

30

groszy

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

16. luty 1930

Sanna za samochodem



W stolicy sportu zimowego Chamonix w Szwajcarii nieustraszeni sportmeni uprawiają sanna za samochodem, który dzięki gumowym gąsienicom może swobodnie poruszać się po zasypanych śniegiem drogach, wozach i pagórkach.

Sztuczki przemysłu naftowego

Za kulisami gospodarki naftowej. — Fisk hamuje postęp. — Ziemniaki gniją, a benzyna drożeje. — Współpraca dwu potężnych koncernów. — Kino, czy rzeczywistość?

Pisząc w ostatnim numerze naszego pisma o materiałach pędnych, wskazaliśmy na spirytus bezwodny, eter i gaz wodoczdowy jako na najbardziej potrzebne i możliwosciom naszym odpowiadające substancje. Do sprawy tej powracamy, jeśli bowiem dotychczas zajmowaliśmy się stroną raczej teoretyczną, dzisiaj zamierzamy oświetlić stronę praktyczną interesującej nas kwestii.

Zapotrzebowanie benzyny w związku z wzrastającym ruchem samochodowym zwiększe się z roku na rok i już najdalej w przyszłym roku rafinerie polskie nie będą w stanie wywieźć zagranicę ani jednej cysterny benzyny, ponieważ rynek krajowy zdolny będzie zużyć całą wyprodukowaną ilość.

Dzięki temu, że państwo posiada największą w Polsce rafinerię i skutkiem tego jest wielkim producentem benzyny, przemysł naftowy korzysta z szeregu nieuzasadnionych przywilejów. I tak np. pod pretekstem ułatwienia ekspertu produktów naftowych przemysł naftowy może pobierać na rynku wewnętrznym wygórowane ceny za benzynę. Pod tym względem jesteśmy w Europie bez konkurencji, benzyna jest u nas najdroższa, poto, aby nasz przemysł mógł sprzedać zagranicę kilkaset cystern, konkurując z tanią benzyną holenderską. W obowie o interesy fatalnie gospodarującego „Polminu“ akceptuje się każdy pomysł powiększenia zysków przemysłu naftowego. Gorzej jeszcze: interesom przemysłu naftowego bynajmniej nie zagrożonym, poświęca się interesy rolnictwa. Nie dopuszcza się mianowicie do produkcji bezwodnego alkoholu, który mógłby na rynku konkurować z benzyną.

W tym roku np. kilkaset tysięcy korcy kartofli nie zostało wykopanych, ponieważ ceny były tak niskie, iż kopanie się nie opłacało. . . A tymczasem można było kartofle te, nawet po dobrych cenach kupić od rolników, przerobić na spirytus, który następnie pod postacią mieszaneki benzynowo-alkoholowej mógłby mieć świetny zbyt jako paliwo dla motorów. Ale to nie byłoby na rękę przemysłowi naftowemu, gdyż zwiększenie podaży benzyny na rynku wewnętrznym zmusiłoby go do szukania zbytu zagranicą dla ewentualnej nadwyżki albo dla obniżenia cen w kraju, celem zwiększenia zbytu. A ponieważ w przemyśle naftowym zainteresowane jest państwo, w kartoflach zaś nie — pozwolono kartoflom zgnić, a lada chwila pozwoli się na podniesienie ceny benzyny.

Gdyby nawet skutkiem podjęcia masowej produkcji alkoholu bezwodnego dla celów pędnych przyszło na jakiś czas nieco ograniczyć produkcję benzyny, strata byłaby minimalna, gdyż przemysł naftowy jest wprawdzie gospodarzem bardzo ważnym przemysłem, ale w gruncie rzeczy małym i bez większego wpływu na ogólną koniunkturę krajową. Zato dane rolnictwo możliwości do spieniężenia całej nadwyżki zbioru kartofli bez uciekania się do rujnującego eksportu zagranicę, musiałyby wywrzeć olbrzymi wpływ na poprawę sytuacji gospodarczej, no i, nie na ostatnim miejscu, na rozwój automobilizmu.

Myliliby się, toby mniemał, że to tylko w Polsce nafciarze potrafią się imać przerożniętych sztuczek „pour corriger la fortune“. Wprawdzie, według wszelkiego prawdopodobieństwa, Sinclair w swej pasjonującej powieści o „Nafcie“ nadużył nieco „swobody poetycznej“, niemniej wątpliwości nie ulega że świat nafciarzy nie wiele różni się od świata bootleggerów itp. businessmenów. Świadcza o tem głośno na łamach prasy światowej wiadomości o tem, jak przemysł naftowy U. S. A. złowił zapobiec

katastrofie, grożącej mu ze strony nowego wynalazku benzyny węglowo-smolowej.

Jak wiadomo, Niemcy są w posiadaniu patentów na wytwarzanie sztucznej benzyny z węgla kamiennego i smoły oraz na przetwarzanie ropy naftowej niemal w stu procentach na benzynę. Patenty te należą do gigantycznego koncernu chemicznego p. f. „J. G. Farhenindustrie“. W licznych swoich fabrykach J. G. wytwarza już dzisiaj kilkadziesiąt tysięcy cystern benzyny z węgla i smoły oraz innych odpadków rafineryjnych. W ten sposób Niemcy, pozbawione źródeł naftowych dążą do zapewnienia sobie samowystarczalności benzynowej.

Patentami J. G. zainteresowała się w najwyższym stopniu amerykańska grupa przemysłu naftowego „Standard Oil Company“ w New-Jersey i po długich rokowaniach została zawarta umowa, mocą której grupa amerykańska wchodzi w posiadanie cennych patentów i zyskuje wyłączność w użytkowaniu ich nie tylko w Ameryce, ale także i w Azji. Klauzule finansowe tej umowy nie są znane, wiadomym jest natomiast, że, o ile chodzi o patenty na wytwarzanie benzyny z węgla kamiennego, to amerykańska grupa naftowa . . . nie zamierza ich wykorzystywać, pragnie natomiast zapewnić sobie ich posiadanie, aby gdzieindziej nie mogły być zastosowane ze szkodą dla amerykańskiego przemysłu naftowego. Et voila! . . .

Wykorzystane będą w Ameryce jedynie patenty na przeróbkę surowej ropy benzynowej oraz odpadków destylacyjnych ropy na benzynę. Amerykańskie źródła ropy naftowej są jeszcze bardzo bogate, wystarczą więc na dłuższy czas, jednakże, o ile wydobycie ropy naftowej odbywać się będzie nadal takim rabunkowym systemem, jak obecnie, to wyczerpanie się pokładów naturalnych może nastąpić stosunkowo szybko. Amerykański przemysł naftowy musi w interesie gospodarstwa narodowego i pod naciskiem rządu zreorgani-

zować dotychczasowe metody wydobycia ropy. Musi zatem lepiej wyszyskiwać istniejące już szyby i nie przystępować do wiercenia nowych, dopóki ze starych szybów ostatnia kropla ropy nie będzie wyczerpana. Oznacza to znaczne podrożenie produkcji ropy i jej przetworów, wyższe ceny benzyny, co znowu w interesie rozwoju automobilizmu jest wysoce niepożądane. Benzyna samochodowa jest w Stanach Zjednoczonych więcej, niż o połowę tańsza, niż u nas (!) i tem się poniekąd tłumaczy silny rozwój automobilizmu i przemysłu automobilowego w tym kraju.

Przez zakupienie patentów niemieckich amerykański przemysł naftowy będzie mógł wydobyciem ropy w stu procentach przetwarzać na benzynę, podczas gdy dotychczas przy zwykłym procesie destylacyjnym, po oddzieleniu benzyny, pozostawała jeszcze masa ropy, z której produkowano z kolei smary, smołę itp. produkty tańsze i nie znajdujące tak wielkiego zbytu jak benzyna. Będzie zatem można bardzo znacznie ograniczyć wydobycie ropy z ziemi, a mimo to osiągnąć z niej tak wielkie ilości benzyny, że rynek nie odczuje braku i ceny pozostaną na dotychczasowym poziomie, o ile nawet nie ulegną niższe.

* * *

Na zakończenie drobna uwaga na stronie: widząc przeróżne machinacje, „sztuczki“, jak je w tytule nazwaliśmy, przemysłu naftowego, to wykupywanie niewygodnych patentów, nie dopuszczanie do eksploatacji ogólnogospodarczo użytecznych wynalazków itd., przeczując nadto zakulisowe, zacięte walki, rywalizacje, macherki, — mimowoli chce się wykrzyknąć: „co za pasjonujący temat dla powieści, względnie scenariusza filmowego!“ Cóż, kiedy, ujrząwszy historię naftową na ekranie, widz poklony głową z pobłażliwym uśmiechem, mówiąc że to przecież „kino“! A byłaby to „rzeczywista rzeczywistość“ . . .

Jeszcze słów kilka w sprawie koncesyj autobusowych

Już tyle mówiono i pisano w sprawie koncesjonowania autobusowych przedsiębiorstw, że przypuszczamy, iż na ten temat nie by nie można było więcej powiedzieć lub napisać; zdawałoby się, że ten temat jest już wyczerpany. A jednak, gdyby wziąć pod uwagę wszystkie pro i contra tej zagmatwanej nieco sprawy, gdyby ją można było ująć pod kątem widzenia interesu kolei i budzącego się do życia przemysłu samochodowo-autobusowego, możemy dojść do przekonania, że należałoby może znaleźć moment, któryby obronił interesy kolei a jednocześnie pozwolił na normalny rozwój ruchu autobusowego.

Aby sobie jasno zobrazować to, o czem byśmy chcieli się wypowiedzieć, należałoby ująć cały ruch autobusowy w trzy kategorie, a mianowicie:

Kategoria ruchu międzymiastowego pozbawionego trakcji kolejowej, kategoria ruchu międzymiastowego o połączeniu kolejowym, a więc o podłożu konkurencyjnym, kategoria ruchu autobusowego dojazdowego t. j. dostarczającego pasażerów kolejom żelaznym.

Z tych trzech kombinacji winniśmy tu poruszyć jedynie dwie ostatnie, gdyż pierwsza, jako niezbędna dla mieszkańców okolicznych miast i wsi, może tylko dodatnio wpływać na rozwój i kulturę tych polaci kraju, przez które ruch autobusowy przechodzi.

Co do obu innych kategorii ruchu autobusowego, to skierowalibyśmy je na drogę obopólnego porozumienia się, drogą wzajemnych remuneracji, a więc drugą kategorią (konkurencyjną) plaćliby kolejom żelaznym X gr lub Y zł od każdego pasażera, trzecią zaś kategorią, o kierunku dojazdowym, otrzymałaby od kolei żelaznych X gr

lub Y zł od każdego pasażera. Samo się przez się rozumie, że pewna ścisła i lojalna kontrola musiałaby istnieć pomiędzy temi dwoma przedsiębiorstwami komunikacyjnymi, któreby bez szkody dla siebie mogły łącznie pracować i rozwijać się.

Gdyby projekt ten znalazł zastosowanie u sfer miarodajnych, mógłby się obejść bez koncesjonowania ruchu autobusowego, który tamując wzrost tego ruchu jako trakcji przyszłości, mógłby się ograniczyć do kontroli technicznej tego ruchu tak potrzebnego dla kultury i cywilizacji kraju.

No na co hamować i ograniczać ten ruch autobusowy? Tak samo jak nie można ograniczyć biegu życia, postępu i cywilizacji, tak samo nie należy ograniczać postępu techniki, jaka jest autobusowa komunikacja przyszłości.

Powiadamy, że władze nie mogą spokojnie patrzeć na brudne, odrapanie i pozbawienie wszelkiego bezpieczeństwa pudła autobusowe, wiozące 20 lub więcej pasażerów, a mające najwięcej miejsce na 10 podróży. Zgadamy się, że te wielkiły były poniekąd pionierami autobusowej imprezy u nas, ale nie zapomnijmy, że te same pudła autobusowe zmuszone będą wywędrować od nas i przenieść się w dalsze okolice, tak jak nasze dawniejsze drożki jednokonne, gdy tylko konkurencyjne Maki, N. A. G., lub Internationales rozpoczną z niemi konkurować.

Bo tylko konkurencja daje sprawność, bezpieczeństwo, wygodę, obniża stawki przewozowe, zabija bierność, niechlustwo, reguluje szybkość i wywołuje estetykę zewnętrzną i wewnętrzną. Żyjemy w wolnej Polsce, dajmy wolny bieg interesom; ingerencja władz winna się ograniczać jedynie do technicznej strony przedsiębiorstw autobusowych, do sprawności maszyn, do bezpieczeństwa jadących i do pobierania niezbyt wielkich danin podatkowych, aby nie zabić w zarodku ruchu, który pragnie siłą postępu żyć i oddychać pełną pierśią.

L. KOZŁOWSKI

Napęd na przednie koła oraz jego zalety i wady

W obecnym sezonie ukazują się na rynku wciąż nowe samochody z napędem na przednie koła. Dzięki dobrze zorganizowanej propagandzie i różnym, nierzadko jeszcze raczej teoretycznym zaletom tego napędu, samochody te zyskują coraz większe powodzenie. Napędem na przednie koła zajmują się nie tylko wytwórnie, budujące samochody luksusowe, lecz i fabryki nastawione na produkcję masową. Jak nam donoszą, nawet Ford, zmuszony przez całą organizację swej pracy do pewnego konserwatyzmu, zdecydował się na przeprowadzenie poważnych prób z tym nowym typem napędu. W tym celu w jego zakładach w Detroit zbudowano specjalny model próbny, który wypuszczono na tereny doświadczalne, gdzie odbywał on szereg jazd, po których okazało się, że nowa maszyna zasługuje po pewnych przeróbkach i udoskonaleniach na największą uwagę. Nie jest nawet wykluczone, że Ford zdecyduje się na nową reorganizację swych fabryk i dla zwałczenia konkurentów zaniecha budowy modelu A, a przeczuci się na wozy z napędem na przednie koła.

Produkcją seryjną samochodów z napędem na przednie koła zajmują się znane firmy amerykańskie jak Auburn-Cord, Ruxton i nowopowstała Gardner, dalej kilka europejskich, które go zastosowały do autobusów.

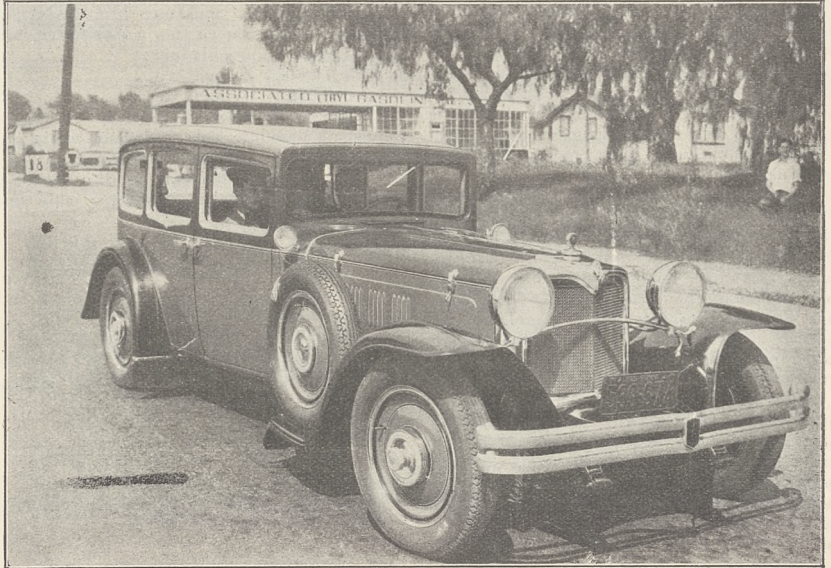
Dziwnem może wydać się, że napędem na przednie koła zainteresowano się tylko teraz mimo, że zasada jego była znana już oddawna. Są na przykład wzmianki o różnych konstrukcjach pojazdów drogowych z silnikiem parowym, budowanych w roku 1860, 1862 oraz w latach późniejszych i wyposażonych w urządzenie, przy pomocy którego siłę motoru przenoszono na przednie koła. Tak samo w okresie 1900 a 1905 rokiem ukazywały się już samochody benzynowe z takim samym napędem. W czasie wojny istniały nawet i cieszyły się dużym powodzeniem maszyny zapędzane na wszystkie cztery koła. Należy przypuszczać, że techniczna niedoskonałość stosowanych dawniej urządzeń oraz nawał innych, ważniejszych problemów konstrukcyjnych nie pozwolił wtedy na poważniejsze zainteresowanie się i rzeczywiście definitywne i celowe opracowanie tego systemu.

