



30
groszy

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 22

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

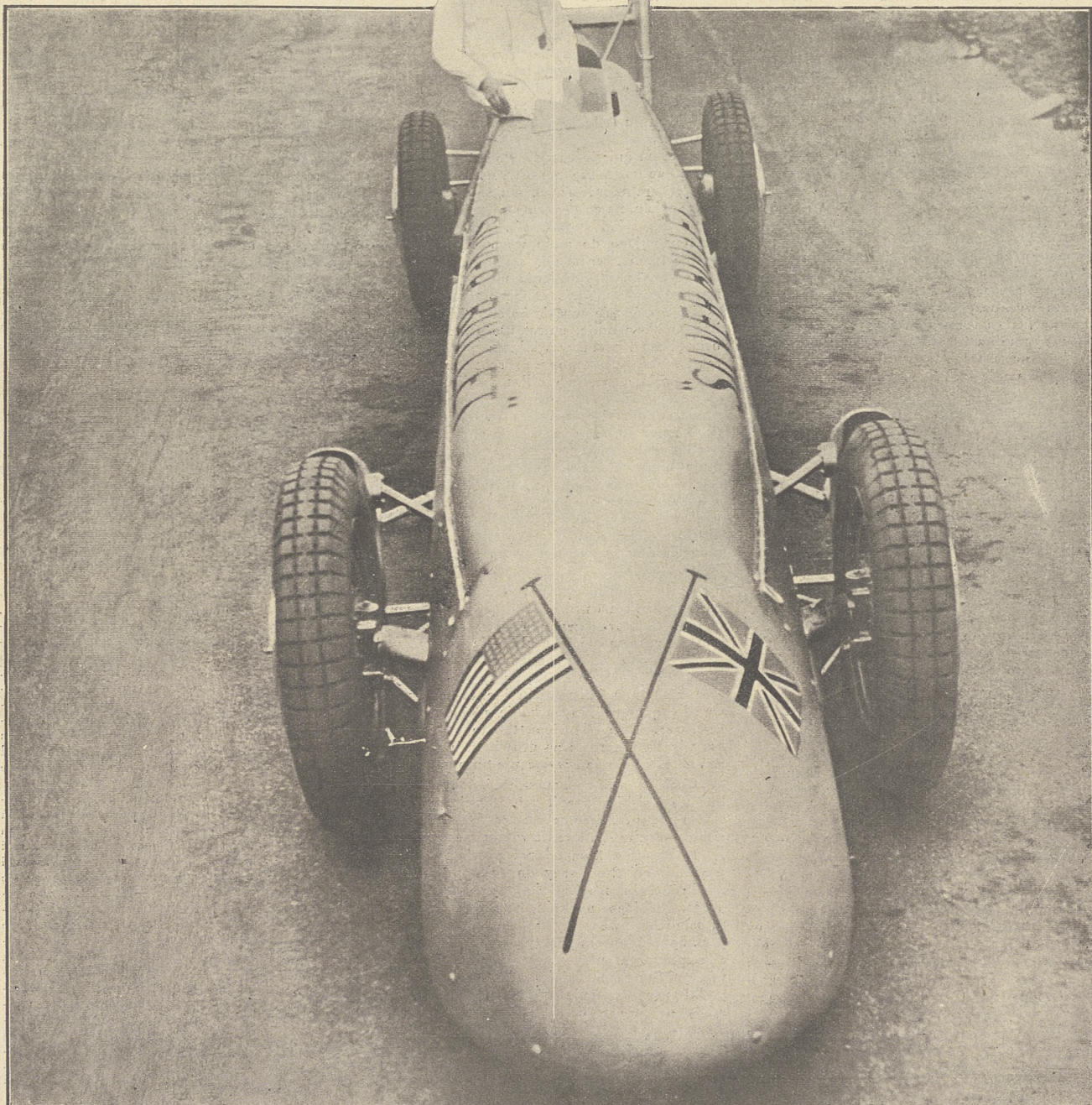
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

2. marzec 1930

Samochód — meteor



Laury sir Henry Segrave'a nie dają spokoju innym zawodnikom. Obecnie zakłady Sunbeam pod kierownictwem Ludwika Coatalena zbudowały nowy samochód wyścigowy o mocy 4 000 KM., na którym Kaye Don chce rozwinąć szybkość 400 km/godz.

INŻ. ALFRED DZIEDZIUL

NA NASZYCH SZOSACH

Rozpoczyna się sezon automobilowy, a z nim martyrologia automobilisty. Zachód Polski należy chce do krajów cywilizowanych, do t. zw. „Europy“, lecz pod względem uregulowania ruchu na drogach publicznych śmiało konkurować może z Afganistanem lub Tybetem.

Tak niestety jest!

Wiśniak z zasady jedzie zawsze środkiem szosy, nigdy prawą stroną. Dobrze, jeżeli jedzie lewą, bo go prawą wyminąć można. Gorzej już, jeżeli jedzie środkiem. Wóz dudni, chłop, a często nie daj Boże baba, ma uszy przykryte czapką czy chustą, często drzemie lub też „pod gazem“ wraca do domu i nie go nie obchodzi, kto za nim jedzie. Trąbisz co chwile, aż uszy puchną, nareszcie stajesz za nim. Wyskoczywszy z samochodu, pędzisz za nim i „mile“ prosisz, by „łaskaw był“ usunąć się z drogi. A jeśli szosa na tyle szeroka, że można zaryzykować mijanie ostrym pędem z prawa czy lewa, patrz, by ci nagle nie skręcił wprost pod auto, przebudzony w swej drzemce. Przytem lży na czem świat stoi, na tych przekłetych automobilistów, którzy mu zatruwają życie.

Czy tak nie jest, kochani automobilisci?

A kiedy zaczyna się zwózka buraczana z zaprzęgami czwórka, lub też jedzie ciężka furmanka ze zbożem, kartoflami lub piwem, wtedy taki pan fernali wogóle gwizdże na ciebie i ani mu się śni zjechać z drogi, chyba że z auta wyskoczy kilku gentelmenów, przygotowanych do garbowania skóry!

Przypomina mi się Szwecja i Danja. Tam nigdzie na szosach asfaltowanych, brukowanych lub smolowanych na całej szerokości nie ma chodników. Pieszy idzie brzegiem szosy i ściśle trzyma się określonej linii, a jeżeli ma zamiar przejść na drugą stronę, zatrzymuje się, ogląda i nie widząc przeszkody, dopiero rusza. W okolicach Sztokholmu i Kopenhagi mijaliśmy z tyłu z dokładnością „o włos“ tyśiące pieszych, pędząc z szybkością 70—80 km i nie dając nigdy żadnego sygnału. Pytałem się soferów, czy nie obawiają się, że pieszy może raptem skręcić pod samochód, nie widząc nadjeżdżającej maszyny?

Za każdym takim pytaniem sofer zdumiony patrzył na mnie i kiwał głową; pytanie bowiem było dla niego niezrozumiałe i jakby stanowiło zagadkę. W ten sposób, np. jeździliśmy po Sztokholmie i 60 km za Sztokholmem doskonałym Lincolnem z szybkością do 100 km i w ciągu 3 godzin jazdy sofer może 10 razy zmuszony był użyć klaksonu przy wzroście zastraszającym ruchu ulicznym. A w całej Danji, gdzie w dodatku ruch rowerowy jest olbrzymi, w ciągu 1925 roku było razem 27 nieszczęśliwych wypadków, co powiedział mi osobiście prefekt policji kopenhaskiej.

To są naprawdę „europejskie“ stosunki!

Ale, te idealne stosunki nie wytworzyły się w ciągu 24 godzin, lecz choć stopniowo to jednak w bardzo krótkim czasie. Sekret polega na tem, że społeczeństwo tamtejsze, stałe zresztą instruowane, szanuje prawo i przepisy, które są logiczne i uzasadnione. Każdy policjant, szczególnie regulujący ruch na drogach publicznych, otaczany jest opieką społeczeństwa i może zawsze liczyć na pomoc takowego.

U nas jest inaczej. Dlaczego?

Otóż policjant nasz na prowincji uważa przedewszystkiem, że jego nieomal jedynym zadaniem w kierunku regulowania ruchu szosowego jest „łapanie“ nieformalnego automobilisty. Ile to razy spotykamy takiego gorliwego pana na ożywionych szosach z „ciężką artyle-

rją“ w rękę — z notatnikiem i ołówkiem, skrupulatnie notującego poszczególne samochody. Zachowanie się po drogach furmanek, rowerzystów lub przechodniów, nie go nie obchodzi, bo to są baranki, cieszące się „protekcją“ i ochroną przed smokiem-automobilistą.

Sam miałem następujący wypadek na Pomorzu. Na pewnym skrzyżowaniu szosy z gęstym odziewieniem, prawa strona szosy pokryta jest przez cały rok głębokim błotem. Na szosie nie widzę nikogo, to też jadę lewą stroną, bo prawą fizycznie jeżdżać niemożliwie. Na skrzyżowaniu szos mnieci się posterunek P. P., gdzie urzęduje sławny na całą okolicę pogromca soferów, przodownik X, którego właśnie z „artylerją“ w rękę widzę zdaleka, czyhającego na mnie. A obok pogromcy w jednej linii stoi jegomość i trzyma wpoprzek szosy rower, zamykając całą prawą połowę szosy. Ponieważ było to o godzinie 12 i widzę, że ci dwaj panowie prowokująco mnie oczekują, nie dają sygnału i nie hamując podjeżdżam. Przodownik w ostatniej chwili odsoczył, ten drugi z rowerem ani się ruszył. Po minięciu stwierdzam, że zostałem zanotowany. Zatrzymuję się i żądam na miejscu spisania protokołu z całego zajścia, na co pogromca, dopiero po ostrej wymianie słów, zgadza się. Okazuje się, że pretensje jego do mnie wyrażają się w tem, że jechałem lewą stroną szosy i że nie dawałem sygnału. Wyjaśnienia moje, co do błota i pustej szosy, nie przekonały pogromcę, a tem żoniej zwrócenie uwagi, że obowiązkiem jego było, widząc mnie, nawet nie słysząc sygnału usunąć się i przedewszystkiem zwrócić uwagę rowerzysty, że wpoprzek szosy z rowerem przy hoku stróża porządku publicznego stać się nie powinno. Na skargę moją do starostwa otrzymałem odpowiedź w postaci mandatu karnego na zł 30, nie więcej. Ten obrazek z życia doskonale charakteryzuje, w jaki sposób pojmują obowiązki swe policjant na prowincji. A czy kto widział policjanta wiejskiego, któryby zatrzymał furmankę, jadącą po nieprawidłowej stronie, lub słyszał kto o instruowaniu fernali i wiśniaków przez P. P. o elementarnych zasadach ruchu na szosach? Wątpię!

Humorystycznie potraktowano w swoim czasie zyczenie byłego ministra Składowskiego, by p. p. starostowie sami prowadzili samochody. Rozporządzenie to jest wyjątkowo życiowe i zastosowanie należałoby je do wyższych funkcjonariuszy P. P., gdyż tylko odczuwając na własnej skórze mizerję na szosach naszych, z należytym zrozumieniem i energią instruować będą podwładnych sobie stróżów bezpieczeństwa. Dotąd bowiem, tak to pojmuje nasza władza policyjna na prowincji, uczyć i karać należy jedynie i wyłącznie automobilistów.

Checiałbym tu zaproponować, żeby Automobilklub Polski wystąpił z następującym wnioskiem do p. Ministra Spraw Wewnętrznych w kierunku uregulowania ruchu szosowego.

1. Wszyscy komendanci powiatowi P. P. powinni być 2—3 razy do roku powoływani na krótki kurs ruchu kołowego do Urzędu Wojewódzkiego, na którym kierownik referatu samochodowego wyjaśniałby i przypominał p. p. komendantom praktyczne zasady tego ruchu, przyzem podane powinny być do ich wiadomości najbardziej charakterystyczne wypadki przekroczenia tych przepisów, które miały miejsce w czasie ubiegłym na terenie danego województwa.

W ten sam sposób komendanci powinni periodycznie zwolywać wszystkich przodowników na instrukcję, zaś przodownicy podwładnych posterunkowych. Przytem należałoby większy kłaść nacisk na energiczne regulowa-

nie ruchu furmanek i stałe pouczanie woźniców zaprzęgów konnych oraz rowerzystów.

2. W ten sam sposób komendanci powinni zwolywać na instrukcję wójtów, sołtysów i przełożonych obszarów dworskich. Obowiązkiem tych byłoby periodyczne pouczanie i zwracanie uwagi na ruch kołowy fernalom, furmanom i rolnikom na obszarze swych gmin i sołectw. Nie należy bowiem wątpić, że większość fernali i drobnych rolników nigdy nie słyszała o istnieniu przepisów, dotyczących ruchu kołowego, bo tylko tem, a nie złą wolą, tłumaczyć sobie należy panujący chaos na naszych szosach.

Każdy instruktor powinien prowadzić specjalną księgę, w której zapisywanoby każdą odbytą instrukcję i kto w niej uczestniczył.

W tej pracy, na życzenie władz, chętnie wzięliby udział członkowie automobilklubów, w charakterze rzeczoznawców. Obecnie wieś i głębsza prowincja żyje swoim życiem i nowoczesne zasady, wzmagającego się z dnia na dzień ruchu na drogach publicznych, są i pozostaną im obce.

Należy więc w kierunku uświadczenia tej wsi coś zrobić, by stopniowo upodobnić się do Europy. Propagujemy turystykę i zachęcamy cudzoziemców do zwiedzania naszego kraju. Dla ułatwienia zaś i umożliwienia turystyki na szerszą skalę właściwie nic nie robimy.

Najwyższy czas o tem pomyśleć!

Problem regulacji ruchu ulicznego

Szybka motoryzacja naszej stolicy oraz większych miast prowincjonalnych utrudnia coraz bardziej rozwiązanie zagadnienia regulacji ruchu ulicznego. Myliłby się ten, kto by sądził, że tylko Warszawa i inne większe miasta polskie stoją wobec zagadnienia uregulowania ruchu pojazdów i pieszej publiczności.

Zagadnienie to występuje wszędzie na świecie dzięki szybkiemu i stalemu rozwojowi trakcji motorowej. Nawet Stany Zjednoczone, gdzie komunikacja samochodowa jest najstarsza i gdzie istnieje specjalne biuro i komisje, powoływani są specjalni eksperci do uregulowania ruchu ulicznego, nie tylko nie zdołali kwestji tej załatwić pomysłnie, lecz spotykają się z coraz to nowymi trudnościami.

Jest to więc kwestja stara i zarazem nowa. Stara, bo istniała już w starożytnym Rzymie, a nowa, bo wciąż nowe okoliczności zmuszają do rewizji starych postanowień. Już Cezar wydał specjalne rozporządzenie odnośnie regulacji ruchu ulicznego, zabraniające ukazywać się pojazdom na ulicach śródmiejskich w 10 godzin po wschodzie słońca.

Zdaniem ekspertów amerykańskich, nowoczesna kwestja regulacji ruchu ulicznego powstała w końcu ubiegłego stulecia i jest zjawiskiem wtórnym szybkiego rozwoju środków komunikacji i transportu. Rozwiązaniem jednak tej kwestji w Stanach Zjednoczonych poczęto interesować się poważnie w okresie lat 1910 — 1920, t. j. w okresie silnego rozwoju automobilizmu. Powstały wówczas policyjne wydziały ruchu kołowego, które uregulowały wiele kwestji technicznych, związanych z kontrolą ruchu; gros jednak zagadnienia pozostało nierozwiązane. Zadaniem bowiem Wydziałów Ruchu było głównie wprowadzenie w życie ustaw i regulaminów, uchwalonych przez instytucje municypalne lub stanowe. Ponieważ ustawy te były uchwalane przez laików bez głębszej znajomości rzeczy i w pośpiechu, nie więc dziwnego, że wiele rozporządzeń policyjnych, opierających się na tych ustawach, nie osiągnęło pożądanego celu.

(Dokończenie na str. 13-ej.)

L. KOZŁOWSKI

U krańców szybkości

Szybkość 100 klm na godzinę już nam nie wystarcza. Skoczyliśmy przez 150 klm na godzinę, doszliśmy do 200, 250, 300 i wreszcie potworny samochód majora Segrave ustanowił rekord 371 klm na godzinę. Równocześnie z samochodem o jak najwyższą szybkość walczył samolot. Ostatni rekord wynosi już przeszło 600 klm na godzinę. Przy takich szybkościach samoloty i samochody zamieniają się w prawdziwe holidy. Najmniejszy błąd w kierowaniu, najmniejsze zboczenie z obranej drogi może spowodować straszną katastrofę, gdyż siła żywa tak rozpędzonego ciała zbliża się do siły najcięższego pocisku, wyrzuczonego przez największe morskie działo.

