich wałkach osadzone są rolki, które dla uniknięcia wzajemnego ocierania się o siebie rozmieszczone są w pewnych odstępach. W przeciwieństwie do tego łożysko iglicowe składa się jedynie z panewki zewnętrznej i dużej ilości cienkich rolek, tak zwanych iglic, które bez żadnego pierścienia toczą się po powierzchni obracającego się wału. Tak więc poszczególne iglice poruszają się wewnątrz łożysk zupełnie swobodnie, tworząc coś w rodzaju elastycznej i ruchomej panewki wewnętrznej. Różnice te objaśnia nam dokładnie połączone rysunek, na którym u góry widzimy schemat łożyska rolkowego, na dole zaś schemat łożyska iglicowego. Przedewszystkiem zauważymy, że w łożysku rolkowym ilość rolek, o dość wielkim przekroju, jest bardzo niewielka,



Łożysko iglicowe z bocznymi tarczami. Wał i zewnętrzna panewka są proste.



U góry: łożysko rolkowe z kilkunastu rolkami o wielkim przekroju. Na dole: łożysko iglicowe z wielką ilością cienkich iglic.

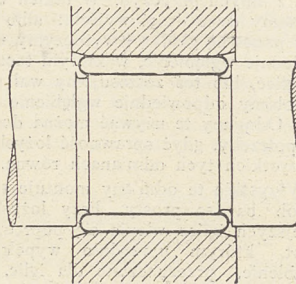


Łożysko iglicowe dla wału prostego. Iglice toczą się we wgłębieniu wyłobionem w panewce zewnętrznej.

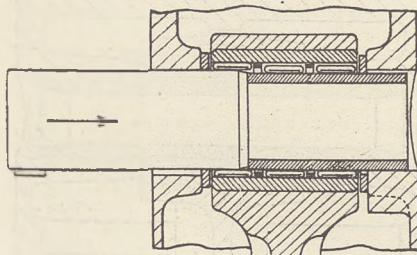
zazwyczaj ulepszeń — wykazać rzeczywistą swą sprawność. Przecięż i łożyska kulkowe i rolkowe, cieszące się dziś jaknajwiększą popularnością też nie od pierwszej chwili zdobyły sobie rynek, tembardziej, że w pierwszym swym okresie przeróżne przechodziły „choroby dziecięce”.

Nas automobilistów i motocyklistów łożyska iglicowe, ich konstrukcja i zastosowanie, interesuje przedewszystkiem z tego względu, że obecnie przemysł samochodowy, a przede wszystkim przemysł motocyklowy, odrzucił swoje uprzedzenia, które początkowo żywił wobec łożysk iglicowych i w coraz szerszej mierze przystosowuje je do swych celów, dzięki temu, że łożysko iglicowe z całą swą prostotą konstrukcji i minimalnymi wymaga-

wskutek czego cały ciężar, działający na łożysko, koncentruje się na kilkunastu liniach, w których rolki stykają się z panewkami. Zgola inaczej przedstawia się sytuacja w łożysku iglicowym, gdzie ilość cienkich iglic, wypełniających przestrzeń pomiędzy panewką a wałem jest kilkakrotnie większa. Rzecz prosta, że temsamem zwiększa się w tym samym stopniu ilość linii, w których stykają się poszczególne iglice z panewką, tak, że ciężar, działający na łożysko, rozdziela się na znacznie większą przestrzeń. Temsamem więc ciśnienie, działające na poszczególne iglice, zmniejsza się kilkakrotnie. Okoliczność ta w dużej mierze musi się przyczynić do znacz-



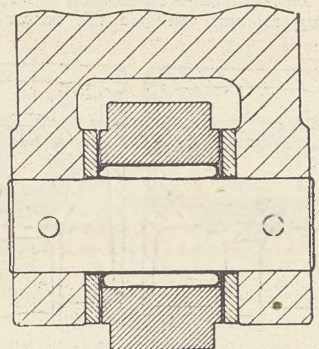
Łożysko iglicowe z prostą panewką. Iglice toczą się we wgłębieniu wytoczonym na wale.



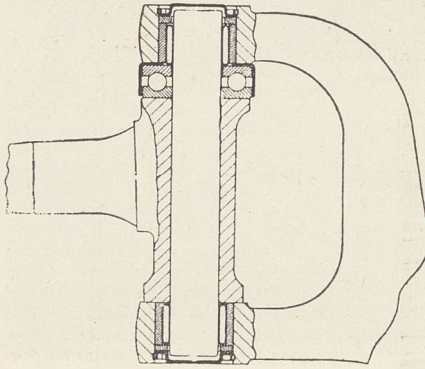
Łożyska iglicowe większych rozmiarów montuje się zapomocą szworznia pomocniczego. W łożyskach mniejszych iglice wlepią się poprostu w towoł.

niami pod względem obsługi, doskonale może oddać usługi.

Cechą charakterystyczną łożyska iglicowego jest zastosowanie pomiędzy obracającym się wałem a panewką całego szeregu rolek o niewielkim wymiarze. Na pierwszy rzut oka wydawałoby się mogło, że łożysko iglicowe w niczem nie różni się od łożyska rolkowego, gdyż i tu i tam pomiędzy wałem i panewką



Rolka popychacza zaworowego w silniku spalinyowym, zaopatrzona w łożysko iglicowe.



Ramiona obrotowe przednich kół samochodu można z powodzeniem zaopatrzyć w łożyska iglicowe. Wzór takiej konstrukcji widzimy na powyższej rycinie.

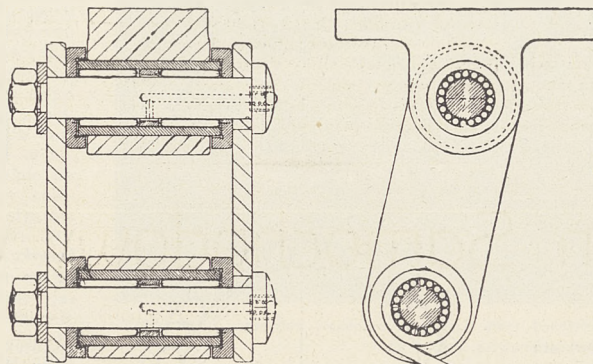
negu przedłużenia żywotności łożyska iglicowego w stosunku do łożyska rolkowego, pracującego pod takim samym obciążeniem.

Układ iglic, wypełniający całkowicie przestrzeń pomiędzy panewką a wałem, inne jeszcze posiada objawy dodatnie, przedewszystkiem pod względem warunków smarowania. Ponieważ pomiędzy poszczególnymi iglicami pozostaje bardzo niewiele miejsca, a wąskie te szczeliny wykazują coś w rodzaju zjawiska kapilarnego, przeto znajdujący się tam smar niema skłonności do rozpryskiwania. Tak więc łożysko iglicowe, raz nasmarowane, zdolne jest do pracy przez niezwykle długi czas, nie wymagając żadnej prawie obsługi ani doglądania. Właćliwość ta jest niezwykle cenna, i umożliwia zastosowanie łożysk iglicowych w miejscach mało dostępnych i trudnych do smarowania.

Jak już wspomnieliśmy w wstępie, początkowo łożyska iglicowe nie cieszyły się wielkim zaufaniem u konstruktorów. Jest rzeczą zrozumiałą, że każdy z nich w maszynach swych wołał zastosować znane mu już z praktyki łożysko kulkowe czy też rolkowe, niż łożysko nowe, co do którego działania wysuwano pewne zastrzeżenia. A zastrzeżenia te były natury wcale poważnej. Zwoleńnicy łożysk kulkowych twierdzili mianowicie, że łożysko iglicowe nie może być trwale, skoro nieobecność pierścienia odgradzającego poszczególne rolki dozwala na wzajemne ocieranie się poszczególnych rolek o siebie. Przy szybkich obrotach — twierdzono — tarcie pomiędzy rolkami wraśnie tak znacznie, że

w krótkim czasie spowoduje zupełne zużycie się iglic. Wątpliwości te, słuszne z punktu widzenia teoretycznego, były — jak się okazało w praktyce — zgola nieistotne, w rzeczywistości bowiem ruchy wykonywane przez iglice łożyska iglicowego są zupełnie inne niż ruchy rolek w łożysku rolkowym. Rolki łożyska rolkowego, osadzone na wałku, toczą się po powierzchni panewek i dlatego wykonują bardzo szybki ruch obrotowy, podczas gdy iglice łożyska iglicowego, tworzą, jak już wspomnieliśmy powyżej, elastyczną łuskę, która w pierwszym rzędzie działa przez poślizg, redukując w ten sposób szybkość wału w stosunku do panewki zewnętrznej. Dopiero przy bardzo silnym ciśnieniu poszczególne iglice, poza ruchem poślizgowym, wykonują dodatkowy ruch obrotowy dookoła własnej osi. W tych warunkach — dodając jeszcze doskonale trzymanie smaru — zużywanie się łożyska jest nikłe.

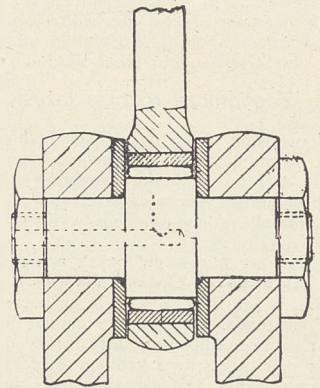
Konstrukcyjnie łożysko iglicowe składa się z szeregu iglic, zewnętrznej panewki i tej części wału, na której toczą się iglice. Tak iglice jak panewka i wał są starannie hartowane i doskonale szlifowane. Zasadniczo odróżniamy trzy odmiany łożysk iglicowych, które różnią się sposobem ograniczania bocznego luzu iglic (patrz ryciny). Tak więc można zastosować gładki wał i gładką panewkę dodając po obu stronach łożysk tarcze, które uniemożliwiają wysuwanie się iglic z łożyska. Tarcze takie niezawsze są pożądané czy to z braku miejsca



Łożyska iglicowe rozwiązują w sposób bardzo prosty zawieszenie resorów i strzemion resorów u podwozia. Z powodu wielkich obciążeń, działających w tych miejscach, stosuje się tam łożyska iglicowe dwurzędowe.

czy też z innych przyczyn. W takich wypadkach mamy dwie drogi wyjścia: albo zastosujemy panewkę gładką i wytoczymy w wałe odpowiednie wgłębienie, w którym toczyć się mają iglice, lub też zastosujemy wał gładki, a wyłobimy odpowiednie wgłębienie w panewce. Odmiany te używać można dowolnie wedle potrzeby, gdyż sprawność łożyska jest we wszystkich tych odmianach równa.

Wszystkie te odmiany montuje się w sposób bardzo prosty. Przy łożyskach mniejszych iglice wlepa się poprostu w towot, którym uprzednio wypełniono wgłębienie, przeznaczone dla iglic, po czem wsuwa się wał — i montaż jest gotowy. Przy łożyskach większych i skomplikowanych (dwi i trzyrzędowych) używa się sworznia pomocniczego w przekroju nieco mniejszego, niż wał czy sworzeń, dla którego jest przeznaczone łożysko. We wgłębienie przeznaczone dla iglic i wypełnione towotem, wlepa się po kolei pierwszy rząd, potem drugi i trzeci rząd iglic, przesuwając zawsze sworzeń pomocniczy o długość jednego rzędu iglic. Po ulokowaniu wszystkich iglic wsuwa się następnie dopasowany ściśle sworzeń czy też wał, wypychając nim sworzeń po-

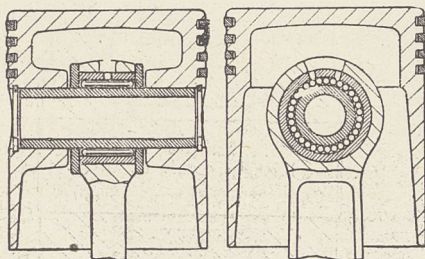


Łożyska iglicowe nadają się również doskonale do łożyskowania korbowodów na korbie, tembardziej, że dzięki małej wadze własnej nie powiększają wagi obracających się części w silniku.

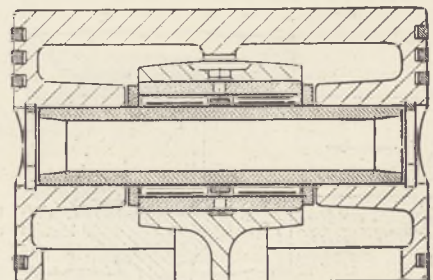
mocniejszy. Rzeczywiście trudno sobie wyobrazić coś bardziej prostego.