Obecnie nadszedł nowy okres rozwoju samochodu. Po szeregu przekształceń, o czym pisaliśmy już parokrotnie, niezgrabny powóz mechanicznie zamienił się w samochód, w któ-

rym wszystkie części składowe znalazły sobie ściśle określone miejsce. Po tej, że tak powiemy, „stabilizacji“ ogólnych zasad budowy samochodu zaczęto usilnie zajmować się doskonaleniem szczegółów i kiedy praca ta postąpiła już dostatecznie, wrócono znów do zagadnień ważniejszych natury ogólnej. Dzięki temu w ostatnich latach stworzono niezależne

Najważniejsze zalety samochodów z napędem na przednie koła są:

- 1) zmniejszenie niebezpieczeństwa poślizgu na skrętach dzięki temu, że trakcja działa zawsze w kierunku ruchu pojazdu,
- 2) zmniejszenie tendencji do „shimmy“ samochodowego,



Amerykański samochód z napędem na przednie koła. Zewnątrz samochód ten bardzo mało różni się od maszyny zwykłego typu.

resorowanie kół, automatyczne sprzęgła oraz szereg innych ważnych rzeczy. Zakonieczeniem tej serii udoskonałem jest mechanizm napędowy na przednie koła.

Zaznaczyliśmy już, że teoretycznie napęd na przednie koła posiada szereg zalet. Niektóre z nich są dobrze znane ogółowi, inne natomiast nie zostały jeszcze dostatecznie uwzględnione. Z tego powodu pomówimy obecnie nieco obszerniej o tem wszystkim, starając się całe zagadnienie rozpatrzyć zupełnie obiektywnie.

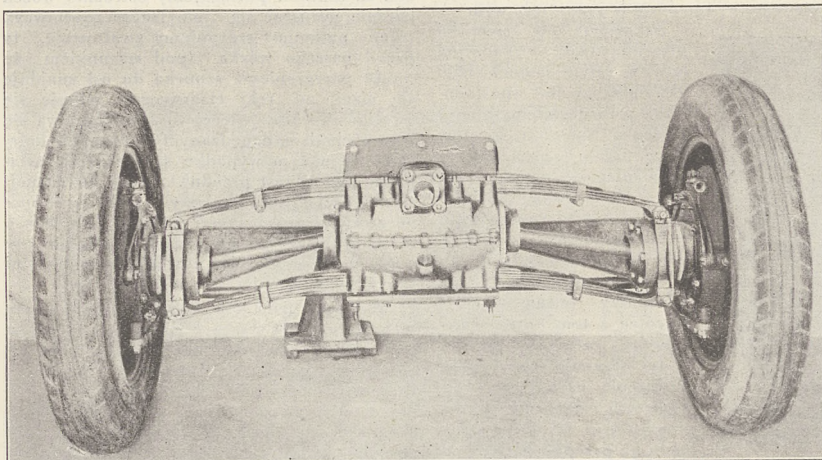
- 3) uniknięcie oscylacji całej karoserji na większej szybkości z powodu nieistnienia długiego i ciężkiego wału kardanowego,
- 4) i wreszcie możliwość obniżenia punktu ciężkości całej maszyny, co wpływa bardzo dodatnio na zmniejszenie jej wrotności.

Do zalet już czysto mechanicznych musimy zaliczyć:

- a) łatwość konstrukcji niskiej karoserji, której nie przeszkadza wał kardanowy,
- b) brak ciężkiego i niewygodnego mostka tylnego,
- c) uproszczenie konstrukcji całego podwozia.

Są to zalety samochodu z napędem na przednie koła. Jednakże maszyna ta posiada szereg wad. Do najważniejszych musimy zaliczyć:

- 1) trudność prawidłowego rozłożenia masy całej maszyny,
- 2) trudność kierowania z powodu obciążenia przednich kół, z którymi połączony jest mechanizm kierowniczy,
- 3) zwiększenie niebezpieczeństwa wępcucia się mechanizmu sterowego, więcej zawilego i częściowo zależnego od mechanizmu napędowego,
- 4) zmniejszenie przychwyty kół pędnych przy jeździe na górę oraz przy gwałtownem zwiększaniu szybkości. Zmniejszenie przychwyty może też spowodować



Charakterystyczny przedni most pędny z niezależnym resorowaniem kół.

wać w niektórych wypadkach niedający się przewidzieć poślizg.

Do wad mechanicznych zaliczyć musimy:

- wyższą cenę i mniejszą trwałość mechanizmu napędowego,
- prawdopodobieństwo uzyskania mniejszego współczynnika sprawności.
- i wreszcie zwiększenie prawdopodobieństwa uszkodzenia kosztownego mechanizmu napędowego w wypadkach kolizji.

Do tego musimy jeszcze doliczyć parę drobnych wad, którymi nie hędziemy się obecnie zajmowali.

Z tego, co powiedzieliśmy, nie można jeszcze wyciągnąć żadnych definitywnych wniosków, ponieważ wymienione przez nas zalety i wady samochodów z napędem na przednie koła posiadają niejednakowe znaczenie. I tak np. prawdopodobieństwo zmniejszenia poślizgu odgrywa dla dających wielką rolę, natomiast nieznaczne zmniejszenie kosztów mechanizmu napędowego poważniejszego znaczenia nie posiada. Aby całą kwestję wyjaśnić musimy przedyskutować znaczenie wyliczonych przez nas cech.

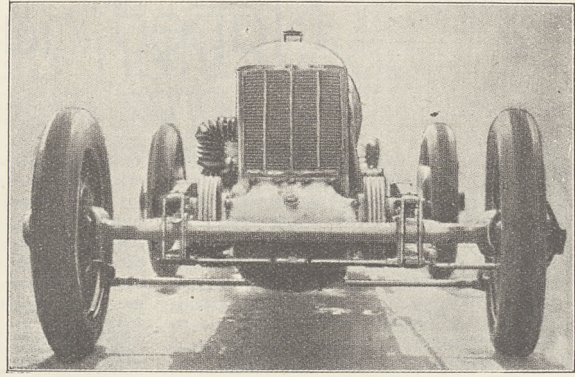
Zacznijmy od zmniejszenia niebezpieczeństwa poślizgu na skrętach. Jak już zaznaczyliśmy, ta cecha samochodu napędzanego na przednie koła posiada wielkie znaczenie i może przyczynić się do poważnego zmniejszenia ilości wypadków w czasie jazdy po obmarzniętych drogach, śliskim błocie i mokrych jezdniach asfaltowych. Z tego powodu zmniejszenie poślizgu, jako cechę dodatnią, należy traktować bardzo poważnie.

Następną zaletą jest zmniejszenie tendencji do shimmy. Jak wiemy, zjawisko tańczenia i kolowania samochodu przy pewnej szybkości wystąpiło z chwilą wprowadzenia gum-balonów. Początkowo nie umiano sobie z tem poradzić, lecz w ostatnim czasie stworzono szereg prawideł i przepisów, zachowanie których redukuje niebezpieczeństwo rozkołysania się samochodu do minimum. Z tego powodu wymieniona wyżej zaleta napędu na przednie koła dla przeciętnego samochodu nie posiada większego znaczenia.

Tak samo niema zbyt wielkiego znaczenia uniknięcie oscylacji, powodowanych przez wrowanie długiego i ciężkiego kardana. O ile oscylacje te występują łatwo w maszynach źle skonstruowanych, o tyle znowuż w samochodach dobrych są one zupełnie nieprawdopodobne. Należy przypuszczać, że w samochodach z napędem na przednie koła, wykonanych mniej starannie zamiast oscylacji kardana wystąpi jakieś inne przykre zjawisko, spowodowane mniej dokładnie i starannie wykonaniem mechanizmu napędowego.

Znacznie większe znaczenie dla bezpieczeństwa jazdy posiada możliwość obniżenia punktu ciężkości całej karoserji. Jak wiemy, w samochodach z wałem kardanowym jest-

my bardzo ograniczeni samym wałem, idącym wzdłuż całej ramy, oraz wysokim mostkiem tylnym. W samochodach napędzanych na przednie koła mechanizmy te nie istnieją i dlatego mamy możliwość znacznie wygodniejszego konstruowania karoserji. Tak samo brak długiego wału kardanowego może poważnie przyczynić się do zwiększenia wygody podróżujących, którym nadbudówka nad tym wałem nie będzie przeszkadzała. Równocześnie do zalet drobniejszych musimy zaliczyć brak szmeru powodowanego przekładnią na tylne koła. Z tego co powiedzieliśmy wynika, że najważniejszymi zaletami samochodów z napędem na przednie koła są: zmniejszenie niebezpieczeństwa poślizgu i zarzucenia na skręcie oraz możliwość obniżenia punktu ciężkości całej konstrukcji. Zobaczymy teraz jakie zna-



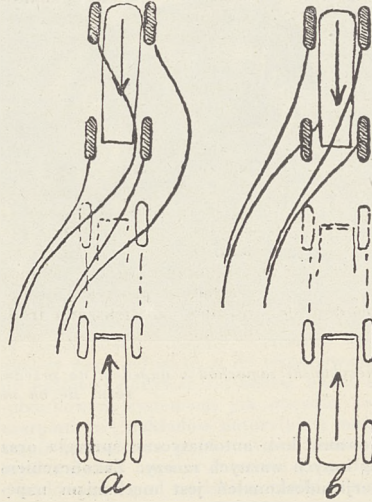
Podwozie Packard-Miller z napędem na przednie koła.

powodu, że chociaż nieznaczne dodatkowe obciążenie przedniego mostku nie wpływa zupełnie na sprawność wozu, to zato ogromne znaczenie posiada znaczne zmniejszenie współczynnika tarcia (przechwyty) pomiędzy kołami pędnymi a jezdnią. Należy przypuszczać, że łatwy do wbudowania w samochodzie osobowym mechanizm napędowy dla kół przednich nie da się zupełnie zastosować w pojazdach ciężarowych, chyba że w nich poczyni się jakieś kardynalne zmiany, dzięki którym zwiększy się znacznie obciążenie przodu maszyny.

Jako następną wadę wymieniliśmy trudność kierowania z powodu obciążenia przednich kół i oddziaływania mechanizmu napędowego na kierownicę. Naszym zdaniem w maszynach lekkich dodatkowe obciążenie nie będzie posiadało zasadniczej roli, natomiast znacznie większe znaczenie będzie posiadało oddziaływanie mechanizmu napędowego. Mówić jednak o tem szczegółowo jeszcze nie możemy i zostawiamy tę kwestję otwartą aż do chwili bliższego zapoznania się z wynalezionymi ostatnio mechanizmami napędowymi. Tak samo opuścimy kwestję zwiększenia niebezpieczeństwa z powodu połączenia funkcji trakcji i kierowania na jednym mostku.

Zajmiemy się zato zmniejszeniem przechwyty kół. Jak widzimy, w samochodzie zwykłym z napędem na koła tylne, przy wjeździe na górę, z powodu przeniesienia się punktu ciężkości w tył, przechwyty kół pędnych wzrasta. W samochodzie z napędem na przednie koła, z tych samych powodów, przechwyty kół pędnych powinien zmniejszyć się. Trudniej już sobie wytłumaczyć zjawisko zmniejszenia przechwyty przy rozpedzaniu maszyny. Popróbujmy uciec się tutaj do analogji. Przypuścmy, że mamy mały wózek, do przodu którego przywiązaliśmy sznurek. Jeżeli za sznurek pociągniemy ostrożnie wózek znacznie poruszają się, nie tracąc równowagi, jeżeli natomiast szarpniemy gwałtownie, to przód naszego wózka (pod warunkiem że punkt przyłączenia sznurka do osi znajduje się niżej od ręki ciągnącego) uniesie się gwałtownie. Mniej więcej to samo odbywa się w samochodzie, napędzanym na przednie koła, tylko że w tym wypadku sznurek jest zastąpiony przez most przedni. Jeżeli do zmniejszenia przechwyty dodamy jeszcze ewentualne zwiększenie możliwości poślizgu okaże się, że wada ta posiada już większe znaczenie i że z nią nabywcy wozów nowego typu powinni liczyć się poważnie.

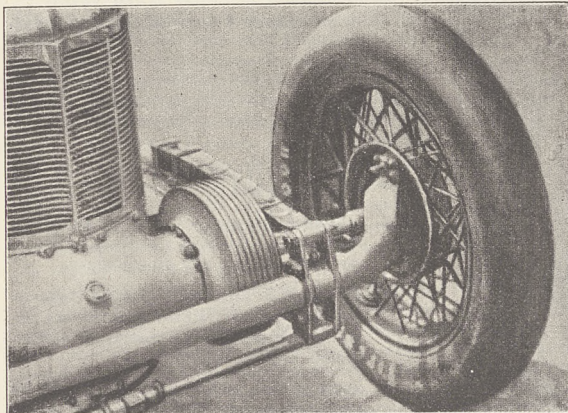
Pozostają nam jeszcze wady natury czysto technicznej. Pierwszą z nich jest mniejsza trwałość mechanizmu napędowego oraz jego wyższa cena. Tu musimy przypuszczać, że konstruktorzy przez ulepszenia i opracowanie nowych mechanizmów dadzą sobie łatwo radę. Tak samo poważniejszego znaczenia nie posiada prawdopodobieństwo uszkodzenia kosztownych mechanizmów w wypadku kolizji, a to z tego powodu, że przeciętny samochód



Kierowanie samochodem przy pomocy tylnych kół jest niedopuszczalne, a skutki tego widzimy na załączonym szkicu. Figura A przedstawia skręt wykonany na samochodzie ze sterowaniami kołami tylnymi, figura B — skręt na normalnym samochodzie.

czenie posiadają wady w nowym typie samochodu i w jakim stopniu mogą one zrównoważyć zalety. Zajmiemy się znowu kolejnym rozpatrzeniem wymienionych przez nas wad.

Zacznijmy od trudności prawidłowego rozłożenia mas w całym samochodzie. Trudność ta jest spowodowana przesunięciem wprzód spręgła, skrzynki biegów, dyferencjału oraz reszty mechanizmu napędowych. Takie dodatkowe obciążenie przedniej części wozu w samochodach zwykłych nie jest zbyt niebezpieczne i prawdopodobnie konstruktorzy poradzą sobie wkrótce z tem przez nieznaczne cofnięcie motoru w tył oraz nieco odmienne rozłożenie innych organów podwozia. Znacznie gorzej przedstawia się sprawa napędu na przednie koła w samochodach ciężarowych lub autobusach, a to z tego



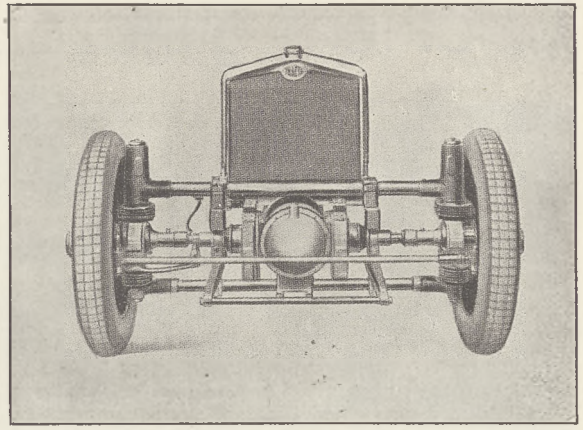
Widok części mechanizmu napędowego przednich kół w samochodzie Packard-Miller.

nie jest zbudowany do karamboli, lecz do jazdy. Poza tem niebezpieczeństwu temu łatwo poradzić przez zastosowanie odpowiednich ochraniaczy lub buforów.