Gdyby na drodze pędzącego z szybkością prawie 400 klm na godzinę samochodu ustawić odskocznice, to zostałby on podrzucony na wysokość wieży Eiffla, gdyby lecący z szybkością 600 klm na godzinę samolot zaopatrzył w odpowiednią głowicę, jak w pociskach armatnich, to przebiłby on najgrubszą pancerną płytę.

Tak, nowoczesne holidy komunikacyjne w niczem nie ustępują prawdziwym armatnim pociskom.

Jednak osiągnięte rezultaty nie zadowolily jeszcze ludzkości, a rekord Segrava nie daje spokoju jego konkurentom. Chcąc osiągnąć jeszcze większą szybkość zbudowano obecnie nowy samochód wyścigowy o mocy 4 000 KM.

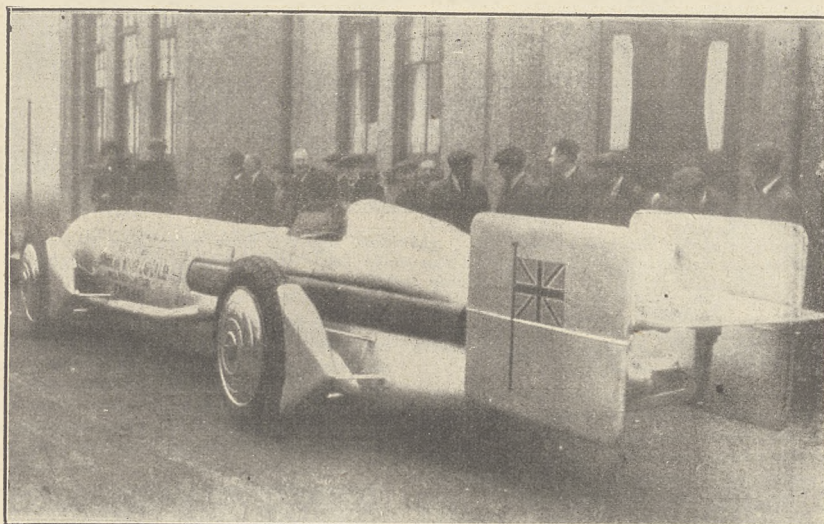
Bagatelka! Cztery tysiące koni do poruszania lekkiej jednoosobowej maszyny. Mocy takiej nie posiadają u nas w Europie najszybsze nawet pasażerskie lokomotywy, a jedna czwarta tego wystarcza zazwyczaj do uruchomienia dużej fabryki, zatrudniającej kilkuset robotników.

W nowym samochodzie wyścigowym konstrukcji Ludwika Coatalena, wykonanym w angielskiej fabryce Sunbeam dla znanego rekordsmiana Kaye Dona, nie tylko sama moc silnika zasługuje na uwagę. Cała jego konstrukcja jest ostatniem słowem techniki i wszystko włącznie najmniejsze drobiazgi zostało tak obmyślane, aby pozwolić tej maszynie na rozwinięcie jak największej szybkości.

Do zapędu „Srebrnej Kuli“, tak bowiem nazywa się nowy potwór, zastosowano dwa dwunastocylindrowe silniki. Każdy z nich składa się z dwóch sześciocylindrowych bloków, umieszczonych na wspólnym karterze. Przy szybkości 4 000 obrotów na minutę obydwa silniki rozwijają moc nieco wyższą niż

4 tysiące koni, mimo, że waga ich nie przekracza tysiąca kilogramów. Jak widzimy, osiągnięto tu rekordowy wprost stosunek wagi do mocy, wynoszący zaledwie 250 gramów na 1 KM. Zasilanie cylindrów mieszanką odbywa się przy pomocy silnego kompresora, który ssie powietrze z karburatorów i pod dużym

Wszystkie inne ważne organy tego samochodu zostały też dostosowane do jaknajwiększej szybkości i według zapewnień konstruktorów pozwolą mu na pobicie rekordu majora Segrave. Samo podwozie jest bardzo charakterystyczne dla tej maszyny i mimo niewielkich wymiarów i bardzo małej wagi tak zostało ob-



Nowy samochód wyścigowy o mocy 4000 KM., na którym Kaye Don chce pobić rekord majora Henryka Segrave'a. Wóz ten został ochrzczony mianem „Srebrnej Kuli“.

ciśnieniem napienia cylindry. Do chłodzenia zastosowano lód.

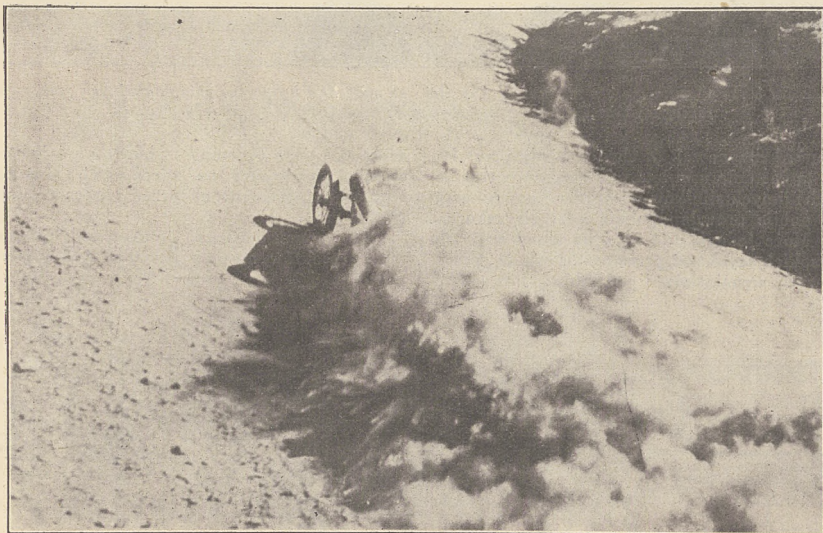
Obydwa motory pracują na dwa wałki pomocnicze, które przenoszą ich energię przy pomocy tarczowego sprzęgła i skrzynki biegów o trzech szybkościach na dwa krótkie wałki kardanowe, poruszające tylne koła. Bieg bezpośredni tak został obliczony, że samochód powinien na nim rozwinąć szybkość 500 klm na godzinę.

Dla zmniejszenia wybiegu maszyny zastosowano hamulce hydrauliczne o wodnym chłodzeniu. Hamulce te są opatentowane przez fabrykę Sunbeam i mają taką konstrukcję, że nawet w razie częściowego zepsucia lub uszkodzenia hamują z jednakową siłą.

myślone, że wszystkie ciężkie masy znajdują się bardzo nisko, co zapewnia maszynie doskonałą równowagę. Nadwozie zostało zbudowane według najnowszych zasad aerodynamicznych i jest doskonale przystosowane do przewyciężenia ogromnego przy tych szybkościach oporu powietrza. W sumie wszystkie dane wskazują na to, że nowy potwór-holid na czterech kołach potrafi pobić dotychczasowe rekordy.

Dobrze, przypuścimy, że Kaye Don rozwinie szybkość 400 lub nawet 500 klm na godzinę. Czy ma to dla nas jakieś praktyczne znaczenie? Właściwie nie. Inaczej bowiem wygląda jazda rekordowa, przy której trzeba liczyć się z możliwością nieszczęśliwego wypadku, a raczej nawet mieć tylko nadzieję, że się bez niego jakoś obejdzie, a inaczej znowuż zwykła jazda, przy której pasażer musi mieć pewność, że cały i nieuszkodzony dostanie się do miejsca przeznaczenia.

Jak zachowuje się samochód wyścigowy przy tak wielkich szybkościach? Doświadczenia wykazały, że mimo najlepiej obmyślanego kształtu, mimo doskonałej równowagi, samochód taki już nie toczy się w ścisłem tego słowa znaczeniu po ziemi, a porusza się ogromnymi płaskimi skokami, gdyż najmniejsza nierówność terenu podrzuca go w powietrze. Kiedy na jednej z prób puszczoneo bardzo szybko maszynę po szynach, do których zostały dołączone dynamometry, przyrządy te wykazały, że pozorna waga maszyny zmieniała się od zera do kilkakrotnego obciążenia z powodu zjawisk podrzucania i chwilowego unoszenia się maszyny, spowodowanego parciem powietrza na dolną część kadłuba. Tak samo przy bardzo szybkiej jeździe nieminiejszą przeszkodę stanowi wiatr. I rzeczywiście wyobraźmy sobie jakieś ciało pływające chwilami w powietrzu. Przy atmosferze spokojnej kierunek jego ruchu nie zmienia się, pod działaniem wiatru jednakże należy spodziewać się silnego znoszenia w bok, nadzwyczaj niebezpiecznego przy tak wielkiej szybkości. Właściwie po przekro-



Niebezpieczny moment: Wyścigowy samochód bierze krzyżwinę z szybkością 200 klm. na godzinę.



Najmniejszy błąd w kierowaniu maszyną przy nadmiernej szybkości może spowodować straszną katastrofę. Zdjęcie nasze przedstawia szczątki samochodu Lee Biblea, który zginął przy próbie pobicia rekordu majora Segrave'a.

czeniu 300 klm na godzinę samochód przestaje być zwykłym pojazdem i nabiera wiele wspólnych cech z samolotem.

Przyszliśmy więc do wniosku, że przynajmniej narazie rekordowe szybkości, osiągane na maszynach wyścigowych nie mają dla nas praktycznego znaczenia. Zobaczmy teraz czy twierdzenie to odnosi się też i do samolotów.

Dzisiejsze samoloty pasażerskie rozwijają swobodnie 200 klm na godzinę, a rekord lotniczy wynosi przeszło 600. Pomijając kalkulację kosztów lotu musimy stwierdzić, że tutaj granica szybkości da się znacznie więcej posunąć w górę. Samolot porusza się w powietrzu i dlatego nie obawia się on ani wiatru, który mógłby go zrzucić z właściwego toru, ani nie wymaga też jakiegś idealnej drogi. Jedyną przeszkodą w osiągnięciu tak dużej szybkości w samolotach zwykłego typu jest trudność startu i lądowania. Maszyna, która ma lecieć z szybkością 600 klm na godzinę musi przed wzniesieniem się w powietrze toczyć się po lotnisku z szybkością co najmniej 300 klm. Tak samo lądowanie musi odbywać się z szybkością nie mniejszą i z tego powodu, nawet w wypadku wadliwego podejścia do ziemi, lub przymusowego lądowania na bardzo złym terenie, ryzykuje tylko uszkodzenie maszyny, gdyż w chwili złamania podwozia, siła uderzenia zostaje już tak znacznie zamortyzowana, że pasażerowie wychodzą z wypadku cało.

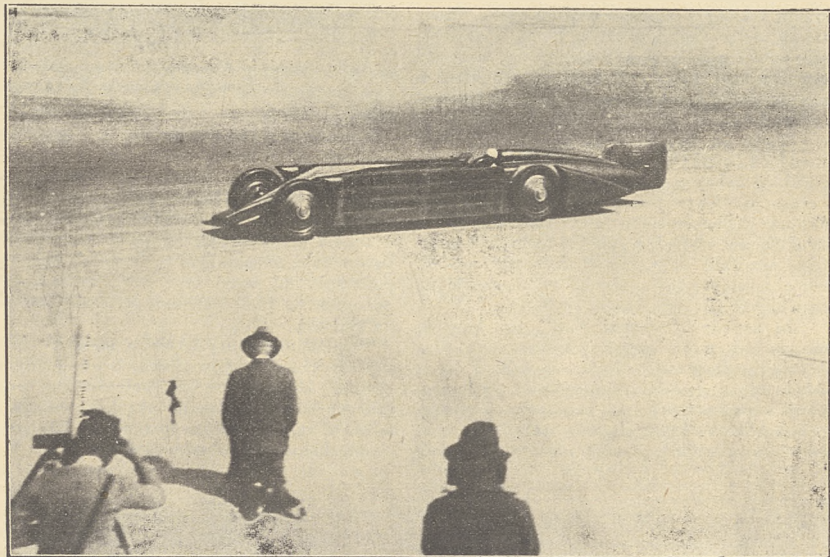
W lotnictwie od kilku lat istnieje tendencja do zwiększenia szybkości przeciętnej przez zwiększenie wysokości lotu. Konstruktorzy i inżynierzy, którzy tym problemem zajmują się, wychodzą z założenia, że rozrzedzone górną warstwę atmosfery muszą stawiać samolotom znacznie mniejszy opór. Takim sposobem maszyna, która rozwija nad ziemią normalną

szybkość 200 klm na godzinę, wzniesiona na wysokość 15 lub 20 tysięcy metrów, powinna poruszać się tam z szybkością 2 lub 3 razy większą. Na przeszkodzie lotom na tak znacznej wysokości stoi obecnie brak w górnych warstwach atmosfery tlenu, niezbędnego do oddychania i koniecznego dla tworzenia mie-

liśmy swobodnie poruszający się po drodze samochód jest w szybkości swej ograniczony, tak samo pociąg na zwykłych szynach nie jest bezpieczny, gdyż i w nim zaczynają występować podobne zjawiska jak w samochodzie. Jaki przyrząd nadawalby się więc do tego?

Od kilkunastu lat już w biurach patentowych pokutują pomysły różnych wynalazców, dotyczące kolei wiszącej lub też kolei pneumatycznej, poruszającej się w specjalnych rurach. Praktyka wykazała, że kolej pneumatyczna w miniaturowej przynajmniej posiada wielkie zalety. Nie wiadomo jednakże, czy da się ją zastosować do przewożenia większych ciężarów.

Inaczej przedstawia się sprawa z koleją wiszącą. Jak już zaznaczyliśmy, zwykły pociąg po rozwinięciu pewnej granicznej szybkości zaczyna zachowywać się mimo dużego ciężaru, jak samochód wyścigowy, przeskakując nierówności, i obciążając niepomierne swe szyny. Tak samo działa na niego hoczny wiatr, który w pewnych warunkach może nawet spowodować wykołowanie. Gdyby zamiast zwykłych szyn leżących na ziemi zastosować szynę wiszącą, o odpowiednio mocnej konstrukcji, to cały pociąg byłby znacznie bezpieczniejszy, gdyż środek ciężkości jego znajdowałby się niżej punktu oparcia. Tak samo podwieszenie na jednej szynie przy równoczesnym zastosowaniu gيروسkopów zapewniłoby mu znacznie spokojniejszy bieg, nawet przy największych szybkościach. Wynika więc z tego, że ekspresem przyszłości powinien być jakiś pociąg po-



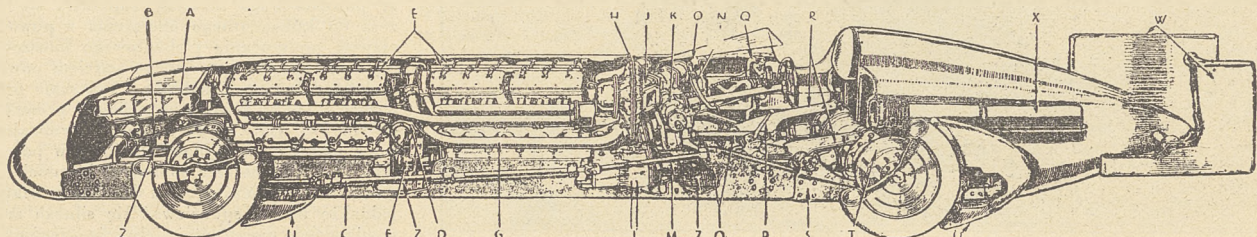
„Złota Strzala“ mija metę z szybkością 374 klm. na godz. Dla uskutecznienia dokładnych pomiarów takiej szybkości użyto specjalnie czulej aparatury optyczno-elektrycznej.

szanki benzynowej. Z chwilą, kiedy przeszko- da ta zostanie usunięta przez zastosowanie jakichś innych silników, lotnictwo komunikacyjne pobije prawdopodobnie wszelkie rekordy.

Może jednak uda się i na ziemi dojść do wysokich szybkości przez zastosowanie jakichś nowych wynalazków i pomysłów. Jak widzie-

ruszający się z ogromną szybkością po jednej szynie zawieszony na specjalnych słupach i otoczony dla ochrony przed wiatrem jakąś wielką rurą.

