

30
groszy

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

9. marzec 1930

Idzie wiosna...



Tegoroczna „pani zima“ wczesnie nas pożegnała. Amerykanie urządzają już wycieczki autobusami po Parku Narodowym „Ranier“, gdzie w wolnych od zajęć chwilach, oddychać mogą świeżym powietrzem i napawać się urokiem natury.

Ofenzywa Ameryki — defenzywa Europy

Po osiągnięciu punktu kulminacyjnego konjunktury. — Eksport — koniecznością życiową. — Projekt Fordu i G. M. C. — Defenzywa Europy. — Kontyngenty. — Światłe rady Hoovera.

Nawet gdy się chce ujmować zagadnienie przemysłu samochodowego pod kątem widzenia interesów danego kraju wytwórczego — nie można pominąć tła międzynarodowego, na którym rozwija się działalność danych fabryk samochodowych. Obecnie bowiem, w znacznie silniejszym, niż dawniej, stopniu, centralnym problemem potężnego przemysłu samochodowego świata jest konkurencja między wytwórczością Ameryki a produkcją Europy.

Przemysł amerykański cierpi na hyperprodukcję. Fabrykanie samochodowi Stanów Zjednoczonych wpięli byli świadkami przecięcia ich prognozy przez rzeczywistość, potem jednak stali się ofiarami krachu giełdowego na Wallstreet i spowodowanego przez tenże krach zniżenia się rynków zbytu.

Wpadł nam w ręce numer nowojorskiego „Journal of Commerce” z dnia 5 stycznia 1929, w którym p. John N. Willys, prezydent Willys Overland Co. przewiduje na r. 1929 wzrost produkcji o 13 proc. w porównaniu z r. 1928, tj. zapowiada emisję 5-ciu milionów samochodów w r. 1929, w przeciwieństwie do 4.400.000 wozów wyprodukowanych w ciągu 1928 r.

W rzeczywistości, poczynając od marca 1929 r., produkcja miesięczna samochodów przybrała tak olbrzymie rozmiary, że można było liczyć się ze wzrostem wytwórczości nie do 5-ciu, lecz do 7-miu milionów wozów.

Gdyby ogólna konjunktura Stanów Zjednoczonych nie była się zalamala, już sam wzrost produkcji automobilowej byłby spowodował kryzys branżowy. Jak bowiem zaznaczyliśmy, wycięc fabryk amerykańskich w podwyższeniu wytwórczości był oznaką hipertrofii, zjawiskiem niezdrowym. Głośno i coraz to głośniejsze stawały się głosy pośredników, skarżących się na niemożność sprzedaży wozów, które „z urzędu” fabryki im doślyły. Kryzys z dnia 29 października ub. r., na którego wybuch zanosilo się od roku, który jednak zastał Yankeesów nieprzygotowanych, pogorszył znacznie naszkicowane powyżej położenie.

Cytowany już „Journal of Commerce” oblicza teraz, że około 4—5 milionów wozów, pochodzących z produkcji lat 1928—29 znajduje się w magazynach u konstruktorów... Wprawdzie cyfry te wydają nam się wyolbrzymione, jednak sam fakt podania przez poważny organ nowojorski tak wygórowanej wysokości „stoków” jest symptomatyczny i świadczy o katastrofie, jaka grozi amerykańskiemu przemysłowi samochodowemu.

Już w samych początkach swego istnienia, i to we wszystkich krajach, przemysł samochodowy skazywał na wywóz zagranicę. Najpotężniejszy przemysł automobilowy U. S. A. zmuszony jest obecnie do eksportowania swych wyrobów po każdej cenie, obojętnie na jakich warunkach, byleby się pozbyć produkcji, której rynek krajowy nie jest w stanie wchłonąć.

Czytaliśmy w jednym z ostatnich numerów „J. of C.”, jak żali się pewien przedstawiciel poważnej marki samochodowej, osiadły w Nowym Jorku:

— „Jest prawie niemożliwością sprzedać nowy wóz, tyle bowiem jest na rynku wozów używanych, sprzedawanych po każdej cenie; z drugiej strony, kupuje się obecnie samochód dopiero wówczas, gdy jest on niezbędny”.