Dzięki starannemu szlifowaniu wszystkich powierzchni w łożyskach iglicowych, mogą one pracować od pierwszej chwili pod pełnym obciążeniem i nie wymagają, jak wszelkie łożyska innych typów, „wpracowania się“ — zazwyczaj dość długo trwającego. Rozebrawszy łożysko iglicowe po dłuższym czasie pracy przekonamy się, że powierzchnie iglic, panewki i wału nabrały niezwykle delikatnej polistury, co — poza zmniejszeniem tarcia do minimum — jest dowodem nikłego wprost zużycia się części składowych łożyska.

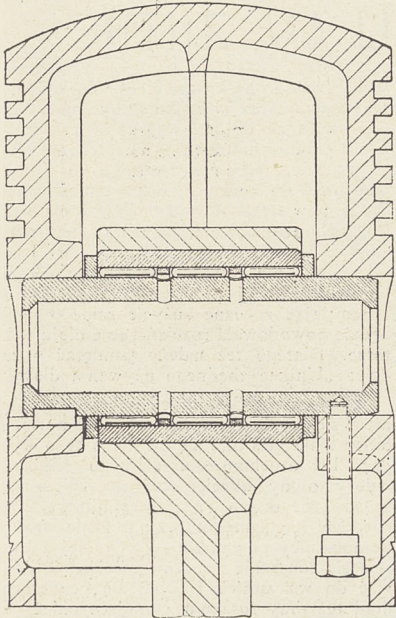
Małe wymiary łożysk iglicowych, które są niewiele większe od łożysk ciemnych dla tego samego przekroju, pozwalają na stosowanie ich w takich miejscach, gdzie dotychczas z braku tegoż nie można było zastosować łożysk kulkowych i rolkowych, jak np. przy sworzniach tłoków silników spalinowych, przy rolkach zderzaków zaworowych w silnikach i innych miejscach niedostępnych. Już dzisiaj niektóre fabryki silników motocyklowych wyrabiają silniki, wyposażone wyłącznie w łożyska iglicowe, przyczem na takich łożyskach pracują także sworznie tłoków. Dla łożyskowania sworzni tłokowych w silnikach motocyklowych i innych silnikach mniejszych, doskonale usługi oddają łożyska iglicowe jednorzędowe, podczas, gdy w silnikach lotniczych, pracujących z większą wydajnością, stosuje się z powodzeniem łożyska dwurzędowe. Przy sworzniach silników dieselskich, które muszą wytrzymywać niezwykle wielkie ciśnienia, używa się łożysk iglicowych trzyrzędowych o iglicach grubszych.



Dzięki niewielkim wymiarom, łożyska iglicowe nadają się szczególnie do łożyskowania sworzni tłokowych. W silnikach samochodowych stosuje się łożyska iglicowe jednorzędowe.



W szybkoobrotowych silnikach lotniczych, pracujących z wielkimi ciśnieniami, łożyska iglicowe dwurzędowe oddają wielkie usługi, powiększając trwałość silnika.

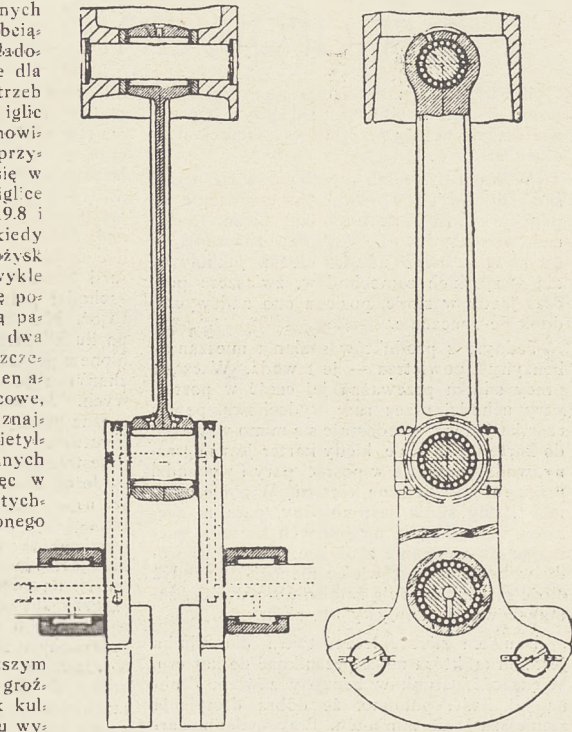


W silnikach spalinowych systemu Diesla, pracujących bardzo wielkimi ciśnieniami, stosuje się łożyska iglicowe trzyczęściowe z iglicami o nieco większym przekroju

Dalszym atutem przemawiającym na korzyść łożyska iglicowego jest jego niska cena, wynikająca z mało skomplikowanej konstrukcji i możliwości kombinowania łożysk przeróż-

nych rozmiarów i przeznaczonych dla najrozmaitszych celów i obciążeń z tych samych części składowych. Praktyka wykazała, że dla wszelkich zachodzących potrzeb wystarczy zupełnie fabrykacja iglic w dwóch grubościach a mianowicie o przekroju 2,5 i 3 mm., przy czym iglice cieńsze wytapia się w długościach 13,8 i 15,8 mm a iglice grubsze w długościach 15,8, 19,8 i 23,8 mm. W wypadkach kiedy wskazane jest zastosowanie łożysk bardzo szerokich dla niezwykle wielkich obciążeń montuje się po prostu odpowiednio szeroką panewkę w której umieszcza się dwa lub trzy rzędy iglic dzieląc poszczególne rzędy wąskimi pierścieniami. Niewątpliwie łożysko iglicowe, ze względu na swą taniotę, znajduje szerokie zastosowanie nie tylko w silnikach lecz i w innych częściach samochodu, a więc w skrzynce biegów, gdzie dotychczas z powodu ograniczonego miejsca nie zawsze można było stosować łożysko kulkowe lub rolkowe, a wreszcie też w samym podwoziu. Przykłady znajdziemy w załączonych rycinach

Łożysko iglicowe w najbliższym czasie stanie się niewątpliwie groźnym konkurentem dla łożysk kulkowych i rolkowych i w wielu wypadkach niezawodnie zdoła je wyprzeć, z drugiej jednak strony może się ono przyczynić do usprawnienia naszych samochodów i obniżenia kosztów produkcji.



Typ nowoczesnego silnika motocyklowego łożyskowanego całkowicie na łożyskach iglicowych. Na rycinie widzimy łożyska iglicowe przy sworzniu tłokowym, na korbie i na wale korbowym.

XXIII Salon Samochodowy w Brukseli

Bruksela, w grudniu.

Dnia 7 grudnia r. b. przy wielkim napływie zagranicznej i belgijskiej publiczności, został otwarty XXIII Salon Samochodowy. Tak jak w latach ubiegłych Salon ten był punktem zbornym dla tych wszystkich, którzy interesują się bądź pośrednio lub też bezpośrednio przemysłem i handlem samochodowym. Wpływy Salonu brukselskiego nie ograniczają się tylko do Belgii, lecz sięgają poza jej granice, na całą Europę. Urządzony we wspólnym hall'u Cinquantenaire jest słusznie uważany za najważniejszy na starym kontynencie, przewyższa go tylko wielkością Salon paryski, a rywalizuje z nim, ze zmienem zresztą szczęściem, londyński. Trzeba też zaznaczyć, że Bruksela była jedynym miastem na kontynencie, które, mimo wielkich trudności natury tak ekonomicznej jak i politycznej, już w pierwszym roku po wojnie światowej organizuje swoją doroczną wystawę samochodową. Salon ten nie ogranicza się jedynie do wystawy samochodów, lecz posiada jeszcze olbrzymi dział, poświęcony przemysłom siostroznanym jak motocyklowy, rowerowy i t. p.

Jak w latach ubiegłych Salon został zorganizowany przez Syndykat konstruktorów samochodowych w Belgii, któremu przewodniczy hr. Jacques de Liedekerke. XXIII Salon Samochodowy w Brukseli przedstawia się okazale. Na specjalną uwagę zasługuje smak artystyczny, z jakim wystawa została urządzona. Stoiska samochodowe rozciągają się na przestrzeni 35 000 metrów kwadratowych. Wystawa jest urządzona z większą okazałością niż w latach ubiegłych. Przedewszystkiem firmy amerykańskie wszelkimi siłami starają

się udowodnić, że, choć przemysł samochodowy w Stanach Zjednoczonych przeżywa obecnie wielki kryzys, spowodowany nadprodukcją, to dalekim jest od upadku.

Dalej rzucą się w oczy mnóstwo firm niemieckich, które zdaje się, jeszcze żadnego Salonu Samochodowego w Brukseli tak licznie nie obsesaly.

Co zaś do strony technicznej, to godne uwagi są samochody amerykańskie z napędem na przednie koła. Dalej wielkim sukcesem cieszy się nowe zastosowanie skrzynki 4-biegowej o dwóch szybkościach, zupełnie cicho pracujących. Pod względem ilości firm, biorących udział w wystawie trzeba na pierwszym miejscu postawić Francję z Ameryką, po nich dopiero Belgię, Niemcy, Anglię, Austrię, Włochy i t. d.

Rodzimy przemysł samochodowy stał tym razem pod znakiem wielobarwnej pstrokacizny kolorów wystawionych wozów i karoserji. Zarówno kabriolety jak i ciężkie limuzyny luksusowe, przeważnie o dwu kolorach jak jasno-niebieski, kremowy, szary i ciemnoczerwony przykuwały wzrok widza harmonijną barwą. Fabryka Verters i Neyrinck wystawiła jako nowość karoserję z prasowanej masy korkowej, posiadającej takie zalety jak lekkość i trwałość, a co najważniejsze w zimie, że masa korkowa, jako zły przewodnik ciepła, oddaje jadącemu duże usługi.

Jako dalszą nowość wymienić wypada niesłychanie pomysłowo rozwiązana konstrukcję Sprengersa, dzięki której dwusiedzeniowy roadster przez opuszczenie tylnego oparcia

zamienić można na komfortowy czterose-dzeniowy samochód.

Wydańność przemysłu belgijskiego wyraża się w rocznej cyfrze 6000 wozów, wyprodukowanych przez fabryki „Minerva”, „F. N.”, „Imperia”, „Nagant” i „Excelsior”. Potentatem samochodowym jest znany finansista belgijski Marquet.

Zarówno „Imperia” ze swoimi typami 1650 cm, sześciocylindrowymi i 1100 cm, czterocylindrowymi wozami oraz „Minerva” ze swoją ośmiocylindrowką 90/130 KM. oraz trzema typami sześciocylindrowymi budują silniki suwakowe, w przeciwieństwie do silnie rozwijającego się „F. N.” w Herstal, który produkuje silniki z zaworami oraz znane motocykle. Jedynie fabryka „Imperia” buduje maszyny z napędem na przednie koła na wzór francuskich „Tracta”. Typ ten nazywa się „Astra”.

Imponująco przedstawiał się również dział wozów ciężarowych i autobusów. „Daimler-Benz” wystawiał 5-tonówkę oraz kryty salon-autobus na 29 osób „Miesse” 8-cylindrowe chassis na 6 kolach (jeden wóz belgijski tego typu), dalej „Dasse”, „Bossel” i „Bovy” uzupełniały belgijską wytwórczość. Traktory francuskie firm „Latil”, „Berliet”, „Chenard” zamykały tę piękną wystawę.

XXIII Salon Samochodowy w Brukseli stał się, jak co roku, wielką manifestacją przemysłu samochodowego tak Europy jak i Stanów Zjednoczonych.

Smarowanie samochodu w zimie

Z nadejściem zimy zaczyna się epoka kłopotów dla automobilisty, jeśli oczywiście nie wie on, jak należy przygotować samochód na okres mroźów.

W ciągu ostatnich dwóch lat wiele marek samochodowych wprowadziło urządzenie do przewietrzania karteru silnika. Liczni właściciele samochodów nie doceniają znaczenia tego nowoczesnego udoskonalenia, jakkolwiek dla wszystkich samochodów, zwłaszcza podczas jazdy w zimie, posiada ono nadzwyczaj doniosłe znaczenie.

Jednym z produktów spalania mieszaniny benzyny i powietrza — jest woda. W czasie pracy silnika przeważa jej część w postaci pary uchodzącej przez rurę wydechową, pewna część jednak przedostaje się mimo wszystko do karteru. W lecie, kiedy karter jest nagrany, woda pozostaje w postaci pary i wychodzi przez rurę powietrzną karteru. W zimie natomiast, gdy silnik jest chłodny, para ta zgęszcza się i skrapla na ścianach karteru, mieszając się następnie z olejem. Obecność wody w karterze jest wielce niepożądana, gdyż może ona z łatwością zamienić się w lód i zamknąć wąskie dopływy dla oleju.