Aby jednak doczekać się urzeczywistnienia tych projektów musimy posiadać sporo cierpliwości.



Schematyczny rysunek nowego wyścigowego samochodu Kaye Dona, skonstruowanego przez Ludwika Coatalena w zakładach Sunbeam w Wolverhampton.

Szwedzki przemysł samochodowy w r. 1929

Przed trzema jeszcze laty przemysł samochodowy w Szwecji reprezentowały trzy zakłady o mniejszych rozmiarach, które ograniczały swą produkcję do samochodów ciężarowych. Pod koniec 1926 roku stworzono w Goeteborgu fabrykę „Volvo A B.,” która jako pierwsza zaczęła wyrabiać samochody własnego typu, z wyłączeniem krajowego materiału i siłami krajowymi. Fabryka ta wypuściła w połowie 1927 r. pierwszy samochód czterocylindrowy z silnikiem o mocy 25 KM., który zużywał 9 ltr benzyny na 100 klm. Model ten dzięki skutecznej reklamie i propagandzie zjednał sobie niebawem wielu zwolenników, a przede wszystkim automobilistów.

Obecna zdolność wytwórcza zakładów „Volvo” ogranicza się w ramach 1000 samochodów rocznie. O rozbudowie zakładów „Volvo” ze względu na zaciętość z jaką walczą konkurencja zagraniczna, szczególnie zaś amerykańska z produkcją krajową, narazie niemożliwe jest.

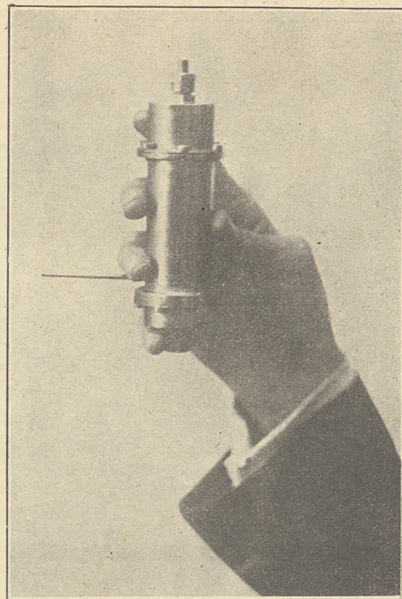
Łącznie z tem zasługuje na uwagę fakt, że w Szwecji zainteresowane koła zażądały w roku 1927 — celem obrony produkcji krajowej — wyższy cła na import samochodów i części zapasowych. Niestety, parlament zajął stanowisko negatywne, a projekt wniesiony w dobrej wierze spalił na panewce. Nie dość na tem! Ohnizono nawet i to dość znacznie cło na części zapasowe. Ten niefortunny krok, był oczywiście na rękę projektom wielkiego koncernu amerykańskiego, który już dawniej zamierzał założyć własną montownię w Szwecji, by stąd eksportować swą produkcję do Norwegii, Finlandji i państw bałtyckich. I rzeczywiście krótko potem wybudowało General Motors Co. w pobliżu Sztokholmu montownię kosztem 20 milionów koron, która po 5 miesiącach intensywnej pracy wypuściła około 10 tysięcy gotowych wozów zmontowanych z importowanych z Ameryki części składowych. Z materiału wyłącznie szwedzkiego wyrabiano tylko markę fabryczną Chevroletów.

Samochody te stały się z biegiem czasu bardzo pokupne i stanowią w przybliżeniu 70 proc. produkcji na rynku szwedzkim.

Mimo wszystko, skazany jest rynek szwedzki na pokrycie stale wzrastającego zapotrzebowania w samochodach osobowych i ciężarowych, na import gotowych wozów zagranicznych, jakkolwiek żywotność przemysłu szwedzkiego w ciągu ostatnich trzech lat znacznie się przyczyniła do ograniczenia importu. Niestety import części składowych, zapasowych i przyborów ze Stanów Zjednoczonych z dnia na dzień wzrasta wprost nieproporcjonalnie. Na uwagę zasługuje również stały wzrost importu samochodów osobowych i ciężarowych bezpośrednio ze Stanów Zjednoczonych. Tem samem znacznie okrojony został import samochodów pochodzenia duńskiego, szczególnie zaś wozów z montowni Forda w Kopenhadze. Tak więc zdobyły sobie marki amerykańskie w Szwecji rynek zhytu, oczywiście kosztem przemysłu europejskiego, wśród którego francuski i włoski jeszcze jako tako vegetuje i znajduje chętnych nabywców.

Z tego wszystkiego widzimy, że rynek szwedzki jest dotąd mało wykorzystany terenem dla wozów europejskich. Wysoki standard życiowy ludności szwedzkiej, jak również fakt, że stale udoskonala się tam sieć drogową, wynoszącą aktualnie 35 tysięcy dróg samochodowych, to wszystko są czynniki, które świadczą dobitnie o stale postępującym rozwoju automobilizmu w tym kraju. Obecnie w całej Szwecji jeździ 120 tysięcy samochodów, z czego czwartą część stanowią ciężarówki, a 10 lat wstecz było ich tylko 4 tysiące.

Przy tej sposobności warto nadmienić, że wyjątkowem powodzeniem na rynku szwedzkim cieszą się ciężarówki dlatego, że nowy ten środek lokomocji znalazł powszechne zastosowanie przy kopalniach i leśnictwie, które leżą zdala od centr i rzadko kiedy mają linie kolejowe.



Przyrząd, służący do tłumienia pożarów karburatora, który automatycznie zamyka wszystkie przewody benzynowe.

kiem dla pokrycia zapotrzebowania rynku wewnętrznego. W r. 1929 tylko 1 015 000 samochodów produkcji amerykańskiej zostało sprzedanych poza granice Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej i Kanady. Cyfra ta wykazuje znaczny wzrost w porównaniu do 810 000 w r. 1928. Produkcja w r. 1929 wpłynęła na znaczny wzrost samochodów, znajdujących się w użyciu na całym świecie i w Stanach Zjednoczonych.

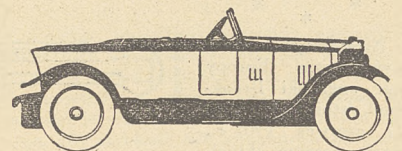
Na ogólną ilość 34 700 000 samochodów, będących w użyciu na całej kuli ziemskiej, Stany Zjednoczone posiadają 26 400 000 wozów, co stanowi 76%. W r. 1928 odpowiednie cyfry wynosiły: 31 725 000 — 24 750 000 — 78%.

Zdawać się mogło, że amerykański przemysł samochodowy, pokrywający dzięki swej wszechstronności wszelkie możliwe zapotrzebowania, nie pozwoli absolutnie na jakkolwiek import wyrobów obcych marek na terytorjum Stanów Zjednoczonych. W praktyce okazuje się, że w r. 1929 importowano jednak do Stanów Zjednoczonych 710 samochodów, co w porównaniu do 520 samochodów w r. 1928 stanowi znaczny wzrost.

Z porównania dopiero co przytoczonych cyfr wyciągnąć można następujące wnioski. Zapotrzebowanie wewnętrzne rynku amerykańskiego wykazuje zbliżenie się do punktu nasylenia, przyczem większość produkcji rocznej obraca się na pokrycie samochodów zużytych. Odbija się to na eksporcie samochodów amerykańskich do państw innych kontynentów. Rok bieżący wykazuje znaczny wzrost w tej mierze. Przypuszczać należy, że rozwój pójdzie nadal w tym kierunku na korzyść eksportu wozów amerykańskich.

Dalej posiadają Stany Zjednoczone Ameryki Północnej największą ilość dróg bitych ze wszystkich państw całego świata, a mianowicie 3 016 281 mil angielskich, co stanowi 38,7%.

Drogi z twardą nawierzchnią zajmują w tem 167,155 mil ang.; Stany Zjednoczone są więc, jedynem państwem, które posiada więcej niż 100 000 mil tego rodzaju dróg. Jakkolwiek cyfra 38,7%, wyrażająca procentowo stan dróg amerykańskich jest dosyć wysoka, to jednak w porównaniu do lat ostatnich, kiedy wynosiła ona 46%, wykazuje znaczne zmniejszenie.



Amerykański przemysł samochodowy w r. 1929

Przemysł samochodowy zajmuje w współczesnym życiu gospodarczem tak doniosłe znaczenie, że poświęca mu się szczegółowe badania, pozwalające stwierdzić jak najbardziej wszechstronnie wszelkie przejawy jego działalności. Pod tym względem celują Amerykanie, którzy posiadają wiele biur statystycznych, zarówno urzędowych jak i prywatnych, przyczem informacje podawane przez ostatnie cieszą się równem zaufaniem wśród publiczności jak i urzędowe dane, z uwagi na to, że są oparte na autorytecie wielkich organizacji

przemysłowych, którym zależy na tem, aby ich informacje były jak najściślejsze.

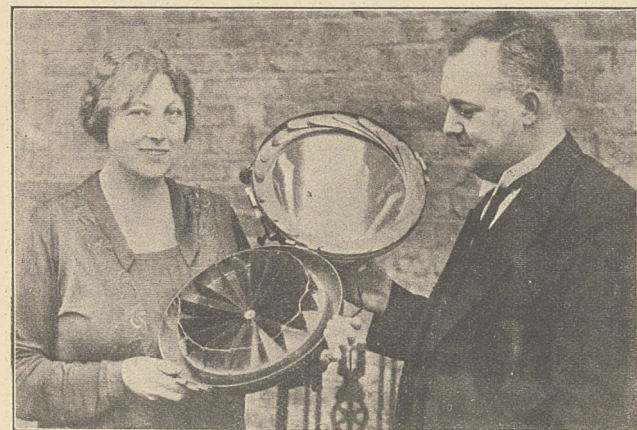
Nadesłano nam obecnie interesujące szczegóły dotyczące ubiegłego roku produkcyjnego w przemyśle samochodowym.

Ogólna produkcja samochodowa w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej i Kanady wyniosła w roku ubiegłym 8 651 000 w porównaniu do 4 630 000 w r. 1928. Samochodów osobowych było w tem 4 846 000 (4 044 000 w r. 1928), wozów ciężarowych 805 000 (586 000 w r. 1928).

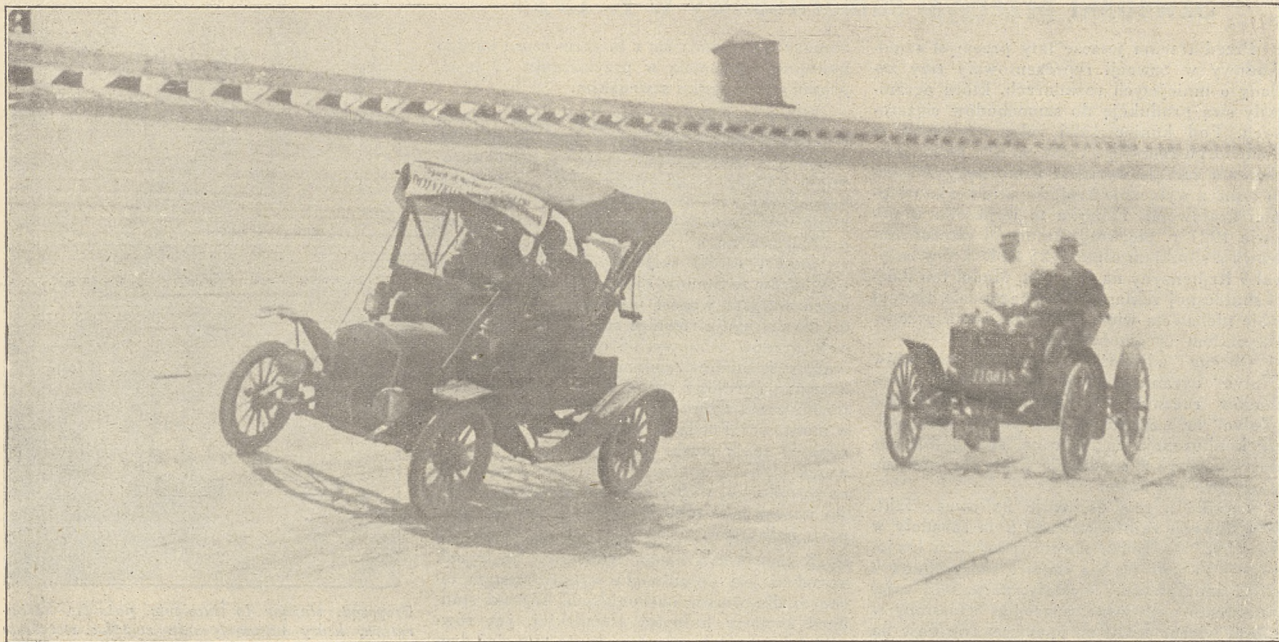
Tendencja do produkowania samochodów zamkniętych w r. 1929 jeszcze się zwiększyła, gdyż wyprodukowano 4 218 000 zamkniętych wozów osobowych — (3 441 600 w r. 1928), co stanowi 87% ogólnej produkcji amerykańskiej.

Wartość produkcji amerykańskiej w r. 1929, obliczona na podstawie cen hurtowych, wynosi 3 483 900 000 dol., w porównaniu do 3 045 820 tys. dol. w r. 1928. Średnia cena samochodu osobowego w sprzedaży detalicznej nie przekraczała 812 dol., samochodu ciężarowego zaś 877 dol.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej produkują przedewszyst-



P. Ibotson, wynalazła nieoślepiający reflektor dla samochodów, zaopatrzony w diafragmę.

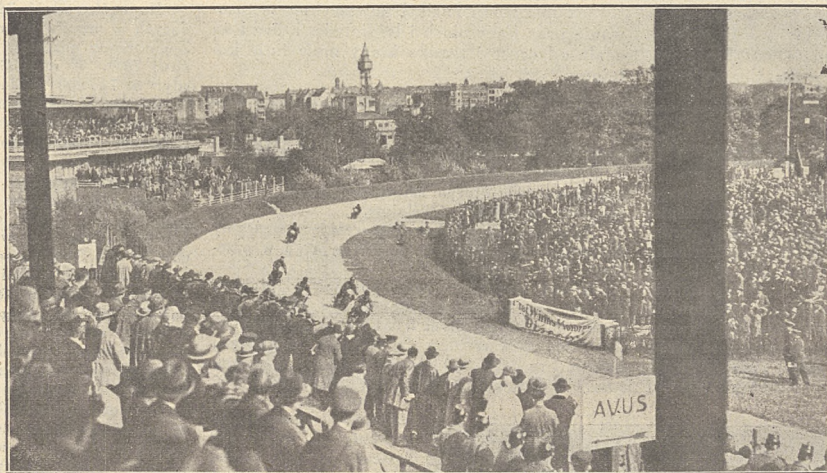


Oryginalny wyścig samochodowy na torze Anadol w Ameryce między dwoma weteranami automobilizmu.

Światowe tory wyścigowe

Brookland — Indianapolis — Monza — Monthléry — Nürburgring — Culver-City — Daytona-Beach.

Jakkolwiek znaczenie przestrzeni specjalnie przeznaczonych do rozwijania wielkich szybkości zmniejszyło się w ostatnim czasie znacznie, ustępując miejsca rajdom mającym wykazać wytrzymałość i oszczędność wozu, to jednak tory ściśle wyścigowe i dzisiaj jeszcze odgrywają wielką rolę w życiu sportowym. Dlatego przy torach wyścigowych należy rozróżniać takie, które dając możliwość rozwijania wielkich szybkości, jednocześnie służą mogą do rajdów o charakterze gospodarczym. Klasycznym przykładem takiego mieszane go toru jest znany niemiecki Nuerburg - Ring, posiadający odcinki o najrozmaitszym charakterze drogi, bandy o nieznacznym wzniesieniu, liczne zakręty, ciężkie wzniesienia i pochyłości. Jako przykład pierwszej kategorii torów, może służyć autodrom w Indianapolis, którego długie proste przestrzenie nadają się znakomicie do rozwijania wielkich szybkości.

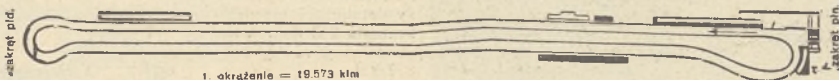


Widok z trybun na tor Avus koło Berlina. Przed trybuną sędziów przygotowujące się do startu motocykle.