Bez obawy o przesadę można więc powiedzieć — (szczególnie gdy się ma na uwadze praktyki firm amerykańskich) — że położenie europejskiego przemysłu samochodowego jest funkcją konkurencji amerykańskiej.

Dwa wielkie trusty amerykańskie, mianowicie Ford i General Motors, pracują każdy według innej metody, zresztą równie dla Europy niebezpiecznej, mimo to, a raczej: właśnie dlatego praktyki wymienionych trustów doskonale się uzupełniają, bo to co ostatnie się konkurencji jednej firmy, ma wszystkie szanse do zagłady przez drugą firmę.

Ford stara się opanować rynki europejskie nie tylko dzięki jakości i taniości swych wyrobów, lecz i dzięki sprytnemu obchodzeniu barier celnych, przez budowę fabryk montażowych, w których zestawia się sprowadzone z Ameryki części składowe, unikając rygorów celnych, bo clone podług niższej, niż gotowe samochody, stawki taryfowej. W niektórych wypadkach, jak np. w Anglii, Ford przewiduje budowę fabryk, w których wytwarzać będzie gotowe samochody, w całości złożone z surowców i półfabrykatów krajowych.

Gdy plan Forda ostatecznie wcielony zostanie w życie, dawna jego fabryka w Cork (Irlandja) specjalizować się będzie w budowie traktorów rolniczych dla całego świata, fabryka w Manchester zajmować się będzie produkcją części zapasowych dla Europy, nowa fabryka w Dagenham, położona o 12 mil od Londynu, nad brzegami Tamizy, która w tem miejscu dostępna jest dla statków oceanicznych, wytwarzać będzie gotowe wozy dla całej Europy. Fabryka kanadyjska Forda obejmie dostawy dla dominjów brytyjskich. Oddział francuski będzie zaopatrywać Francję i jej kolonie. Niemiecka Ford Motor Co., która już dzisiaj produkuje 20 000 wozów rocznie, pracować będzie w przyszłości dla Europy Środkowej. Fabryka kopenhaska zajmie się rynkami skandynawskimi i bałtyckimi. Zakłady tryjesteńskie zaopatrywać będą Balkany i kraje śródziemnomorskie, za wyjątkiem Turcji, w której ma powstać specjalna fabryka dla Azji Mniejszej. Również zamierzone jest powołanie do życia fabryk Forda w Polsce i Rosji sowieckiej.

Jednym słowem, Ford urządza się jak najwygodniej w kraju, który ma zamiar eksploatować. Samochody jego druzgoczą prawie śmiertelnie konkurentów, wyrabiających tanie typy. General Motors, których produkcja obejmuje typy najróżniejsze, uzupełnia dzieło Forda, atakując marki luksusowe.

Gra General Motors jest mniej przejrzysta. W większości krajów europejskich nie zakłada montowni, a importuje swe wozy za pełnym cłem. Wzamian zato G. M. C. stara się o wykupienie najważniejszych, samochodowych przedsiębiorstw europejskich. Tak np. dnia 17 marca 1929 r. G. M. C. nabyła znaną firmę niemiecką Opel.

Taktyka G. M. C., jak rzekliśmy, jest wyraźna: nabytych fabryk korporacja amerykańska ani nie zniszczyła, ani też nie przestozyla na produkcję wozów amerykańskich.

Jest to, zdaje się, skutek polityki wyciekawiania, poddyktowanej obawą przed zbyt gwałtowną reakcją europejskiej opinii publicznej. Być może zresztą, że G. M. C. zależy przede wszystkim na ograniczeniu działalności firm europejskich i zapobiegnięciu współzawodnictwa z ich strony w Ameryce Południowej, na Dalekim Wschodzie, w Australji, jednym słowem, w nowych krajach.

Sumując wszystko, co przemysł amerykański podjął w Europie, przyjść można laczno do przekonania, że nie ominął żadnej sposobności, aby zmiażdżyć konkurencję europejską i zainstalować się na dobre na naszych rynkach. Oto jedna strona medalu. A teraz prze-

chodzimy na drugą stronę, aby zobaczyć, co poczęła Europa, dla obrony zagrożonych interesów.