Drugim niebezpieczeństwem dla silnika jest siarka, która może przeniknąć do karteru. Większość gatunków benzyny zawiera drobną jej ilość, pomimo, że dobra destylacja zmniejsza ją do minimum. Przy spalaniu siarki wywiązuje się bezwodnik kwasu siarkowego, który absorbując parę wodną, zamienia się w kwas siarkowy, zgubnie oddziaływały na szlifowane stalowe części silnika, jak np. sworznie tłokowe i t. d. Latem silnik jest mniej narażony na niebezpieczeństwo kwasu siarkowego, gdyż para w karterze ulatnia się efektywnie przez rurę powietrzną.

Celem usunięcia wody i siarki, w czasie, gdy są one jeszcze w postaci pary, czyli zanim zetkną się z olejem w zbiorniku, zainstalowane jest urządzenie do przewietrzania karteru. Dbali właściciele samochodu, niezależnie

od tego, sprawdza od czasu do czasu olej w karterze, by upewnić się czy nie ma tam wody. Jest to szczególnie ważne wówczas, gdy odbywa on tylko krótkie jazdy. Polazone każdorazowo z zatrzymaniem silnika i uruchomieniem go po upływie dostatecznie długiego czasu, by silnik mógł wystygnąć. Jeżeli wóz nie jest zaopatrzony w urządzenie przewietrzające karter, lub inny przyrząd konserwujący własności smarne oleju zachodzi potrzeba o wiele częstszej zmiany tegoż. Niemożliwe jest oznaczyć dokładnie, po ilu kilometrach powinno to być wykonane z powodu znacznej różnicy precyzji mechanizmu poszczególnych marek samochodowych. Jednakże jako maximum drogi, jaką można przebyć nie zmieniając oleju przy temperaturze w pobliżu zera — należy przyjąć przestrzeń 500—1000 km.

Jeżeli chodzi o olej, powinien on być zawsze najlepszej jakości, przy czym należy upewnić się, czy jest on odpowiedni do jazdy w zimie. Naogół można powiedzieć, że bezpieczniej jest zdecydować się na zbyt rzadki olej, aniżeli na odwrot.

Przy zbliżających się chłódach zazwyczaj pamiętamy o zmianie oleju w silniku, ale zapominamy o skrzynce przekładniowej i dyferencjale. W zimie gęsty smar nie będzie dobrze spełniał swego zadania; zamiast oblewać zalegające się powierzchnie trybów, będzie on się zestalał i przestanie przenikać, dlatego też, stosowanie odpowiedniego na zimę gatunku smaru jest i tutaj bardzo ważne.

W związku z użytkowaniem do napędu silników samochodowych rozmaitego ciężaru paliwa w różnych warunkach atmosferycznych, konieczna jest pewna dodatkowa regulacja karburatora dla dania silnikowi bogatszej mieszanki w chwili rozruchu, szczególnie w chłodnej porze roku. Czynność tę, popularnie zwaną u nas „zalaniami”, ułatwia nam wygodnie umieszczony na desce rozdzielczej guziczek przetu dławika. Podczas chłódów, przy rozruchu, możemy pociągnąć za ten guziczek,

wyciągając go na krótką chwilę do końca. Po pierwszym zaraz wybuchu silnika należy guziczek wcisnąć do połowy, a po chwili, gdy silnik pracuje już równo i nie zachodzi obawa że zgąśnie, trzeba bezwarunkowo guziczek wepchnąć do końca i temsamem pozostawić drogę powietrza głównego całkowicie wolną. Bogata mieszanka ułatwia wprawdzie rozruch silnika, jednak dla stałej pracy jest bardzo szkodliwa i nieekonomiczna. Będzie ona przyczyną nierównej pracy, t. zw. przerywania i pomijając znaczne zużycie samego paliwa, będzie powodowała rozcieńczenie oleju w karterze. Dlatego też należy pamiętać o zasadzie: „Unikać zbędnego używania dławika”.

Podczas chłódów przed należytym rozgrzaniem się, silnik nie może rozwijać normalnej mocy i nie powinno się od niego tego wymagać. Po uruchomieniu zimnego silnika nie należy nigdy akcelerować go celem szybkiego rozgrzania, a raczej pozwolić mu rozgrzać się samemu przy miernie otwartej przepustnicy powietrza. Wtedy olej z łatwością się rozgrzeje i zacznie swobodnie dopływać do wszystkich trących się powierzchni. Stąd też przy ruszaniu z miejsca należy unikać gwałtownego naciskania akceleratora. W ten sposób nie tylko sprzyja się powstawaniu „strzałów” w karburatorze, lecz również zwiększa się ilość nierozpylonej benzyny w komorach wybuchowych silnika, a obydwa te zjawiska są bardzo niepożądane.

Należy zawsze spojrzeć na wskaźnik oleju natychmiast po rozruszeniu silnika. Jeżeli wskaźówka na tarczy nie posuwa się po kilku obrotach, należy zatrzymać natychmiast silnik, gdyż oznacza to, że olej nie krąży prawidłowo. Wskazanie to może być spowodowane obecnością lodu w karterze względnie zbyteknie zestaleniem się.

Przestrzeżenie podanych wskazówek ma duże znaczenie. Zastosowanie się do nich będzie wystarczało do usunięcia głównych trudności, gdyż wyczerpują one w zarysie problem smarowania w zimie.

Kombinowane linje lotniczo-autobusowe

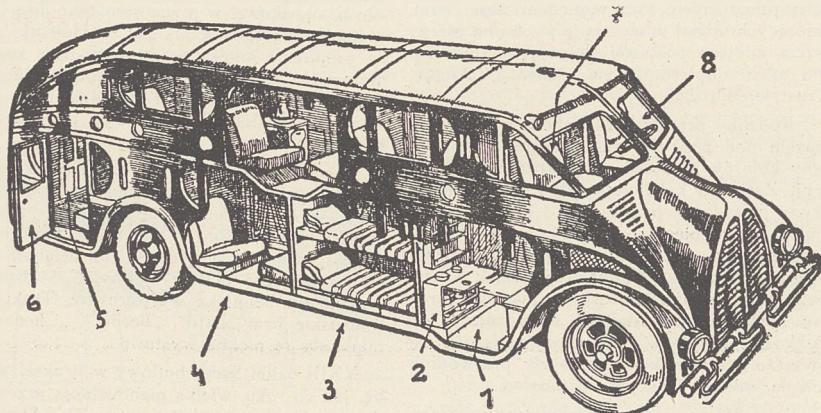
Nie zawsze lotniska znajdują się w pobliżu dworców kolejowych i nie zawsze pasażerowie komunikacji lotniczej mają połączenie z pociągami pospiesznymi dalekobieżnymi. Na załączonym szkicu widzimy autobus sleeping najnowszej konstrukcji, który służy do przy-

spisania ruchu transkontynentalnego w Ameryce. Podczas dnia podróży wygodni Amerykanie w samolotach pasażerskich, w nocy w tych „toczących się hotelach”, które są nadzwyczaj komfortowo urządzone. Dotąd posługiwały się wielkie transkontynentalne linje lotnicze Ameryki koleją, by pasażerom swym w nocy umożliwić dalszą podróż. Ze względu na to, że lotniska bardzo często oddalone były od najbliższego dwor-

ca, a pociągi nie zawsze miały połączenie z samolotami pasażerskimi, tracono dużo czasu. Odkąd zaprowadzono autobusy — „sleepingi” — przesiada do nich pasażer na lotnisku i odbywa dalszą podróż do następnego lotniska. Udogodnienie wielkie, gdyż od jednego środka komunikacji do drugiego dzieli tylko kilka kroków.

Ustrój drogowy w Stanach Zjednoczonych

Sieć drogową Stanów mierzy 4,8 milionów kilometrów, jednak właściwych szos jest tylko 19,5% tej sumy, mianowicie 943 000 km. reszta zaś, to — w naszym pojęciu — zwykłe drogi polne, bez umocnionej nawierzchni. Tylko czwarta część podanej ilości szos ma nawierzchnię z asfaltu, makadamu, względnie betonu, podczas gdy 75% szos — to drogi o nawierzchni podobnej do naszych. Obowiązek budowy i utrzymania dróg spoczywa na Stanach i podległych im władzach lokalnych; rząd związkowy partycypuje w ogólnych kosztach sumą 75—80 milionów dolarów, przy czym głównie interesuje się rozbudową sieci wielkich magistrali tranzytowych, wskutek czego ma wielki wpływ na politykę drogową poszczególnych stanów. Całkowity etat wszystkich w rachubę wchodzących korporacji publicznych wynosił w r. 1927 około 1,5 miljarda dolarów, na którą to sumę składały się w 80% wpływy z podatków, a w 20% środki uzyskane drogą pożyczek.



Autobus „sleeping”, który utrzymuje w Ameryce komunikację między lotniskami. 1 wejście, 2 kuchnia, 3 przedział sypialny, 4 łóżka opuszczone, służące do siedzenia, 5 toaleta, 6 wejście zapasowe, 7 przedni balkon, 8 miejsce dla kierowcy.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Ostatni tegoroczny wyścig szosowy we Włoszech na dystansie 128 km. wygrał Bianchi w czasie 4:6, zdobywając wielki puchar zimowy. Drugi przybył Papeschi, 3-ci Viatali.

Mistrzostwo automobilowe Ameryki zdobył w roku 1929 Lou Mayer. Tenże posiadał w roku ubiegłym. Dotąd byli mistrzami: W r. 1920 Chevrolet, 1922 i 1924 Jim Murphy, 1923 Eddie Hearme, 1925 i 1928 de Paolo, 1926 Harry Hartz.

Mistrzem Włoch, jak wiadomo został Achilles Varzi na Alfa Romeo. Poza tem przyznano tę godność Arcangeliemu (samochody o litr. cyl. 1500 cm.) i Biondetteiemu (sam. o litr. 1100 cm.).

Władze francuskie udzieliły ostatnio zezwolenia na zorganizowanie w marcu i kwietniu 1930 r. międzynarodowego rajdu Sahary. General Meynier, który z małą ekipą trasę wyznaczoną badał, oświadczył, że podjęcie takiego rajdu jest zupełnie możliwe, mimo tak wielkich odległości jak Tunis—Gao—Tunis (7209 km.). Dopuszczeni do tego rajdu zostaną członkowie wszystkich klubów automobilowych, które należą do Międzynarodowego Związku Uznanych Automobilklubów.

Trasę podzielono na 22 odcinki, przyczem wozy muszą jechać grupami po cztery, odległość między grupami nie powinna przekraczać 300 metrów. Każda grupa posiadać będzie radjotelegraf. Szybkość nie może przekraczać 60 km. na godzinę. Rajd potrwa przypuszczalnie 32 dni. Zwycięzcom przyznane będą nagrody od 20 tysięcy do 3 i pół tysiąca franków.

Poza tem organizują automobilkluby północnego wybrzeża Afryki w tymże samym czasie podobny rajd, ale już na mniejszej trasie i to z okazji 100-letniej przynależności Algieru do Francji. Trasa pobiegnie z Tanger do Tripolis (3000 km.) i podzielona zostanie na etapy Tanger—Algier, Algier—Tunis i Tunis—Tripolis. W rajdzie tym mogą brać udział i tylko wozy sportowe. Dla każdej grupy wozów wyznaczone są nagrody od 10 do 2 tysięcy lirów, przyczem zostaną one indywidualnie rozdzielone, a pierwszą nagrodę otrzyma ten uczestnik, który przebędzie całą trasę z najlepszą średnią szybkością (30 km. na godzinę). Wpisowe wynosi 100 lirów i należy je wysłać na 15 dni przed rozpoczęciem rajdu do Automobilklubów Tunisu, Algieru, Maroka lub Tripolisu.

W tym samym czasie odbędą się wyścigi o „Wielką Nagrodę“ Tunisu, do których zapisały się już wszyscy znani światowej kierowcy. Nagrody wynoszą ogółem 170 tysięcy lirów, prócz pokaźnej liczby nagród honorowych.

Znana francuska kierowczyni Helle z Nicei ustanowiła 18 grudnia na samochodzie „Bugatti“ na torze w Linas — Monthlery kilka rekordów kobiecych. Osiągnęła ona na 5 km. szybkość 196,8 km. na godz., na 5 miłach 195,5 km. na godz., na 10 km. 195,2 km. na godz. a na 10 km. start z miejsca 194,2 km. na godz. Poza tem osiągnęła ona na najlepszym okrażeniu 197,7 km. na godz. co należy uważać za niebywały, jak na kobietę sukces.

W trakcie próby pobicia kilku rekordów szybkości przebyli dnia 23 i 24 grudnia na tym samym torze kierowcy Marendaz, Tullock i Veendram na samochodzie marki Graham Paige o litrażu 8000 cm.: 2000 km. w 14:14:32 z średnią szybkością 140,4 km. na godz.; 3000 km. w 21:33:21 z średnią szybkością

utrzymania samolotu pokrywa również wojsko.