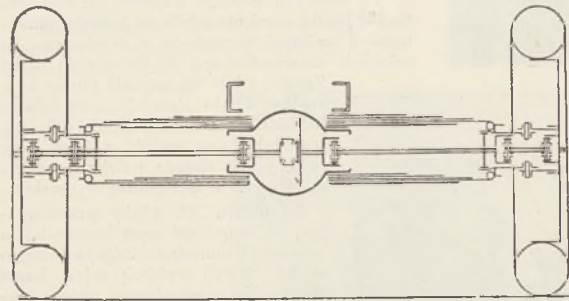
Pozostawaloby nam teraz omówienie szczegółów technicznych, stosowanych obecnie mechanizmów do napędu przednich kół.

Jednakże przedtem jeszcze wyjaśnimy kwestję dlaczego w samochodach ze względu na różne zalety nie stosuje się trakcji na koła przednie, pozostawiając natomiast czynność kierowania tylnym kołem. Zdawałoby się, że takie rozwiązanie jest bardzo proste i posiada wiele zalet, gdyż, zachowując trakcję w przedniej części samochodu przez kierowanie przy pomocy tylnych kół, unika skomplikowanego mechanizmu. Jednakże wystarczy przyrzeć się nieco uważniej szkicowi na stronie 4, aby zrozumieć, że sterowanie przy pomocy kół tylnych nie jest praktyczne. Cała rzecz polega na tem, że, aby ustąpić z drogi (t. zn. wykonać skręt) samochód sterowany przy pomocy tylnych kół musi wykonać ruch w odwrotnym kierunku, tak, że na przykład, aby wykreślić w prawo, odwlok samochodu musi posunąć

Zajmiemy się teraz samymi mechanizmami, używanymi do równoczesnego sterowania i poruszania wozów przy pomocy przednich kół. Mechanizmy te możemy podzielić na dwie zasadnicze grupy. Do pierwszej należą urządzenia z osią zwykłą, do drugiej mechanizmy, umożliwiające niezależne resorowanie obydwóch kół. Jak jedna tak i druga grupa wymaga przeniesienia skrzynki biegów, sprzęgła i dyferencjału do przodu i z tego powodu samochód napędzany na koła przednie musi mieć motor nieco cofnięty w tył, aby takim sposobem utworzyć potrzebne miejsce dla tych mechanizmów pomiędzy nim a przednią osią. Tak



Bardzo ładne rozwiązanie konstrukcyjne napędu na przednie koła daje nam podwozie Tracta.



Schematyczny szkic urządzenia do napędu przedniego mostku systemu Vorana.

samo ulegają zmianie łączniki, idące od pedałów i drążka, przy pomocy którego zmieniamy biegi.

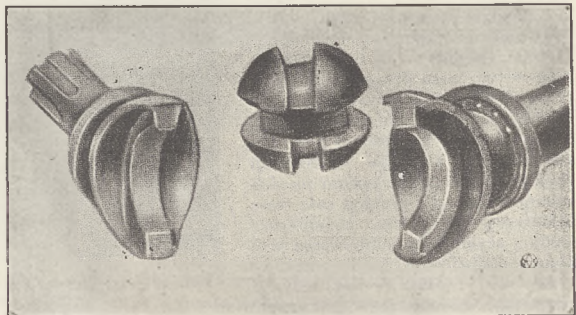
Jak już zaznaczyliśmy, pierwszy typ urządzenia do napędzania przednich kół posiada oś zwykłą, nie dozwalającą na zupełnie niezależne resorowanie kół. Przy takiej osi, ze względu na nieco większą sztywność całości, przenoszenie siły motoru na koła możemy uskutecznić przy pomocy względnie prostych mechanizmów. Z większymi trudnościami zato muszą walczyć konstruktorzy samo-

skreću, oraz jak najmniejsze oddziaływanie mechanizmu napędowego na mechanizm sterowy. Obszerniej mówić o tych mechanizmach nie możemy z powodu jeszcze zbyt małej ilości doświadczeń z nimi wykonanych, jednakże do tematu tego wrócimy w przyszłości, kiedy będziemy dysponowali większą ilością danych, osnutych już nie na rozumowaniach czysto teoretycznych, lecz na wynikach poważnie przeprowadzonych prób.

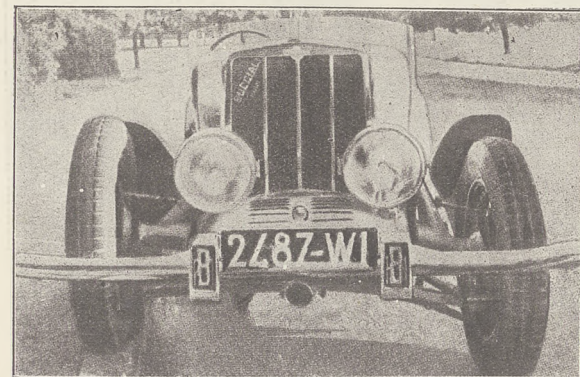
Na zakończenie musimy powiedzieć kilka słów o widokach powodenia napędu na przednie koła w samochodach różnych typów. Należy przypuszczać, że mechanizm ten będzie najczęściej odpowiadał maszynom lekkim, natomiast nie znajdzie zastosowania w samochodach ciężarowych i autobusach z tego powodu, że konstrukcyjnie trudno w nich przesunąć obciążenie do przodu. Prawdopodobnie, chcąc

się i to dość znacznie w lewo. Takim sposobem przy nagłym wymijaniu narażamy się na niebezpieczeństwo zderzenia w znacznie większym stopniu niż przy jeździe samochodem ze sterowanymi kołami przednimi. Ostatecznie może byłoby to do zniesienia, gdyby nie inna poważna wada charakterystyczna dla sterowania tylnymi kołami. Przypuśćmy, że samochód nasz chciałby odjechać od chodnika, przy którym stoi. Przy sterowaniu kołami przednimi samochód zaczyna poruszać się naprzód po linii prostej, potem, wykręcając koła w bok oddala się swobodnie od przeszkody. Zupełnie inaczej musiałby sterować samochód przy pomocy kół tylnych, a to z tego powodu, że dla oddalenia się od chodnika należałoby najpierw wjechać na niego tylnymi kołami. Jak widzimy, ta niedogodność uniemożliwia przeniesienie napędu na przednie koła w samochodzie, a mechanizmu sterowego na tylne.

chodów o niezależnem resorowaniu, w których ruchy kół są więcej swobodne i wymagają dlatego znacznego zwiększenia elastyczności całego połączenia. Zasadniczo jeden i drugi typ napędu stosuje potrójne wały kardanowe, a to z tego powodu, że znacznie prostsze wały podwójne, przy nieco większych wychyleniach kół, nie zabezpieczają ich równomiernego obrotu. Ponieważ przy napędzie na koła przednie trzeba liczyć się z bardzo nieznaczna długością wałków kardanowych (szczególniej ich



Potrójny wał kardanowy, w którym element środkowy został zastąpiony kulą. Wałek tego typu nadaje się doskonale do napędzania kół przednich.



Samochód Bucciali z napędem na przednie koła o niezależnem resorowaniu.

„dującego się w piąście koła) wprowadzono prawie we wszystkich systemach kulisty element, zastępujący jeden zwykły człon kardanu.

Prócz systemów, że tak powiemy, „klasycznych“, opatentowano w ostatnim czasie bardzo wiele urządzeń, które starają się rozwiązać zagadnienie przenoszenia energii na koła sterowane, przy pomocy nie tylko kardanu, lecz i innych, nieraz nawet bardzo pomysłowych mechanizmów. Zasadniczo każde z tych urządzeń powinno zabezpieczyć kołom absolutnie równomierny ruch, niezależnie od wielkości

większyć bezpieczeństwo jazdy w maszynach ciężkich, konstruktorzy będą uciekali się nie do napędu na przednie koła, lecz do podwozi trzysosowych, zabezpieczających znacznie więcej maszynę na złych i śliskich drogach.

Postaramy się jeszcze odgadnąć, czy napęd na przednie koła, niezależnie od typu samochodów zwycięży napęd klasyczny. Ze względu na to, że posiada on, mimo paru drobniejszych wad technicznych, dość poważne zalety, zwiększające bezpieczeństwo jadących, należy przypuszczać, że napęd ten rozpowsechni się znacznie. Rozumie się, że prócz jego zalet rzeczywistych, do zwalczania napędu na koła tylne przyczynić się musi też wszechwładna moda, która nieytłko w strojach kobiecych dyktuje swoje prawa ludzkości, lecz sięga i do dziedziny automobilizmu. Ponieważ napęd na przednie koła nie jest idealny, skończy się prawdopodobnie na maszynach zapędzanych na wszystkie cztery koła.

Szlakiem gwiazdzistym do Monte Carlo



Na ostatnim punkcie kontrolnym w Monte Carlo już wczesnym rankiem zajędzali uczestnicy rajdu, witani entuzjastycznie przez zbraną publiczność.

Rajdy gwiazdziste znane były już przed wojną. Najslynniejszym wówczas był rajd gwiazdzisty do Monaka, który był sprawdzianem wielkich wyczynów sportowych. Zwycięstw tych rajdów przypadało przedstawicielom różnych narodowości. W roku 1911 zwyciężył Francuz Rougier na maszynie Turcat Mery, w roku 1912 Niemiec Beutler na Berlicie zdobył puchar księcia Monaka. W roku ubiegłym zwyciężył znany wśród automobilistów sportsmen Holenderczyk dr. Sprenger van Eijk. Zwycięstwo w tym roku przypadło p. Hektorowi Petit, redaktorowi pisma „La Vie Automobile”, na samochodziku francuskim „La Licorne” 5 KM. Wystartował on z Jassów w Rumunii wraz ze swymi towarzyszami pp. Lesienne i Galoisy i przebył całą trasę wynoszącą 3,518 km. z najlepszą średnią szybkością, zdohywuając tem samem największą ilość punktów (320). Zwycięstwo to jest nowym tryumfem francuskiego przemysłu samochodowego. Dużą rolę grało tu staranne przygotowanie wozu do drogi, która — mimo łagodnej w tym roku zimy — była nadspodziewanie trudna.

Obsada La Licorne jechała bez chwili odpoczynku i bez zatrzymywania się, co jest również godnym uwagi wyczynem sportowym.

Z polskich sportsmenów jedynie pp. Hinterhoff wraz z Grochowskim i kierowcą Penczyną, prowadząc na zmianę Studebakerą, potrafili się sklasyfikować na 116 startujących na 55 miejscu. Jest to — jak na amatorów — wobec tak silnej konkurencji międzynarodowej, wynik bardzo korzystny. Z informacji udzielonych na miejscu przez p. Grochowskiego wynika, że jazda była niezwykle trudna. Z Warszawy wystartowano dnia 26 stycznia br. Do Poznania szło wszystko jak najlepiej, ale już na drodze Poznań—Berlin przeciwstawił im się największy wróg wszelkiej lokomocji — gęsto-szara mgła. Zasłona ta, której towarzyszył drobniutki kapuśniaczek stwarzała warunki, które uniemożliwiały miejscami posuwanie się naprzód z szybkością ponad 10 km. Dalej szron, osiadający na szybie, oraz ciemności łańcuchy egipskie w wysokim stopniu utrudniały

pokonywanie przeszkód. Z tego wszystkiego można sobie stworzyć obraz warunków, w jakich trzeba było dążyć do dalekiego celu.

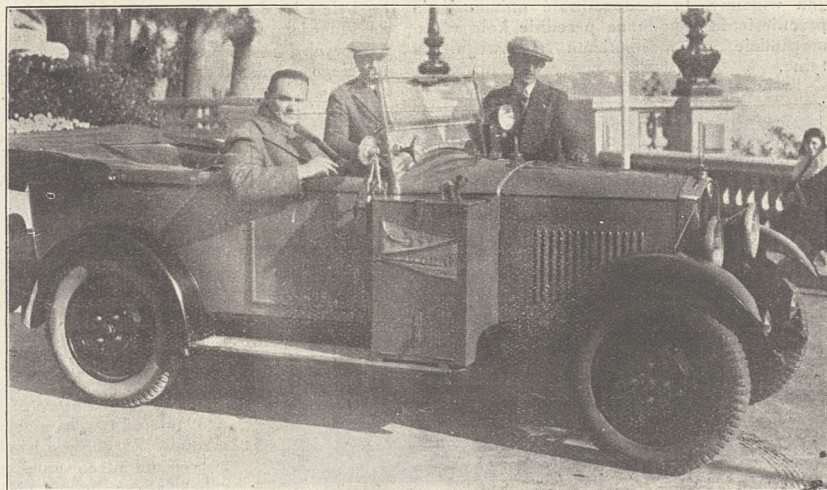
Zawodnicy nasi mijali na trasie Poznań — Berlin szereg unieruchomionych samochodów, których kierowcy, obawiając się jazdy w tak ryzykownych warunkach, woleli przeczekać mgłę. Do Berlina zajechano ze znacznym opóźnieniem, zdążając ledwie na czas do punktu kontrolnego. O krótkim choćby wypoczynku mowy być nie mogło. Posiliwszy się, ruszyli nasi zawodnicy dalej do Brukseli. Na przebiegu tego odcinka — najtrudniejszego i najdłuższego, — bo wynoszącego 784 km., pozostawało tylko 16 godzin. Czasu tego dzięki energii kierowców nie przekroczone, mimo, że brak znaków orjentacyjnych na szosach belgijskich powodował często omyłki i błędzenia tak, że do punktu kontrolnego w Brukseli przybyli niektórzy konkurenci zaledwie na 25 minut przed zamknięciem tegoż.

Po dobrych szosach francuskich jechało się już lepiej, choć nie udało się naszym sportsmenom uniknąć karambolu z autobusem, na szczęście nieszkodliwego. W Paryżu na placu Zgody, gdzie się mieścił punkt kontrolny witało naszych zawodników kilkanaście osób z kolonii polskiej, wyrażając swą radość z faktu, że choć jedna obsada polska przybyła do Paryża w przepisany czas.

Napoleon, jak gdyby przeczuwając, że samochód oraz komunikacja transkontynentalna odgrywać będą w XX. wieku wybitną rolę, kazał stolicę Francji połączyć siecią prostoliniowych tras, które stanowią dzisiaj idealne szosy dla samochodów. Drogi te, zwane we Francji „routes nationales” są w jak najlepszym stanie. Otóż jedna z takich dróg, a mianowicie droga narodowa 7 przebiega przez całą Francję z Paryża na południe i na tej drodze, jako ostatnim etapie, zdążyły wszystkie samochody do Monte Carlo. Zawodnicy opuszczali Paryż przez „Porto d'Italie” pędząc przez Fontainebleau i Montargis wzdłuż Loary, przez Cosne de Nevers. Odtąd droga biegnie wzdłuż rzeki Allier do Moulins i wpada koło Lyonu do doliny Rhony. Po lewej stronie Rhony prowadzi ona wprost na południe aż do Avignonu, a stamtąd już na wschód do miejsc-



Znany kierowca niemiecki Hans v. Stuck na swym Steyerze wystartował z Tallina i zajął 23 miejsce.



Hektor Petit, redaktor pisma „La Vie Automobile” zajął pierwsze miejsce na samochodziku „La Licorne” z silnikiem o mocy 5 KM.

wości Frejus i morza Śródziemnego. Wzdłuż morza biegnie ona do Cannes, Nicei, Monaka; Mentony aż do granicy włoskiej. Długość tej drogi wynosi prawie 1000 klm. a jest ona na wielkich odcinkach prawie że prostolinijna. Jezdnia pokryta jest na zmianę makadamem i asfaltem, 12 mtr. szeroka, na zakrętach szersza i po stronie zewnętrznej zakrętów wzniesiona. Dalej jest ona po większej części nieobsadzona drzewami, które usuwano rozszerzając ją stopniowo.

Z chwilą, kiedy ostatnią kontrolę w Lyonie otwarto, można było przewidzieć, że pierwsi uczestnicy rajdu przybędą do Monte Carlo wczesnym rankiem dnia 29 stycznia; przewidywania te ziściły się, bowiem, kiedy oficjalna kontrola końcowa o godz. 10 została otwarta, było obecnych około 20 uczestników między innymi Caracciola na „Mercedes-Benz“, który wystartował z Tallina i o godzinie 4,30 zawiał do Monte Carlo. Za nim zdążyli inni, również startujący z Tallina wzgl. Rygi, a mianowicie major Gutknecht na „Simson Supra“, Doerschlag i Vallentin na „Mercedes-Benz“ oraz Klinke na „N. A. G. Protos“, który przez całą trasę Ryga — Monte Carlo wóz swój sam prowadził.