Najstarszym torem wyścigowym Europy jest angielski Brookland, istniejący już od 17 czerwca 1907 r., ciągle jeszcze aktualny w sporcie mię-

dzynarodowym. Tor posiada kształt spłaszczonego owalu, jest całkowicie wybetonowany, przyczem szerokość jego jest bardzo znaczna, gdyż wynosi 30 metrów, długość natomiast 4,452 km., z czego na finish przypada 1,005 km. Wysokość band wynosi 10 metrów. Urządzenia techniczne toru, są już dziś częściowo przestarzałe.

względem konstrukcji, wczesny tor świata.



Szkic toru wyścigowego Avus koło Berlina.

W Ameryce istnieje od roku 1909 znakomity tor w Indianapolis, który po dziś dzień jest jednym z najlepszych na świecie. Jest to typowy tor wyścigowy w formie rozciągniętego czworoboku, o długich prostych bieżniach, z bandami silnie zaokrąglonymi i podniesionymi. Początkowo tor posiadał nawierzchnię smolewową, ostatnio jednak został całkowicie wybrukowany klinkierami. Długość bieżni wynosi 4,220 km., szerokość na zakrętach 18 metrów, na prostych zaś 15. Wyścigi w Indianapolis urząda się tylko raz do roku, w maju. Pod względem konstrukcji, jest to najhardziej nowoczesny tor świata.

Z inicjatywy Automobilkłuhu w Medjolanie powstał w rekordowo krótkim czasie, bo w 80 dniach, słynny ze swej trudności i z częstych wypadków, tor wyścigowy w Monza we Włoszech. Długość toru, mającego kształt wielkiej elipsy wynosi 4,5 km., przy szerokości 12 metrów. Bandy, których wysokość wynosi do 60 proc. posiadają zaokrąglenie o promieniu 320 metr.

Tor ten posiada kilka zwojeń o szerokości 7 metrów, które uchodzą za szczególnie niebezpieczne. Wzdłuż toru pobudowano wielkie trybuny, mogące pomieścić kilkadziesiąt tysięcy widzów.

* * *

Na południe od Paryża znajduje się znany tor w Monthlery częściowo betonowany, częściowo zaś wykonany jako zwykła szosa. Ogólna jego długość wynosi 9,5 km. W Monthlery odbyły się w roku 1926 wyścigi o „Grand Prix“ Francji, podczas których znany kierowca Ascari na Alfa-Romeo zginął tragiczną śmiercią. Na torze tym ustalono do dnia 1 października 1929 rekordową liczbę rekordów, która wynosi aż 43.

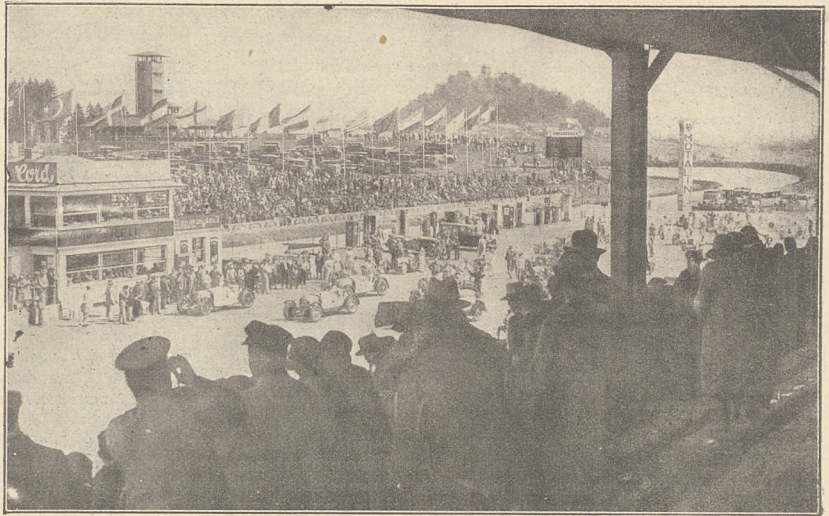
Dalej na południe, pod Marsylią istnieje drugi tor w Mirames, na którym w roku 1924 odbyły się wyścigi o mistrzostwo świata. Długość jego wynosi 5 km., z czego po 2 km. przypada na proste, zaś po 15 na szeroko rozciągnięte wiraże.

* * *

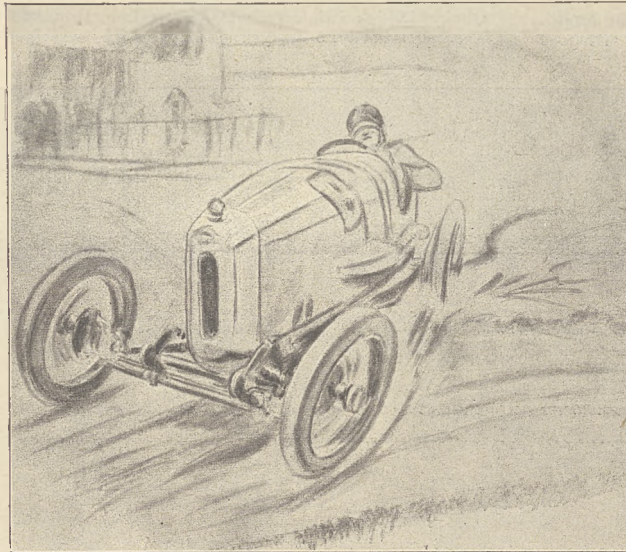
Najdłuższym torem samochodowym, o charakterze ściśle wyścigowym jest tor Avus pod Berlinem. Tor składa się z dwóch równoległych prostych, połączonych wirażami. Długość 19.573 km., czyni go najdłuższym na świecie. Jezdnia, której szerokość wynosi 8 metrów, jest smolowana, dzięki czemu podczas biegów nie powstaje kurz. Niestety zbyt niskie bandy uniemożliwiają rozwinięcie zbyt wielkich szybkości. Tor ten nadaje się idealnie do jazd non-stop, regularności, wytrzymałości i oszczędności.

* * *

Jak już zaznaczyliśmy, jest Nuerburg typowym przykładem toru mieszanego, sportowo-turystycznego. Charakterystyczną jego cechą jest to, że na jezdni nie użyto już istniejących szos, lecz wybudowano zupełnie nową bieżnię, dostępną tylko dla samochodów i motocykli. Całkowita długość toru, wyciągniętego w kształt wielkiej ósemki, wynosi 28,3 km. Tor nuerburksi



Widok placu startu na torze Nuerburgring, krótko przed rozpoczęciem wyścigu.



Kierowca używa tylnego hamulca, aby na zakręcie wywołać „zarzucenie” wozu.

otwarto uroczyste 17 lipca 1927 roku wielkimi wyścigami o „Grand Prix Europy”. Szerokość jezdni wynosi 3 metrów, różnica pochyłości do 10 proc. O trudności toru świadczy to, że posiada on 88 wiraży w lewo i 84 w prawo. Wysokość bandy wynosi zaledwie 10 do 15 proc. Tor wieje się serpentynami dokola ruin starożytnego zamczyska „Nuerburg” i słynie z malowniczości oraz romantyczności okolic, przez które przebiega.

* * *

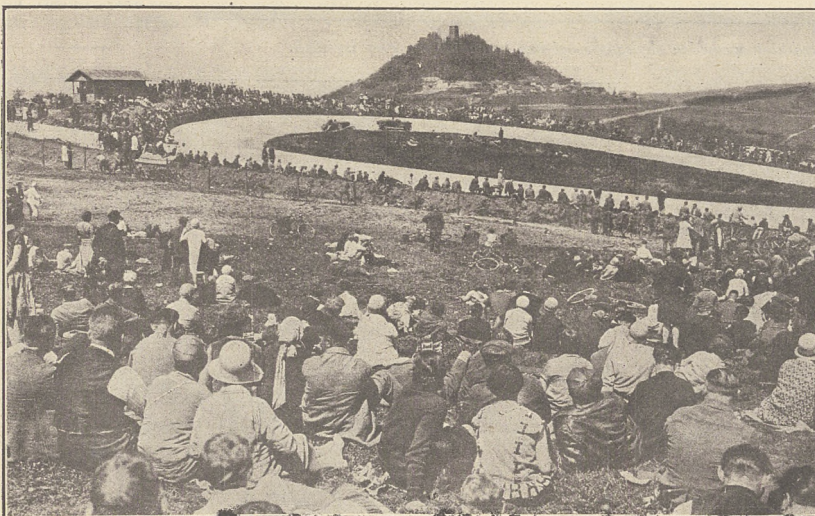
Za bardzo szybki uchodzi znany tor kalifornijski w Culver City, wykonany całkowicie z drzewa, jak większość torów amerykańskich. Podobne drewniane autodromy istnieją w New Hampshire, Baltimore, Fulton, Rockingham, Altoona, Charlotte, Fresno i Syracuse. Znany autodrom, o charakterze eksperymentalnym znajduje się w Los Angeles.

* * *

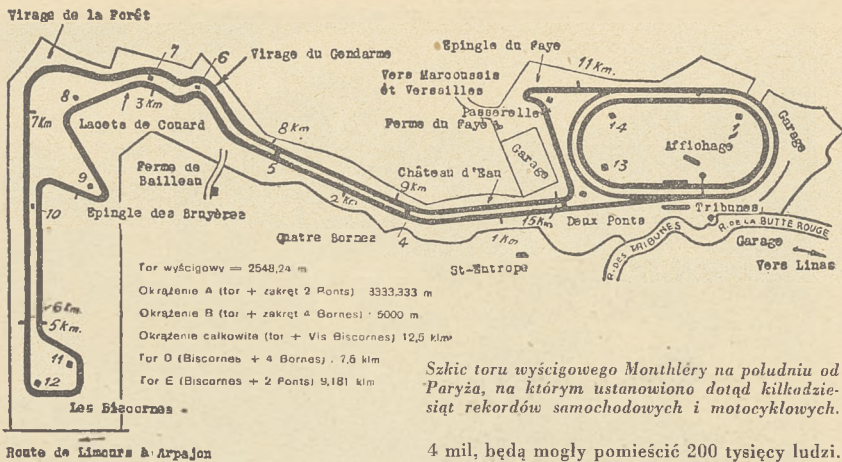
Czytelnicy nasi, przeczytawszy powyższy wykaz najbardziej znanych torów amerykańskich, zdziwili się zapewne, nie znalazłszy tam toru w Dayton Beach, na którym przecież major Segrave ustanowił dnia 11 marca 1929 r. na samochodzie „Złota Strzała” światowy rekord szybkości (372,478 km.). Otóż stwierdzić należy, że w Dayton Beach żaden tor nie istnieje, zaś terenem prób Segrave’a, była — jak wiadomo — plaża nad Oceanem, która w czasie odpływu jest idealnie twardym i równym torem wyścigowym. Na tym samym „torze” zamierza w b. roku znany automobilista Kaye-Don osiągnąć szybkość 400 km. na godzinę i tem samem pobić rekord Segrave’a. Podobne plaże, nadające się na wyścigi znajdują się również poza Ameryką w Anglii, w Pendine i Sans w księstwie Walji na zachodnim wybrzeżu.

* * *

Powyżej opisaliśmy wszystkie, najbardziej znane tory wyścigowe świata. Jak widzimy z przytoczonych dat ich otwarcia, prawie wszystkie powstały w czasie, gdy samochód nie osiągnął jeszcze swego obecnego punktu rozwoju, gdy szybkość 370 kilometrów na godzinę



Łęka południowa toru Nuerburgring; w oddali średniowieczne zamczysko „Nuerburg”.



pism sportowych we wszystkich językach, każda większa fabryka samochodowa posiada własny autodrom, na którym dokonuje prób swych wozów. Najbardziej znane są tory: General Motors we Flint (Michigan, U. S. A.), Forda w Detroit (U. S. A.), Opla w Nanheim (Niemcy) itd. Ciekawy jest autodrom Fiata w Turynie, umieszczony na dachu zakładów; w ostatnim czasie okazał on się za szczupły i zakłady Fiata przystąpiły do wybudowania nowego toru w pobliżu fabryki.

Polska, do tej pory nie posiada ani jednego kilometra toru wyścigowego w europejskim tego słowa znaczeniu. Przypuszczać należy, że gdy minie obecny kryzys gospodarczy, nasze koła sportowe i samochodowe zainteresują się tym zagadnieniem, zwłaszcza, że automobilizm rozwija się u nas z roku na rok. Za kilka lat, zapewne i my staniemy na tem polu w szrankach międzynarodowego wyścigu pracy i wytrzymałości i również u nas zaczną padać rekordy o światowym znaczeniu, ściągając jednocześnie tysiące turystów do naszego kraju, którzy swoimi dolarami i innymi mocnymi walutami w krótkim czasie pokryją koszty budowy i urządzenia takich międzynarodowych imprez, podnosząc jednocześnie ogólny dobrobyt kraju. Narazie jest to muzyka przyszłości. Pierwszy zaczątek polskiego toru wyścigowego powstaje w Zakopanem, gdzie Krakowski Klub Automobilowy urządził ostatnio wyścigi na śniegu, na t. zw. stadionie sportowym, gdzie istnieje tor o długości 886 metrów, przy dość znacznej szerokości 14 mtr. Ze względu na cel i charakter wyścigu, nawierzchnia została narazie wykonana ze zbitego śniegu, polanego wodą. Wyniki osiągnięte na tym torze nie są najgorsze i stoją na poziomie podobnych imprez zagranicą. Sum tor okazał się zdatnym do wszelkiego rodzaju imprez samochodowych i życzyby należało, by niarodajne czynniki zajęły się przekształceniem tego przewoźnego toru na pierwszy polski autodrom.

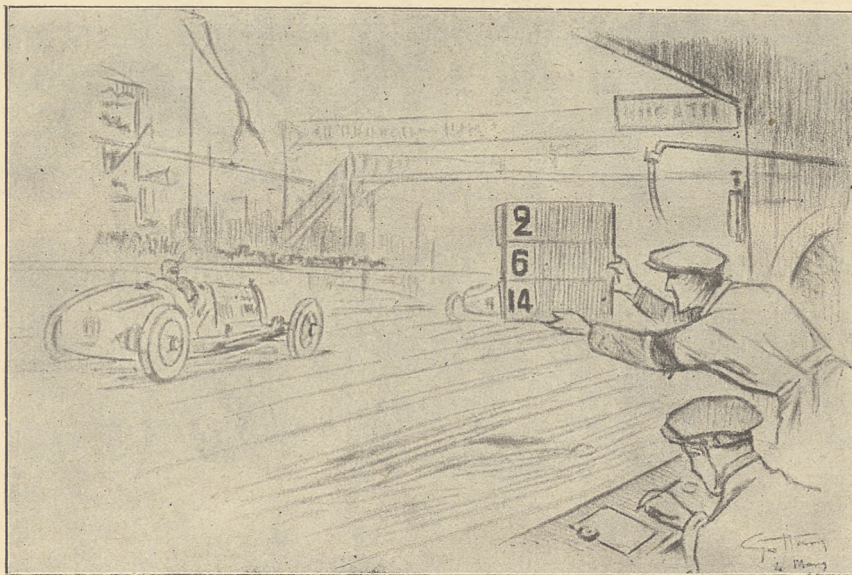
nę była mrzonką nieosiągalną. To też prawie wszystkie są dziś już przestarzałe i państwa o silnie rozwiniętym przemyśle samochodowym przystępują obecnie do budowy nowych, nawzajem nowoczesnych torów.

Jednym z największych będzie tor w Lincolnshire, na wschodnim wybrzeżu Anglii, między Bostonem a Skegness. Długość jego wynosić będzie 15 mil angielskich (24 kilometry), zaś szerokość 200 jardów (180 metrów!) Nie będzie on posiadał żadnych zakrętów ani hand. Nawierzchnia wykonana będzie ze specjalnej masy, wykluczającej ślizganie i zarzucanie. Obok właściwego toru, powstanie druga jezdnia z licznymi zakrętami i zmianami poziomu, która służyć będzie do biegów wytrzymałości, zręczności, oszczędności paliwa etc. Osobliwością nowego autodromu będzie basen, długi na milę, przeznaczony do wyścigu motorówek, którego wybudowanie nie będzie przedstawiało specjalnych trudności, ze względu na bliskość morza. Trybuny dla widzów, o długości

Szkic toru wyścigowego Monthlery na południu od Paryża, na którym ustanowiono dotąd kilkadziesiąt rekordów samochodowych i motocyklowych.

4 mil, będą mogły pomieścić 200 tysięcy ludzi. Cały projekt nowego toru został już szczegółowo opracowany przez angielski „Automobile Racing Association”, koszty jego budowy, która potrwa kilka lat, wynoszą około miliona funtów szterlingów. Cały świat sportowy i samochodowy z zainteresowaniem oczekuje ukończenia tej gigantycznej budowy.