W celu zapewnienia treningu pilotom rezerwy tworzy się luźno po kraju rozrzucone ośrodki lotnicze, zaopatrzone w lekkie płatowce sportowo-turystyczne, gdzie rezerwa lotnicza może z aparatów korzystać przez cały rok, bądź to w celach treningowych, bądź też turystycznych, czy zawodniczych.

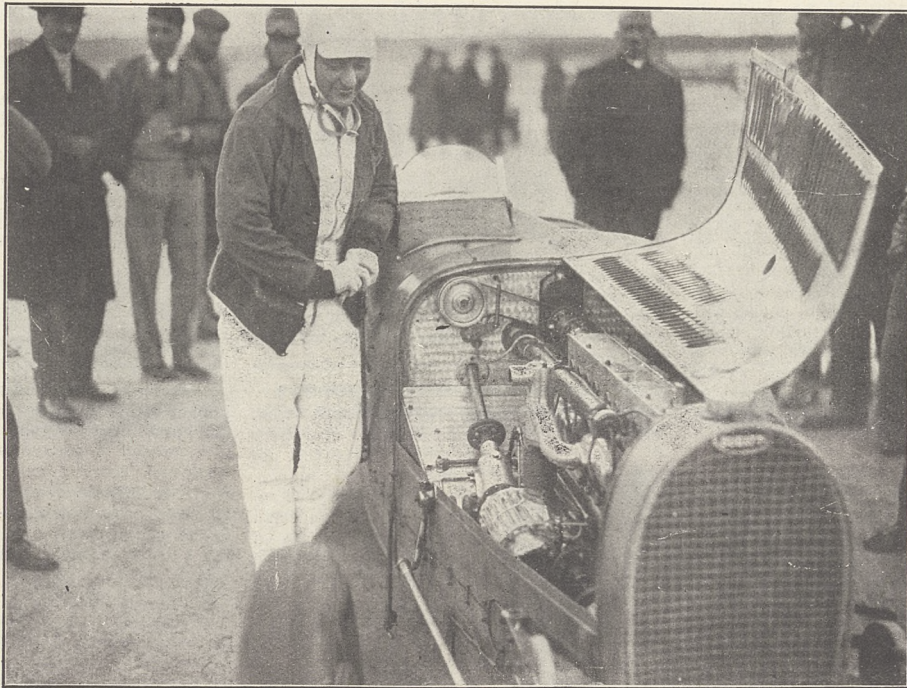
Pilot niemiecki C. Edzard ustanowił na awjonetce Focke — Wulf S 24 „Kiebitz“ z silnikiem Siemens o mocy 80 K. M. nowy rekord długości lotu na trasie zamkniętej przeleciawszy 1601 km. Rekord ten został uznany przez Międzynarodowy Związek Lotniczy.

W kilka dni później ten sam pilot wystartował na „Kiebitzu“ z Bremy, zamierzając pobić rekord długości lotu w prostej linii. Po 12 i pół godzinach lotu, Edzard wylądował w Biarritz, przeleciawszy 1350 km. Silna mgła nie pozwoliła mu zapuścić się w niebezpieczne Pireneje.

W ten sposób dotychczasowy rekord 1305,5 km w istocie pokonany, nie będzie uznany oficjalnie, gdyż regulamin F. A. I. wymaga przewyższenia zatwierzonego wyniku przynajmniej o 100 km.

Lotnicy francuscy Larre Borges i Challe, którzy po przebyciu oceanu wylądowali na wybrzeżu brazylijskim, zostali przewiezieni i umieszczeni w szpitalu w St. Antonio. Pierwszy wywiad, jakiego Larre Borges udzielił prasie, brzmi następująco: Cały lot odbywaliśmy w nadzwyczaj ciężkich warunkach. Wielkie ciemności uniemożliwiały nam korzystanie z naszej stacji radjonadawczej, a trudne warunki atmosferyczne powodowały szybko wyczerpywanie się zapasów paliwa. Po przebyciu oceanu nie mogliśmy znaleźć odpowiedniego terenu do lądowania, tak że stosunkowo szczęśliwe lądowanie nasze musimy uważać za łaskę losu. Aparat nasz na nierównościach terenu zdurzył się silnie przy zetknięciu z ziemią, przewrócił i rozbił. Obaj odnieśliśmy stosunkowo lekkie obrażenia. Niezmiernie szczęśliwy jestem, że znalazłem swego towarzysza Challe'a tuż obok mnie, tylko z lekką raną ciętą czoła i oka.

Pierwsze 12 godzin lotu nad oceanem odbyliśmy przy sprzyjającej pogodzie. Dopiero od Wyps Zielonego Przylądka (Wypsy Kapverdyskie) napotkaliśmy na silne wiatry przeciwnie, które wyczerpywały nasz zapas benzyny. Przy brzegach Brazylii odczuwaliśmy silny brak paliwa. Tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności zawdzięczamy, iż w bezludnej okolicy napotkał nas oddział kawalerji. Tak oto po przelocie przez ocean znaleźliśmy się w St. Antonio.



Znana kierowczyni Hellé z Nicei osiągnęła na samochodzie marki Bugatti na torze w Linas Monthlery szybkość 197,7 km. na godzinę.

139,1 km. na godz.; 2000 mil w 23:4:9, a w 24 godzinach przebyli 3335 km. z średnią szybkością 138,9 km. na godz.

Angielski Związek Motocyklowy na swem ostatniem przedsięwzięciem zebraniu uniemożliwił wyniki amatorskich wyścigów motocyklowych, które się odbyły we wrześniu br. na wyspie Man (Turist Trophy), przyczem ukarał 18 zawodników dyskwalifikacją od 1 miesiąca aż do 1 roku za przekroczenie zasad amatorstwa.

Lotniczka amerykańska Ruth Nichols odbyła niedawno lot propagandowy na dystansie 12000 mil ang., co jest rekordem kobiecego pilotażu. Śmiała lotniczka przeleciała przez 46 stanów w Ameryce, odwiedzając 92 dużych miast.

Każdy oficer armji włoskiej może nabyć awjonetkę bez pieniędzy. 50 proc. kosztów kupna pokrywa rząd, a pozostałą połowę pokrywa oficerowi na czteroletnie spłaty. Koszt

NA WIDNOKREGU AUTOMOBILISTY

Z KRAJU

Wypadki samochodowe

w ubiegłym tygodniu

Pod Rawiczem wydarzył się dość ciężki wypadek samochodowy. Wskutek defektu kierownicy samochód, jadący z szybkością 50 klm na godzinę, uderzył o drzewo. W chwili uderzenia eksplodował zbiornik z benzyną, tak, iż samochód momentalnie stanął w płomieniach. Wprost cudem szofer wraz z dwoma pasażerami zdolali w ostatnim momencie wyskoczyć z wozu, odnosząc tylko lżejsze obrażenia.

Drugi wypadek samochodowy, który nie pociągnął za sobą żadnych ofiar w ludziach miał miejsce dnia 28 grudnia przed godz. 6 rano na torze kolejowym Trzemeszno — Wydartowo.

Samochodem, marki Austro-Daimler, jechał ziemianin i znany podróżnik p. Pętkowski, szofer oraz gajowy. W miejscu, gdzie szosa zakręca, zapory nie były spuszczone, bowiem pociąg zdążający do Gniezna znajdował się w dużej odległości. Na samym torze wskutek rozmokłej jezdni i prawdopodobnie hamowania, samochód zarzucił i wpadł między szyny, przyczem silnik oczywiście zgasił. Szofer usiłował wóz uruchomić i wydobyć go z trudnej sytuacji, lecz daremnie; pociąg nadjechał i mimo widocznych sygnałów wpadł na samochód, rozbijając go deszczętnie. Pasażerowie w ostatniej chwili zdolali wyskoczyć. Wskutek tego wypadku pociąg przybył z opóźnieniem jednej godziny do Poznania.

Dnia 28 grudnia na szosie opodal Marulew zdążający w kierunku Inowrocławia autobus uderzył o przydrożne drzewo, ulegając zupełnemu zniszczeniu. Z 8-miu pasażerów niejaka Józefa Wyborska poniosła śmierć na miejscu. Dwaj inni pasażerowie zostali ciężko porażeni, 5-ciu zaś lżej.

Winę katastrofy ponosi szofer, który kierując autobusem, był w stanie nietrzeźwym.

W poniedziałek, dnia 30 grudnia wyjechał autobus należący do Spółki Autobusowej „Poznań” zgodnie z rozkładem jazdy o godz. 18.15 ze Sremu do Poznania. W autobusie znajdowało się około 20 pasażerów; nagle w odległości 6ciu kilometrów przed Bninem autobus wpadł na furtankę bez woźnicy i bez światła. Skutek zderzenia był fatalny ponieważ furtanka uległa zdemolowaniu, a autobus przewróciwszy się dwa razy, został poważnie uszkodzony. Na szczęście mimo silnego wstrząsu nie doszło do poważniejszych rozmiarów katastrofy, a kilku pasażerów odniosło lżejsze obrażenia.

Przy tej sposobności należy podkreślić — jak to już w piśmie naszym podnosiliśmy — że dla uporządkowania ruchu na szosach konieczne jest wprowadzenie patroli policyjnych, samochodowych i motocyklowych, któreby raz narazie zabrały się do wychowywania woźniców pojazdów konnych i przyzwyczyli ich do przestrzegania obowiązujących przepisów.

Ku usprawnieniu ruchu autobusowego

B. minister spraw wewnętrznych, gen. Składkowski, w porozumieniu z ministrem robót publicznych, polecił wszystkim pp. wojewodom wydać ponowne zarządzenia podległym organom policji państwowej i służby drogowej w sprawie roztoczenia specjalnej uwagi na ruch autobusów i innych pojazdów po drogach publicznych. Okólnik p. ministra spraw wewnętrznych zawiera wykaz kar za różne przekroczenia i tak, między innymi:

- 1) od 1 do 50 zł grzywny za niechlujne ubranie obsługi autobusu;
- 2) od 10 do 100 zł za przyjmowanie zwierząt i brak oświetlenia;
- 3) od 10 do 500 zł za różne uchybienia techniczne, brak napisu orientacyjnego, rozkładu jazdy, zawiadomienia o dopuszczalnej ilości pasażerów itp.;
- 4) od 100 do 500 zł za nieprzestrzeganie rozkładu jazdy;
- 5) od 500 do 1000 zł za przyjmowanie większej ilości podróżnych poza przepisaną ilość miejsc i za przekroczenie dopuszczalnej szybkości jazdy.

Ponadto pł. minister spraw wewnętrznych poleca przypomnieć ludności o przepisach, dotyczących ruchu na drogach publicznych, a w szczególności o jeździe prawą stroną, o wymijaniu i krzyżowaniu, o zakazie odchożenia od koni, wzgl. spania woźnicom podczas jazdy, o zakazie pozostawiania pojazdów w porze wieczornej i nocnej itd. Winnych wykroczeń należy bezwzględnie pociągać do odpowiedzialności.

Ponieważ ruch samochodowy wzrasta ustawicznie i zjawisko to wymaga bezwzględnie dostosowania się tak władz, jak i ludności do stworzonego, przez to stanu na drogach publicznych, należy zwrócić specjalną uwagę na kwestię regulowania i nadzorowania ruchu na drogach publicznych i w miarę możliwości przystosować do tego obchody i patrole policji, oraz służby drogowej.

W celu należytego orientowania się co do powodów wypadków, oraz możliwości wydawania potrzebnych zarządzeń, względnie pociągania winnych niedozoru do odpowiedzialności, pp. wojewodowie mają polecone, aby zarządził przedkładanie sobie dokładnych sprawozdań o każdym wypadku z podaniem przyczyn i ewentl. wydanych zarządzeń.

Policja drogowa w Wileńszczyźnie

Wobec wzmożonego ruchu samochodowego na drogach i potrzeby należytego regulowania tego ruchu zostanie utworzona specjalna policja drogowa, która zaopatrzona w samochody i motocykle będzie pełniła stałą służbę na drogach publicznych, kontrolując wszystkie przejeżdżające pojazdy.

Komunikacja autobusowa Kraków — Zakopane — Morskie Oko

Komunikacja autobusowa Kraków — Zakopane w obecnym sezonie zimowym ma być stale utrzymana. W tym celu sprowadzono do Zakopanego 80-konny traktor z plugami motorowymi, który pracuje obecnie na Obidowej. Na linii Kraków — Zakopane utrzymana jest stale komunikacja, a w ostatnich dniach nawet dwa razy dziennie, tak w jedną jak i drugą stronę. Z Zakopanego odchodzą dwa autobusy rano oraz wychodzą dwa po południu z Krakowa.