Droga narodowa 7 w tym czasie miejscami przedstawiała obraz nędzy i rozpacy. Ulewne deszcze, które przez 8 dni padły w południowej Francji zmieniły ją nie do poznania. Miejscami była ona wogóle nie do przebycia, a niebezpieczeństwo jazdy stawało się coraz groźniejsze, kiedy napotykano na niej olbrzymie glazy, powywracane drzewa itp. Powódź, szczególnie koło miejscowości Frejus, zalała ją na wysokość 80 cm., przerywając wszelkie połączenie. Na szczęście w czasie nocy woda opadła, tak, że wszyscy uczestnicy bez poważniejszych przeszkód mogli dotrzeć do Monte Carlo. Uczestnicy polscy, opuszczając



C. Kappler na Wandererze obral tym razem jako punkt startu Saloniki. Drogi przez Serbję nie należą do najlepszych, a mimo to zajął on zaszczytne 28 miejsce.



Ci, którzy wystartowali z Sundswallu w Laplandji, dość często musieli dodawać siły swym koniom mechanicznym...

Paryż, jechali z przeciętną szybkością 41 klm.

W klasyfikacji ogólnej znalazł się na drugim miejscu Berlesco na „De Soto“, na trzecim d'Orimont na „Studebaker“, na czwartym zeszlouczony zwycięzca Dr. van Eijk na „Graham Paige“, na piątym Bignan na Fiacie. Wśród pierwszych 10-ciu zwycięzców znajduje się pani Dore na Chenard - Walcker, która wystartowała z Jassów. Średnia szybkość wszystkich, którzy ukończyli rajd, a było ich 87, waha się około 40 klm. na godzinę. Pecha miał p. Klinke na N. A. G.

Protos, który przebył dystans Ryga — Monte Carlo z średnią szybkością 43 klm. i 35 mtr., przekraczając dopuszczalne maksimum o 35 mtr. i przez to wyłączony został z konkursu.

Szczególłą na siebie uwagę zwracał zespół czterech oficerów holenderskich, którzy wystartowali z Amsterdamu.

Próba regularności wozów odbyła się na 160 klm długiej trasie prowadzącej z La Turbie przez Col de Braus (1 000 mtr.) — stamtąd doliną do Sospel, Chatillon (700 mtr), do morza i z powrotem do La Turbie.

Trasę tę należało przejechać z średnią szybkością 32 klm. na godz., przy czem najmniejsze odchylenie od tej szybkości groziło utratą punktów, których maksimum można było zdobyć 8. Samochody pędziły na tej górskiej trasie, która nie była w zbyt idealnym stanie z regularnością zegarka. Wyniki więc, do których przyczyniło się ogólne przemęczenie uczestników nie były najlepsze. Pierwsze miejsce w tej próbie zajął również Hektor Petit.

Konkurs komfortu wygrał p. Poss za swoją maszynę „Sunbeam“. Świadczy to o wielkim wysiłku angielskiego przemysłu karoseryjnego, który pod względem zapewnienia udogodnień i udoskonalen w samochodzie i jego akcesoriach zwyciężył wszystkie inne reprezentowane w rajdzie. Przewaga komfortu



...inni znowu, ubrojeni w łopaty, torowali sobie drogę, by przybyć na czas do Monte Carlo.

Trolleybusy w Poznaniu

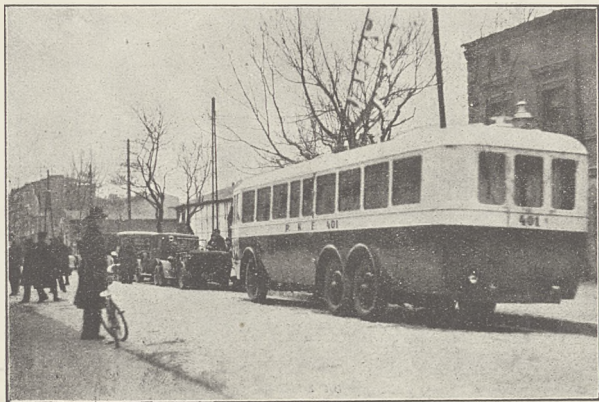
Poznań okazał się bardzo postępowym miastem, gdyż jako pierwszy w Polsce, zdecydował się na zaprowadzenie komunikacji trolleybusowej pomiędzy Śródką a Główną, dwoma dzielnicami, które nie miały połączenia

ze względu na wciąż wzrastający ruch — stanie się niemożliwą. Trolleybusy poznańskie mają podwozia wykonane w angielskiej fabryce P. K. E. i są wyposażone w 60 konne motory, które na równej drodze mogą nadać im szybkość 60 klm. na godzinę. Z powodu celowej konstrukcji i sześciokołowego podwozia poznańskie trolleybusy wyróżniają się nadzwyczaj spokojnym biegiem i są zabezpieczone przed poślizgiem niebezpiecznym w miesiącach zimowych. W przewidywaniu znacznego rozpowszechnienia się u nas trolleybusów istnieje projekt polecenia wykonania podwozia w fabryce H. Cegielski, która prace takie może z powodzeniem wykonać, koryzstając tylko z zagranicznej lincencji.

komunikacji między Główną a Śródmięciem. Dyrektor PKE inż. Nestrypke objaśniał różne techniczne zalety trolleybusów. Na zakończenie zabrali głos ks. prob. Chilomer oraz imieniem prezydenta Ratajskiego p. dr. Głowacki, który podczas swego przemówienia zwrócił uwagę na dość ciekawy moment. Otóż kiedy uruchomiono w r. 1892 pierwszą linię tramwajową w Poznaniu, linja ta prowadziła z dworca na Śródkę, czyli do obecnego miejsca, z którego do Głównej wyruszają trolleybusy. Dalej, że Poznań jest jedynym miastem w Polsce, które zaszczenia na swój grunt wszelkie innowacje, z czego również może być dumna dzielnica Główna. Poza Poznaniem bowiem w żadnym polskim mieście niema komunikacji trolleybusowej. Pod koniec przemowy przedstawiciel Związku Inwalidów Wojennych p. Maciejaszczyk, wyraził swe podziękowanie przedstawicielom Województwa oraz miasta Poznania za zbliżenie dzielnicy Główniej do Poznania.

W dalszych przemówieniach poruszono wiele ciekawych kwestyj między innymi tematem ogólnym był moment, kiedy miasto Poznań nie posiadało jeszcze tramwajów elektrycznych a zadawała się zwykłą kolejką konną.

Po śniadaniu zaproszeni goście skorzystali z trolleybusu, który odwiózł ich na Śródkę, skąd autobusem powrócili do miasta.



Pierwszy trolleybus na ulicach Główniej. Zainteresowanie tą nowoczesną komunikacją było tak wielkie, że za pierwszym wozem, który wyruszył z miasta do Główniej podążył cały szereg samochodów. Samochody te widzimy przed przystankiem trolleybusu.

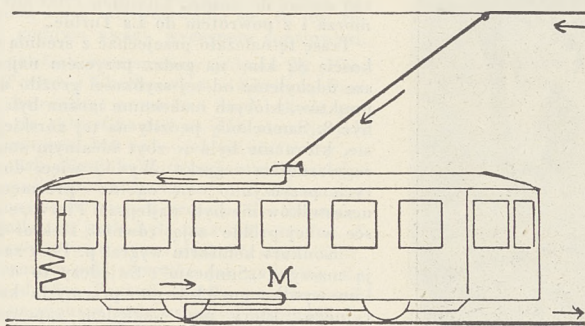
tramwajowego i do niedawna korzystały tylko z autobusów. O zaletach i wadach komunikacji trolleybusowej pisaliśmy już obszerniej w zeszłym roku. Z tego powodu powtórzymy obecnie pokrótce tylko najgłówniejsze nasze wywody. Jak wiemy, tramwaj elektryczny musi poruszać się po szynach i dlatego założenie linii tramwajowej wymaga różnych kosztownych inwestycji. Wolny od tego jest autobus benzynowy, jednakże z uwagi na wysokie koszty materiałów pędnych oraz względnie wysokie zużycie samej maszyny górnie nad nim trolleybus, czyli tramwaj elektryczny, poruszający się na pneumatykach bez pomocy szyn. Jeszcze jedną dużą zaletą trolleybusów w porównaniu z innymi środkami komunikacji, jest możliwość wykorzystania elektrowni, obsługującej sieć tramwajową. Tak samo ze względu na to, że trolleybus nie jest związany z szynami i może swobodnie wymijać inne pojazdy lub też ustępować im drogi, posiada on wielką zaletę z tego powodu, że nie hamuje ruchu. Komunikacja trolleybusowa rozwinęła się w Anglii, za której przykładem poszły Niemcy, a obecnie Polska. Prócz Poznania trolleybusy zaczęły wkrótce kursować w Gdyni, a potem prawdopodobnie w wielu innych miastach, gdzie dalsza rozbudowa sieci tramwajowej —

uroczyście. Zaproszeni goście zebrałi się na Śródce i asystowali przy poświęceniu wozów, którego dokonał proboszcz Główniej ks. Chilomer, poczem wszyscy odjechali trolleybusem do Główniej. Tam Dyrekcja Poznańskiej Kolei Elektrycznej podejmowała gości śniadaniem w czasie którego jako pierwszy przemawiał komisarz Główniej p. Błoch, wyrażając swe uznanie iniektorem ulepszenia

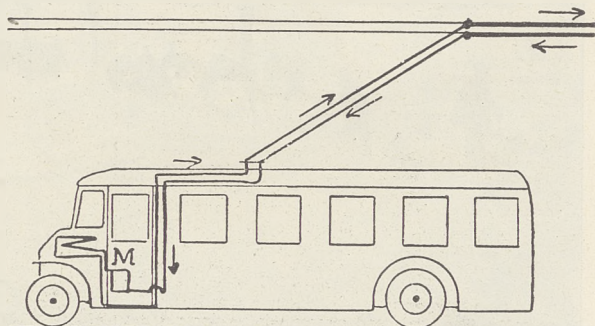


Dyrektor inż. Nestrypke w otoczeniu zaproszonych gości przed trolleybusem objaśnia techniczne zalety tego wozu.

Schemat przepływu prądu w tramwaju i trolleybusie



Tramwaj elektryczny pobiera prąd z przewodu napowietrznego i korzysta z szyn, które odprowadzają prąd z powrotem do elektrowni. Takim sposobem tramwaj jest ściśle związany z szynami.



Trolleybus korzysta z dwóch przewodów i dlatego nie wymaga szyn. Dzięki specjalnemu urządzeniu zbieraczy prądu może on oddalać się na 4 metry w bok od linii przewodów.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Polski kalendarzyk automobilowy na nadchodzący sezon 1930 r. przedstawia się nad wyraz interesująco.

Inauguracja sezonu odbędzie się stosunkowo wczesnie, bo już 16 lutego, zimowym zjazdem zespołów do Kielc. Organizacją tej imprezy zajmuje się Łódzki A. K.

Czwartego maja odbędzie się druga impreza: „Konkurs na zużycie paliwa”, organizowany przez Automobilklub Polski.

Zjazd gwiazdzisty do Łodzi będzie miał miejsce w dniu 17 maja. Łódź — położona w centrum kraju, a pozbawiona jakichkolwiek walorów turystycznych obawia się, by impreza ta nie straciła na popularności. Z tego też powodu domaga się Ł. A. K. przyznania mu stałego prawa organizowania dorocznego zjazdu gwiazdzistego.

Następnego dnia organizuje Ł. A. K. wyścig płaski koło Łodzi. Regulamin przewiduje wyścig na trasie 5 km ze startem z miejsca. Impreza ta odbędzie się na nowej, prawie że prostej szosie Pajbianice — Łask.

Wyścig ten będzie pierwszą z pięciu konkurencji, zaliczonych do zawodów o mistrzostwo Polski.

W dniach 27 — 29 maja odbędzie się „Wołyński zjazd automobilowy” i równocześnie w dniach 28 — 29 maja — „Rajd pomorski”. Obie te imprezy mają charakter krajoznawczy i połączone będą z konkursem regularności oraz z próbą szybkości.

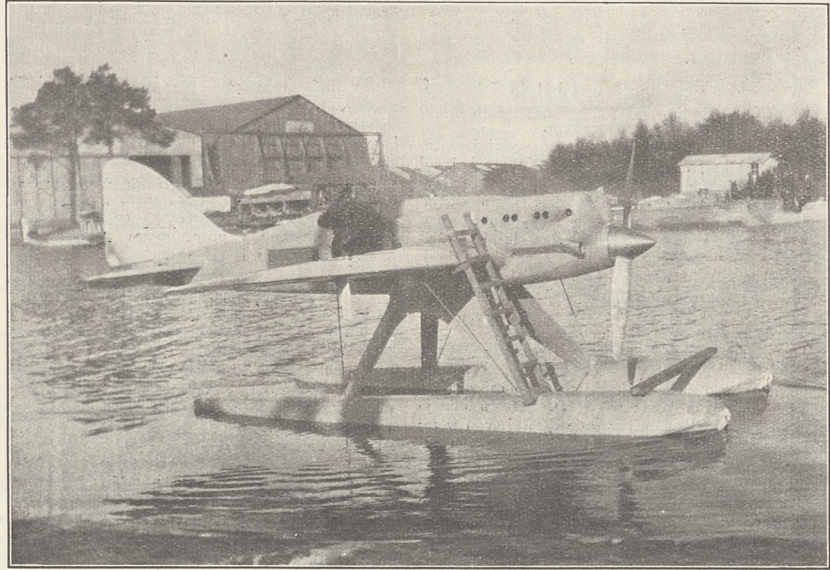
W dniach od 7—10 czerwca odbędzie się „Krakowski turniej automobilowy”, który rozpada się na cztery następujące konkurencje: zjazd gwiazdzisty (7. VI.), wyścig pod Ojcowem (8. VI.), rajd pętlicowy (9. VI.), oraz gymkhanę i konkurs piękności (10. VI.).

Zjazd gwiazdzisty dostępny będzie nawet dla niestowarzyszonych. Wyścig pod Ojcowem zaliczony został do imprez o mistrzostwo Polski, a więc zyska na atrakcyjności.

Jazda pętlicowa będzie konkursem regularności, na trasie wynoszącej około 550 km.

„Rajd międzynarodowy” odbędzie się w r. b. w dniach od 22—29 czerwca. Rajd ten zaprojektowany jest jako impreza od morza do morza, od „Bałtyku do Morza Czarnego”.

Trasa rajdu będzie następująca: Warszawa — Gdynia — Łódź — Łwów — Czerniowce — Constantza — Bukareszt — Warszawa, na przestrzeni około 3 700 km. Jako podstawa w klasyfikacji wzięta będzie pod uwagę cena samochodów seryjnych, loco Warszawa, a nie litraż. Samochody będą podzielone na grupy: I — do 1 500 dol., II — do 3 000 dol. i III — ponad 3 000 dol. Nowy ten projekt klasyfikacji przeforsował prezes Regulski na posiedzeniach A. I. A. C. R. Wyniki



Wodnopłatowiec Bernard z silnikiem Hispano Suiza o mocy 950 KM. może rozwinąć szybkość 415 klm/godz., został on jak również i „Nieuport-Delage” przeznaczony do walki o puchar Schneidera.

tej klasyfikacji oczekiwane są z niecierpliwością przez świat automobilowy.

W lipcu odbędzie się „Rajd krajoznawczy”, organizowany przez Małopolski A. K. w dniach od 4 — 6 lipca.

Dnia 3 sierpnia Śląski A. K. organizuje „Wyścig płaski” na 5-cio kilometrowej szosie asfaltowej o jednym zakręcie.

„Zjazd gwiazdzisty na regaty”, organizowany przez Pomorski A. K., odbędzie się 15 sierpnia. Data zjazdu ulec może zmianie.

„Wyścig tatrzański” będzie miał, jak zwykle, charakter międzynarodowy. Odbędzie się on w dniu 24 sierpnia. Organizacją zajmie się Krakowski A. K.