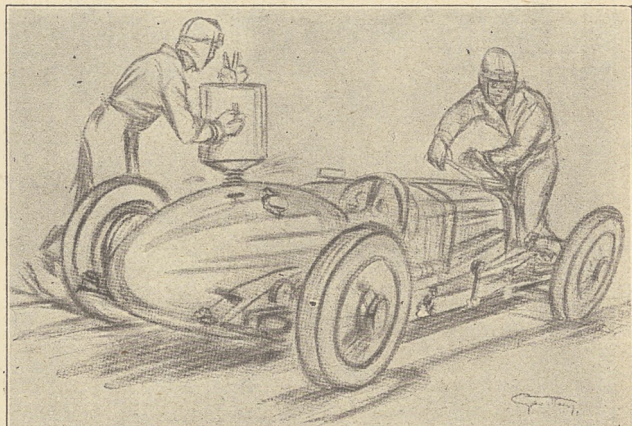
Obok wielkich światowych torów, na których padają rekordy, o których mówią kroniki



Na trybunie sędziowskiej sprawdza się czas i ogłasza zawodnikom stan wyścigu.



Wyścigi obfitują w defekty gum. Podczas gdy mechanik lewaram podnosi przód wozu, kierowca zdejmuje zniszczone gumy. Wszystko odbywa się niezwykle szybko i pod nadzorem komisarza.



Równocześnie, gdy mechanik odkręca korek chłodnicy, by uzupełnić stan wody, kierowca uzupełnia zapas benzyny w rezerwarze. Pospiech przy tej pracy odgrywa wielką rolę w wyścigu.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

W ubiegłą niedzielę odbył się na stadionie sportowym w Zakopanem wyścig samochodowy na śniegu, zorganizowany przez Krakowski Automobilklub. O wielkim zainteresowaniu, jakie wzbudziła ta impreza świadczyć może to, że na dzień ten przybyło do Zakopanego kilkadziesiąt samochodów oraz kilka tysięcy publiczności. Impreza niedzielna odniosła pełny sukces i była pierwsza tego rodzaju nie tylko w Polsce, ale i w Europie. W przeciwieństwie do innych wyścigów, gdzie obserwować można pewne ich urywkowe momenty, miała tu publiczność możność obserwowania całego przebiegu wyścigów, trudności pokonywania przez kierowców ostrych zakrętów na śniegu, obfitujących w wiele emocjonujących momentów, zwłaszcza w kategorii wozów sportowych i wyścigowych.

Nawierzchnia toru o długości 886 mtr, szerokości około 14 mtr, została odpowiednio przygotowana, śnieg wyrównany, ubity i poprzednio wodą polewany. Przed rozpoczęciem wyścigów odbyła się defilada 20 wozów, zapisanych do wyścigów.

Wyścigi rozpoczęły się startem wozów turystycznych, podzielonych na trzy grupy. Startowały 2 wozy równocześnie z dwóch przeciwnych stron. Pierwsze miejsce w pierwszej grupie zajął Adam Dygat w czasie 6:0,9²/₁₀ sek. z przeciętną szybkością 43,19 klm/godz. Drugie miejsce Sosin Stanisław, trzecie Władysław Rudnicki, czwarte Leon Kopkowicz, piąte Janusz Domaniewski. Wszyscy startowali na dwucylindrowych Tatrach.

W grupie trzeciej startowały trzy wozy, które musiały pięciokrotnie okrążyć tor. Pierwsze miejsce zajął Henryk Schabenbeck na Fiacie 501, w czasie 6:0,7 (przeciętna szybkość 43,4 klm/godz.) Dwa dalsze wozy, czterocylindrowa Tatra Rippera, oraz Citroen Erlicha wskutek defektu zostały wycofane z wyścigu.

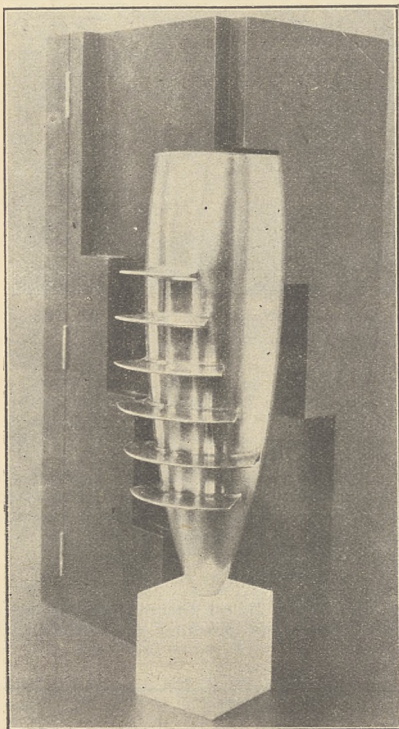
W drugiej grupie startowały cztery wozy, w ośmiu okrążeniach (7,088 klm). Pierwsze miejsce zajął Jerzy Widawski na Citroenie w 8 min. 48 sek., przeciętna szybkość 48 klm/godz. Dalsze miejsce zajęli Henryk Niedźwiecki na Fiacie 520, Władysław Cybulski na Rugby i Cybulska Marja na Citroenie.

Po wozach turystycznych startowały wozy sportowe, podzielone na dwie grupy. Wozy te miały do przebycia 5 okrążeń czyli 4,4 klm. Pierwsze miejsce w pierwszej grupie zajął Marjan Bogucki na Bugattim w czasie 5 min. 47⁸/₁₀ sek. (średnia szybkość 55,3 klm. na godz.). Dalsze zajęli kolejno Adam hr. Potocki na Austro-Daimlerze, Jan Chrzyszcz i Jan Ripper, obaj na wozach marki „Lancia”. Ostatniemu zarzucił wóz na wirażu i uderzył o ogrodzenie toru, wskutek czego znacznie stracił na czasie.

W kategorii samochodów wyścigowych startował Jan Ripper na Bugattim przebywając 10 okrążeń toru, osiągnął czas 8 min. 22⁸/₁₀ sek. z przeciętną szybkością 63,4 klm. na godz.

Pod koniec wyścigów odbyła się jazda pokazowa dwóch wozów „Citroen-Kegresse”, które dokonywały kilka ciekawych ewolucji na śniegu.

Komisja sędziowska przyznała pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji za najlepszyc czas p. Janowi Ripperowi, drugie p. Br. Truellngowi:



Oryginalny złoty puchar, ufundowany przez fabrykę samochodów i motocykli F. N., zdobył Auto-Moto-Club z Contich.

pierwszy otrzymał prócz tego drugą nagrodę za najlepszy czas w kategorii samochodów wyścigowych. Dalsze nagrody otrzymali w kategorii wozów sportowych w grupie trzeciej p. inż. Władysław Bogucki, za najlepszy zaś czas w tej samej kategorii p. Jerzy Widawski. Za najlepszy czas w kategorii samochodów turystycznych w grupie trzeciej p. Henryk Szabenbeck, w grupie czwartej p. Adam Dygat. Za najlepszy czas w kategorii wozów sportowych o litrażu 2500—2700 ccm. p. Jan

Chrzyszcz, wreszcie nagrodę dla pań otrzymała p. Marja Cybulska.

Prócz tego przyznało gremjum sędziów wszystkim zawodnikom plakiety pamiątkowe.

Do komisji sędziowskiej wchodzili hr. Rostrowski, prezes Krakowskiego Automobilklubu oraz kilku członków tegoż, komandorem zaś wyścigów był Wilhelm Ripper.

* * *

IV Polski Raid Gwiaździsty, który w r. b. odbędzie się w dniu 7 lipca do Krakowa z racji Krakowskiego Turnieju Automobilowego jest już dziś tematem debat łódzkich automobilistów, którzy jak wiadomo, są w posiadaniu nagród przechodnich, zdobytych w roku ubiegłym za zjazd gwiaździsty do Poznania. Ambicją Ł. A. K. jest bronić w r. ob. obu nagród przechodnich.

W Łodzi odbyło się organizacyjne posiedzenie pogotowia drogowego, zwołane przez Polski Czerwony Krzyż. Z ramienia Ł. A. K. w posiedzeniu tem brał udział dr. Kirken. Na posiedzeniu tem postanowiono ustawić cały szereg stacji ze środkami opatrunkowymi, dostępnymi dla wszystkich. Narazie stacje te ustawione będą przy posterunkach policyjnych. Całe urządzenie pogotowia drogowego, tak ważnego dla naszego automobilizmu ma kosztować 2 tysiące złotych. Narazie będą kupione skrzynki ratunkowe. Czynniki rządowe i samorządowe przyrzekły swą pomoc.

* * *

Światowy wyścig samochodowy odbędzie się w Indianapolis w dniu 30 maja br. Suma nagród tegorocznych wynosi 100.000 dolarów. Dopuszczone zostają wozy wyścigowe wszelkiej kategorii o najwyższym litrażu 6 litr. i o najniższej wadze 794 kg. Dystans wyścigu wynosi 800 klm. Dotychczas woz europejskie za wyjątkiem Bugatti nie zgłosiły jeszcze swego udziału.

* * *

Słynny automobilista Kaye-Don przygotuje się od dłuższego czasu do pobicia światowego rekordu, ustalonego w r. ub. przez mjr. Segrave'a. Samochód, na którym ma startować Kaye Don, skonstruowany przez znanego inżyniera Coatalen, jest już gotowy, zaś pierwsze próby wykazały jego wielkie zalety. Wóz nosi nazwę „Silver Bullet” i ma osiągnąć 400 klm na godz. Kaye Don jest wytrawnym i znanym automobilistą i ma za sobą cały szereg rekordów światowych. W klasyfikacji ogólnoswiatowej zajmuje trzecie miejsce.

* * *

W niedzielę, dnia 23 bm. odbył się rajd motocyklowy dookoła Warszawy. Długość trasy wynosiła 30 klm. W wyniku rajdu czterech zawodników ukończyło bieg bez punktów karnych, a mianowicie Rychter na „Harleyu”, Docha na polskim



W rajdzie motocyklowym dookoła Warszawy pierwszą nagrodę uzyskał p. Sroczyński Tadeusz, urzędnik pocztowy



Z rajdu motocyklowego dookoła Warszawy. Wręczanie nagród zwycięzcom.



Pięciu członków Łódzkiego Klubu Motocyklowego „Union”, zajęło zaszczytne miejsca w ogólnej klasyfikacji zjazdu gwiazdzystego do Berlina.

motocyklu „Lech”, Sroczyński na „Harleyu” i Sokolowski na „F. N.”.

W głosowaniu pierwszą nagrodę uzyskał Sroczyński. Dodać należy, iż Sroczyński jest urzędnikiem pocztowym i stał do rajdu na motocyklu z przyczepką pocztową. Drugie miejsce zajął p. Ridel z „Unionu” łódzkiego na „A. J. S.”, trzecie Drobin na „Harleyu”, czwarte Nehring na „A. J. S.”. Startowało ogółem 57 zawodników.

* * *

W ub. niedzielę odbył się międzynarodowy zjazd gwiazdzysty na motocyklach do Berlina. W rajdzie tym wzięło udział około 2000 maszyn z całej Europy. Sklasyfikowano ogółem około 1700 zawodników.

W kategorii do 350 cm. z przyczepką zaszczytne miejsce zajął zawodnik łódzki Steinert (Union) na B. M. W. z Włodzimierzem Stolarowem w przyczepce. Wystartował on w Wilnie i przejechał ogółem 996 km.

W kategorii powyżej 750 cm z przyczepkami czterej Łodzianie, którzy wystartowali w Rydze zajęli miejsca: Aprzelicki na B. S. A. — czwarte, Segal na B. S. A. — piąte, Hahn na B. M. W. — szóste i Koenig na B. M. W. — siódme.

* * *

Lotnik amerykański Zimmerly pobił w ostatnich dniach rekord wysokości dla awionetek, należący do Niemca Baumera (6692 m.), osiągając wysokość 8314,4 m.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

Każdy niemal dzień przynosi wiadomości o tragicznych wypadkach samochodowych na naszych drogach. Nie przebrzmiały jeszcze echa tragicznego wypadku samochodowego na fatalnym zakręcie pod Wilanowem, w którym zginął konsul meksykański, a oto dowiadujemy się o dalszych wypadkach, które częściowo pociągnęły za sobą ofiary śmiertelne, częściowo zaś obeszły się bez ofiar.

BYDGOSZCZ. (Katastrofa samochodowa spowodowana nietrzeźwością szofera). W Małych Trąbkach wydarzył się onegdaj straszny wypadek samochodowy. Na skutek oślizgłej drogi samochód wpadł na przydrożne drzewo, ulegając zupełnemu rozbiciu. Z pięciu pasażerów, jeden poniósł śmierć na miejscu, inni zaś doznali ciężkich obrażeń.

Po przeprowadzonym śledztwie ustalono, że winę wypadku ponosi szofer, który w czasie kierowania wozem był w stanie nietrzeźwym. Niesumiennego szofera aresztowano.

BYDGOSZCZ. (Cudem ocaleni). Z Bydgoszczy do Koronowa jechał wczoraj szosą na motocyklu Maksymilian Smukalski z siostrą Heleną, która siedziała w przyczepce. Pod Mąkowskim motocykl, mijając most kolejowy, spadł z nasypu wysokości 5 metrów i zawisł na przewodach telegraficznych, które pod naporem ciężaru powoli opuszczały się na dół, osadzając w ten sposób na ziemi motocykl wraz z pasażerami.

BYDGOSZCZ. (Wypadek przez lekkomyślność). Przy ul. Krakowskiej stał samochód ciężarowy firmy „Wschód” pozostawiony na chwilę bez dozoru szofera. Piętnastoletni chłopiec Gerhard, hawiając się ze swoimi rówieśnikami, usiadł przy kierownicy i manipulując przy mechanizmie hamulczym złąził takowy. Samochód ruszył z miejsca, a chłopiec, nie umiejąc opanować kierownicy, skierował go na most. Wskutek siły uderzenia poręcz na mocie załamała się i samochód wpadł do Brdy. Chłopcu pospieszyli na ratunek paskarzy i wydobyli go z wody. Samochód został na dnie.

TORUŃ. (Zbrodniczy wybrzyk czy zamach?) Na szosie, prowadzącej do Orzechowa, nieznanymi sprawcy przeciągnęli wzdłuż drogi linę z drutu. Samochód, którym wracał z Torunia mecenas Balcerski, zaważył dachem o linę, wskutek czego urwał się przy samochodzie wskaźnik. Tylko dzięki przytomności jadących, uniknięto katastrofy. Policja zawiadomiona o wypadku, czyni energicznie dochodzenia za sprawcami wybrzyku.

TUCHOLA. (Śmiertelny wypadek samochodowy). Na szosie między Brzuchowem i Małym Mądrozierzem jechał samochód ciężarowy kupca Thiela z Tucholi. Mijając drugi samochód zwofer skręcił tak niefortunnie, że wpadł na wóz rzeźnika Głowczewskiego. Wóz uległ zupełnemu rozbiciu, konie zostały zabite a Głowczewski i jego uczeń Kotlega ponieśli śmierć na miejscu.

LUBLIN. (Nietrzeźwość szofera przyczyną wypadku). Na skrzyżowaniu szosy Radzymin — Łuków wydarzyła się w sobotę katastrofa autobusu. Autobus kursujący na linii Łuków — Warszawa prowadzony przez nietrzeźwego szofera Stefana Mizgala, runął do rowu i uległ rozbiciu.

Z ośmiu pasażerów 4-ch odniosło ciężkie rany. Szofera osadzono w areszcie.

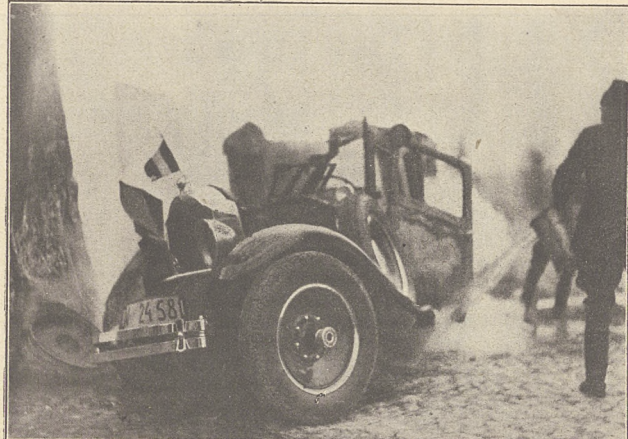
LUBLIN. (Katastrofa samochodowa). Na 12 kilometrze szosy lubelskiej samochód półciężarowy firmy „Elilor” wpadł do rowu i wyrócił się, przyczem kierowca wyszedł bez szwanku. Samochód został nieznacznie uszkodzony.