* * *

Pierwotnie, każdy kraj starał się sam o swoją obronę*). Dopiero później — może poniekąd pod wpływem wrześniejszej mowy Brianda o „Stanach Zjednoczonych Europy” — zaczęła się krystalizować myśl o solidarnej akcji państw starego kontynentu przeciwko zachłanności amerykańskiego przemysłu samochodowego. Nim jednak przystąpimy do streszczenia projektu defenzywy Europy przeciwko ofenzywie samochodowej U. S. A. zanotujemy najważniejsze zarządzenia projekcyjno-nistyczne, wywołane potrzebą walki z importem obcych samochodów.

Rządy włoski i francuski podniosły bardzo znacznie stawki celne na części automobilowe; wynoszą one obecnie od 60—80% ad valorem. Przyczyną tego kroku była konieczność obrony przemysłu włoskiego i francuskiego przed zakładanymi licznymi montowniami firm amerykańskich. Montownie te, korzystając z niskich stawek celnych na części składowe, zagroziły poważnie przemysłowi Francji i Italji.

W Anglii jedno z największych towarzystw asekuracyjnych „The Prudential Assurance Co.”, z okazji rokowań pomiędzy przedstawicielami przemysłu samochodowego a ministrem Thomasem, oświadczyło gotowość ofiarowania jednego miliona funtów na poparcie eksportu samochodów angielskich. Wobec trudności, w jakich znalazł się w ostatnich czasach angielski przemysł samochodowy w skutek wzmagającej się konkurencji amerykańskiej, rząd angielski zamierza wprowadzić cła wwozowe według projektu Mac Kenny i przyjął propozycję t-wa „The Prudential”.

W Hiszpanji — wobec obciążenia bilansu płatniczego sumą 50 milionów pesetów rocznie — za zakup samochodów zagranicą — rząd postanowił stworzyć przemysł samochodowy o charakterze monopolowym

Wreszcie w Niemczech, kraju o najniższych cłach automobilowych, stwierdzono, że system niskich cel przywozowych zawiódł całkowicie; mianowicie eksport niemiecki, który wynosił przed wojną 40 proc. ogólnej produkcji spadł obecnie do 5 proc., zaś z 59 fabryk, które istniały w r. 1913, obecnie czynnych jest tylko 17.

Tem się poniekąd tłumaczy, że inicjatywa zorganizowania defenzywy europejskiego przemysłu samochodowego przeciwko Ameryce wyszła z Niemiec. Inicjatywa podjęta przez związek przemysłowców niemieckich została uwieczniona pełnym sukcesem. Stworzony został w ostatnich dniach związek europejski, który ma za cel obronę rynku europejskiego przed importem amerykańskim.

Organizacje pokrewne we Francji, Włoszech, Belgji, Austrii i Czechosłowacji podpisały już umowę; niewiadomo dotąd, jakie kroki w tym kierunku podejmie reszta państw starego kontynentu.

Celem pertraktacji jest wprowadzenie we wszystkich państwach kontyngentów samochodów importowanych. Każde państwo eksportujące samochody ma otrzymać kontyngent, wyrażający maksymalną ilość samochodów, jaką wolno mu będzie wwieźć w ciągu roku do państwa importującego.

(Dokończenie na str. 13-ej.)

*) Przed importem amerykańskim.

Nowoczesne stacje obsługi samochodów

Rozwój automobilizmu przybrał dziś tak wielkie i nieoczekiwane rozmiary, że obecnie samochód z równą pewnością porusza się po gładkim asfalcie Pól Elizejskich, czy Picadilly, jak po wiotkich piaskach Sahary, czy bezdrożach amerykańskiego Wild-West. Rajdy dookoła kuli ziemskiej należą do codziennych wydarzeń sportowych, zaś Amerykanin przebywa przestrzeń New-York — Frisco, 3 tysiące kilometrów, jako zwyczajną przejażdżkę weekendową. Całe Stany Zjednoczone mogłyby pewnego dnia sięść na swe samochody i... zmienić miejsce zamieszkania, a jeszcze zostałoby dość miejsca w samochodach na bagaże.