Ostatnie dwie imprezy b. roku odbędą się we wrześniu.

7-go września — „Międzynarodowy wyścig płaski we Lwowie”, organizuje Małopolski A. K. Data tego wyścigu, proponowana przez Małopolski A. K. na dzień 14 września, nie została zarezerwowana przez AIACR., ponieważ w tym sa-

mym dniu A. K. Austrii organizuje wyścig na Semmeringu, który, jako impreza starsza, otrzymał pierwszeństwo. W sprawie tej A. P. przeprowadził korespondencję z Król-włoskim A. K., prosząc o wyrażenie zgody na zorganizowanie omawianego wyścigu w dniu 7 września, w którym to dniu ma się odbyć Grand Prix Włoch. Klub ten nadesłał przychylną odpowiedź, co zostało zakomunikowane AIACR. z prośbą o wpisanie daty powyższej do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego na r. 1930.

„Rajd pań” — organizowany przez Automobilklub Polski odbędzie się w dniu 27-go września. Impreza ta odbędzie się prawdopodobnie na trasie Wilno — Nieświerz — Brześć.

* * *

W ubiegłą sobotę zakończył się zimowy rajd Kraków — Zakopane, zorganizowany przez Automobilklub Krakowski. Odbył się on w warunkach nadspodziewanie ciężkich. Śnieg, który padał poprzedniego dnia, oraz przez całą noc z 7. na 8. utworzył zasy, z którymi zawodnicy musieli się borykać na całej przestrzeni.

Start odbył się w Krakowie między godziną 5 a 8 rano. Do Zakopanego pierwsze wozy zaczęły nadjeżdżać około godziny 1. Komisja sędziowska przyznała uczestnikom następującą kolejność: 1) Jerzy Widawski (A. P.) na Citroenie, 2) Adam hr. Potocki (A. K.) na Citroenie, 3) Jan Chrzyszcz (A. K.) na Lancii, 4) M. Lane (A. K.) na Chevroletcie, 5) Alfred Sommerstein (A. K. Młp.) na Buicku, 6) Teodor Hadrjan (A. Ł.) na Austro-Daimlerze, 7) Witold Nowak (A. K.) na Fordzie, 8) Wilhelm Ripper (A. K.) na Tatrze. Ogółem wystartowało z Krakowa 13 wozów, z których 8 ukończyło rajd w przepisany czas.

Następnego dnia po południu odbył się na stadionie sportowym konkurs zręczności przy udziale 20 wozów. Pierwsze miejsce zajął Cybulski na samochodzie marki „Rugby” w czasie 2 min. 56 sek. Dalsze miejsca zajęli Ripper, Chrzyszcz, Dygat, Domaniecki, wszyscy z Automobilklubu Krakowskiego. Szóste miejsce zajął Kozłowski z Automobilklubu Wielkopolski na Chevroletcie w czasie 3 min. 24 sek. Warunki tej gymkhany były bardzo ciężkie. Poza wspomnianymi wyżej uczestnikami przybyli do Zakopanego: z Warszawy Ehrlich i Widawski na Citroenach; z Poznania Kozłowski; z Czerwińskim i Szulczyńskim na Chevroletcie; ze Lwowa Sommerstein na Buicku; z Lublina Gluchowski na Fiacie; z Katowic Firtenberg na Austro-Daimlerze i Korfanty na Graefstificie i z Łodzi Wucow na trzykołowym Morganie.

* * *



Wodnopłatowiec Nieuport-Delage z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 1 400 KM., chłodzony wodą rozwinął podczas pierwszego lotu szybkość około 510 klm na godzinę.

Jedną z następnych imprez zimowych po raz pierwszy urządzanych w Polsce, będą wyścigi motocyklowe, zorganizowane przez Śląski Klub Motocyklowy, łącznie z komitetem imprez sportowych.

Wyścigi te odbędą się na stadionie Komitetu imprez sportowych w Zakopanem w dniach 1 i 2 marca.

W związku z tą imprezą przybył do Zakopanego delegat Śląskiego Klubu Motocyklowego, celem ostatecznego omówienia programu.

Na imprezy te składać się będą wyścigi motocyklowe w kategoriach od 175—350 ccm i od 350 w górę. Wyścigi odbędą się na pięciu okrążeniach, zatem trasa wynosić będzie około 5 km.

W dalszym ciągu odbędą się skijoring za motocyklami na dwu okrążeniach, dalej w wyścigu będą brały udział motocykle z przyczepkami, również na pięciu okrążeniach.

Jest to program pierwszego dnia, na który złoży się t. zw. przedbiegi, zaś dnia następnego, t. j. 2-go marca startować będą ci wszyscy, którzy zdobyli w pierwszym dniu nagrody i rozgrywać będą finał.

W drugim dniu odbędą się dalsze popisy, a to: skoki w dal oraz jazda za lisem, którym będzie znany jeździec, Niemiec, do dnia dzisiejszego w tej roli niepokonany. W wyścigu motocyklowym zapowiedziano udział szereg zawodników zagranicznych, m. in. z Wrocławia Koch, Ernst, Klein, Roeder, a ze Śląskiego Klubu Motocyklowego bracia Breslauer, Boguslawski, Wilim, Kremin, Wizor, Gasiór, Foka, z przyczepkami Knapik, Pielawski, Kazimierz (mistrz Śląska w kategorii F).

Również spodziewany jest udział zawodników z Krakowskiego Klubu Motocyklowego, dalej z Bydgoszczy weźmie udział hr. Alvenleben, zdobywca 4-tej kategorii nagrody z Barcelony i in.

* * *

Stworzona z inicjatywy pana ministra komunikacji komisja lotnictwa sportowego przy Aeroklubie R. P., w której skład wchodzi przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji, departamentu aeronautyki, Min. Spr. Wojsk., Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, państwowego urzędu wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, L. O. P. P. oraz Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, opracowała obecnie warunki, na jakich powstawać mogą nowe kluby lotnicze.

Warunki te brzmią:
„Powstające kluby sportowo-lotnicze. mające zamiar ubiegać się o pomoc z fundusów, na rozdziel których ma wpływ komisja lotnictwa sportowego przy Aeroklubie R. P., powinny uczynić zadość następującym warunkom:

1) Klub musi posiadać 30 000 złotych lub dwie awionetki (ewentualnie inne samoloty), oraz w gotówce nie mniej, jak 10 000 złotych.

2) Klub musi posiadać zapewnienie, że roczny budżet z własnych dochodów stałych, t. j. składki członkowskich, subwencji władz lokalnych (komitety L. O. P. P., samorządy, fabryki i t. p. organizacje) wynosić będzie nie mniej, jak 12 000 złotych. Zapewnienie to musi być przedłożone w formie uwierzytelnionych uchwał, lub zaświadczeń odpowiednich instytucji.

3) Ilość członków nie może być mniejsza niż 60.

4) W miejscu powstania klubu musi istnieć lotnisko lub lądowisko ukończone, lub budujące się (wojskowe, ministerstwa komunikacji, L. O. P. P.), względnie należy przedłożyć zaświadczenie urzędowe gminy, miasta lub temu podobnej instytucji, że w ciągu najbliższego roku lotnisko będzie zbudowane i potrzebnymi zabudowaniami, t. zn. conajmniej 1 hangarem z ubikacją warsztatową.

5) Klub musi złożyć prośbę do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej o afiliowanie go.

Klub, odpowiadający powyższym wymaganiom może się ubiegać o pomoc materialną z fundusów, na podział których ma wpływ komisja lotnictwa sportowego, jednak nie wcześniej, jak od początku nowego roku budżetowego i to tylko, o ile wykonanie wyżej wymienionych warunków i zgłoszenie nastąpiło przed 1-ym maja.

* * *

W zeszłym miesiącu odbyło się w Paryżu zebranie zarządu Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I. — Federation Aeronautique Internationale), która w chwili obecnej jednoczy w sobie aerokluby 30 państw.

Na zebraniu tem zatwierdzono regulamin przyszłego międzynarodowego wyścigu hydroplanów o puchar J. Schneidra. Zawody te odbędą się między 1 czerwca a 30 września 1931 r. i zorganizowane będą na wypadek wycofania się Anglii, przez Aeroklub Włoch w Wenecji. Ustalono, iż przy zgłaszaniu udziału do tego klasycznego wyścigu, należy przekazać sumę 200 000 fr., jako gwarancję wzięcia udziału. Termin nadsyłania zgłoszeń upływa z dniem 31 lipca 1930 r. W wyścigu przysłym weźmie prawdopodobnie udział również i Francja, która już od kilku lat nie wystawiła swej ekipy.

Zadecydowano, że zawody balonowe o puchar Gordon Bennetta odbędą się w roku bieżącym w Stanach Zjednoczonych Ameryki północnej.

Wobec wprowadzenia w życie z dniem 1-go stycznia b. r. nowego międzynarodowego regulaminu sportowo-lotniczego, który z pośród całego szeregu rekordów międzynarodowych wyodrębnił pięć najlepszych wyczynów, jako rekordy światowe, ustalono pierwszą listę tych rekordów, a mianowicie:

1) Rekord lotu na czas (Stany Zjednoczone Ameryki północnej) — 420 godz. 17 min.; 2) rekord wysokości (Niemcy) — 12.739 metrów; 3) rekord długości lotu w linii prostej bez lądowania (Francja) — 7.905 km 140 m; 4) rekord długości lotu na trasie zamkniętej (Francja) — 8.029 km 440 m i 5) rekord szybkości (Anglia) — 575.700 km/godz.

Wobec przypadającego w roku bieżącym 25-ciolecia założenia F. A. I., postanowiono, iż zjazd ogólny F. A. I. odbędzie się w Paryżu w dniach od 10 do 15 czerwca.

Z Sekcji Samochodowej Polskiego Touring-Klubu

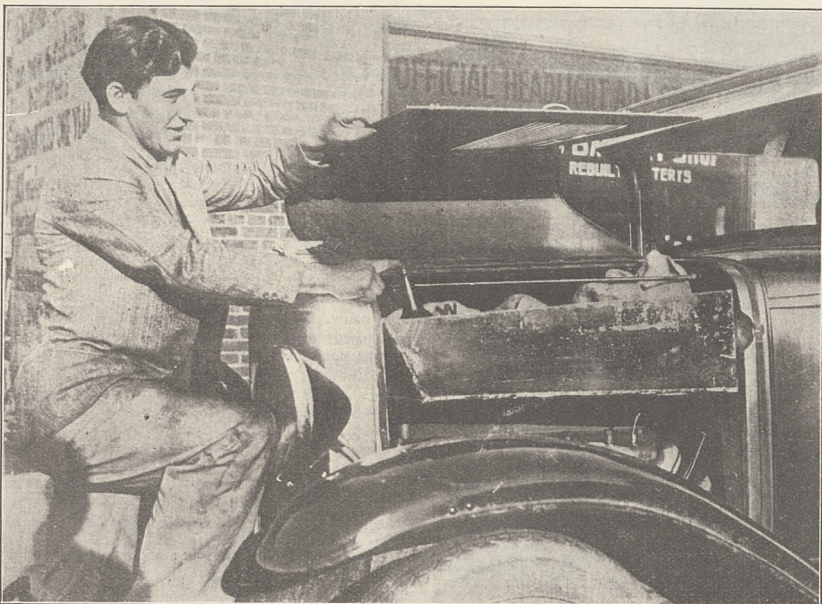
Unormowanie publicznej komunikacji samochodowej wymaga obecnie ustawodawczego rozwiązania. Komisja międzyministerjalna, poszczególnie ministerstwa, Izby przemysłowo-handlowej i rada samorządowa przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych rozpatruje projekt ustawy o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych. Impulsem bezpośrednim tych debat jest zaobserwowany brak bezpieczeństwa na liniach autobusowych, często brak odpowiedzialności materialnej przedsiębiorców i niekiedy „dzika”, rujnująca ich wzajemnie konkurencja.

Nietylko jednak te przyczyny wpływają na zaktualizowanie tego zagadnienia.

Wylania się jeszcze potrzeba normalnego ustosunkowania się linii autobusowych do dróg żelaznych. To ostatnie jest dziś kwestią międzynarodową. Na majowym się odbył tego lata, u nas w stolicy, międzynarodowym kongresie kolejowym właśnie Polsce przypadło wystąpienie z referatem: „Współzawodnictwo kolei i samochodu“.

Dnia 27 stycznia odbył się staraniem polskiego Touring Klubu, w sali Philipsa, pierwszy z cyklu comiesięcznych odczytów, zapowiedzianych przez Sekcję samochodową P. T. Klubu. Prelegent, adv. Kazimierz Watrakiewicz, powodując się wyżej wspomnianymi względami, rozwinął na tym inauguracyjnym odczycie temat „Linje autobusowe“. Po historycznym rzucie oka na rozwój komunikacji lądowej, prelegent przeprowadził analogię rozwoju komunikacji kolejowej i autobusowej, przedstawił stosunki, panujące w tej dziedzinie zagranicą; zobrazował obecny stan faktyczny i prawnej publicznej komunikacji osobowej w kraju. Podkreślił jej doniosłość przez zainteresowanie się liniami samochodowymi już nietylko ministerstwa robót publicznych, lecz i ministerstw Komunikacji, M. S. Wojsk., Ministerstwa Poczty i Telegrafów. W konkluzji prelegent wysunął dezerat, by projektowana ustawa o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych nie zawierała prerogatyw dla władz lub samorządów, by zasadniczo sprawy autobusowe koncentrowały się w Ministerstwie Komunikacji, o ile Ministerstwo Komunikacji istotnie stanie się władzą nadzorczą (a nie tak, jak dziś i władzą, zarządzającą kolejami i lotnictwem); do czasu tego rozgraniczenia (t. j. całkowitej komercjalizacji kolei) proponuje utworzenie Rady samochodowej. Wypowiada przekonanie, że dość wyraźna już walka pomiędzy koleją a liniami autobusowymi (głównie o pasażera oraz o drobne, cenne i lekkie towary) jest tylko fazą przejściową, po której nastąpi uzgodnienie i współpraca obydwu tych środków komunikacji lądowej. Wysunął wreszcie prelegent możliwość skonstruowania podatku państwowego na cele budowy dróg samochodowych.

Po odczycie, wiceprezes polskiego Touring Klubu, dr. M. Orłowicz, zajął dyskusję, w której brali udział: prezes Sekcji samochodowej polskiego Touring Klubu, p. W. Modzelewski, przedstawiciel Izby przemysłowo-handlowej w Warszawie p. Taubenfeld, red. Augustynowicz, przedstawiciel Związku właścicieli autobusów p. Przyłuski, delegat ministerstwa poczty i telegrafów p. Wygard, dr. M. Orłowicz, radca ministerstwa robót publicznych inż. R. Minchelmor oraz prelegent adv. Kazimierz Watrakiewicz, który zrekapitulował wylaniające się z dyskusji uwagi. Przemawiający, z wyjątkiem delegata Izby przemysłowo-handlowej, który uważa formę koncesyjną za przedwczesną w Polsce, wypowiedzieli się za wprowadzeniem systemu koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych. System ten da pełną gwarancję bezpieczeństwa publicznego, zapewni rozwój interesów przedsiębiorcy i samochodowego producenta krajowego oraz przyczyni się do wzmożenia ruchu turystycznego w Polsce.



Nowe sposoby szmuglowania alkoholu w Ameryce. Agent policji prohibicyjnej w Los Angeles wykrył ostatnio skrytkę do szmuglowania alkoholu, którą mieściła się pod maską samochodu.

Szlakiem gwiazdzistym do Monte Carlo

(Dokończenie ze str. 7-cj.)

maszyn angielskich zaznaczyła się zresztą za najwygodniejszy wóz „transformable“ (Sunbeam) i maszynę otwartą „Lagonda“ lorda Clifforda.

Wyścig na wzniesieniu Mont des Mules wygrał Wielickowicz na Bugattim. Ta trzykilometrowa trasa, pełna zakrętów i ostrych wzniesień, ma swoją historię w automobilizmie. Wielickiewicz zdobył tę górę w trzech minutach 19¹/₅ sek. z szybkością średnią przeszło 54 km. na godz. bijąc wszystkie dotąd na niej ustalone rekordy. Tuż za nim była pa-

ni Frederich, również na Bugattim, z czasem 3 min. 40¹/₅ sek.