Komunikacja z Morskim Okiem w Tatrach bez przerwy jest utrzymana. Na linii tej panuje też ożywiony ruch automobilów osobowych, oraz utrzymana jest komunikacja autobusowa.

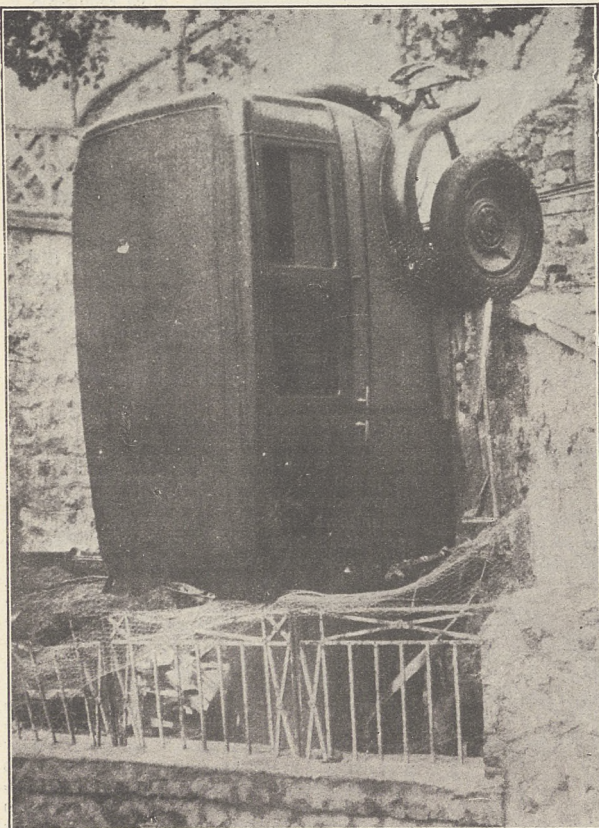
Uruchomienie linii autobusowej Gdynia — Orłowo — Sopoty

Z dniem 22 grudnia delegatura T. K. A. w Gdyni uruchomiła nową linię autobusową Gdynia — Orłowo — Sopoty. Do Sopotu odchodzić będzie autobus 17 razy, przychodząc do Gdyni będzie 18 razy. Również T. K. A. przedłużyło na dystansie Gdynia — Molo pasażerskie — Dworzec — Chylonja autobus do Cisowej.

Rejestracja samochodów na Pomorzu

Właściciele pojazdów mechanicznych prywatnych i zarobkowych, których dowody rejestracyjne ważne są do dnia 31 grudnia 1929 r., wami w grudniu b. r. lub styczniu 1930 r. przedstawili samochody do zbadania i uzyskać przedłużenia ważności dowodu rejestracyjnego na dalszy okres czasu. Celem ułatwienia przedstawienia pojazdów mechanicznych i egzaminowania kierowców będzie urzędowała: w Chojnicach dnia 18 stycznia 1930 r., w Grudziądzu dnia 10 i 11 stycznia 1930 r.

Zarazem zwraca się uwagę, że te pojazdy, które nie będą przedstawione i nie uzyskają przedłużenia dowodów rejestracyjnych będą przedmiotem postanowień paragr. 26 cyfr. rozporządzenia unieruchomione, a znaki rejestracyjne odebrane.



W Stambule wpadł samochód, zjeżdżający ulicą spadziwą, wskutek defektu hamulców, do podwórza, gdzie zawisł na murze

Raidy doświadczalne samochodów „Ursus“

Polska fabryka samochodów Zakłady Mechaniczne „Ursus“ Spółka Akcyjna równolegle z produkcją samochodów prowadzi prace doświadczalną wytrzymałości i sprawności wykonanych obiektów oraz ich dalszego udoskonalenia.

W tym celu został zorganizowany raid autobusów, przeznaczony dla komunikacji międzykrajowej na trasie ogólnej przeszło 5000 klm., który się odbył na szosach: Warszawa — Łódź — Lublin — Zamość — Brześć nad Bugiem — Międzyrzec — Piotrków Trybunalski.

Obciążone ponad normę autobusy, mianowicie: 2.100 kg nie licząc wagi karoserji około 1.200 kg na podwoziach o nośności normalnej 2,5 ton przy ustalonej szybkości, odbyły próbę bez defektów, poczem zostały zdemontowane, a zespoły i części składowe zabrane do laboratorium w celu dokonania badań.

Na postojach podczas raidu publiczność oglądała samochody całkowicie wykonane w kraju; w obecnych czasach żywiołowego rozwoju automobilizmu i ogromnego zainteresowania ogółu tą gałęzią przemysłu niema osób biernie traktujących motoryzację tembardziej, gdy chodzi o wozy wykonane przez polską placówkę przemysłu samochodowego Zakłady Mechaniczne „Ursus“ Spółka Akcyjna.

Przepustki samochodowe dla dyplomatów państw obcych

Celem ułatwienia osobom państw obcych, zajmującym stanowiska dyplomatyczne poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, przyjazdu do polskiego obszaru celnego samochodu lub motocyklami, wprowadziło Ministerstwo Skarbu osobne przepustki. Przepustki wydają poselstwa polskie. Są one ważne na przeciąg trzech miesięcy od daty wystawienia i dają prawo częstokrotnego wyjazdu samochodem lub motocyklem.

Autobusy dla Min. Komunikacji

W budżecie Ministerstwa Komunikacji na rok 1930/31 przewidziana była suma zgórą miliona złotych na uruchomienie tytułem próby kilku własnych linii autobusowych dla obsługi niektórych miejscowości, pozbawionych dogodnych środków komunikacji. Ponieważ koleje polskie posiadają olbrzymie potrzeby inwestycyjne, niewspółmierne do środków finansowych, przeto wydatki, które nie są konieczne, a które mogą być odsunięte na dalszy plan, musiały być skreślone. Jedną z takich pozycyją są kredyty na uruchomienie linii autobusowych.

Narazie w tym kierunku Ministerstwo Komunikacji w przyszłym roku budżetowym nie przedsięwzięnie żadnych kroków. Ponieważ prywatne linje autobusowe, jak to już niejednokrotnie stwierdzono, stanowią poważną



W Berlinie urządzane bywają specjalne kursy obcych języków dla szoferów taksówek, którzy równocześnie mają być przewodnikami dla cudzoziemców. Na rycinie widzimy kilku z nich podczas egzaminu sprawdzającego.

konkurencją dla kolei, ministerstwo nie zaprzestanie prac w tym kierunku i przygotuje ściśle opracowany obszerny projekt. Ponieważ przedsięwzięcie autobusowe winno rozpocząć prace nie od małych prób na małych odcinkach, lecz na większą skalę, przeto nawet przewidywana suma 1.200 tys. zł w tym budżecie nie byłaby wystarczająca. Własne linje autobusowe uruchomi ministerstwo komunikacji prawdopodobnie w następnym roku budżetowym.

Częstochowa buduje dworzec autobusowy

Konieczność unormowania chaotycznych stosunków w dziedzinie komunikacji autobusowej i związana z tem potrzeba wybudowania specjalnych dworców autobusowych w miastach o bardzo ożywionym ruchu, znalazły u miejscowych władz samorządowych należyte zrozumienie. Sprawy te niejednokrotnie już poruszano na łamach prasy, a w szczególności sprawę budowy dworca uznano za jedną z najbardziej pilnych potrzeb Częstochowy.

Przed kilku tygodniami jedna z firm budowlanych zwróciła się do Magistratu z propozycją wybudowania, pod odpowiednimi warunkami, na własny koszt budynku dworca autobusowego dla autobusów zamiejskich, z poczekalnią na 150 osób, ubikacją bufetową i bagażową, dwoma przyległymi pokojami i dwoma bocznymi peronami. Koszt budowy dworca wyniosłby około 200 tysięcy złotych. W związku z powyższem władze miejskie postanowiły w przyszłym roku przystąpić do budowy dworca. Odpowiednie sumy będą wstawione do budżetu na rok 1930/31

Przy okazji warto nadmienić, że przedsiębiorstwo autobusów miejskich, pozostające pod energicznym i fachowem kierownictwem p. Feliksa Szpiro, prosperuje doskonale. Obecny tabor miejski obejmuje 10 autobusów, które przewożą 10.000 osób dziennie. Każdy autobus robi 200 klm dziennie. Wobec ciągłego wzrastania frekwencji pasażerów i potrzeby rozszerzenia sieci komunikacji autobusowej w mieście, zachodzi konieczność powiększenia taboru. To też w dniach najbliższych zdecydowana będzie ostatecznie sprawa nabycia ośmiu nowych autobusów.

Stacje benzynowe w Polsce

Według prowizorycznych obliczeń istniało w Polsce w dniu 1 grudnia r. ub. 700 stacji benzynowych, z czego 50 w Warszawie.

Koszt brukowania ulic w Warszawie

Według obliczeń, zatwierdzonych przez prezydenta m. Warszawy, koszt niezbędnych inwestycyją brukarskich w śródmieściu wynosi 61 milj. zł, a w tem: na jezdnie asfaltowe — 34 milj., na kostkę granitową — 20 milj., na chodniki — 7 milj. zł. Prócz tego koniecznym jest zabrukowanie 426 ulic na przedmieściach, dotychczas niebrukowanych, co wyniesie około 39 milj. zł i położenia nowych chodników, co będzie kosztowało około 12 milj. złotych, czyli przedmieścia pochłoną razem 59 milj. złotych.

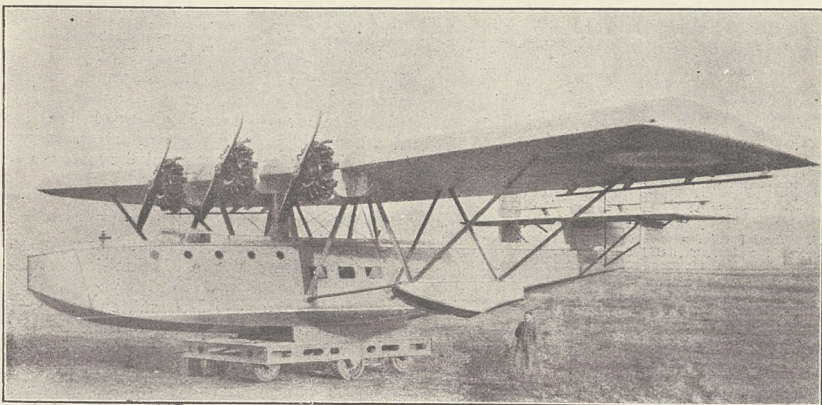
Ponadto należy wybudować cały szereg nowych ulic w liczbie 411, których koszt obliczony jest na sumę 77 milj. zł. Ogólny więc koszt niezbędnych inwestycyją brukarskich w stolicy sięga 196 milj. zł, czyli 2/3 budżetu m. Warszawy.

Mapa lotnicza Polski

W najbliższych dniach ukaże się w sprzedaży ogólna mapa lotnicza Polski, opracowana przez zakład kartograficzny prof. Romera we Lwowie, a zamówiona przez Min. Komunikacji. Mapa ta, zaopatrzona w znaki i objaśnienia w językach polskim i francuskim, obejmuje cały teren Polski wraz z terenami lotniczymi krajów ościennych. Na mapie polskiej uwidoczniłoby się wszystkie połączenia i szlaki lotnicze z Łotwą, Litwą, Wielkim obszarem Rosji sowieckiej, częścią Czechosłowacji, Węgier, Rumunii, Austrii i pograniczem niemieckiem.

Mapa, opracowana zgodnie z uchwałami międzynarodowej konwencji lotniczej w Paryżu, zawiera główne porty lotnicze, strefy zakazane, wskazuje gdzie można lądować i w sposób plastyczny daje obraz większych kompleksów górskich oraz kompleksów wód.

W lutym roku przyszłego odbędzie się w Paryżu konferencja lotnicza, na której w ko-



W Francji zbudowano olbrzymi wodnopłatowiec, Marcel Besson typ BM 36, zaopatrzony w trzy silniki Gnome-Rhone „Jupiter“ o łącznej mocy 1260 KM., mogący rozwinąć szybkość 200 klm/godz.

misji kartograficznej międzynarodowej konwencji lotniczej toczyć się będą obrady nad ujednostajnieniem międzynarodowych map lotniczych. Wydana obecnie w nakładzie 2 tysięcy egzemplarzy mapa lotnicza Polski obowiązywać będzie do chwili całkowitego uzgodnienia przez konwencję lotniczą w Paryżu wszystkich szczegółów międzynarodowych map lotniczych.

Komisja egzaminacyjna dla pilotów

Na podstawie rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji powołano komisję egzaminacyjną dla pilotów cywilnych, której przewodnictwem powierzono naczelnikowi wydziału lotnictwa cywilnego p. pulk. inż. Filipowiczowi.