Nowe możliwości rozwojowe automobilizmu, stawiały też zupełnie nowe wymagania w dziedzinie racjonalnej obsługi samochodów. U wjazdu do wielkich miast istnieje dziś bina, wynajmujące szoferów, celem przeprowadzenia wozu przez miasto, zaś stanowiący w hotelu oddaje się wóz do garażu, skąd otrzymuje się go z powrotem po doprowadzeniu do stanu lśniącej czystości i po gruntownym przejrzeniu.

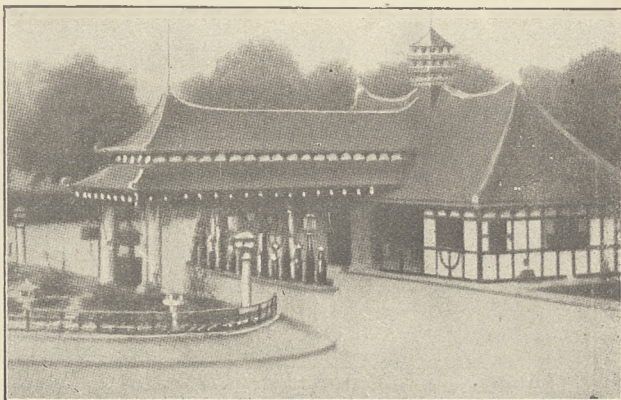
Najważniejszym jednak problemem dla współczesnego automobilisty, jest kwestja zaopatrywania samochodu po drodze w benzynę, smary i wodę, jak również możność dokonania najprymitywniejszych napraw. W zarysowaniu automobilizmu, benzynę i oliwę kupowało się prosto w drogerji lub nawet w aptece, co było połączone z wieloma niedogodnościami, jak niebezpieczeństwem pożaru, wyższą ceną detaliczną i t. d. Obecnie, na szosach wszystkich części świata, co parę kilometrów napotyka się nowoczesne i racjonalne stacje benzynowe, prowadzone przez wielkie, światowe koncerny naftowe, jak Shell lub Standard Oil, gdzie tanio i bezpiecznie nabyć można potrzebną „strawę“ dla silnika.

Zależnie od swego przeznaczenia dzielą się nowoczesne stacje benzynowe na kilka zasadniczych typów. Na ruchliwych ulicach wielkich miast, gdzie wobec intensywnego ruchu, stacja nie może zajmować wiele miejsca, buduje się aparaty typu najmniejszego, z wielkim zbiornikiem podziemnym, nie wymagającym częstego napełniania. Ze względów estetycznych obudowuje się obecnie aparat niewielkim domkiem, dającym zarazem obsługującemu ochronę przed słońcem. Inne zadanie ma stacja typu większego, które się buduje zwykle na krańcach miast, opodal wielkich szlaków

automobilowych. Tam, obok zaopatrzenia się w benzynę i oliwę, można również dokonać najniezbędniejszych napraw. W tym celu stacje tego rodzaju wyposażone są w specjalny dźwieg, na którym można unieść samochód i dokonać wygodnie lustracji podwozia. System ten wymaga jednak napędu elektrycznego, co oczywiście przedraża koszty instalacji i użytkowania, dlatego też coraz częściej stosuje się dzisiaj wywrotnice, które dzięki wielkiej przekładni dają się poruszać ręką.

Prócz benzyny i oliwy samochód nieodzownie potrzebuje wody do chłodnicy i powietrza do opon, to też nowoczesne stacje obsługi posiadają odpowiednie urządzenia, dostarczające dobrej miękkiej wody do chłodnicy i powietrza pod ciśnieniem do opon bezpalnie.

pieczeństwa. Nieumiejętne obchodzenie się z benzyną kosztowało już wiele istnień ludzkich i wyrządziło masę szkód materialnych. Zaznaczyć należy, że benzyna w swej zwykłej



Niestetyczna i niecelowa stacja drogowa, zbudowana w Niemczech.