Nagrody międzynarodowego Sporting Clubu, wydawnictw „Journal“ i „Illustration Automobile“, księcia Ghiki oraz nagrodę za regularność zdobył Petit, dalej zdobył dwie nagrody Berlesco, zaś Abel Blim d'Orimont i Healey po jednej. Nagrody dla pań, poza wyżej już wspomnianą panią Dore, zdobyły panie Bahr, Frederich oraz Bruce.

Jak widzimy, udział pań w wielkich imprezach samochodowych zyskuje sobie coraz większe uznanie i uwieńczone zostaje doświadczeniami sukcesami. Należy sobie życzyć, aby w przyszłym roku wśród korowodu samochodów, które wezmą udział w tej wielkiej imprezie samochodowej, zabłysło u naszycie gołło samochodu naszej własnej produkcji.

Walka z przepełnianiem autobusów

Władze administracyjne rozpoczęły walkę z nadmiernym przepełnianiem autobusów.

Starostwo Grodzkie Warszawa — Praga skazało Joine Gelmana (Kazimierz nad Wisłą), utrzymującego autobusową komunikację zamieszką na 500 zł. grzywny z zamianą na miesiąc aresztu, za przeladowanie autobusu.

Władze administracyjne rozpoczęły energiczną walkę z nadmiernym przepełnianiem autobusów. Starostwo Grodzkie Warszawa-północ skazało właściciela autobusów, utrzymującego komunikację zamieszką: Romana Ambroziaka (Garwolin) na 300 zł. i Hersza Gelbrocha (Łomża) na 100 zł. grzywny za dopuszczenie do przeladowania autobusu ponad ilość przewidzianych miejsc.

Regulacja ruchu autobusów miejskich w Warszawie

W regulacji ruchu autobusów miejskich w Warszawie wprowadzono inowację. Przy zbiegu Chmielnej i Brackiej urządzono sygnał świetlny celem regulacji odstępów między autobusami.

Kierowca, odjeżdżając z przystanku, sygnalizuje swój przejazd światłem tego koloru, jakim oznaczona jest linja (białym lub zielonym) i jednocześnie blokuje za sobą drogę na półtorej minuty, zapalając automatycznie gasnące światło ciemno-fioletowe. Następny, nadjeżdżający kierowca, widząc zdaleka światło blokowe, zwalnia biegu i nie może ruszyć dalej z przystanku dopóki światło nie zgaśnie.

Jeszcze jedną inowację wprowadzono w ruchu autobusów miejskich w Warszawie. Jest nią ustawienie lustra na zakręcie z ul. Kredytowej na Jasną, które umożliwiło ma kierowcy widzenie ulicy za zakrętem i ustrzeżenie go w ten sposób od nieoczekiwanego najechania.

Specjalny sąd dla spraw automobilowych

Według informacji pism codziennych Ministerstwo Sprawiedliwości zdecydowało się, uwzględniając długie trwające starania kierowców, na scentralizowanie wszystkich spraw szoferskich w jednym sądzie grodzkim.

Sprawy te przekazywane będą sędziemu, obznajomionemu z automobilizmem i rozprawywane będą na specjalnych sesjach.

Uwzględnienie tego tak ważkiego postulatu kierowcy warszawscy przyjmą z niekłamana radością i uczuciem ulgi.

Kraźzież samochodu w Warszawie

Inż. Henryk Liefeld pozostawił bez dozoru przed domem przy ul. Chmielnej 7 samochód, sam zaś wszedł do bramy. Gdy po upływie godziny wyszedł na ulicę, auta już nie zastał. Wartość auta wynosi 19 000 zł.

Międzynarodowy kongres komunikacyjny

W siedzibie Związku przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce odbyła się konferencja pra-

Na Widnokregu Automobilisty

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Wypadek samochodu policyjnego.) W ubiegły poniedziałek w godzinach popołudniowych znany w kołach automobilistów naszego miasta „Chrysler“ — Komendy Wojewódzkiej Policji Państwowej uległ wypadkowi przy ul. 27. Grudnia w pobliżu rogu ul. Kantaka. Jak się dowiadujemy, wypadek miał przebieg następujący: kierowca samochodu otrzymał polecenie podjechania przed główne wejście gmachu M. U. P. zamierzając objechać ul. Kantaka, św. Marcina i Fr. Ratajczaka. W chwili gdy zbliżał się do ulicy Kantaka i zamierzał skrócić na lewo zgasił mu motor. Maszyna znalazła się przodem na lewym torze tramwaju. W tej chwili nadjechał od strony ulicy Gwarnej tramwaj, którego motorniczy nie zdołał na czas zatrzymać, tak, że wóz uderzył w przednie koła samochodu i zgiął przednią osi, uszkadzając jednocześnie oczywiście koła. Szkody są dość poważne. Nagle zdławienie motoru tłumaczy się tem, że maszyna dopiero co wyszła z garażu i była jeszcze zupełnie zimna.

POZNAŃ. (Zderzenie tramwaju z samochodem.) Na św. Marcinie w pobliżu restauracji „Continental“ tramwaj najechał na samochód szkolny firmy „Warsaw“, powodując znaczne uszkodzenie samochodu.

Motorniczy tramwaju twierdzi, że powodem wypadku było wadliwe funkcjonowanie hamulca.

NICEA. (Wypadek samochodowy Edwarda Ligockiego.) Dnia 2. bm. autor „Samby i Mozy“, Edward Ligocki, cudem wprost uszedł śmierci.

Prowadził on samochód na drodze z Hyeres do Tulonu z szybkością 50 km. na godz. gdy nagle odleciało koło. Maszyna na szczęście nie skręciła na miejscu, ale siłą rozpędu ślizgała się jeszcze około 60 metrów na bębnach hamulca i zatrzymała się przed głębokim rowem.

Droga była pusta, skończyło się więc na emocji i westchnieniu do Św. Krzysztofa, patrona automobilistów.

BERLIN. (Autobus wpada do restauracji) W północnej części miasta na ul. Muellenstr. wydarzyła się we wtorek katastrofa autobusowa. Kierowca autobusu, chcąc wyminąć przejeżdżającego ulicą rowerzystę, stracił panowanie nad wozem, który wjechał na chodnik i wpadł przez okno wystawowe do lokalu restauracyjnego. Obsługa autobusu, właściciel hotelu oraz 14 osób odnieśli poważne obrażenia.

WIEDŃ. (Katastrofa autobusowa pod Lublaną.) W sobotę wieczór przewrócił się w pobliżu Lublany autobus, w którym jechało 20 osób. Siedmiu podróżnych poniosło śmierć, trzynastu odniosło rany.

Przyczyną katastrofy była zbyt szybka jazda oraz utrata władzy przez szofera nad autobusem.

PARYŻ. (Starcie samochodu z pociągiem.) W sobotę, o godzinie 20-cj, w pobliżu Reims samochód osobowy wpadł na pociąg pociągowy, zdążający w kierunku Paryża z szybkością około 80 km na godzinę. Skutki zderzenia były straszne. Auto zostało rozbite na drobne kawałki. Pasażerowie — 2 mężczyzn, 2 kobiety i 2 dzieci — zostali rozszarpani w strzępy. Zwłoki dzieci znale-

ziono w odległości 7 metrów od toru. Obydwie kobiety wleczone były przez parowóz na przestrzeni 100 metrów, ciało zaś jednego z mężczyzn wplotło się formalnie w koła parowozu. Maszynista pociąg zatrzymał, z powodu jednak wielkiej szybkości pociąg przeszedł jeszcze kilkaset metrów. Automobilista jechał również z dużą szybkością i najwidoczniej nie spostrzegł opuszczonego szlabanu, który auto wylało.

NOWY JORK. (Wypadki samochodowe w Ameryce.) Jak wykazuje ostatnio ogłoszona statystyka uległo w ub. r. wypadkom samochodowym 20 tysięcy osób. Z tej liczby połowa przypada na przechodniów, druga połowa zaś na kierowców i pasażerów.

BEREA. (Śmierć 4 dzieci polskich w czasie zderzenia się autobusu z pociągiem.) Na przejeździe kolejowym pod Berea (Ohio, St. Zjedn.) wpadł pod koła pociągu autobus, w którym jechały dzieci do szkoły. 9-cioro dzieci poniosło śmierć na miejscu, w tem czworo polskich.

Z KRAJU

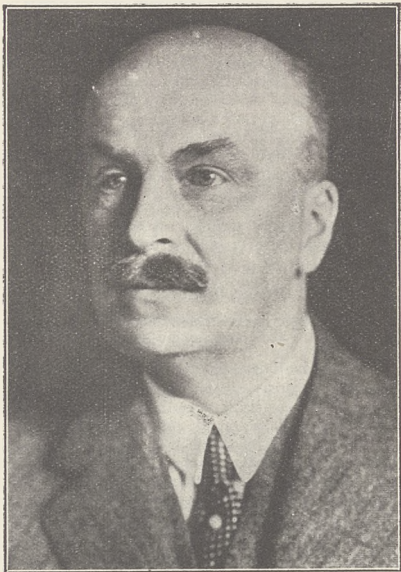
Autobusy m. Warszawy

W styczniu autobusy miejskie przewiozły 1.919.794 pasażerów, przeciętnie dziennie 61.922. W grudniu r. z. skorzystało z komunikacji autobusowej 1.866.486 pasażerów.

Wozokilometrów autobusy wykonały w styczniu 129.383, w grudniu 122.695. Na wozokilometr przypada w styczniu 14,8, w grudniu 15,2 nasażerów.



Ministerstwo Kolei Rzeszy zamówiło kilkanaście drezyn samochodowych, które mogą rozwinać szybkość 50 km/godz. i służyć będą dojazd kontrolnych na poszczególnych szlakach.



Nowowyrbrany prezes Automobilklubu Rzeszy
ks. meklemburski Adolf Fryderyk.

rowa w związku z międzynarodowym kongresem komunikacyjnym, który odbędzie się w Warszawie od 29 czerwca do 6 lipca rb.

Wyjaśnić, dotyczących kongresu udzielał sekretarz generalny komitetu organizacyjnego, inż. M. Kuźmicki. Kongresy takie odbywają się co dwa lata w innym państwie; najbliższy, który odbędzie się w Warszawie, poruszy zagadnienia ściśle techniczne, związane z komunikacją. Referentem z ramienia Polski będzie p. inż. Nastrype, dyrektor poznańskiej kolei elektrycznej, który mówić będzie na temat porównania rodzajów komunikacji publicznej (koleje znaczenia miejscowego, tramwaje, autobusy) pod względem technicznym, ekonomicznym i ogólnokomunikacyjnym. W kongresie warszawskim weźmie udział około 900 osób. Do przyjęcia gości zagranicznych powołano komitet organizacyjny.

Obrady kongresu trwać będą trzy dni, poczem zorganizowane będą wycieczki, wreszcie w dniu 6 lipca uczestnicy wezmą udział w otwarciu Międzynarodowej Wystawy Komunikacji w Poznaniu.

W wystawie zapowiedziano oficjalny udział rządów Francji, Rumunii, Austrii, Włoch, Czechosłowacji. Pertraktacje z rządami Grecji i Turcji są w toku. Poza tem bardzo licznie reprezentowane będą przedsiębiorstwa komunikacyjne Anglii, Ameryki i wielu innych państw oraz Polski.

Raid samochodowy do morza

W związku z 10-leciem odzyskania morza Automobilklub Pomorski organizuje rajd gwiazdzisty samochodowy z całej Polski nad Bałtyk. Delegacja tego klubu bawiła w Toruniu u władz wojewódzkich, z którymi omówiła sprawę rajdu.

Z ZAGRANICY

Monopol samochodowy w Hiszpanii

Były dyktator Hiszpanii Primo de Rivera stwierdził na mocy cyfr, że Hiszpania wydaje rokrocznie 50 milionów pesetów na samochody proweniencji amerykańskiej. Z tego też powodu zamierza on stworzyć przemysł samochodowy o charakterze monopolowym. Zapoczątkowane w tym kierunku rokowania z europejskimi i amerykańskimi przemysłowcami, którzy mają na terenie Hiszpanii stworzyć własne fabryki, — jak donosi A. D. A. C. — nie doszły do skutku, gdyż strona inwestująca nie mogła się zgodzić na zbyt niski kapitał udziałowy hiszpański.

Obrońca przemysłu automobilowego we Włoszech

Rząd włoski podniósł ostatnio bardzo znaczne stawki celne na części automobilowe. Stawki te po podniesieniu wyniosą 60—80% ad valorem. Przyczyną tego kroku była konieczność obrony przemysłu automobilowego przed zakładanymi licznymi w Italji montowniami firm amerykańskich.

Montownie te, korzystając z niskich stawek celnych na części automobilowe, zagrażały poważnie przemysłowi włoskiemu.

Równocześnie i we Francji projektowana jest zmiana stawek celnych w tym samym duchu.

Ponieważ i nasza taryfa celna sprzyja powstawaniu obcych montowni, tworzących groźne niebezpieczeństwo dla naszego młodego przemysłu automobilowego, należałoby również pomyśleć o odpowiednich jej zmianach.

Jazda w nocy i szkoły kierowców samochodowych

W większości krajów europejskich wymagane jest złożenie egzaminu celem uzyskania pozwolenia na prowadzenie samochodu.

Z kół czytelników

Otrzymujemy jako odpowiedź na nasze wezwanie w numerze 17, str. 13. liczne głosy. M. in. cytujemy list pana E. P. z Gniezna z datą 30 stycznia.

Jako stały czytelnik, abonent i sympatyk „Samochodu“ donoszę, że poziom pisma, szczególnie w ostatnich miesiącach znacznie się podniósł. „Samochód“ dzisiaj słuszenie możnaby nazwać „przewodnikiem dla każdego automobilisty“. Artykuły ogólne i techniczne stoją na wysokim poziomie. Dalej bogata kronika sportowa informuje o wszystkich imprezach automobilowych, motocyklowych i lotniczych. Wreszcie kronika, tak krajowa jak i zagraniczna, w niczem nie ustępuje kronice w pokrewnych pismach krajowych i zagranicznych, a nawet jej przewyższa pod względem doboru treści i wiadomości stale aktualnych.

Uważam, że pismo powinno pozostać na tym samym poziomie, nie zmieniając dotychczasowego kierunku.

Życzę Szan. Administracji, by zdołała do grona swych abonentów wciągnąć wszystkich sympatyków automobilizmu.

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

Dla wszechstronnego obeznania kandydata na kierowcę z różnymi warunkami ruchu, wprowadziły szkoły kierowców w Niemczech, nocne kursy jazdy. Uwzględnienie nauczania jazdy w nocy powinno się znaleźć w programie naszych szkół samochodowych. Uczyć kierowania w nocy należy jednak, nie na jasno oświetlonych ulicach wielkiego miasta, ale raczej na nieoświetlonych ulicach podmiejskich o dużym ruchu. Zmienione warunki, inny sposób oceniania odległości, konieczność posługiwania się przyrządami do oświetlenia przyczynia się do wszechstronnego wykształcenia przyszłego kierowcy.

Autobus w krajach egzotycznych

W Portorico autobusy nie mają wcale okien, tylko zastony, a to z powodu gorącego klimatu. W Rio de Janeiro obsługa autobusu składa się z szofera, konduktora i nadzorcę, którego zadaniem jest pilnowanie szofera. W Japonii dopuszczone do ruchu są tylko podwozia uznane przez rząd wojskowy. Są one równocześnie subwencjonowane przez państwo. We wszystkich krajach egzotycznych rozpowszechnione są najbardziej autobusy europejskie typu t. zw. kolonialnego, udoskonalonego znacznie w ostatnich czasach.

Konkurs na plugi śniegowe

Francuski Touring Club organizuje w dniach od 11—28 luty h. r. konkurs plugów śniegowych, przeznaczając na nagrody 100 tysięcy franków. Celem konkursu jest ustalenie najlepszego systemu mechanicznego usuwania śniegu z przełęczy górskich w Alpach i Pirenejach, które zasypane przez szereg miesięcy w roku śniegiem, uniemożliwiają turystykę automobilową.