WARSZAWA. (Katastrofa samochodowa). Wojskowy samochód ciężarowy, wiozący żołnierzy 4 pułku lotniczego, a prowadzony przez szofera Kruszewskiego, uległ katastrofie. Przy zbiegu ulic Sobieskiego i Batorego zwofer wskutek defektu kierownicy stracił panowanie nad maszyną. Auto skręciło gwałtownie w bok i z kilkumetrowego nasypu ulicy stoczyło się na przebiegający niżej tor kolejowy.

Wobec tak licznych wypadków samochodowych apelujemy do wszystkich kierowców: Bądźcie ostrożni na drogach, nie rozwijajcie nadmiernych szybkości i wystrzegajcie się alkoholu podczas służby!



W południowej części Berlina, samochód przejeżdżając wczesnym rankiem przez nieostrzeżony przejazd kolejowy, wpadł pod manewrujący parowóz i uległ całkowitemu rozbiciu.



Samochód osobowy marki „Packard”, który na znanem z licznych katastrof samochodowych zakręcie pod Wilanowem, rozbił się i spalił, przyczem śmierć ponieśli szofer Ulas i konsul meksykański Duarte.



Rozbity samochód ciężarowy i wóz rzeźnicki na zosię między Brzuchowem i Małym Mądrowiczem.

Z KRAJU

Import samochodowy i motocyklowy w r. 1929

W roku 1929 sprowadziliśmy z zagranicy samochodów ciężarowych, osobowych, autobusów i motocykli na łączną sumę 36.642 tys. zł. wobec 50.849 tys. zł. w r. 1928, czyli o 27 proc. mniej. Spadek importu zaznaczył się najsilniej w grupie samochodów osobowych i autobusów (34 proc.), natomiast import motocykli i przyklepek wykazał poważny wzrost (54 proc.). Przywóz części do samochodów wzrósł w r. ubo do sumy 40.182 tys. zł. z 35.480 tys. zł. w roku 1928. Najwięcej przywzimy samochodów ze Stanów Zjednoczonych, Czechosłowacji i Niemiec.

Oświetlenie wysepek samochodowych

W wydziale technicznym magistratu warszawskiego odbyło się posiedzenie komisji ruchu ulicznego, na której omawiano znany, choć zawsze jeszcze aktualne zagadnienia celowej regulacji ruchu.

„Ważkowano” więc stare tematy o potrzebie zwiększenia ilości „wysepek” tramwajowych, zmniejszenia ilości handlarzy ulicznych, propagandy wśród publiczności, która powinna się strzec itd.

Jedynym nowym pomysłem jest oświetlenie owych wysepek, na których rozbijają się nocą samochody. Uznano za właściwe postawić tam świetne słupy przystankowe.

Powiększenie kadr policji drogowej

Komenda Policji woj. warszawskiego wprowadziła u siebie specjalną policję drogową, której zadaniem jest regulowanie i kontrolowanie szybkości i jazdy itd.

Przyznać trzeba, iż od czasu wprowadzenia policji motocyklowej liczba wypadków na szosach znacznie się zmniejszyła. Wiele jest jeszcze jednak niedomagań, które trzeba by usunąć, nie można jednak tego zrobić ze względu na bardzo szczupłe kadry policji.

Województwo warszawskie czyni obecnie starania, aby kadry policji motocyklowej co najmniej podwoić.

Niezależnie od policji, na szosach województwa warszawskiego działać będą od I kwietnia rb. dwaj kontrolerzy-fachowcy, którzy baczyc będą, aby samochody, nieodpowiadające przepisom, były natychmiast likwidowane.

Najwyższy czas, by podobne kadry nareszcie zmobilizowano w województwach zachodnich, które przecież pod względem ilości samochodów zajmują w statystyce pierwsze miejsce i mają najrozsleglejszą sieć drogową.

Ku usprawnieniu komunikacji autobusowej

Z polecenia ministra komunikacji, podsekretarz stanu w temże ministerstwie inż. Witold Czapski, wyjechał w dniu 21 bm. do Niemiec i Holandii w celu zbadania na miejscu organizacji przedsiębiorstw autobusowych, prowadzonych zarówno przez zarządy kolejowe, jak i prywatne. Materiały, zebrane przez p. Czapskiego, zużytkowane będą przy opracowaniu planu stworzenia

przez Min. Komunikacji przedsiębiorstwa autobusowego.

Urczomienie komunikacji autobusowej przez Min. Komunikacji nastąpić ma w roku przyszłym, gdyż wyznaczone na ten cel w bież. roku budżetowym fundusze, ze względów oszczędnościowych, są skreślone.

Wytwórczość gazołiny w Polsce w r. 1929

Przemysł gazołinowy wykazuje dalszy stosunkowo znaczny rozwój. Wytwórczość bowiem gazołiny w r. 1929 wynosiła ogółem 3.450 cystern, co w porównaniu z rokiem poprzednim wykazuje wzrost o 265 cystern. Większość tej zwżyki przy-

Z kół czytelników

Otrzymujemy jako odpowiedź na nasze wezwanie w numerze 17, str. 13. liczne głosy. M. in. cytujemy list p. J. K. z Warszawy, pisany z Zakopanego dnia 22 lutego b. r.

Odpowiadając na wezwanie, zawarte w nrze 17-tym tygodnika „Samochód” uważam za swój obowiązek donieść, że porównując go z innemi tego rodzaju wydawnictwami, nawet zagranicznymi, muszę postawić „Samochód” na jednym z pierwszych miejsc.

Osobiście najbardziej mię interesują świetne artykuły techniczne oraz bogata kronika, co przy estetycznej szacie zewnętrznej i poruszaniu innych nader ciekawych tematów, składa się na prawdziwie wartościową całość.

Zakończyć mogę tylko życzeniami, by czasopismo Panów rozwijało się dalej, jak dotychczas, a prace nad tem, by przyniosły Panom pełne zadowolenie.

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

Z ZAGRANICY

Ochrona celna i subwencjonowanie na Węgrzech

Donoszą z Budapesztu, że węgierska fabryka samochodów MAG w Matyasfoeld pod Budapesztem zwróciła się do rządu z żądaniem: 1) podwojenia dotychczasowego cla importowego na samochody, wynoszącego obecnie 30—35 proc. wartości, 2) ścisłego skontyngentowania całego importu na Węgry, w końcu 3) wypłacenia zakładom MAG rocznej subwencji w wysokości 1 miliona pengoe (około 1.400.000 zł.). Jako uzasadnienie podano, że po pertraktacjach z zakładami Fiata o przejęcie zakładów MAC, tylko w ten sposób można dać węgierskiemu przemysłowi samochodowemu możność egzystencji.

Wystawa samochodowa w Genewie

Siódma Międzynarodowa Wystawa Samochodowa odbędzie się w dniach 21—30 marca b. r. w Genewie. Dotychczas zgłosiło swój udział ponad 100 wystawców z Ameryki, Francji, Niemiec, Italji, Szwajcarii, Anglii, Belgii i Austrii. Wystawione będą wózki luksusowe, turystyczne, sportowe, ciężarowe, motocykle i karoserje. Wśród wystawionych eksponatów uderzać będzie brak wozów młodego naszego przemysłu samochodowego.

Olbrzymia szkoła automobilowa w Ameryce

We Flint (Michigan) istnieje szkoła automobilowa, która jako pierwsza na świecie zapoznaje swych uczniów nie tylko z praktyką i teorią budowy i prowadzenia samochodu, lecz szkoli ich równocześnie w racjonalnej sprzedaży i obsłudze technicznej sprzedanych samochodów. Cudzoziemcy, którzy przeszli już techniczne przeszkolenie, mogą zapisać się na trzymiesięczny kurs, w którym zapoznają się z amerykańskimi metodami pracy. Około 3 tysięcy słuchaczy studjuje w tej szkole, która początkowo była własnością General Motors, ostatnio jednak wyodrębniła się. Podczas 20 lat swego istnienia szkoła rozwinęła się do tego stopnia, że obecnie rozporządza całym szeregiem gmachów-pałaców.

Zaznaczyć należy, że podobna szkoła powstała ostatnio we Francji, w zupełnej zależności od C. M. C.

Auto bije szybkością „Train Bleu”

Przed kilku dniami założył się pewien automobilista, że przecięnie znany ze swej szybkości pociąg luksusowy „Train Bleu” na przestrzeni Calais — Nicea. Auto wystartowało równocześnie z pociągiem w Berdighera i przybyło 22 minuty przed nadejściem pociągu do stacji końcowej. Automobilista mógł przywitać swych przyjaciół, którzy dla kontroli jechali pociągiem, na dworcu w Calais. Wysokość zakładu wynosiła 100 funtów szterlingów.



Ulice Nowego Jorku oczyszczają samochody-olbrzymy, które mechanizmem swym przypominają młockarnie.



Grupa absolwentów najstarszych w Poznaniu kursów kierowców samochodowych J. Piłkowskiego, ul. Piotra Wawrzyniaka 28/30.

Niewypłacalność węgierskiej fabryki samochodów

Węgierska fabryka samochodów M. A. G. padła w trudności płatnicze. Przeprowadzone z koncernem Fiata rokowania o objęcie fabryki przez tenże, nie dały pozytywnych rezultatów.

M. A. G. w memorjale, złożonym rządowi węgierskiemu, nadmieniał, że powstający narodowy przemysł automobilowy nie może przy niskich cłach konkurować skutecznie z zalewającą Węgry masowym produktem konkurencją amerykańską. Dla utrzymania jedynej węgierskiej fabryki samochodów konieczne byłoby udzielenie stałej subwencji i kontyngentowanie wwozu samochodów amerykańskich.

Cyfy roku 1929 wskazują na poważny wzrost polskiej komunikacji powietrznej w porównaniu z rokiem poprzednim, ponieważ długość drogi przebytej przez płatowce zwiększyła się o 30%, ilość lotów o 86%, ilość pasażerów o 132%, bagażu i towarów o 81%.

* * *

Przeciętne obciążenie płatowca na jeden lot wzrosło o 15,6%, wzrosła więc nie tylko ruchliwość linii lotniczych (kilometry i ilość lotów), ale wzrosło również absolutnie wykorzystanie użytecznego obciążenia płatowca i to o 15,6%.

Działalność	Wyniki pracy przedsiębiorstw kom. lotn. w Polsce w r. 1928 wg. statystyki Min. Kom. („Aerolat” i „Aero”)	Wyniki pracy P. L. L. „LOT” za rok 1929	Wzrost w 1929 w odsetku do 1928	U w a g i
Przebiecane km	1 062.770	1.381.891	90%	
Wykonane loty na linjach	3.156	5.876	86%	
Pasażerowie	6.477	11.959	132%	Opóźn. tego otrzymano chrześc. lotniczy w latach nadlotniskami 1492 pasażerów
Srednia roczna ilość pasażerów na 1 lot	2.05	2.56	25%	
Poc. ta w kg (wraz z gazetami)	32.091	Poc. ta 35.977 gazety 17.162 53.079	16,2%	W tej rubryce podany jest tonaż poczty wraz z gazetami, gdyż poprzednie statystyki nie rozróżniały 2-oh rozdajów obciążenia
Ilość przewiezionych towarów i bagażu w kg	210.558	408.513 17.102 391.411	81%	
Przeciętne obciążenie płat. w kg na 1 lot	230,5	266,52	15,6%	

Srednia roczna regularność wynosi 95,6%, bezpóźnienie pełne, 100%-owe.

Jeśli się odliczy pasażerów, przewiezionych na Wystawę Poznańską, która dała około 2 000 osób, to stwierdzić należy, iż wzmożenie ruchu na liniach lotniczych jest rezultatem zainteresowania się nowym środkiem lokomocji szerokich warstw społecznych całej Polski.

Aby wyrobić sobie chociażby przybliżone pojęcie o miejscu Polski w rodzinie narodów europejskich, co do stanu i intensywności ruchu lotniczego, przytaczamy tabelkę, w której porównujemy cyfry, osiągnięte przez zagraniczne przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej w latach, gdy ruch lotniczy stał na poziomie naszego w r. 1929, bez uwzględnienia dodatkowych współczynników, które wpływają na rozwój i stan ruchu lotniczego, a więc: stanu załudnienia w państwach, dobrobytu oraz rozwoju przemysłu i handlu.



Ogólne sprawozdanie z działalności Polskich Linij „LOT” na rok 1929

Całkowite i szczegółowe sprawozdanie z pierwszego roku działalności P. L. L. „Lot”, jako instytucji państwowo-samorządowej, będzie ogłoszone po sporządzeniu i zatwierdzeniu bilansu przez odpowiednie władze państwowe. Niemniej jednak już obecnie można ustalić z dostateczną dokładnością cyfry, rzucające światło na wyniki eksploatacji P. L. L. „Lot” w r. 1929.

Celem zorientowania się w osiągniętych rezultatach rocznej pracy polskiego lotnictwa komunikacyjnego, należy ustalić stan polskiej komunikacji powietrznej na koniec r. 1928 i porównać osiągnięte w r. 1929 przez P. L. L. „Lot” wyniki z rezultatem działalności poprzednich polskich towarzystw komunikacji powietrznej w r. 1928 oraz z wynikami pracy lotniczych przedsiębiorstw zagranicznych.

W końcu roku 1928 istniały dwa przedsiębiorstwa prywatne, posiadające koncesję na utrzymywanie komunikacji lotniczej w Polsce: „Aerolat”, założony w r. 1922 i „Aero”, założone w r. 1925. Obydwa towarzystwa obsługiwały sieć lotniczą o długości 2 100 km.

Od 1. 1. 1929 rozpoczęły swą działalność Polskie Linie Lotnicze „Lot”, obsługując w zmieszanej sieci powietrznej o łącznej długości 2 267 km. w lecie zaś powiększając dodatkowo sieć powietrzną o 633 km i wprowadzając na linjach: Warszawa — Katowice i Warszawa — Poznań ruch podwójny. Polska sieć lotnicza łączy obecnie ze stolicą następujące główne miasta Polski: Lwów, Kraków, Katowice, Poznań i Bydgoszcz oraz Gdańsk i z miast zagranicznych: Wiedeń i Brno. Najdłuższy przelot według rozkładu ma miejsce między Warszawą a Lwowem i trwa 2 godz. 45 minut, najkrótszy na linii Katowice — Kraków 45 minut.

Rezultaty eksploatacji w pierwszym roku działalności P. L. L. „Lot” ujęte są w poniższej tabelce porównawczej, zestawiającej lata: 1928 i 1929.

OGŁOSZENIA DROBNE
jednolitego wiersza nonparelony 30 groszy

Szofer kowal

może się zgłosić na pensję, początkowo 45 zł. tygodniowo, oraz wolny pokój mieszek. Zgłoszenia pisemne z opisami świadectw do „Par” Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11, pod nr. 8.120.

Samochód

Fiat 509, Pragę piccolo, lub inny mały otwarty kupie. Oferty z ceną, ilością kilometrów, Samochód, Poznań zd 27391

Szofer-służący

z dobrem poleceniem poszukuje posady od 1. IV, jako zonyty lub kawaler. Zgłoszenia Samochód, Poznań zdw 27 435

Szofer

kowal-słusarz, zna wszelkie naprawy maszyn rolniczych, prowadzenie parówki, uczciwy, sumienny i pracowity, poszukuje posady. Skromne wymagania. Oferty Samochód, Poznań zd 27 394.

Ford

tanio sprzedam. Zglosz. Samochód Poznań zd 27 631.

Tatra

dwucylindrowa na sprzedaż tanio. Śniadeckich 23 I. lewo. zdw 27 615

Szofer - kowal

kawaler, lat 28, z ukoncz. kursem wojskowym kucia koni, poszukuje posady, miejscowości obojętnej. Oferty „Samochód”, Poznań zdw 27 395.

Szofer

trzeźwy i sumienny, 18 praktyka, poszukuje posady. Oferty Samochód, Poznań zdw 28 321.

Sprzedam

samochód marki Chevrolet, kryty, 6 osobowy, cena 4.000.— Kasprzak, Książ. pow. Strem. zd 28 558

Serdeczna prośba

Szofer początkujący poszukuje posady lub jakiegokolwiek pracy. Oferty „Samochód”, Poznań pod zd 28 561

Szofer-kowal

z kilkulatnią praktyką, dobrymi świadectwami, poszukuje posady, miejscowości obojętnej. Oferty Samochód, Poznań zdw 28 321.