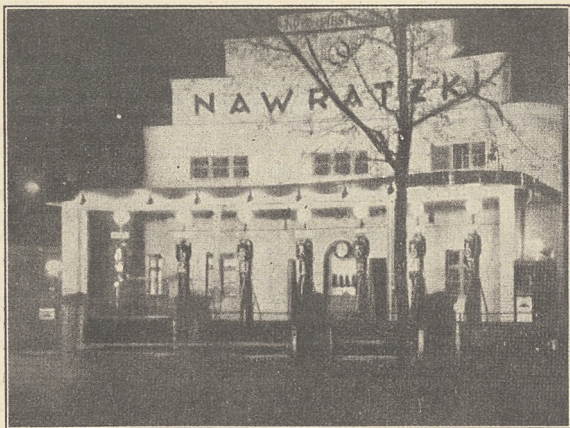
postaci, jest ciałem nieeksplozywnym i nawet niepalnym, lecz dopiero para jej daje w połączeniu z powietrzem łatwopalną mieszaninę wybuchową, którą to właściwość zastosowano przy konstrukcji karburatora. Dlatego też należy benzynę za wszelką cenę uchronić od bezpośredniej styczności z atmosferą.

Z olbrzymich hermetycznie szczelnych zbiorników składowych wielkich firm naftowych, przepływa benzyna potężnymi rurociągami do specjalnych samochodów-tanków, które po napełnieniu ruszają, by swej zawartości udzielić dziesiątkom stacji benzynowych. Podczas całego tego procesu, benzyna jest idealnie odseparowana od kontaktu z powietrzem.

Straszna eksplozja stacji benzynowej w Lesznie Wlkp. z przed kilku laty najlepiej wypukła cały ogrom niebezpieczeństwa, przy instalowaniu stacji benzynowych. Według obowiązujących przepisów, nowoczesna stacja posiada dziś zbiornik pod ziemią, przyczem najczęściej stosuje się t. zw. system Martinięgo, polegający na tym, że do zbiornika w miarę ubywania benzyny wpuszcza się azot lub dwutlenek węgla, który nie łączy się z parą benzyny, przeciwnie, daje te korzyści, że wypycha benzynę do góry, zastępując tym sposobem pompę. Zanim benzyna znajdzie się w tanku samochodu, przepływa przez komorę miarkową, lub przez zegar odliczający wydaną ilość. Przy najnowszych, amerykańskich stacjach, istnieją również automatyczne kasy, wydające pokwitowanie.

Ważnym zagadnieniem przy stawianiu stacji benzynowych, jest kwestja estetycznego wyglądu. Drogi na zachodzie Europy i w Ameryce są już tak upstrzone reklamami różnego rodzaju, że za wszelką cenę unikać należy dalszego szpeccenia przyrody. Kwestja ta jest szczególnie ważną u nas w Polsce, gdzie reklama drogowa stawia pierwsze kroki i gdzie problem ten można jeszcze należycie uregulować.

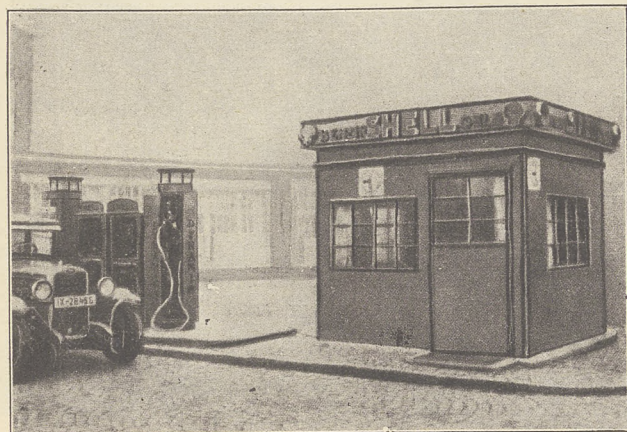
Poniżej podajemy reprodukcje stacji benzynowych trzech typów. Pierwsza z nich, to normalna stacja podmiejska. Charakterystyczną jest druga stacja, rzucająca się w oczy nieracjonalnością swej konstrukcji. Sielankowe linje stylu „echt deutsch“ zupełnie nie harmonizują z duchem czasu i przeznaczeniem sta-