Egzaminy dla kandydatów na członków załogi statków powietrznych odbędą się w dwóch terminach: w marcu — egzaminy teoretyczne i w kwietniu — egzaminy praktyczne.

Podania o dopuszczenie do egzaminów należy wnieść do dnia 1 marca 1930 roku do wydziału lotnictwa cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Kandydaci, którzy zamierzają ubiegać się o otrzymanie świadectwa uzdolnienia pilota komunikacyjnego lub turystycznego bez poddawania się egzaminom, względnie o zwolnienie ich z części egzaminów — winni złożyć podania do dnia 15 stycznia 1930 r.

Skład komisji jest następujący: pilotaż — mjr. Wieden i mjr. Makowski, radio i nawigacja — kpt. Bylewski i por. Trybalski, prawo lotnicze — kpt. Halewski i por. Piątkowski, meteorologia — kpt. Zacharewicz i Niemcewski.

Z ZAGRANICY

Koleje austriackie bronią się przed przewagą autobusów

Konkurencja, jaką wytworzyły kolejom austriackim autobusy, zmusiła koleje te do zajęcia się na własną rękę eksploatacją linii autobusowych. Początek zrobiony w r. ub. z 25 autobusami dał pomyślnie wyniki na eksploatowanym dystansie 400 km. Zachęcone tem powodzeniem koleje austriackie stworzyły specjalne towarzystwo komunikacji autobusowej, w którym zapewniły sobie kontrolę finansową, a które zamierza eksploatować linie autobusowe już na dystansie 2 000 km.

Czeskie autobusy państwowe pracują z deficytem

Poczta czechosłowacka ma 562 autobusów dużych i 74 mniejszych; prócz tego 122 autobusy przeznaczone do utrzymywania komunikacji osobowej. Trasa linii autobusowych, które znajdują się w zarządzie poczty czechosłowackiej obejmuje 2 729 km.

W r. 1928 autobusy te zrobiły 4 963 873 km, w czym przeszło 4 500 000 km przypada na autobusy osobowe, a reszta na ciężarowe. Przewiozły one 4 420 682 osób i 304 898 ton poczty.

Personel ich wynosił 66 urzędników, 5 kontrolerów, oraz 646 robotników, rzemieślników i innych.

Mimo wszystko razem czeskie autobusy państwowe w zarządzie poczty przyniosły deficyt roczny w sumie 1 755 400 koron czeskich.

W kolorze niebieskim

Według prasy fachowej ustalono w czasie od 1 lipca 1928 r. do 1 lipca r. ub., jakiego koloru karoserji żąda najczęściej kupujący. Okazało się, że najulubieńszym kolorem był kolor zielony, a dalej w kolejności: niebieski, szary, żółty, czarny i brązowy. Tegoroczny „Salon“ paryski, nadający, jak wiadomo, ton i kierunek modzie automobilowej całego świata, zmienił widocznie upodobanie publiczności, gdyż obecnie na 100 sprzedawanych wozów, 38 jest niebieskich, 21 żółtych, 13 zielonych, 13 czarnych, 9 szarych i 6 brązowych.

Potaniecie wozów używanych we Francji

Z okazji zamknięcia Salonu Samochodowego w Paryżu stwierdzono fakt ogromnego nagromadzenia się i potaniecia samochodów używanych, szczególnie pochodzenia amerykańskiego. Thumaczy się ten fakt z jednej strony wzmagającym się dobrobytem we Francji i wzrastającym wciąż popytem na wozy nowe, z drugiej zaś strony — okazało się, że produkowany w wielkich seriach samochodów amerykański, importowany do Francji, pozbowany starannej opieki firmy rodzimej, przy droższych częściach zamiennych, służy krócej, aniżeli tego klientela francuska wymaga.

Nowe środki pędne dla samochodów

W stowarzyszeniu francuskich inżynierów samochodowych inż. Girardville wygłosił odczyt o postępie prac naukowych w dziedzinie zdobywania nowych środków pędnych, któreby na wypadek wojny uniezależniły kraj od sprowadzanej z zagranicy benzyny. Środkiem, któremu rokuje prelegent dużą przyszłość, jest gaz, otrzymywany przy fabrykacji amoniaku syntetycznego. Gaz ten o wartości opalowej 9 000 kaloryj, ladowany pod ciśnieniem 200 atmosfer w balony stalowe, jest znakomitym środkiem pędym.

Jazda po prawej w Austrii

Łącznie z opracowaniem nowych przepisów o regulacji ruchu postanowiła austriacka Rada Narodowa, że od 1 grudnia 1932 r. obowiązywać będzie w całej Austrii jazda po prawej stronie jezdni. Do tego czasu muszą być przeprowadzone wszelkie zmiany na kolejach i drogach zgodnie z nowymi przepisami o ruchu.

Zniesienie formalności granicznych przy wjeździe automobilów do Szwajcarii

Z wiosną przyszłego roku przy wjeździe do Szwajcarii nie będzie wymagany tryptyk automobilowy. Wystarczy wykupienie na granicy t. zw. przepustki granicznej za opłatą 2 fr. szw. Odpadną wobec tego uciążliwe formalności celne, związane z przekroczeniem granicy.

W przyszłości nie będzie wymagane także międzynarodowe świadectwo drogowe, wystarczy świadectwo jazdy, wydane w kraju, z którego samochód pochodzi. Byłoby bar-

dzo pożądane, aby ten krok Szwajcarii był początkiem przywrócenia przedwojennego stanu rzeczy — zniesienia wszelkich niepotrzebnych a dokuczliwych formalności granicznych w międzynarodowym ruchu samochodowym.

„Złota Strzała“ w British Museum

„Złota Strzała“, angielski cudowny samochód, na którym sir Henry Segrave zdobył rekord szybkości (100 m. 35 cm. na sekundę), został przez sir Charles Waterfielda zakupiony i ofiarowany British Museum w Londynie.

Ile samochodów wypadła na tysiąc mieszkańców

Według obliczeń statystycznych po dzień 1 stycznia 1929 r. przeciętna liczba samochodów na tysiąc mieszkańców przedstawiała się następująco: w Europie — Anglia 25,2, wolne państwo Irlandia 13,7, Austria 2,5, Belgia 14,3, Czechosłowacja 3,5, Danja 28,3, Finlandja 4,9, Francja 26,8, Grecja 2,8, Hiszpanja 5,0, Holandia 9,1, Niemcy 8,4, Norwegja 13,3, Polska 1,0, Portugalia 4,3, Z. S. S. R. (Rosja) 0,1, Rumunia 1,6, Szwajcaria 17,0, Szwecja 17,6, Węgry 1,9, Włochy 3,4.

W Ameryce północnej — Kanada 85,6, Stany Zjednoczone 206,5; w Ameryce Środkowej — Meksyk 3,5; w Ameryce Południowej — Argentyna 29, Brazylja 4,4. W Azji — Ceylon 3,3, Chiny 0,0, Indie Brytyjskie 0,4, Japonia 1,2. W Afryce — Algier 6,4, Egipt 1,7, Maroko francuskie 3,6, Związek Południowo-Afrykański 9,9. W Oceanji — Australja 82,9.

12-cylindrowe samochody

Zakłady motorowe Maybacha w Friedrichshafen wypuściły na rynek pierwszą serję samochodów 12-cylindrowych o 150 KM., których szybkość wynosi podobno aż 150 km. na godzinę. Samochód taki kosztuje drogo, bo około 30 000 marek niemieckich.

Automobilizm włoski w r. 1930

W Rzymie odbyło się pod przewodnictwem p. Wincentego Florio posiedzenie komisji sportowej Królewskiego Automobilklubu, na którym ustalono m. in. imprezy automobilowe w r. 1930. Po krótkim referacie wykazującym wielkie sukcesy Włochów w dziedzinie sportu samochodowego przyznano firmie Alfa Romeo mistrzostwo Włoch, szampionat kierowcom Achillesowi Varzi, Angeliemu za zwycięstwa na samochodach w klasie 1 500 cm. i Biondettiemu (samochody w klasie 1 100 cm.).

Następnie ustalono kalendarz sportowy na rok 1930, który obejmuje 63 imprezy samochodowe. Wreszcie ustalono regulamin szampionatu włoskiego dla wozów sportowych, który przypadnie rok rocznie jednej z firm samochodowych.

41 km. prostej drogi samochodowej

41 km. prostej szosy samochodowej budują w Anglii między miastami Liverpoolem a Manchesterem. Celem zniewolowania terenu musiano 1 645 000 ton ziemi i kamienia usunąć, by tę idealną szosę zbudować. 1500 ludzi pracowało przez 4 i pół roku, przy czem zbudowano na tej przestrzeni 8 mostów kolejowych i 22 rzecznych.

Światowa statystyka samochodowa

Światowa statystyka samochodów wykazywała z początkiem 1929 r. 31,88 milionów wozów. Ilość wozów w 1928 r. wynosiła 29,5, a w 1927 roku — 27,7 milionów. Ilość wozów osobowych wzrosła o okragle 3,4 miliony i wynosi 27,15 milionów. Cyfra samochodów ciężarowych wzrosła o 790 tysięcy i wynosiła w dniu 1. 1. 1929 r. 4,93 miliony. Główny udział w tym zasobie przypada na Stany Zjednoczone; posiadają one 24,5 milionów wozów.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednodniowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Monter-szofer

starszy, z długoletnią praktyką warsztatową, doskonały kierowca, znający również konstrukcję i naprawy silników ropowych i parowych, szuka zaraz posady. Zgłoszenia Samochód zd 86 339.

Ford

osobowy, karetka model 27, w bardzo dobrym stanie korzystnie sprzedam. Zgłoszenia Samochód zd 84 563

Szofer kowal

zonały, z dobrej rodziny, trzeźwy i sumienny, poszukuje posady. Oferty zd 85 557

Szofer

z praktyką, kawaler, trzeźwy i sumienny, znający się na ogrodnictwie, obeznany z różnymi typami samochodów, poszukuje posady. Oferty Kurier zdw 86 353

Austro-Daimler

6 osob. limuzyna, 6 cyl. kon. 1040 w bardzo dobrym stanie natychmiast tanio sprzedam. Oferty Kurier zdw 86 616

Szofer-ślusarz

lat 27, dobrymi poleceniami, obeznany także dokładnie z obsługą i naprawą instalacji elektr., maszyn parowych i wszelkich maszyn rolniczych, zmienił posadę najchętniej w większym majątku. Oferty Kurier zdw 84 894

Szofer-ogrodnik

szuka posady zaraz lub później. Oferty zdw 86 062

Szofer

znający się na elektrotechnice sprawny monter, z nieprzerwaną praktyką 5-6 lat, poszukiwany zaraz. — Zgłoszenia pod zd 84 523

Samochód

Fiat 508 kryty, sprzedam. Skarbowa 2, parter, lewo. telefon 25-15. zd 81 652

Wypadki samochodowe w roku 1928 w Ameryce

Niedawno ogłoszona urzędowa statystyka wypadków samochodowych w Stanach Zjednoczonych wykazuje rekordową wprost cyfrę. Otóż dowiadujemy się, że ilość nieszczęśliwych wypadków, zakończonych śmiercią, wyniosła w r. 1928 w Ameryce aż 97 000. Na pierwsze miejsce wybijają się w tej ogólnej cyfrze śmiertelne wypadki samochodowe, których było aż 27 500.

Ogólna cyfra katastrof samochodowych łącznie z temi, które się zakończyły tylko poranieniami albo wogóle nie miały ofiar w ludziach, wyniosła w r. 1928, 10 milionów wypadków.

Pozatem zdarzyło się w fabrykach i na drogach 20 000 wypadków, zaś na katastrofy samolotowe i kolejowe przypada 5 500 wypadków śmiertelnych.

Ta przerażająca statystyka wzburzyła na nowo opinię publiczną Ameryki, w szczególności zaś zwróciła ją przeciwko nieostrożnym jazdom automobilistów. Związek narodowy dla bezpieczeństwa publicznego zażądał, aby wydano dla wszystkich stanów znacznie surowsze ustawy, regulujące ruch samochodowy i samolotowy. Związek ten żąda przede wszystkim ujednostajnienia przepisów jazdy, znaków komunikacyjnych, przepisów o zgłaszaniu nieszczęśliwych wypadków, dalej przeprowadzenia naprawy dróg oraz ciężkich kar za wszystkie przekroczenia tych przepisów. — W ten sposób zamierza się przekonać znowu publiczność, że goście i ulice należą do ogółu, nie zaś tylko do automobilistów.