Samochód

limuzynę marki Citroen, jak nową, sprzedam tanio. Oferty Samochód, Poznań zdw 28 889.

Szofer

młodszy, pilny, sumienny, szuka posady, najchętniej na majątek. Zgłoszenia Samochód, Poznań zd 28 929.

Państwa i przedsiębiorstwa lotnicze	W roku	Przebieczeni			U w a g i	
		Przebieczeni na kilometry	pasażerowie w kg	towary w kg		
Polska P. L. L. „LOT”	1928	1.381.891	14.939	198.847	35.977	
Niemcy Deutsche Luftnaha	1924	1.532.500	13.422	71.000	22.000	
Anglia całość komunikacji. ruchu lotn.	1926	1.341.000	16.755	673.000		
Francja całość komunikacji. ruchu lotn.	1926	5.220.588	18.861	767.000	154.000	
Włochy całość komunikacyjnego ruchu lotn.	1927	1.827.700	9.757	110.000	10.000	
*) Czechosłowacja i „Cesko-slovenske Statni Aerolinie”	1928	1.631.809	15.629	228.047	10.304	
*) Ruch lotn. zimą wstrzymany (kwiecień—październik)	1928	473.007	8.268	183.857		

Jeśli się uważnie przyjrzymy powyższej tabelce, to dojdziemy do wniosku, iż abstrahując od wyżej wymienionych współczynników, jesteśmy mniej więcej w tem miejscu, w którym Niemcy znajdowały się w początku r. 1925, Anglja i Francja w 1926 i Włochy w 1928.

Zestawienia statystyczne wyników eksploatacji polskich szlaków powietrznych w latach 1928 i 1929 świadczą o poważnym kroku naprzód w rozwoju rodzimego lotnictwa komunikacyjnego, a porównania z rezultatami, osiągniętymi przez przedsiębiorstwa zagraniczne, dodają otuchy do dalszej w tym kierunku pracy.

Ważne zebranie Związku Przedsiębiorstw Autobusowych w Poznaniu

W środę, 26 lutego o godzinie 17-tej odbyło się w lokalu A. K. Włkp. ważne zebranie Związku Przedsiębiorstw Autobusowych w Poznaniu. Zebranie zagalął prezes p. inż. Massalski, poczem na przewodniczącego zebrania wybrano jednogłośnie p. Broniarza. Następnie sekretarz Związku p. Doruchowski odczytał sprawozdanie działalności zarządu Związku. Ze sprawozdania wynikało, że Związek wzrosł liczebnie dość znacznie, licząc 44 członków, podczas gdy w chwili założenia liczył on tylko 10, co w porównaniu z ogólną ilością przedsiębiorców autobusowych na terenie województwa poznańskiego jest jeszcze bardzo mało. Prezydium zatłowiło pozytywnie kwestię ubezpieczenia wozów od rozbitcia i ognia, tak, że obecnie członkowie mogą się ubezpieczać w szeregu poważnych ubezpieczalni, za pośrednictwem Związku. Władze Związku zajmowały się również całym szeregiem innych żywotnych spraw, m. in. kwestią dworca autobusowego w Poznaniu, na który wyznaczy się najprawdopodobniej odcinek ulicy Grunwaldzkiej.

Sprawozdanie kasowe odczytał skarbnik p. Cierpiakowski, przyczem wyraził ubolewanie nad opieszalnością członków w płaceniu składek, co wiąże w dużym stopniu ręce zarządowi. Zaległości członków wynoszą obecnie zgóry 800 złotych.

Następnie zabrał głos imieniem komisji rewizyjnej p. Smoleński, który stwierdził zgodność i prawidłowość obu sprawozdań, poczem uchwalono udzielić władzom Związku absolutorjum z dotychczasowej działalności.

Z Nadzwyczajnego zebrania Zw. Zaw. Automobilistów w Ostrowie Włkp.

Dnia 22. lutego 1930 r. odbyło się nadzwyczajne zebranie Zw. Zawodowych Automobilistów w Ostrowie, na które przybyło z Poznania po dwu delegatów z Chrz. Zw. Zaw. Automobilistów, Zw. Zaw. Automob. R. P. P. Śniadego, drugiego delegata Zw. Zaw. Automob. który nie jest zawodowym automobilistą, wyproszone z sali obrad.

Delegat Zw. Zaw. Automob. Lulkiewicz w swem przemówieniu nie wyswietlił należycie rozłamu, który nastąpił w Związku. W wywodach swoich poruszył on, że przystąpi do tego odłamu który będzie liczniejszy.

Po wysłuchaniu przemówień delegatów z Poznania odłożono sprawę przystąpienia do nowo tworzącego się Związku z powodu małej ilości członków, do następnego zebrania. Zarazem uchwalono wysłać delegację na zjazd, który odbędzie się pod egidą Chrz. Zw. Zaw. Automobilistów dnia 9 marca 1930 r. o godz. 11 na sali Pani Kasperkowej w Poznaniu ul. Kraszewskiego 16.

Zjazd Klubu Szoferów na Pomorzu

W niedzielę dnia 2 lutego bm. odbył się w Grudziądzu zjazd Klubu Szoferów, w którym brało udział 18 delegatów z całego Pomorza. Posiedzenie otworzył prezes zarządu głównego p. Oliwkowski z Torunia, witając obecnych delegatów. Po odczytaniu porządku obrad i uczczeniu pamięci zmarłych członków podano zjazdowi do wiadomości protokół z ostatniego zjazdu w Chelmży, który przyjęto bez zmian. Następnie zabrał głos p. prezes Oliwkowski i w dłuższym przemówieniu przedstawia przebieg rozwoju i stan obecny organizacji Klubu Szoferów na Pomorzu, poczem skarbnik p. Iwański zdał sprawozdanie ze stanu kasy.

Na marszałka zjazdu wybrano jednogłośnie p. Tuskiego, na ławników pp. Listewnika i Dąbrowskiego, na sekretarza zaś p. Kozłowskiego. Gorąca dyskusja wywiązała się nad kwestją tak częstych wypadków samochodowych, przyczem jako powód tychże uznano niedostateczne wykwalifikowanie absolwentów szkół szoferkich, które częstokroć już po 14-tu dniach nauki dopuszczają kandydata do egzaminu. Poza tem stwier-

dżono, że bardzo często osoby wogóle nieuprawnione kierują pojazdami mechanicznymi na drogach publicznych.

Dalej omawiano sprawę nieprzepisowo kładzionych zastawek z kamieni na szosach i furmanek, których właściciele zupełnie nie interesują się obowiązującymi przepisami o ruchu kołowym, co bardzo często powoduje wypadki. W końcu uchwalono wysłanie rezolucji do władz kompetentnych, w której zjazd domaga się: 1) Utworzenia państwowych szkół szoferkich i zniesienia szkół niefachowych, które przynoszą szkodę państwu i społeczeństwu. 2) Dopilnowanie przez władze bezpieczeństwa przepisowej jazdy furmanek konnych, które spowodowały już tyle poważnych wypadków, 3) Zaprowadzenie znaków międzynarodowych dla ruchu kołowego w miastach. Na tem zjazd zamknięto.

Komunikat

Chrześcijańskiego Związku Zawodowego Automobilistów w Poznaniu

Dnia 2 marca urządził Chrześcijański Zw. Zaw. Automobilistów na zakończenie karnawału zabawę taneczną na sali Pani Kasperkowej, ul. Kraszewskiego nr. 16. Wstęp dla członków za okazaniem legitymacji, dla gości za zaproszeniem.

Komunikaty M. W. K. T.

M. W. K. T. a imprezy sportowe.

Biorąc pod uwagę, że niektóre galeje sportu jak: sporty motocyklowe, samochodowe etc. posiadają olbrzymie znaczenie dla rozwoju ruchu turystycznego w Polsce, Dyrekcja M. W. K. T. w Poznaniu postanowiła włączyć do swego programu także dział sportów.

Dział ten umieszczony będzie w Sekcji Turystyki Krajowej, która na Wystawie zorganizowana będzie regionalnie. Jako region przyjęty będzie teren poszczególnego województwa.

W związku z powyższem pożądanę jest, aby wszystkie związki sportowe wydały swym podległym organom polecenia, mające na celu zachęcenie ich do udziału w Wystawie oraz współpracy z wojewódzkimi komitetami M. W. K. T. w organizacji pokazów regionalnych.

Byłoby też nader wskazane i celowe zorganizowanie w Poznaniu z inicjatywy Związku Polskich Związków Sportowych, podczas trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki (od dnia 6 lipca do dnia 10 sierpnia br.), szeregu imprez sportowych o charakterze ogólnopolskim.

Komunikat

Związku Zaw. Automobilistów R. P. w Poznaniu

Związek Zawodowy Automobilistów R. P., Oddział w Poznaniu, przesyła nam następujący komunikat:

„Wobec rozszewniania w złośliwym zamiarze pogłosek, jakoby odz. pozn. Zw. Zaw. Automobilistów R. P. przestał istnieć wzgl. że rozwiązaliśmy się, komunikujemy, że tego rodzaju pogłoski są wymysłem, zmierzającym do tego, aby członków naszych zdezorientować i wprowadzić ich w błąd. Praca nasza idzie normalnie i nie uległa żadnej przerwie, zaś siedziba Związku mieści się tam, gdzie dotychczas, tj. przy ul. Dąbrowskiego nr. 42.

Równocześnie podajemy do wiadomości, że p. Andrzej Krugiolka przestał być naszym inkasentem, którego funkcje objął z dniem 19 lutego 1930 r. p. Brzóska”.

Komunikat

Automobilklubu Wielkopolski

Komisa turystyczna na swem ostatnim posiedzeniu zajmowała się 1) sprawą patroli samochodowych na szosach, przyczem uchwalila wysłać odpowiedni wniosek do Województwa, w którym domaga się przeprowadzenia perjodycznych kontroli z udziałem organów policji; 2) sprawą przygotowania odpowiednich map odcinków woj. poznańskiego i pomorskiego oraz sprawą przejazdów przez miasta.

3) Ustalono terminy wycieczek klubowych, które się odbędą: 16 marca do Rogalina, 30 marca do Woźnik, pow. Grodziski, 27 kwietnia do Luboni, pow. Gostyński, wreszcie omawiano projekt wycieczki zagraniczej.

4) Poruszone sprawę regulaminu odnośnie nagród za udział w wycieczkach i imprezach klubu. Zasadnicza punktacja opierałaby się na udziale w poszczególnych wycieczkach i przejechanych kilometrach.

Zarząd Klubu przypomina wszystkim Członkom, że w sobotę, dn. 1 marca o godz. 21 odhędzie się na zakończenie karnawału herbatka w lokalu klubu.

Problem regulacji ruchu ulicznego

(Dokończenie ze str. 2-giej.)

W ostatnich czasach dopiero zaczęto zdawać sobie sprawę, że uregulowanie miejskiego ruchu kołowego jest zadaniem specjalistów, którzy powinni przeprowadzić ściśle badanie przyczyn, wywołujących konflikty między pojazdami mechanicznymi, konnemi a przechodniami.

Zbadanie tych przyczyn może być przeprowadzone tylko na podstawie faktów, a wobec tego, że charakter ruchu ulicznego podlega szybkim zmianom, przeto badania te muszą być prowadzone stale i bardzo skrupulatnie, w przeciwnym bowiem razie wszelkie rozporządzenia będą nieaktualne i raczej pogorszą sytuację, zamiast ją polepszyć.

Amerycanie zdają sobie już dzisiaj dokładnie sprawę z tego, że konieczną jest instytucja, która obejmowała całokształt zagadnienia ruchu ulicznego i miała wpływ na te wszystkie czynniki, które bezpośrednio lub pośrednio znajdują się w jakimkolwiek związku z ruchem ulicznym. A więc budowa dróg publicznych, rozbudowa miast nie może być przeprowadzona bez uwzględnienia postulatów takiej instytucji.

W wielu miastach amerykańskich Wydziały Robót Publicznych posiadają cały sztab inspektorów, których zadaniem jest pilnowanie ścisłego wykonania zatwierdzonych planów budowlanych. Bardzo ściśle badania doprowadziły do wniosku, że w każdym Wydziale Robót Publicznych był Dział Inżynierów Drogowych. Zadaniem takiego Działu winna być nie tylko kontrola ruchu, lecz badanie warunków, w jakich ruch ten odbywa się i szukanie na każdym kroku polepszenia sytuacji. Detroit, Boston, Providence, New Orleans i wiele innych miast amerykańskich Działy takie już u siebie zaprowadziły i mogą pochwalić się dodatnimi rezultatami w dziedzinie regulacji ruchu kołowego.



Przy zaziębieniu reumatyzmie bólach głowy
ASPIRIN tabletki

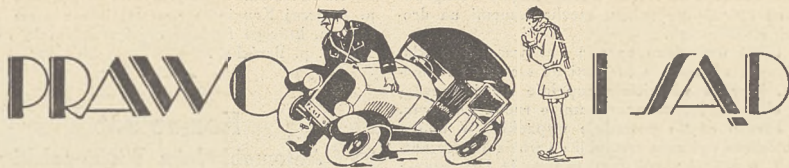
Oryginalne opakowania z czerwonymi banderolami i znakiem "BAYER" w kształcie krzyża są do nabycia we wszystkich aptekach



Panflavin
w PASTYLKACH

przy niebezpieczeństwie zarażenia się i dla ochrony przed chorobami z przeziębienia.

Do nabycia we wszystkich aptekach.



O egzekucji

Wpływają do nas liczne zapytania o kwestje prawne, nie pozostające w ścisłym związku ze sprawami samochodowymi, szczególnie w zakresie egzekucji sądowej i administracyjnej. Ponieważ trudno nam odpowiadać na kwestje poszczególne w dziale odpowiedzi redakcyjnych, a ponieważ z drugiej strony często niewłaściwy wniosek do sądu powoduje znaczne straty, omówimy poniżej najważniejsze zasady egzekucyjne w zakresie najbardziej interesującej automobilistów egzekucji mobiliarnej.

Zacznijmy od t. zw. zastrzeżenia prawa własności sprzedającego. Jak wiadomo, typowy kontrakt kupna samochodu zawiera zastrzeżenie, że własność samochodu przechodzi na kupującego dopiero po uregulowaniu całej należności. Przypuśćmy, że taki samochód został zajęty przez komornika sądowego u klienta za jego długi, mimo, że za samochód zapłacono dopiero albo trzy raty. Nie zmienia przytem postaci rzeczy, że na całą cenę kupna dano weksle, płatne w umówionych terminach (§364 zd. 2. kodeksu cywilnego). Umowę kupna tego rodzaju kodeks cywilny (§ 455 kc.) interpretuje w ten sposób, iż uważa, że oddanie towaru, w naszym wypadku samochodu, dokonane zostało pod warunkiem zającym, t. zn., że własność przechodziła na kupującego już z chwilą oddania, tak, że w razie ewentualnej egzekucji sprzedający tracił wszelkie prawa. Kodeks cywilny rozstrzygnął spór ten zupełnie wyraźnie.

Czy więc samochód taki może być zajęty przez komornika za długi klienta, względnie czy może być za te długi zlicytowany? Nie.

Powróćmy do naszego przykładu. Samochód, sprzedany panu A. przez firmę B. z zastrzeżeniem prawa własności zostaje zajęty przez komornika sądowego na podstawie tytułu wykonawczego. — przedewszystkiem wyroku — opiewającego przeciw A. Egzekucja ta jest nieprawidłowa, jednak orzeczek jest nałepiony i, jak wiadomo, nie wolno go usuwać samowolnie pod groźbą bardzo ostrych kar.

Co należy zrobić?