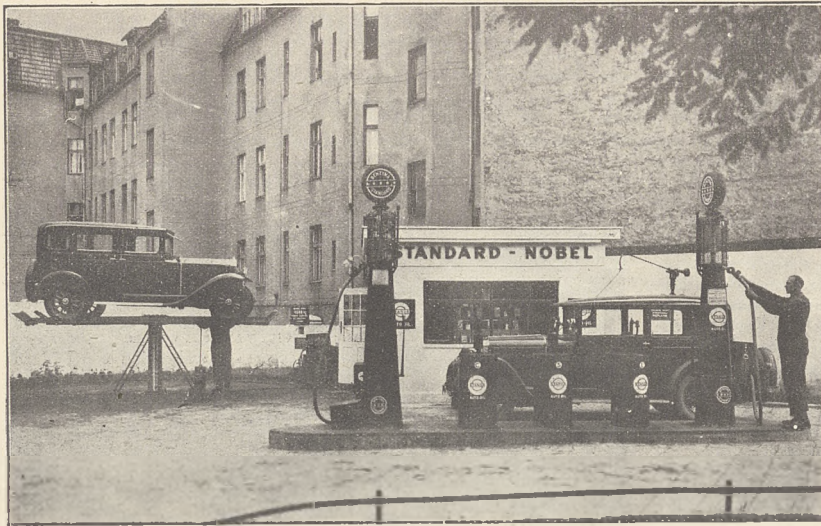
Stacja amerykańska największego typu, jakich setki pobudowano na wielkich szlakach amerykańskich.

Daleko od wielkich ośrodków, przy odludnych szosach istnieją stacje jeszcze większego typu, gdzie obok wyżej wymienionych urządzeń można dokonać większych napraw w podręcznym warsztacie, który zaopatrzony jest w najniezbędniejsze części wymienne. Przy stacjach tego rodzaju istnieją poczekalnie z bufetem dla kierowców, którzy również mogą tu „tankować“. Na wielkim szlaku transamerykańskim New York — San Francisco założył niedawno koncern Stella zgórą trzysta takich stacji pierwszego rzędu.

Jak już wspomnieliśmy, najważniejszym zagadnieniem przy budowie stacji benzynowych, jest kwestja bez-



Stacja podmiejska, zdolna do dokonywania drobniejszych reparacji.



Nowocześnie urządzona stacja obsługi samochodów w Poznaniu przy ul. Gajowej i Bukowskiej.

cji. Trzecia reprodukcja, to stacja typu największego, z poczekalnią i restauracją.

W Polsce, inicjatywę budowy stacji benzynowych wzięło w ręce głównie polsko-amerykańskie towarzystwo naftowe Standard-Nobel oraz Tow. Karpaty i Polmin. W ciągu kilku lat powstało na terenie Rzeczypospolitej około 500 stacji wszelkich typów, z czego połowa przypada na województwa zachodnie. Procentowo wypadła u nas obecnie 100 samochodów na jedną stację, co świadczy o stałym postępie motoryzacji naszego kraju, jakkolwiek zagranicą stosunek 16-tu samochodów na jedną stację uchodzi za normalny.

Większość stacji benzynowych w Polsce, to stacje typu najmniejszego, w których sprzedaje się benzynę oraz wysokowartościowe oleje znanych marek, jak Gargoyle, Stanob, Galcar i t. p.

W związku z Powszechną Wystawą Krajową w Poznaniu, towarzystwo Standard-Nobel przystąpiło do wybudowania pierwszych w Polsce „service stations“, które są zaopatrzone we wszystkie ostatnie zdobycze techniki z dziedziny obsługi samochodów, jak sprzedaż benzyny i oliwy, pompę do napełniania opon powietrzem pod ciśnieniem, hydrant z miękką wodą do chłodnicy, aparat do zmywania samochodu etc. Przy stacji znajduje się dźwieg, umożliwiający smarowanie podwozia, przepłókania skrzynki biegów oraz wszelkie drobne naprawy. Dla wygody kierowców stacje są zaopatrzone w telefon oraz umywalnię. W Poznaniu powstały trzy tego rodzaju stacje i to: przy moście św. Rocha, przy ul. Gajowej i przy moście Bolesława Chrobrego. Prócz tego podobne stacje powstały w stolicy oraz w szeregu miast prowincjonalnych.