Włosi nie biorą udziału w rajdzie awionetek

Włoski aeroklub donosi, że nie weźmie udziału w rajdzie awionetek dookoła Europy, który w r. 1930 organizują Niemcy i który nastąpi z Berlina. Powodów tej odmowy włoski aeroklub dotąd nie ujawnił.

Zjazd Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej

Dnia 17 stycznia 1930 r. odbędzie się w Paryżu zjazd członków zarządu międzynarodowej Federacji aeronautycznej (F. A. I. — Federation Aeronautique Internationale) — najwyższej władzy w sprawach sportowo-lotniczych, która w chwili obecnej łączy w sobie aerokluby 30 państw, a mianowicie: Anglii, Argentyny, Austrii, Belgii, Brazylii, Chili, Chin, Czechosłowacji, Danii, Finlandji, Francji, Hiszpanji, Holandji, Japonji, Jugosławiji, Luksemburgu, Niemiec, Norwegii, Peru, Polski, Portugalji, Rumunii, Stanów Zjednoczonych Am. Półn., Syrii i Libanu, Szwajcarii, Szwecji, Turcji, Urugwaju, Węgier i Włoch.

W skład zarządu F. A. I. wchodzi następujący członkowie: prezes — hr. de La Vaux (Francja), wiceprezes — Ruiz Ferry (Hiszpanja), pułk. C. B. O'Gorman (Anglia), generał K. A. B. Amundson (Szwecja), L. Cabot (Stany Zjedn. Am. Półn.), ks. Bibesco (Rumunja), hr. d'Oultremont (Belgia), pułk. Messner (Szwajcarya), von Hoepfner (Niemcy), ks. Ruffo di Calabria Fulco (Włochy), inż. A. R. Mascias (Argentyna), sekretarz generalny — P. Tissandier (Francja).

Na porządku dziennym zjazdu znajdują się następujące sprawy: przeszłe zawody lotnicze 1931 r. o puchar Jaques Schneidera, międzynarodowe zawody balonów wolnych o puchar Gordon-Bennetta w roku 1930, międzynarodowy rajd awionetek w roku przyszłym, którego organizacją zająć się ma aeroklub niemiecki; na zjeździe tym ustalony zostanie termin tego rajdu, jak również zatwierdzenie warunków regulaminu.

Zjazd ten zajmie się poza tem ustaleniem ogólnego kalendarza międzynarodowych zawodów lotniczych, przewidzianych w roku 1930.



Komunikat „Lotu“

Szybkość komunikacji powietrznej

Chociaż komunikacja powietrzna istnieje u nas od 81u lat i samoloty obecnie kursują codziennie ze stuprocentowym bezpieczeństwem zupełnie regularnie na wielu liniach, szeroka publiczność nie orientuje się, że dzięki tej komunikacji bardzo poważnie zmniejszyły się odległości.

Ażeby uzmysłowić sobie, jak komunikacja powietrzna zbliża do siebie poszczególne miasta, nie od rzeczy będzie przytoczyć czas podróży pociągami pospiesznymi i samolotem na poszczególnych odcinkach:

Warszawa — Katowice pociąg pospieszny godzin 6.07, samolot godzin 2.00; Warszawa — Lwów — 9.35, — 2.45; Warszawa — Poznań — 5.26, — 2.00; Warszawa — Bydgoszcz — 5.21, — 1.45; Bydgoszcz — Gdańsk — 3.08, — 1.15; Katowice — Kraków — 1.40, — 0.45; Katowice — Wiedeń — 9.43, — 2.45; Katowice — Brno — 8.00, — 2.00; Brno — Wiedeń — 5.00, — 1.00.

Jak widzimy, samolot skracca czas podróży trzy do pięciu razy.

Dla lepszego zobrazowania przytoczymy, jak daleko możnaby było dojechać najszybszym pociągiem, wyjechawszy nim o jednej i tej samej godzinie równocześnie z samolotem i jadąc w tym samym kierunku.

Podczas gdy samolot będzie już u celu podróży, to pociąg na linii:

Warszawa — Katowice przyjechałby zaledwie do Piotrkowa, Warszawa — Lwów — do Nałęczowa; Warszawa — Poznań — do Zgierza; Warszawa — Bydgoszcz — do Kutna; Bydgoszcz — Gdańsk — do Smetowa; Katowice — Kraków — do Trzebini; Katowice — Wiedeń — do Piotrowic; Katowice — Brno — do Zebrzydowic; Brno — Wiedeń — do Breclawy.

Komunikacja powietrzna w zimie 1930 roku

Dawno minęły już te czasy, kiedy komunikacja powietrzna była czynna tylko w lecie, a z nastaniem zimy zamierała. Rok 1925 był tym rokiem przełomowym, od którego niemal wszystkie towarzystwa komunikacji powietrznej utrzymują komunikację cały rok bez przerwy, z tem jedynie ograniczeniem, iż na liniach, które nie posiadają urządzeń, umożliwiających ruch nocny, rozkład lotów kurczy się, mieszając w godzinach krótszych dni zimowych.

W Polsce w ciągu bieżącej zimy czynne są wszystkie linie, na których ruch utrzymywany będzie podobnie jak w lecie codziennie, a na niektórych zaś nawet dwa razy dziennie.

Śniegi nie stanowią przeszkody dla komunikacji powietrznej, gdyż koła w podwoziach samolotów zamienia się z łatwością na płoży, które odgrywają rolę nart, doskonale umożliwiając rozbieg samolotów przy starcie i lądowaniu.

Podróż samolotem w zimie, dzięki spokojnemu bezwietrznemu powietrzu, nawet w bardzo mroźne dni przedstawia prawdziwą przyjemność. Mylne jest zakorzenione u wielu zdanie, iż w górze nad obłokami, gdzie samoloty latają, jest zimniej niż na ziemi. Normalna bowiem wysokość, na jakiej płatowce przelatują swe szlaki, wynosi około 500 mtr i panująca tam temperatura bynajmniej nie jest niższa niż na ziemi. Poza tem kajuty prze-

znaczone dla pasażerów są stale ogrzewane, a szczególnie zamykane drzwi, podobnie jak wagony kolejowych chronią pasażerów najzupełniej przed chłodem. Dlatego też, podróżując w porze zimowej samolotem, nie trzeba ubierać się specjalnie ciepło i wystarczy zwykły strój, jakiego używamy w podróży koleją. W samolocie jest tem cieplej i wygodniej niż w pociągu, gdyż niema przystanków po drodze, na których towarzysze podróżni, otwierając drzwi, napuszczają zimne powietrze i narażają siedzących w rozgrzanych wagonach na przeziębienie.

Krajobraz zimowy, oglądany z okien samolotu, jest wybitnie interesujący, a widoki na poszczególne odcinkach drogi zmieniają się ustawicznie, jak w kalejdoskopie: to wszystko spowite w śniegu zamarzałe rzeki, ciemne lasy, linje dróg, zasypane wioski i t. d., przytem różnorodne refleksy światła słonecznego — są wspaniale i pozostawiają niezapomniane wrażenie.

Odpowiedzi redakcji

P. F. 20 — Gdynia-Oksywiu.

Nic nam nie wiadomo o wycofaniu z obiegu tego typu wozów i sądzimy, że są to tylko plotki nie mające żadnych podstaw, gdyż typ ten nie posiada żadnych błędów konstrukcyjnych, o których Pan wspomina. Dlatego też, nie wymienia fabryka tego typu, na następny. Pogłoski te prawdopodobnie pochodzą z tego, że rzeczywiste fabryka przestała budować na podwoziu typu Pańskiego wozu — karoseryj zamkniętych, budując jedynie wozy otwarte ze względu na szczerpłość rozporządzonego miejsca. Na wozy zamknięte użyto typu następnego, po którym budują 6-cio osobowe karoserie. Może więc Pan być spokojny, że wóz Jego nie posiada żadnych błędów konstrukcyjnych i cieszy się wśród klientów zasłużoną dobrą opinią.

P. W. K—ski, maj. Łuków.

Bezwzględna racja jest po Pańskiej stronie, nie może Pan narażać swojego nowego wozu na przewrócenie się i zniszczenie, zjeżdżając na latówkę. Jednakże przepisy drogowe wyraźnie regulują jazdę, nakazując jechać prawą stroną i wyprzedzać z lewej strony, a mijać z prawej. Jedynie może Pan w starostwie, o ile droga nie jest prywatna lub komunalna, uzyskać na zasadzie orzeczenia o stanie drogi, zniesienie tej kary. Jeżeli się jednak sprawa oprze o sąd, będzie Pan zmuszony ją zapłacić.

Porady prawne

P. R. P. Jarocin. Pytanie: Proszę o doniesienie mi, które towarzystwo ubezpieczeniowe przyjmuje ubezpieczenie samochodu i osób, również przewożonych samochodami.

Odpowiedź: Ubezpieczenia tego rodzaju obejmują trzy kategorie: Auto-Casco, od odpowiedzialności prawnej i transport. Umowy ubezpieczenia tego rodzaju może Pan zawierać z całym szeregiem towarzystw ubezpieczeniowych. Przekładowo wymienimy Panu następujące adresy: Vesta, T. A. Poznań, Fr. Ratajczaka 7, Poznańsko-Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń, Poznań, ul. Kantaka 2, „Piast“ Poznań, ul. Skarbowa 16.

(Od redakcji: z powodu dużej ilości zapytań zmuszeni jesteśmy odpowiedzieć na dalsze listy oddzielić do numeru następnego.)

Wystawowy lokal samochodowy

w centrum miasta Poznania posiadamy; odstąpimy go lub też przyjmujemy zastępstwo samochodów na rachunek własny, ewentualnie na rachunek fabryki. Oferty prosimy przesłać do REKLAMY POLSKIEJ, Poznań, Aleje Marcinkowskiego 6, pod „4420“



„Zmęczenie“ samochodowe

Każdemu automobilście są znane stany półprzytomności, nagłego zmęczenia, które po dłuższej jeździe często zupełnie nagle napadają kierowcę wozu. Nie jest to senność, ale właściwym tego słowa znaczeniu. Zmysły ulegają jakby ośpieniu, uwaga rozprasza się, kierowca nie dostrzega znaków, krzywizn, czasem zasypia, aby obudzić się... na drzewie. Zmęczenie to występuje przede wszystkim przy długich, monotonicznych jazdach nocą i to przeważnie nagle. Zwalczyć go nie można, jedynym środkiem przeciw niemu jest stanąć, zjechać na boczną drogę i przespacerować się z pół godziny. Mimo to jednak kierowca bynajmniej nie jest zabezpieczony przed tem zmęczeniem choć uprzednio dobrze się wyspał, gdyż chwyci ono bez względu na stan zmęczenia fizycznego. Powody tego tkwią, jak się zdaje, wyłącznie w monotonii wrażeń zmysłowych.

Nie spotkaliśmy dotychczas nigdzie zadawającego wyjaśnienia tego zjawiska, które również dobrze może należeć do fizjologii, jak i psychologii. Sądy tego stanu nie uznają i traktują wypadki spowodowane w tym stanie według normalnych zasad poczytalności. W tych dniach np. w jednym z sądów okręgowych w naszej dzielnicy na rozprawie o uraz cieleśny kierowcy samochodu tłumaczył się taką przejściową utratą przytomności, twierdząc, że nie zauważył krzywizny na czas, skutkiem czego skręcił zbyt późno i zbyt ostro, powodując wypadek. Sąd w uzasadnieniu wyroku oświadczył, że „nie daje wiary tłumaczeniu się oskarżonego, który sam przyznał, że droga była przejrzysta i krzywizna widoczna, wobec czego Sąd przyjął, że oskarżony, nie wyteżywszy uwagi, wykroczył w poważny sposób przeciw obowiązkom staranności, jakie nakłada na niego jego zawód“. Kara była ostra.

Jak sprawa ta wygląda w świetle kodeksu karnego?

Stynny § 51 powiada:

„Niema przestępstwa, jeżeli sprawca, spełniając czyn, był w stanie nieprzytomnym, albo w stanie chorobliwego zaburzenia czynności umysłu, który to stan wykluczał jego zdolność swobodnego kierowania się wola. Nieprzytomność oznacza stan przejściowy, nie koniecznie chorobliwy, jak np. odurzenie alkoholem, przerażenie, obawa i stany snu wszelkiego rodzaju. Kto jednak umyślnie powoduje taki stan, aby spełnić przestępstwo, ulega karze takiej samej, jakgdyby spełnił czyn z pełnem rozważaniem, a kto do takiego stanu dopuszcza, a musi liczyć się z tem, że może w tym stanie spełnić czyn karalny, ulega również karze przewidzianej za popełnienie odnośnego czynu z niedbalstwem.“

W związku z tem omawia jeden z ostatnich numerów „Neue Kraftfahrzeitung“ dwa wypadki, które pod tym względem są szczególnie pouczające. Pierwszy z nich jest prawie identyczny z wypadkiem powyżej przez nas cytowanym.