Statystyka gwaru ulicznego

Magistrat Paryża ustawił w kilku mniej ruchliwych punktach miasta mikrofon, dzięki któremu na płytach gramofonowych nagrywano gwar uliczny. Doświadczenie to dało nadzwyczajne wyniki. Okazało się, że sygnały samochodowe stanowią 25 procent gwaru wielkomięjskiego. Szmer i loskot silników absorbuje 36 proc., tramwaje i samochody ciężarowe powodują 11 proc. gwaru, wyładowanie samochodów ciężarowych i innych pojazdów 9 proc., hamulce 2 proc., motocykle 5 proc., sygnały policji 1 proc., reszta przypada na różne inne odgłosy.

Salon samochodowy w Amsterdamie

Salon samochodowy w Amsterdamie otworzył swoje podwoje 24 stycznia a zamknął je 2 lutego. Wózwoz turystycznych amerykańskich nadesłano 35, francuskich 14, angielskich 8, niemieckich 9, włoskich 3, belgijskich 2, austriackich 1. Autobusów i samochodów ciężarowych amerykańskich było 12, francuskich 8, niemieckich 8, angielskich 1, włoskich 2, po jednym belgijskim i szwajcarskim.

Turcja zamawia samochody

Celem pokrycia stale wzrastającego zapotrzebowania na samochody ciężarowe, zamówił rząd turecki 800 wozów, których dostawę zlecono niemieckiej firmie Buessing.

Kradzieże samochodów i motocykli w Anglii

W ubiegłym roku skradziono w Anglii 3 155 samochodów i 3 000 motocykli, pozostawionych na jezdni bez dozoru. Dzięki wspaniałej organizacji policji angielskiej udało się w większej części wykryć złodziei i odebrać 3 041 skradzionych samochodów i 2 000 motocykli.

Światowa sieć drogowa

Wedle statystyki międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu, światowa sieć drogowa obejmuje 10.623.000 km., z których statystyka rozpatruje 9.500.000 km. w 62 krajach. W dniu 1 stycznia 1928 roku naliczono około 31 milj. pojazdów mechanicznych w 62 krajach. Na cele budowy i konserwację dróg wydatkowano w 58 krajach 21.472 milj. zł.

Tytułem podatków od pojazdów wpłynęło w 27 krajach 10,153 milj. zł.

Wydatki na budowę i konserwację dróg w poszczególnych krajach przedstawiają się następująco: Na pierwszym miejscu stoją Stany Zjednoczone, które, posiadając 4.821,729 km. dróg (z tego 948.000 bitych automobilowych), wydatkowały na cele drogowe 9.536 milj. zł, pobierając podatków 6,802 milj. zł. Anglia, posiadając 287,588 km. dróg, wydaje na nie rocznie 8,216 milj. zł. Tytułem podatku drogowego w Anglii wpływa 1,104 milj. zł. Na trzecim miejscu stoją Niemcy, wydatkując 1,279 milj. zł. przy 348,700 km. sieci drogowej i dochodach 449,856.000 zł. Włochy mają sieci drogowej 195,776 km. i wydają na drogi 369 milj. zł. Podatku drogowego wpływa we Włoszech 217,689.000 zł. Poważne są wysiłki w Hiszpanji, która przy 180,089 km. sieci drogowej wydaje 337,392.000 zł. Zdziawiająco mało wy-

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowy wiersz nonparelony 30 groszy

Szofer

kawaler obowiązujący, dobre referencje; szuka posady. Oferty Kurjer zdw 99 340

Szofer-monter

pewny w jeździe, poszukuje posady. Miejsowość obojętna. Zgłoszenia zdw 99 323

Szofer

żonaty z kilkoletnią praktyką, poszukuje posady jako szofer, portier zaraz lub później, może złożyć kaucję lub gwarancję. Oferty Kurjer zdw 99 098

Szofer mechanik

kawaler, przyjmie posadę do samochodu osobowego lub ciężarowego. Miejsowość obojętna. Oferty Kurjer zdw 98 989

Szofer

żonaty z kilkoletnią praktyką, poszukuje posady chętnie na majątku, może złożyć gwarancję. Zgłoszenia Kurjer zdw 99 089

Szofer-stangret

kawaler, z dobrymi świadectwami, poszukuje posady zaraz lub później. Łaskawe zgłoszenia zd 98 633

Szofer-ogrodnik

żonaty szuka posady od marca lub kwietnia, dobre świadectwa. Łaskawe zgłoszenia pod d 4 114

daje przy swojej ogromnej sieci drogowej, liczącej 628.000 km., Francja, bo tylko 119.483.000 zł uzyskując 848.397.000 zł. tytułem podatku.

Polska posiadająca dróg ogółem 85.559 km., z czego bitych 43.214 km., wydatkowała w roku 1928 — 85.131.000 złotych.

Z Automobilkлубu Włkp.

Ukonstytuowane niedawno komisje, a więc komisja sportowo-techniczna i komisja turystyczno-drogowa przystąpiły bardzo intensywnie do pracy nad jaknajlepszym przygotowaniem zbliżającego się sezonu samochodowego.

Na zebraniu, które odbyło się w poniedziałek, dnia 10. bm. komisja sportowo-techniczna omawiała kwestię żywo interesującą wszystkich członków, a mianowicie, kwestię „notyfikowania” i zapotrzymania w godła klubu warsztatów samochodowych, które sumienną i rzetelną pracą zasłużyły sobie na zaufanie klubu. Sprawa ta pod względem prawniczym nasuwa liczne komplikacje i trudności, które w interesie celowego przeprowadzenia tej idei winny być jaknajtroskliwiej opracowane. Komisja ograniczyła się do omówienia ogólnych wytycznych, polecając szczegółowe opracowanie samego projektu p. sędziemu Paszkiewiczowi.

Komisja turystyczno-drogowa rozłożyła swą pracę na najbliższy czas w następujący sposób:

Referat wycieczkowy przedłoży komisji kalendarzyk wycieczkowy na cały sezon tak, aby członkowie klubu mogli się w czas zorientować, kiedy i dokąd odbywać się będą wycieczki. Poza tem projektuje się stworzenie regulaminu klasyfikacyjnego dla uczestników wycieczki. Klasyfikacja przewidziana jest w ten sposób, że każdemu z członków, biorących udział w wycieczce, zaliczy się pewną ilość punktów, przyczem w końcu roku członkom posiadającym największą ilość punktów przysznają się specjalne nagrody.

Referat drogowy porocznie się z odnośnymi władzami w sprawie zorganizowania patroli drogowych dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu samochodowego na szosach. Pertraktacje w tej sprawie przeprowadzi p. dyrektor Sierszyński. W opracowaniu są szlaki drogowe dla wycieczek i turystyki na terenie działalności klubu, które — po szczegółowym opracowaniu — będą do dyspozycji członków.

Referat miast kompletuje posiadany już materiał, na podstawie którego stworzy kartotekę oraz spis polecanych przez klub hoteli, restauracji i garaży.

Referat map zajęty jest uzupełnieniem biblioteki map samochodowych, która ma być podstawą dla dokładnie przygotowanego wydawnictwa map samochodowych.

Poza powyższymi kwestjami zebranie zajmowało się sprawą niedawnego rozłamu, który nastąpił w Związku Zawodowym Automobilistów. Dla zjęcia odpowiedniego stanowiska polecono kilku członkom zebranie wszelkich potrzebnych informacji i opracowanie referatu w tej sprawie.

Następne zebranie tak komisji sportowo-technicznej, jak i turystyczno-drogowej postanowiono odbyć dnia 24. bm.

Nadzwyczajne Walne Zebranie Chrz. Zw. Zaw. Automobilistów, filja Września

Zebranie, które się odbyło 9. b. m. zagałi przede filji kolega Dworczyk w obecności około 20 członków oraz delegata z poznańskiego Chrześcijańskiego Zw. Zaw. Autom. kolegi Smula.

Jako pierwszy przemawiał delegat z Poznania, który zdał sprawozdanie z walnego zebrania Zw. Zaw. Autom. z d. 26 stycznia br., podając przyczynę secesji z Zw. Zaw. Automobilistów. Jak wiadomo, rozłam był konieczny, gdyż zarząd oddziału poznańskiego forsował przystąpienie do Międzynarodowego Związku Transportowców (I. T. F.), czego dowodem stronicza ankietna, wydana przez zarząd.

Koledy filji Września przyjęli sprawozdanie kol. Smula do wiadomości z zadowoleniem a potępiłi kreć robotę zarządu oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Autom. Wiadomość o nowoutworzonym związku pod nazwą Chrz. Zw. Zaw. Autom. przyjęto z wielkim zadowoleniem. Następnie przemawiał kolega Nadrowski z filji Września, dając poglądy na pracę związków klasowych, które dają li tylko do strajków, które zawsze doprowadzają pracobiorców do biedy i nędzy i nawo-

luje kolegów filji do gremjalnego przystąpienia do Chrz. Zw. Zaw. Automobilistów. Pod koniec przemawiał przez kol. Dworczyk, popierając wywoły kol. Nadrowski.

Po dość obszernej dyskusji przystąpiono do głosowania. Jednoomyślnie głosowano za przystąpieniem do Chrz. Zw. Zaw. Autom. w Poznaniu. Na cześć Chrz. Zw. Zaw. Autom. po trzykroć wykrzyknęto: „Niech żyje!” O godzinie 3:20 przez Dworczyk solwował zebranie.

Komunikaty M. W. K. T.

Organizacje Międzynarodowe na M. W. K. T.

Z szeregu zgłoszeń, które w ostatnim czasie otrzymała Dyrekcja Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, na szczególną uwagę zasługują przystąpienie — w charakterze wystawców — szeregu poważnych organizacji międzynarodowych jak: Liga Narodów, Międzynarodowa Izba Handlowa z siedzibą w Paryżu, Międzynarodowy Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych z siedzibą w Brukseli oraz Międzynarodowy Związek Poczty i Telegrafów.

Zwłaszcza przystąpienie do Wystawy tak potrzebnej i poważnej instytucji, jaką jest Międzynarodowa Izba Handlowa, uważać należy za wielki sukces organizatorów M. W. K. T.

Czechosłowacja na M. W. K. T.

Po Francji, Rumunii i Italji najzyczliwiej w stosunku do M. W. K. T. odniósł się rząd i społeczeństwo bratniego nam narodu czechosłowackiego.

Podobnie, jak wymienione państwa, Czechosłowacja posiadać będzie na Wystawie oficjalną reprezentację, zorganizowaną przez Ministerstwo Robót Publicznych we wszystkich trzech działach Wystawy. Znaczny będzie również udział wystawców prywatnych.

W sekcji trakcji spalinowej reprezentowane będą prawie wszystkie czechosłowackie fabryki samochodów, nie gorzej przedstawia się sprawa udziału przedsiębiorstw i instytucji czechosłowackich w sekcji komunikacji ogólnej i turystyce. W tej ostatniej wyróżniać się będzie reprezentacyjny pokaz miasta Pragi, organizowany przez Radę Miejską stolicy.

Komunikat

Włkp. Związku Przedsiębiorców Autobusowych

Walne Zebranie Włkp. Zw. Przedsiębiorstw Autobusowych odbędzie się 26. bm. o godzinie 16 w lokalu Automobilkłubu Włkp., ul. Kantaka 1.

Zarząd Związku apeluje do tych wszystkich właścicieli autobusów, którzy dotąd nie są zrzeszeni w Związku, by w obronie wspólnych interesów do czasu Walnego Zebrania zgłosili swój akces.

Dalej zamierza Centralny Związek Właścicieli Autobusów R. P. zorganizować wspólnie z Włkp. Związkiem w czasie M. W. K. T. I. Polski Kongres Komunikacji Autobusowej. Data kongresu dotąd nie została ustalona.

Odpowiedzi redakcji

P. C. Z. w Poznaniu. — Dla celów, o których Pan wspomina o wiele praktyczniej będzie motorówka. Ponieważ przypuszczamy, iż Pan będzie używał jej na Warcie, więc radzimy zbudować ją w formie półslizgowej z przyręcznym silnikiem. Forma ta umożliwi Panu jazę po płytach miejscach oraz przeciąganie przez miejsca niespławne. Radzimy poza tem zastosować silnik niezbyt dużej mocy. Wszelkich bliższych wyjaśnień udzieli Panu każde przedsiębiorstwo, trudniące się sprzedażą i wyrobem tego rodzaju motorówek oraz przedstawicielstwa silników do lodzi.

Pan P. K. P. — Adresy, o które Pan pyta, znajdzie Pan w czasopiśmie: The Export Trader, The Motor i Motor und Sport.

P. Akston G. M. C. Warszawa. — Odpowiadając na list WPana z dnia 7. bm. donosimy, że w dziale „Odpowiedzi redakcji” nie mieliśmy najmniejszego zamiaru polecać samochodów Forda, a to z tej prostej przyczyny, że na naszym rynku istnieją inne maszyny w niczem tymże samochodom nie ustępujące. Co dotyczy wymienienia marki Forda w naszej odpowiedzi, to stało się to z tego powodu, że p. Dr. K. wyliczył nam kilka marek, m. in. Forda — nie wymienając marki Wpanów. Ponieważ jednak z wyszczególnionych przez naszego czytelnika samochodów tylko Ford odpowiadał stawionym warunkom, zmuszeni byliśmy doradzić mu Forda. Gdyby klient nasz niekierował nas wyliczeniami samochodów, które chce nabyć, a poprosił wprost o radę, podalibyśmy mu nie tylko Forda, lecz tak samo Chevroleta i inne samochody wyrobu G. M. C. Na zakończenie zaznaczamy, że w kwestjach odpowiedzi naszym czytelnikom zawsze jesteśmy bezstronni, a redagują je specjaliści, niezależni zupełnie od żadnego przedsiębiorstwa.

Pan Czesław K. Gniezno. Reprezentację na motocykle marki Ariel i Matchless na Wielkopolską posiada p. Kazimierz Falkiewicz, Poznań ul. Dąbrowskiego 79.



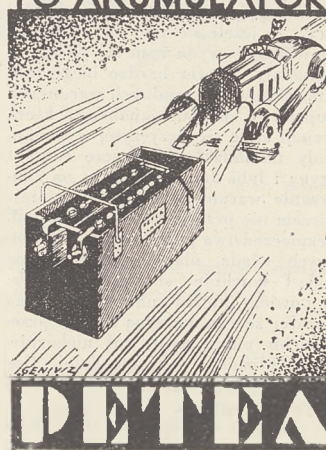
Przy zaziębieniu reumatyzmie bólach głowy

ASPIRIN-
tabletki



Originalne opakowania z czerwonej banderolą i znakiem „BAYER” w kształcie krzyża są do nabycia we wszystkich aptekach.

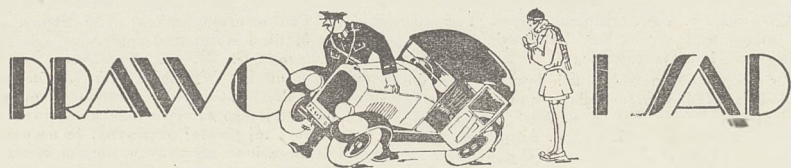
SZCZYT DOSKONAŁOŚCI TO AKUMULATOR



Matki! Chronicie dzieci
przed zarażeniem się, przeziębieniem, anginą, bólem gardła

zapomóż
Panflaviny
w PASTYLKACH.
Do nabycia we wszystkich aptekach.





O szoferach

Jak się zostaje szoferem? Jest to w naszym warunkach bardzo proste: siada się do samochodu, zabiera się przyjaciela, który ma prawo jazdy i jeździ się. Gdy kandydat już wie, że nie należy naciskać gazu równocześnie z hamulcem i od biedy umie uruchomić wóz bez rozbicia skrzynki biegów, podaje się do egzaminu, płaci co należy i jeżeli jako tako umie odróżnić sprzęgło od dyferencjału, otrzymuje prawo jazdy. Uzyskanie tego prawa nie przedstawia więc żadnych poważniejszych trudności.