W ostatnich czasach w zachodniej Europie, szczególnie w Niemczech daje się odczuć dążenie, do nadania „service station“ jaknajbardziej estetycznego wyglądu zewnętrznego. Na ostatnim berlińskim salonie samochodowym ogólną uwagę zwracały projekty stacji, których śmiałe i nawskroś modernistyczne linje znakomicie odpowiadają duchowi czasu i swemu celowi.

Życzyłyby sobie należało, aby i u nas w Polsce pomyślano o tej kwestji, szczególnie wzdłuż wielkich, tranzytowych szlaków komunikacyjno-turystycznych.

Szczególnie ważną jest ta kwestja ze względu na zbliżającą się M. W. K. T., gdy tysiące turystów, przeważnie interesujących się żywo zagadnieniami komunikacji, przybędą do nas, baczną zwracając uwagę na możliwość podróży turystycznych po Polsce.

Oryginalne projekty „nowego Europejczyka“—Forda

Rok 1926 był punktem kulminacyjnym podwzrostu Forda; w tym okresie zakłady jego wypuszczały około 8 tysięcy samochodów dziennie. Konjunktura sprzyjała zbytowemu samochodów Forda w całym świecie.

Równocześnie rozpoczął się okres recesji konjunktury gospodarczej. Efekt: zamiast projektowanych 5 000 wozów modelu A. — Ford produkuje dziennie 2 500 samochodów.

Proces naganki na Forda posuwał się naprzód nieublaganie. Kwatery główna koalicji antyfordowskiej znajduje się przy Wall-Street, ulicy giełdowej Nowego Jorku. Dzięki finansjerze city N.-Y. doszło do porozumienia między General Motors i kontrolowanym przez Dillona koncernem Chrysler-Dodge. Obydwa konsorcja wystąpiły wspólnie przeciw Fordowi i pozycja jego została poważnie zachwiana. Widząc, iż mimo świetnej organizacji nie zdoła złamać konkurencji w walce kredytowej, Ford skierował swą uwagę na Europę.

Ale — i w tem właśnie sedno rzeczy — przedmiotem zainteresowań Forda nie jest Europa jako rynek zbytu, a Europa jako teren produkcji. Wytlumaczy nam, na czem polega

ta różnica, krótka i niepozornie wyglądająca wiadomość:

„Ford wystąpił do Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie o przeprowadzenie badań nad kosztami wytwórczości i kosztami utrzymania oraz placami robotniczymi we wszystkich krajach Europy.“

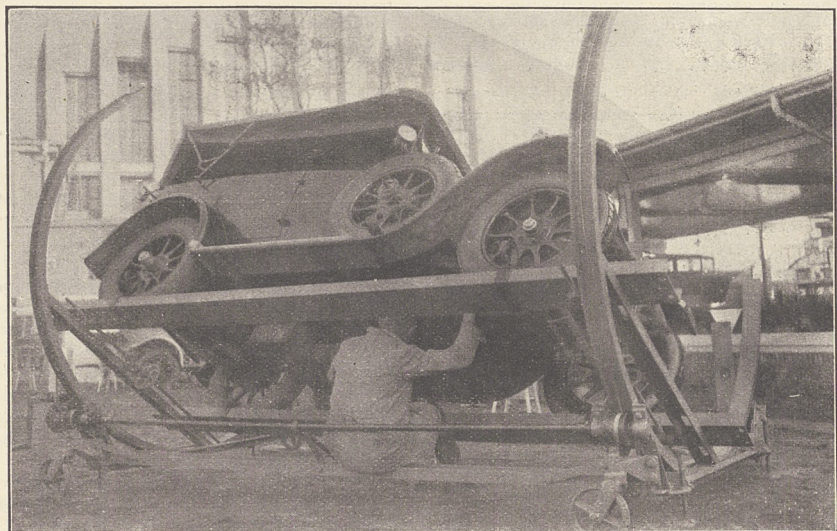
Założeniem planu Forda jest przeniesienie wytwórczości do Europy i rozlokowanie całej serii swych zakładów w poszczególnych krajach. Chcąc pokryć Europę siecią fabryk, wytwarzających półfabrykaty dla produktu końcowego, Ford pragnie uwzględnić wszystkie elementy, poczynając od geograficznych, a kończąc na socjalnych, które w sumie składają się na całokształt struktury gospodarczej Starej Ziemi.