Oskarżony, pracownik pewnej fabryki usnął, jadąc samochodem po sosie, przechodzącej przez miejscowości zabudowane. Nie daleko od pewnej wsi nie zauważył zawczasu krzywizny i wziął ją źle, wjechał na trawnik przy drodze, na którym bawily się dzieci. W ostatniej chwili opanował jednak wóz, tak, że wypadku uniknął. Jadąc dalej zdrzemnął

się znowu, a znając dobrze drogę, kierował wozem półprzytomnie wprawdzie, jednak bez wypadku, aż do następnej wsi. We wsi tej szosa zbaczała na prawo. Krótko przed zakrętem przesunął ster na lewo i skierował wóz w kierunku parkanu — po lewej stronie drogi — za którym w ogrodzie bawily się dzieci. Dookoła zaczęło krzyżeć. Wówczas obudził się i szarpnął sterem w prawo. Było jednak już zapóźno. Wóz wpadł na parkan, który się wyrwił, przygniatając kilkoro bawiących się dzieci.

Sąd okręgowy przyjął za udowodnione, iż oskarżony został zmorzony snem, że wiedział, iż napięcie uwagi u niego niknie i że zaczyna drzeć. Zgodnie z orzecznictwem sądu Rzeszy nie chodzi o to, czy kierowca był przytomny w chwili, gdy nastąpił wypadek z dziećmi, lecz o to, czy był poczytalny w chwili, gdy jechał dalej, mimo, że morzyła go senność, przez co wypadek został spowodowany. Sąd przyjął, że tak było. Według wyników postępowania dowodowego oskarżony mógł przewidzieć możliwość nieszczęścia, które też się później stało, wobec czego musi za nie odpowiadać, choćby nawet aż do chwili, w której obudził się na skutek wolań osób postronnych. Znajdował się więc w stanie, wykluczającym swobodne kierowanie wola.

Drugi wypadek jest pouczający z innych jeszcze względów. Jechał z reżmi wozem ciężarowym z mięsem do dość odległego miejsca pracy reżnika. A przedsięwziął jazdę tę w stanie dość osłabionym, gdyż ledwie wyzdrowiał po grypie, a ponadto cierpiał na kurecz żołądkowe. Mięso załadował mimo to w reżni osobiście. Jadąc z powrotem utracił nagle z powodu kureczów żołądkowych przy-

O bezpieczeństwie szoferów taksówek

Jak wiadomo, Miejski Urząd Policji w Poznaniu udziela bardzo niechętnie zezwolenia na noszenie broni. Jest to zrozumiale, i nikt mu tego nie weźmie za złe. W pierwszych latach powojennych zbyt często powtarzały się strzelaniny w kawiarniach, zbyt często w sprzeczce wyjmowano „słupkę“ i traktowano nią przeciwnika, by policja w interesie porządku publicznego nie miała przestrzegać jaknajdalej idących ostrożności w udzieleniu pozwoleń na noszenie broni.

Istnieje przymet jedna odwrotna strona medalu. Zdarzyło się w tych dniach w Bydgoszczy, że pasażer taksówki, wyprowadziwszy szofera za miasto, zamordował go i odebrał mu gotówkę. Jeżeli dobrze rozważymy sytuację, to przyjdziemy do przekonania, że właściwie każdy szofer taksówki jest bezwzględnie zdany na nielaskę tego rodzaju rabusiów, gdyż jak wiadomo, szofer taksówki zobowiązany jest na żądanie pasażera jechać według polecenia. W ten sposób przedsiębiorcy rabuś mógłby na szoferką gotówkę polować na szeroką skalę.

Zresztą dotyczy to nie tylko szoferów taksówek. Wprawdzie ostatnio napady na samochody stały się dość rzadkie, jednak był okres, w którym co chwilę czytaliśmy w piśmie o obrabowaniu samochodu. Ostatecznie samochodom jeżdżą często ludzie bogaci i prawdopodobieństwo znalezienia w ich portfelu pewnej ilości gotówki jest zawsze dość wielkie, stąd też nie dziwnego, że na odlud-

tomność, a samochód wpadł na wysepkę komunikacyjną, umieszczoną po lewej stronie ulicy, gdzie dość znaczna grupa osób czekała na tramwaj. Część z nich zdołała się na czas usunąć, dwie jednak dostały się pod wóz i doznały poważnych obrażeń cieleśnych. Krzyk zranionych obudził kierowcę, który natychmiast zahamował, niestety, po fakcie dokonany.

Od oskarżenia za uraz cieleśny z niedbalstwa uwolniono go na mocy § 51 kodeksu karnego. Rewizja do sądu Rzeszy, którą wniosli poszkodowani, została oddalona.

Sąd Rzeszy podzielił całkowicie stanowisko prawne sądów poprzednich. Ze oskarżony stracił przytomność już podczas jazdy wynikią stąd, że bez żadnego powodu zjechał z prawej strony ulicy i pędził naoslep na wysepkę komunikacyjną po lewej stronie ulicy. Stwierdzono, że wóz odchylił się od poprzedniego kierunku jazdy prawie o kąt prosty, pędząc w kierunku wysepki. Kierowca rozsądny tak nie jeździe. Utrata przytomności była spowodowana fizycznie poprzednio przechodzącą grypą i jej komplikacjami i osłabieniem fizycznym i psychicznym oskarżonego. Ból, spowodowany kurczami żołądkowymi, był prawdopodobnie bezpośrednią przyczyną utraty przytomności.

Czy oskarżony sam spowodował ten stan, czy też spowodował wypadek z niedbalstwa?

Niedbalstwem byłoby, gdyby oskarżony był mógł się liczyć z nagłą utratą przytomności z powodu osłabienia. W dniu, poprzedzającym wypadek w stanie jego nastąpiło pogorszenie, tak, że celem zmniejszenia bóleści brał weronal, jednak przed rozpoczęciem jazdy był według swego własnego przekonania rzeźki i zdolny do różnych wysiłków. Można by mu przeczytać za niedbalstwo, że w reżni sam załadowywał mięso. Czuł się jednak silny, i nie byłby tego dokonał, gdyby tak nie było. Tak więc i tego nie można uważać za zawinienie. Gdy zboczył z drogi, którą zamierzał jechać, znajdował się w stanie, wykluczającym zdolność swobodnego kierowania się wola. Z tego względu uwolnienie od oskarżenia na mocy § 51 k. k. było i jest uzasadnione.

(pz)

nym odcinku drogi w Kongresówce czy na kresach wschodnich obrabowanie samochodu nie przedstawia dla zawodowych bandytów żadnych poważniejszych trudności.

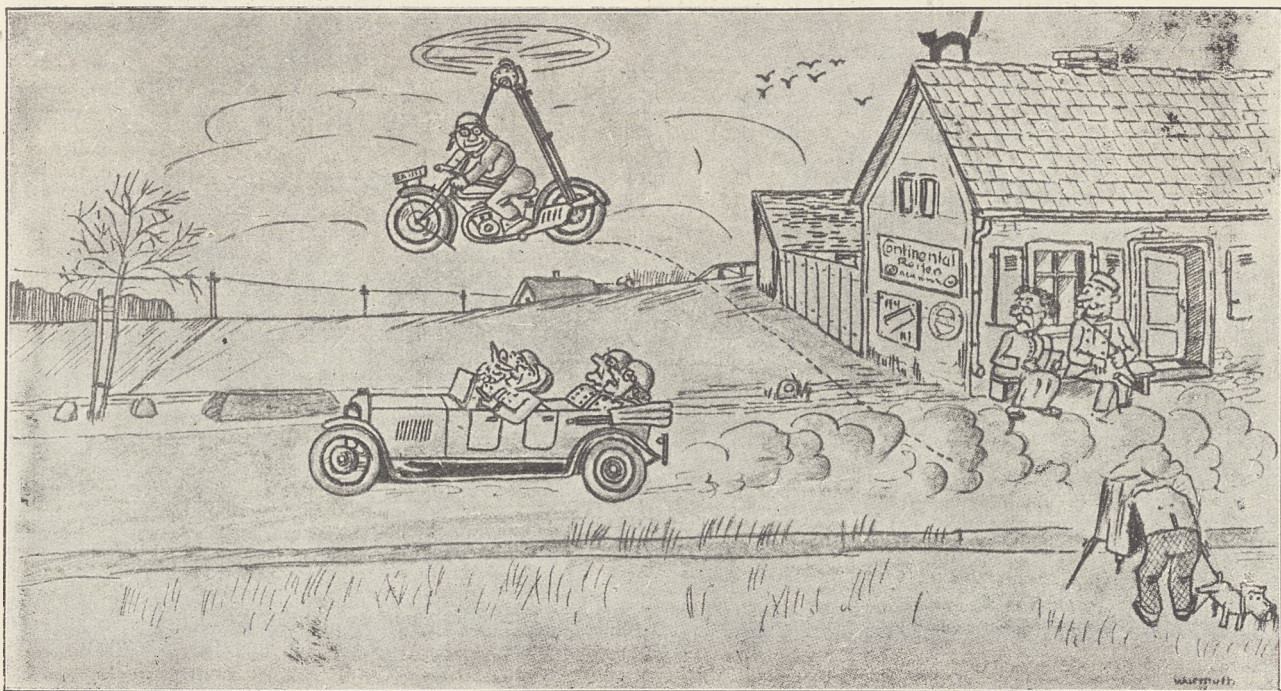
Z tego względu uważalibyśmy za bardzo wskazane, by w stosunku do kierowców samochodów prywatnych i szoferów taksówek policja stosowała mniej ostre rygory przy udzieleniu pozwoleń na noszenie broni. Sądymy jednak, że niepotrzeba nawet iść tak daleko. O ile bowiem wynika z odnośnych przepisów prawnych, policyjne pozwolenie na noszenie broni dotyczy tylko noszenia jej przy sobie. Wobec tego obowiązkowi temu nie podlega broń, którą np. umieszcza się w bocznej kieszeni w drzwiczkach samochodu. Jesteśmy zdania, że poza odrębną kwestją prawa posiadania broni umieszczenie rewolweru w kieszeni samochodu nie może nikogo narazić na konflikt z władzami bezpieczeństwa.

Byłoby pożądane, gdyby nasze władze bezpieczeństwa wyjaśniły sprawę tę w drodze urzędowej. Sądymy, że niema obaw, by umieszczonej w samochodach broni nadużył, przede wszystkim dlatego, że tam, gdzie najłatwiej o okazję do jej nadużycia, naprzykład przy wypitce czy wybitce w jakimś lokalu, broń nie jest pod ręką. Ponadto sądymy, że powojenna łatwość używania broni, jako psychoza, dziś już należy do przeszłości, i u ludzi odpowiedzialnych i dojrzałych lekkomyślne używanie broni w dzisiejszych warunkach już nie grozi.

pz.

HUMOR

Praktyczne zastosowanie najnowszych wynalazków



Automobilista: — Do niedawna spadały nam na głowę tylko samoloty, obecnie mamy nowe zmartwienie z motocyklistami, którzy masowo zaopatwiają swoje maszyny w autożyrowe śmigła.

Kłopoty z miniaturowym samochodzikiem



Właściciel samochodziku: — Już nigdy w życiu nie kupię sobie drugiej takiej bestji...



...a jednak dobra to rzecz taki lekki samochodzik. Czy potrafiłbym ciągnąć za sobą jakiś 15-tonowy czolg?

— Nie, — mówi redaktor do gwiazdy filmowej, — w tym numerze nie pójdzie. Mamy teraz tyle trzęsień ziemi i wypadków zawałania się domów, że artykuł o wypadku samochodowym, który pani przeżyła, obiecuje umieścić w następnym numerze. Mam wrażenie, że wówczas znajdzie się trochę miejsca.

Przed Mosiną jest niebezpieczny dla samochodów zakręt. Niedawno temu wydarzył się tam wypadek samochodowy, przy czym kierowca wypadł do rowu przydrożnego.

Niestety leżał tam już inny samochodziarz, który niezadowolony mrucał pod nosem „Zajęty”.

Rozmaitości ze świata

Towarzystwo wywozu śmieci w Berlinie zamówiło kilkanaście wozów zaopatrzonych w skomplikowany mechanizm do ładowania i wyladowywania śmieci.

*

Większe samoloty pasażerskie, utrzymujące komunikację między San Francisco a Chicago zaopatrzone zostały na zimę w „śniegowce”, które umożliwiają ładowanie i start nawet przy największym śniegu.

*

Znany propagator napędu raketowego M. Valier, wystartował na torze Avus koło Berlina na samochodzie napędzanym kwasem węglowym, osiągając bardzo znaczną szybkość.