Przepisy nasze są pod tym względem bardzo liberalne. W Niemczech wymaga się do egzaminu odhycia kursu jazdy w jednej z aprobowanych szkół; samo prawo jazdy dzieli się na uprawnienie do prowadzenia maszyn do 8 KM. podatkowych, a powyżej tej siły wymaga się osobnego egzaminu, który jest n. b. znacznie kosztowniejszy, niż u nas. W niektórych państwach Europy i Ameryki Południowej można uczyć się jazdy tylko pod dozorem osoby, która posiada prawo jazdy już od pewnego czasu, np. 6 miesięcy lub roku itp. Jednak hyńajmniej nie słychać, jakoby w tych właśnie państwach wypadki były mniej częste, niż tam, gdzie pod względem dopuszczania do egzaminu panuje zupełny liberalizm, jak np. u nas. A statystyka wypadków, szczególnie zaś ostatnia, bardzo dobrze wyspecjalizowana statystyka berlińska powiada nam rzecz bardzo ciekawą: Najwięcej wypadków powodują szoferzy bardzo biegli, którzy došli do dużej wprawy w kierowaniu samochodem, a więc przede wszystkim szoferzy taksówek, dalej szoferzy, którzy od długiego już czasu posiadają prawo jazdy, najmniej zaś początkujący. A jeżeli się nad tym fenomenem zastanowimy, to wyda nam się on nawet bardzo zrozumiały. Szofer bardzo biegły ufa swej sprawności nawet w trudnych warunkach i łatwo popada w pewną junakerję, która w konsekwencji staje się przyczyną wypadku. Szofer młody natomiast ma jeszcze respekt przed maszyną i lubi dmuchać nawet na zimno. Obostrzenie warunków egzaminu szoferkiego w niczem nie przyczyniłoby się do podniesienia bezpieczeństwa publicznego, więc polityka naszych władz, ułatwiająca zdawanie egzaminu, jest zupełnie słuszną i celową. Ostatecznie bowiem interes publiczny wymaga tylko, aby szofer ze swą maszyną nie był przeskodą w ruchu publicznym, ani niebezpieczeństwem dla bliźniego — i nie dalej. Czy zaś zna się na problemach technicznych, to już jego prywatna sprawa.

Tem też tłumaczy się liberalne stanowisko ustawodawcze w stosunku do nauki jazdy. § 57 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z dnia 27 stycznia 1928 powiada, że do samodzielnego prowadzenia pojazdów upoważnione są osoby, które posiadają... prawo jazdy jednej z wymienionych tam kategorii. W konsekwencji trzeba by przyjąć, że do niesamodzielnego prowadzenia pojazdu uprawniony jest każdy. Co znaczy „do niesamodzielnego prowadzenia”? Znaczy to do prowadzenia pod kontrolą osoby, posiadającej prawo jazdy. I w praktyce sądy na takim stanowisku istotnie stoją. Znaemy jest np. wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie, iż samochód na drogach publicznych może prowadzić (— prawda, że w celach nauki —) każdy, jeżeli czyni to pod kontrolą osoby, posiadającej prawo jazdy. I może jeździć

nietylko na samotnych szosach, lecz właśnie w najintensywniejszym ruchu miejskim, gdyż tego właśnie ma się nauczyć, przyczem jednak za wypadki jest osoba kontrolująca conajmniej współodpowiedzialna. Stanowisko takie jest zupełnie słusne i całkowicie odpowiadające tendencji ustawy.

Na tem wszystkim jednak wychodzą bardzo źle t. zw. szkoły szoferkie. Muszą one uzyskać koncesję, stoją pod stałą kontrolą naukową Kuratorjum Okręgu Szkolnego, mają prawa i obowiązki, podczas gdy licznie pasyżujące na automobilizmie szkółki pokątne bez całego tego aparatu kontroli wykonywują intratnie w tych warunkach — bo bez licznych ciężarów — szkolenie. Inna sprawa, że szkoła koncesjonowana, jako lepiej przygotowana do swego zadania, może szkolić i lepiej i taniej, jednak prawnie, z punktu widzenia prawodawstwa samochodowego, nie przeciw temu zrobić nie można. Jest to problem administracyjny, którym winno się zainteresować Kuratorjum Okręgu Szkolnego, oraz problem podatkowy, pod rozważę władzom skarbowym. Zresztą przeciw szkołom pokątnym można by działać tylko przez informowanie publiczności przez prasę i szkołę z uwagi na jej własny pieniężny interes.

Inaczej natomiast przedstawia się sprawa, jeżeli chodzi o t. zw. zezwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego, a więc taksówek i autobusów. Jak wiadomo, zezwolenie takie może otrzymać tylko osoba, która ukończyła 21 lat i posiada conajmniej od roku pozwolenie na prowadzenie pojazdów, nie przeznaczonych do użytku publicznego (§ 73), przyczem pozwolenie takie nie może być udzielone, jeżeli ubiegający się o nie „nie posiada kwalifikacyj”, dających gwarancję, że zawód kierowcy pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego, wykonywać będzie bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego. Tutaj

więc już sam ubiegający się musi wykazać, że daje taką gwarancję. Oznacza to, że sama ustawa poleca swym wykonawcom znaczne obniżenie wymagań, wymagając zagwarantowania, iż kierowca nie narazi nawet na szkodę bezpieczeństwa publicznego, że więc nie może mu się nawet zdarzyć sytuacja, w której bezpieczeństwo publiczne byłoby zagrożone. Z uwagi na to, zdaniem naszym, przy udzielaniu tego rodzaju pozwoleń władze administracyjne powinny położyć silny nacisk na znajomość techniczną pojazdu, szczególnie na znajomość źródeł powstawania defektów, które mogą stać się groźne dla bezpieczeństwa już nie tylko współubiegających drogi publicznej, lecz przede wszystkim pasażerów, których bezpieczeństwo w pojeździe użytku publicznego jest również bezpieczeństwem publicznym. § 75 pozwała władzy wojewódzkiej uzależnić udzielenie takiego pozwolenia od dodatkowego złożenia egzaminu w celu wykazania umiejętności jazdy w miejscowościach o większym ruchu publicznym. Jesteśmy zdania, że władze wojewódzkie powinny z tego uprawnienia korzystać w jaknajszerszym mierze, w każdym razie w stosunku do kierowców, którzy przy uzyskaniu prawa jazdy na pojazdy nieprzeznaczone do użytku publicznego nie wykazyli się ukończeniem kursu szkoły koncesjonowanej i z tego względu nie dają gwarancji prawidłowego wyszkolenia. Wypadki autobusowe ostatnich czasów takie stanowisko uzasadniają całkowicie. Znany był wypadek, w którym ponieśli śmierć ludzie z tego względu, że zamiast w autobusie pękniętą osź zastąpić nową, z oszczędności jeżdżono na starej, od biedy zeszwajsonowanej. W innym wypadku kierowca przez całą wiosnę i lato jeździł na autobusie dobrze, lecz przy pierwszej zimowej ślizgawicy rozbił maszynę na szczątki. I to wskazuje na nieumiejętność jeżdżenia w warunkach trudnych i niedostateczną dbałość o bezpieczeństwo pasażerów.

Liberalną tendencją naszego ustawodawstwa samochodowego uważamy za bardzo dobrą i korzystną i europejską, jeżeli chodzi tylko i wyłącznie o interes prywatny. Obywatel jest człowiekiem dorosłym i nie potrzebuje opieki władz, jeżeli chodzi tylko i wyłącznie o jego własną skórę. Natomiast w ruchu publicznym, gdzie pasażer nie ma wpływu na dobór osoby, której powierza swe życie i zdrowie, uważamy obostrzenie wymagań za bezwzględnie konieczne i interesem publicznym ze wszelki miar uzasadnione.

(pz)

Odpowiedzi prawne

Pytanie. — W lecie ub. r. poprosił mnie motocyklista o pożyczenie samochodu celem zaciągnięcia motocykla, który był po gruntownym remoncie. Motocykl uwiązaliśmy na 8—10 metrowej lince, doczepiliśmy go do tylnej osi samochodu. Obok szofera usiadł uczeń, który miał uważać na motocyklistę. Nadmieniam, że motocyklem kierował sam właściciel. Za miastem na prostej szosie spotkaliśmy furę z nawozem, obok której szedł na wysokości przedniej osi gospodarz. Samochód z szybkością ca. 20 km, po prawidłowym sygnale minął gospodarza w odległości około ¼ mtr, natomiast motocykl z przyczepką, mimo że był znacznie węższy od samochodu, uderzył gospodarza kapsułką osi w nogę, tak że gospodarz odniósł złamanie kości strzałkowej. Na skutek protokołu policyjnego wymierzono szoferowi grzywnę 100 zł, a właścicielowi motocykla 30 zł. Od mandatu karnego odwołaliśmy się do sądu. Prosimy o wskazanie fachowego obrońcy.

Poszkodowany gospodarz wytoczył przeciwko nam proces cywilny o odszkodowanie około 1000 zł. Czy firma która wysłała samochód z szoferem wogóle odpowiada za wypadek podczas jazdy? Znaczący, że nie jesteśmy ubezpieczeni od odpowiedzialności prawnej.

Odpowiedź. — Zdaniem naszym odpowiada za wypadek, a więc w sporze cywilnym za odszkodowanie tylko i wyłącznie właściciel motocykla, który bezpośrednio wypadek spowodował. To, że motocykl nie szedł o sile własnej, zdaniem naszym

nie odgrywa roli (porównaj komentarz Egera do § 7 niemieckiej ustawy samochodowej z dnia 3 maja 1909). Znaczący jednak, że w nauce prawa jest to kwestja sporna, tak że sąd może stanąć ewentualnie na stanowisku odmiennem. Orzeczenia najwyższego w podobnej sprawie jeszcze niema, jednak tekst ustawy zdaje się uzasadniać nasze stanowisko. W tym wypadku skarga cywilna przeciw Panom powinna być z góry oddalona. Inaczej natomiast będzie się przedstawiała sprawa, jeżeli wypadek został spowodowany tem, że szofer Panów zbyt blisko przejechał koło wozu. Odległość ¼ mtr. wydaje się nam istotnie trochę mała i jest reguła, że koło zaprzęgu konnego nie należy przejeżdżać bliżej niż 1 mtr., choćby dlatego, że koń może się wystraszyć i spowodować szkodę wzgl. wypadek. W takim wypadku trzeba by przyjąć, że szofer Panów szkodę współzawinił, wobec czego Panowie wobec poszkodowanego ponosilibyście obowiązek odszkodowawczy w całości, a moglibyście w stosunku do motocyklisty osobną skargą żądać zwrotu, przypuszczmy połowy, w myśl przepisów kodeksu cywilnego o współzawinieniu.

Z powyższych względów co do procesu cywilnego radzilibyśmy pójść z poszkodowanym na ugodę, gdyż proces cywilny, nawet przeprowadzony z powodzeniem, byłby bardzo długi i trudny. Co do sprzeciwu od mandatu policyjnego, to uważamy, iż może od przynieść conajmniej obniżenie kary dla szofera, lub też zupełne zniesienie, jeżeli sąd stanie na takim samym stanowisku, jak powyżej.

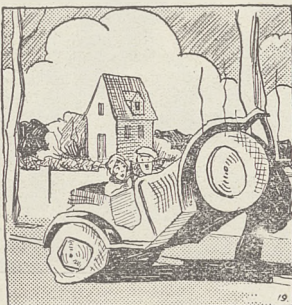
HUMOR

Mała pomyłka



— Witusiu, ty musisz być strasznie rozlagniony. Zamiast wieńca zabrałeś oponę zapasową!

Czupurna uczennica



Początkująca kierowczyni: — Panie dyrektorze, tym razem niech mi pan nie pomaga, sama cofnę wóz.

Ten go nastraszył

Dwu amatorów-kierowców zderza się na ulicy. Jeden i drugi trzymał się prawidłowej strony jezdni i jechał z przepisową szybkością.

— Czy nie potrafi pan lepiej prowadzić swego wozu?

— Jechałem prawidłowo, przyczem dawałem sygnał.

— To jeszcze stwierdzimy.

Z rajdu do Zakopanego



— Pomóżcie mi dzieci, inaczej wogóle nie ruszę z miejsca!

— Owszem, na najbliższym posterunku policyjnym.

— Właśnie, tam chciałbym z panem pojechać. Mój ojciec jest w tej miejscowości burmistrzem, mój brat jest komisarzem, a ja sam jestem szwagrem jedyne go świadka wypadku. Chódź więc pan, dowiemy się, po czyjej stronie słuszność.

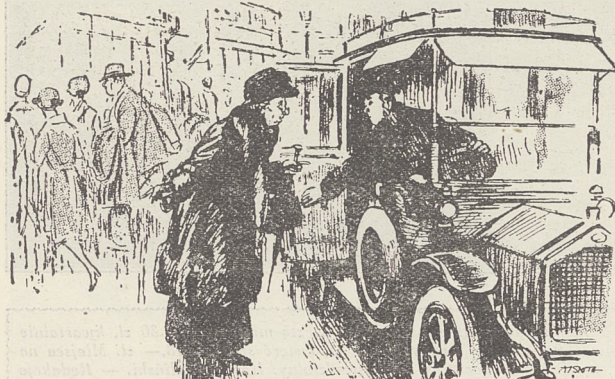
Wcale dowcipna

— Czy chciałbyś się jutro zemną przejechać samochodem?

— Dlaczego nie.

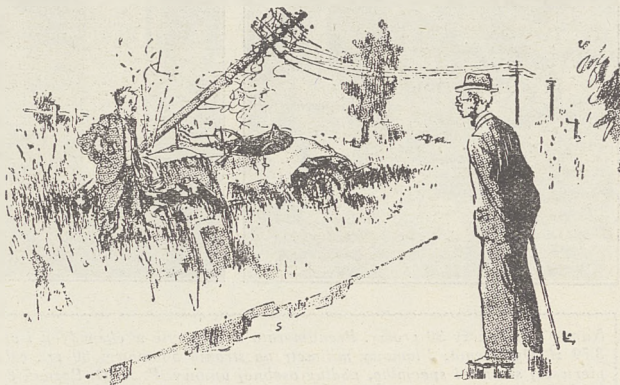
— Pięknie! A zatem spotykamy się o ósmej przed twoim garażem.

Oszczędność w pojęciu matek



Starsza pani do szofera: — Powiedzcie mi mój panie, ile ja zaoszczędzę, gdy pojedę na Łazarz autobusem a nie taksówką?

Znawca defektów



Przechodzien krótkowidz: — Nie może pan ruszyć, pewnie mały defekcik w motorze?

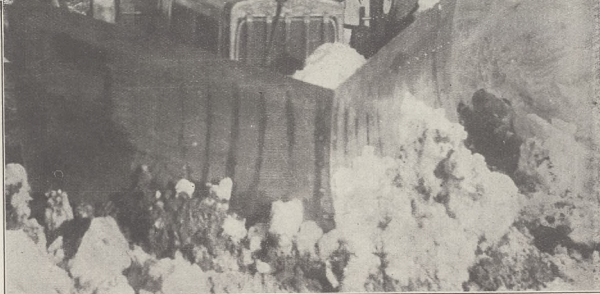
Rozmaitości ze świata



Do usuwania śniegu z dróg amerykańskich służą traktory wyposażone w pługi śnieżne, dla których nawet trudne tereny nie przedstawiają poważniejszych przeszkód.

Ciekawy wypadek samochodowy zdarzył się w Conneaut (Ohio — U. S. A.). Pewien właściciel Forda z wielkim rozpędem zamierzał przebić się przez zasypkę śnieżną; zaspą tą była całkowicie zlodowaciała tak, że wóz jechał z odskoczni, został wyrzucony na wysokość 10 m. Na szczęście przy upadku samochód zawisał na drzewie, a pasażerowie wyszli z wypadku z niezauważnymi obrażeniami.

W Berlinie otworzono ostatnio wielką umywalnię dla samochodów, mogąca dziennie oczyścić przeszło 2 200 wozów. Wynik ten osiąga się dzięki dalekoidejczemu zmechanizowaniu pracy.



Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-linijowy milimetr na stronie 5-linijowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, według osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencje i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do 17-tej, godzin 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.