Przedewszystkiem już przy egzekucji A. powinien zwrócić komornikowi uwagę na to, że samochód nie jest jego własnością, ewentualnie przedłożyć mu kontrakt. Jeżeli mimo to komornik nalepi orzeczek, nie pozostaje nic innego, jak przesłać odpis protokołu zajęcia firmie B. i to odwrótą pocztą. Musi to nawet zrobić, gdyż inaczej naraża się na ewentualną skargę odszkodowawczą, a w każdym razie musi płacić dalsze raty, mimo ewentualnej sprzedaży samochodu przy licytacji. Nic więc z tymczasem dłużnik zrobić nie może, w szczególności nie przysługuje mu żadna skarga, z wyjątkiem chyba tylko zażalenia do sędziego egzekucyjnego przeciw sposobowi wykonania egzekucji — z reguły bezskutecznego w takim wypadku. Natomiast firma B. musi zrobić równocześnie dwie rzeczy: 1) wezwać wykonującego egzekucję wierzyciela do zwol-

nienia samochodu, przyczem winna przedłożyć mu w odpisie umowę między osobą a A. i wykaz zapłaconych rat, względnie w inny sprawdzalny sposób poinformować go o stanie rzeczy, a równocześnie 2) złożyć w sądzie miejsca zamieszkania A. wniosek o wstrzymanie egzekucji, do którego należy załączyć odpis protokołu zajęcia oraz dane jak pod 1), przyczem dane te musi potwierdzić zaręczeniem w miejscu przysięgi. Sąd wstrzyma wówczas egzekucję na pewien ograniczony czas, przeważnie na miesiąc. O ile w tym czasie wierzyciel samochodu nie zwolni, (należy mu w tym celu zakreślić czasokres) trzeba wnieść t. zw. skargę interwencyjną z § 771 pc. z wnioskiem o uznanie egzekucji za niedopuszczalną. Skargę tę musi oczywiście wnieść firma B. a nie A., jak to się często zdarza, ku obustronnej szkodzie. Ze skargą należy połączyć wniosek o dalsze wstrzymanie egzekucji aż do zakończenia sporu w pierwszej instancji, przyczem można powołać się na uzasadnienie wniosku poprzedniego. Zdarza się, że sądy wstrzymują egzekucję tylko za złożeniem kaucji — zależy to całkowicie od uznania sędziego, — wówczas egzekucja jest wstrzymana dopiero po wpłaceniu kaucji. Bardzo to ważne z uwagi na to, że często czeka się z takim wnioskiem do ostatniej chwili i uzyskuje się wstrzymanie na pół godziny przed licytacją. Ponieważ kasy sądowe przyjmują wpłaty od publiczności w czasie dość ograniczonym (w Poznaniu tylko do godziny 1-cj), więc może się zdarzyć, że sędzia wyda uchwałę wstrzymującą egzekucję za kaucją, a komornik mimo to przedmiot zlicytuje, gdyż interwenjent nie zdąży już złożyć kaucji i przedłożyć mu kwitu kasy sądowej. A więc nie robić tego wszystkiego na ostatnią chwilę.

W egzekucji administracyjnej (za podatki) powyższe zasady również obowiązują w całej rozciągłości, z pewnemi tylko zmianami w szczegółach. Przedewszystkiem egzekucję wykonuje nie komornik sądowy, lecz egzekutor, względnie sekwestracja, podlegający np. w Poznaniu Miejskiemu Urzędowi Komorniczemu. Wezwania o zwolnienie nie należy kierować do Prokuratury Generalnej, która zastępuje Skarb Państwa tylko w procesie, lecz do odnośnej władzy podatkowej (Urząd Pod. Bezp. i opl. sk.), a przy skardze interwencyjnej należy uważać, czy chodzi o podatek państwowy, czy samorządowy. W pierwszym bowiem wypadku należy skargę kierować przeciw „Skarbowi Państwa (Urząd Pod. i Oplat), zastąpiony przez Prokuraturę Generalną Rzplitej, oddział w Poznaniu“ — tak brzmi pełne oznaczenie pozwanego, w drugim: odnośną instancję samorządową, np. w Poznaniu: „Gmina stoł. miasta Poznania, zast. przez Magistrat“, lub też przeciw obydwom, jeżeli egzekucję prowadzono z różnych podatków.

Specjalną rolę odgrywa przytem podatek przemysłowy. W myśl słynnego art. 92 ust. o podatku przemysłowym, podatek ten ciąży na „przedmiotach, należących do przedsiębiorstwa“. Pojęcie tego „należenia do przedsiębiorstwa“ jest w tej chwili jeszcze bardzo sporne, jednak pod wpływem orzecznictwa Sądów Apelacyjnych w Poznaniu i Toruniu opinia kół prawniczych skłania się ku uznaniu, że nie wystarcza na zwolnienie z pod egzekucji, jeżeli zajęty przedmiot należy do kogo innego,

niż do dłużnika, jeżeli tylko służył do wykonywania przedsiębiorstwa. Dlatego też np. w myśl tych zasad nie może powoływać się firma samochodowa na zastrzeżenie prawa własności, jeżeli samochód zajęto np. u rzeźnika, któremu samochód ten służył do rozrozenia mięsa, o ile oczywiście chodzi o zaległość podatku obrotowego (przemysłowego). Jest to okoliczność niesłychanie niebezpieczna tak dla samego handlu samochodowego, jak dla życia gospodarczego wogóle, jednak przepis taki istnieje i musi być stosowany. Pod tym względem zaleca się więc firmom samochodowym jaknajdalej idącą ostrożność przy sprzedaży na raty samochodów przedsiębiorstwom, podlegającym podatkom obrotowemu.

Postaraliśmy się tu ująć postępowanie, zmierzające do strzeżenia praw osób trzecich przy egzekucji, w zarysach jaknajbardziej ogólnikowych, bo choć ta część procedury cywilnej jest stosunkowo najlepiej u nas znana (także znak czasu) to jednak wciąż jeszcze zdarzają się błędy i nieopatrzenia, które z reguły są bardzo kosztowne. Wiadomo, że ceny, osiąmane na licytacjach przymusowych przez komorników, nie stoją w żadnym stosunku do rzeczywistej wartości sprzedanych przedmiotów.

Szczególnie starannie należy przestrzegać prawidłowych wezwań o zwolnienie zajętych przedmiotów. Jeżeli bowiem przeciwnik stanie w terminie i odrazu zajęte przedmioty zwolni, to może uzyskać, przy nieprawidłowym wezwaniu przed procesem, nałożenie kosztów procesu na powoda. Koszty te przy obiektach tak stosunkowo dużych, jak samochód, są dość znaczne... Dlatego w tej części postępowania — jeszcze przed wytoczeniem skargi interwencyjnej, zaleca się raczej za wiele pośpiechu i ostrożności, niż zbyt mało. Między wezwaniem o zwolnienie, a wytoczeniem skargi interwencyjnej powinno być conajmniej dwa do trzech tygodni czasu, aby przeciwnik miał czas sprawdzić wszystkie dostarczone mu dane. Inaczej mimo wygranego procesu można pod pewnemi warunkami zapłacić wszystkie koszty.

(pz)

Nowa ustawa o ubezpieczeniu od wypadków samochodowych we Francji

Francuska Izba Deputowanych uchwaliła niedawno prawo, na podstawie którego właściciele samochodów ubezpieczonych od nieszczęśliwych wypadków, muszą ponieść z własnej kieszeni, pomimo ubezpieczenia, jedną dziesiątą odszkodowania za spowodowany wypadek. Jednocześnie z tem wydano przepis dla towarzystw ubezpieczeniowych, którym pozwolono wypłacać 0,9 ogólnej sumy ubezpieczenia. Krok ten został podjęty w celu zmuszenia automobilistów do zachowywania jak największej ostrożności i zwiększenia ich odpowiedzialności pomimo ubezpieczenia się od nieszczęśliwych wypadków.

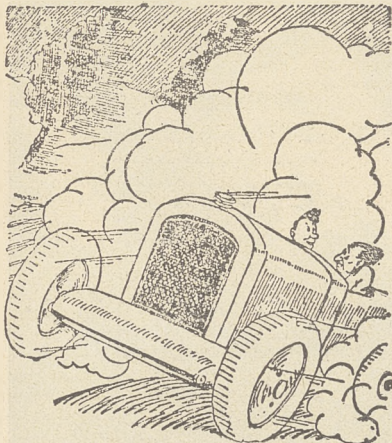
Porady prawne

Dorożkarz — Grudziądz. Pytanie: Czy orzeczenie karno-administracyjne jest ważne, jeżeli podano w niem tylko numer taksówki, a nie podano numeru rejestracyjnego?

Odpowiedź: Mandat karny administracyjny musi wskazywać dokładnie osobę obwinioną; jeżeli ten warunek spełnia i jeżeli przytem oznacza przestępstwo według faktu i przepisu prawnego, to jest oczywiście ważne. Inna sprawa, że w ewentualnym postępowaniu sądownym rzecznik prokuratury wzgl. władzy policyjnej musi wykazać, że obciążony mandatem karnym jest istotnie winien zarzuczonego mu wykroczenia. Do wykazania tej winy będą oczywiście należały dane ścisłe, a więc data wypadku, jego miejsce itd. Numer rejestracyjny może wchodzić w rachubę tylko ewentualnie, gdyby były wątpliwości co do numeru taksówki. Widoki powodzenia ewentualnego sprzeciwu i odwołania się do sądu oceni Pan sam najlepiej na podstawie powyższego.

HUMOR

Zapobiegliwy kierowca...



Pasażer: — Niech pan zwolni. Gdyby teraz pękła opona mogłoby być nieszczęście!
Kierowca: — O, może pan być spokojny, mam zapasową oponę!

Ta się udała...

Wschodnia Małopolska. Samotna szosa. Samotny domek. Samochód wlecze się ociężale i przystaje przed domkiem. Kierowca wysiada i puka do drzwi.

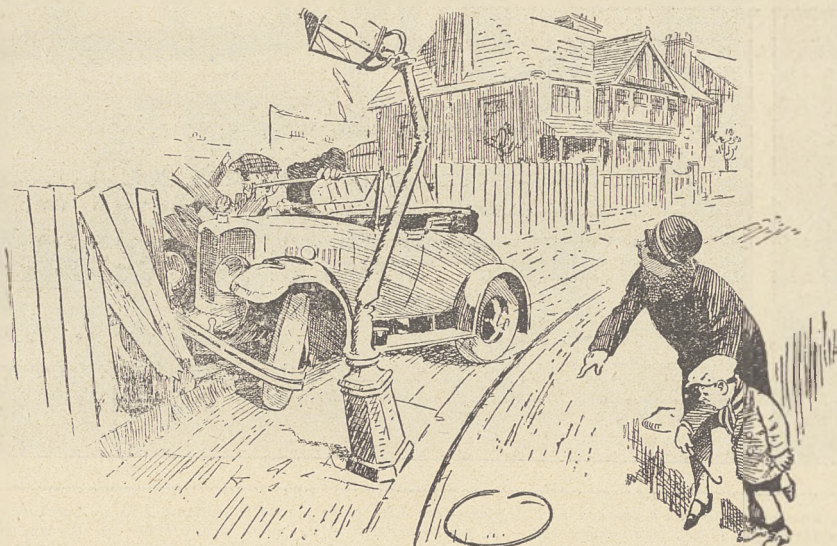
— Za wszelką cenę muszę mieć nieco oliwy — powiada starej babulince, która mu otworzyła drzwi. — Oliwy dla mego samochodu — dodaje, widząc zdumioną minę starowiny.

— Zobaczę, — odpowiada babcia.

Po kilkunastu minutach wyczekiwania wraca i mówi:

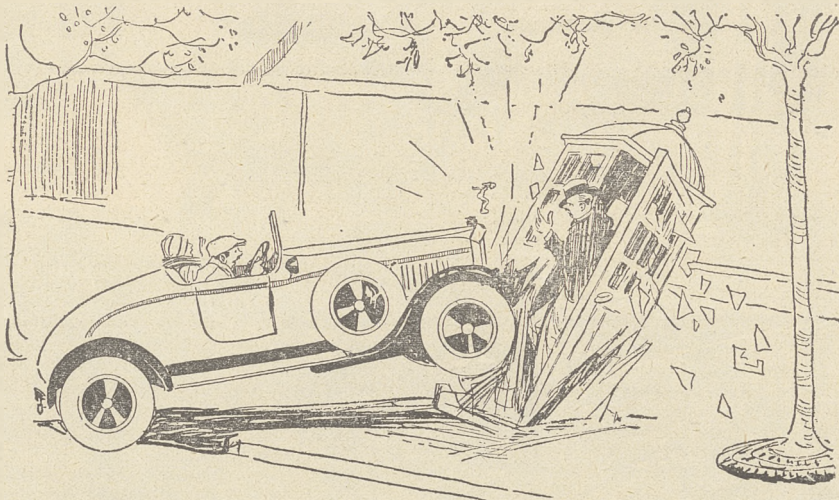
— Oliwy coprawda nie mam, ale mogę panu służyć pieprzem i solą.

Oburzona matka...



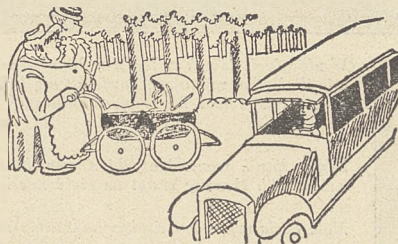
— Patrz pan, coś pan zrobił! Przejechałeś obręcz!

Rozłączył go...

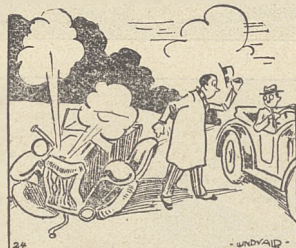


Gość z rozmównicy: — Warjacie przekłty, rozłączyłeś mnie, zanim skończyłem rozmowę!

Pani przy kierownicy dawniej, a dziś



Dyletant...

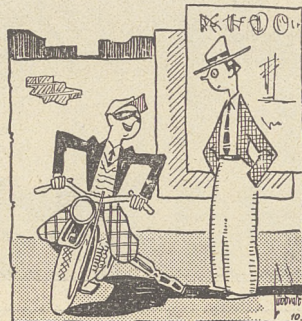


— Przepraszam pana, jestem początkującym automobilistą, czy nie mógłby mi pan objaśnić, dlaczego mój samochód nie chce jechać?

Nasza policja...

W ostry wiraż wpada auto. Huk. Trzask. Zgrzyt zbyt mocno przyciągniętych hamulców i... auto leży „na wznak“ w rowie. Pod nim kierowca. Po chwili zbliża się policjant.

— Hej panie! Myśli pan, że pana nie widzę? Niech pan się nie ukrywa, tylko niech pan pokaże swoje prawo jazdy.



— Czy nie zechciałby pan popilnować mego motocykla? Dam panu 50 groszy.

— Owszem, lecz niech mi pan da pieniądze zaraz, gdyż może się zdarzyć, że się już więcej nie zobaczymy.

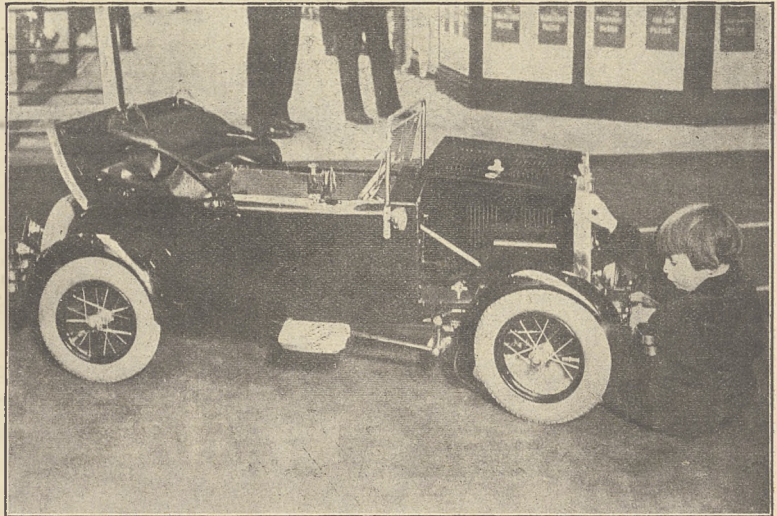
Rozmaitości ze świata



W ubiegłych dniach wybuchł w Meudon w fabryce samolotów pożar, który ją zrównał z ziemią. Fabryka, zajmująca powierzchnię hektara, została doszczętnie zniszczona. Brak wody oraz łatwopalność materiałów lotniczych w głównej mierze uniemożliwiły zagaszenie ognia w zarodku.

Znany lotnik transatlantyki Acosta, który w r. 1927 razem z Byrdem przeleciał Ocean Atlantycki, skazany został na sześć miesięcy więzienia za porzucenie żony i dwojga dzieci.

Mala Basia zajęta jest drobną naprawą samochodu, który jej kupił tatuś na Brytyjskiej Wystawie Przemysłowej w Londynie, otwartej przed kilkoma dniami.



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-linowy milimetr na stronie 5-linowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3523, 3524, 3307, 1476. — Korespondencje i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.