Powszechnie znana jest teza Forda, iż przedsiębiorstwo musi samo tworzyć konsumentów z pośród kadr swego personelu. Punktem ciężkości badań M. B. P. będzie więc ustalenie takich plac robotniczych, które, uwzględniając lokalne koszty wytwórczości i koszty utrzymania oraz siłę nabywczą pieniądza, pozwoliby europejskiemu pracownikowi Forda osiągnąć taką skalę życiową, jak w Ameryce.

Co za fenomenalny pomysł! Ford dąży do stworzenia odrębnej społeczności ludzi, u niego pracujących, których zamożność uniosłaby ponad otoczenie! Pracownicy ci byłby pierwszymi konsumentami wyrabianych przez siebie samochodów, a następnie staliby się czynnikami ogólnego zwiększenia spożycia, co w rezultacie podniosłoby dobrobyt ogólny.

Oczywiście jest to tylko projekt, jednak już dzisiaj dają się słyszeć w prasie europejskiej głosy, oceniające pesymistycznie zamierzenia Forda z punktu widzenia interesów Europy. W wynurzeniach publicystycznych przebiega obawa przed nieuniknionymi powikłaniami socjalnymi, jakie pociągnęłyby za sobą realizacja omawianego planu.

Trudno być prorokiem, trudno więc przewidzieć efekt ogólny i prywatno-gospodarczy zamierzeń Forda. Jednak jedno jest pewne: że nie można im odmówić rozmachu, w Europie niespotykanego i oryginalności, cecha której polega na praktycznym zrealizowaniu części programu paneuropejskiego, obejmującego, jak wiadomo, współdziałanie gospodarze wszystkich państw Starego Kontynentu. To, o czem śni Briand, widzący w przyszłości powstanie „Stanów Zjednoczonych Europy“, to fragmentarycznie i w skromnej mierze zrealizować pragnie Ford w dziedzinie gospodarczej. Poczekajmy!



Oryginalna wywrotnica, dająca się poruszać bez pomocy siły elektrycznej.

Racjonalizacja transportu samochodowego

Zastosowanie różnych urządzeń do rozładowywania samochodów ciężarowych i pociągów drogowych.

Zyjemy obecnie w dobie postępu technicznego i racjonalizacji produkcji. Aby uniknąć marnotrawstwa, w fabrykach wprowadza się najnowocześniejsze obrabiarki, zawile transportery oraz inne urządzenia, dzięki którym redukuje się do minimum niepotrzebną stratę czasu. Taki sam postęp spostrzegamy i w dziedzinie racjonalizacji przewozu towarów. Pod tym względem przoduje Ameryka z jej pociągami-olbrzymami i wprowadzanym obecnie systemem przewożeniem towarów bez przeladunku. Gorzej wygląda racjonalizacji tego przewozu w Europie. Chociaż wiele krajów europejskich posiada bardzo dużo samochodów ciężarowych, to jednak nie zawsze maszyny te bywają celowo wykorzystane. Najważniejszy błąd polega na tem, że z powodu ręcznego ładowania i rozładowywania samochodów ciężarowych przy przewozie towarów na krótszą odległość przy ośmiogodzinnym dniu pracy dla tego właśnie rozładowywania stoi nieraz w miejscu po 6 godzin. Chcąc uniknąć spowodowanych przez to strat, wiele fabryk zaczęło budować specjalne urządzenia do automatycznego wyładowywania. Działanie tych urządzeń polega w większości wypadków na przechylaniu skrzyni nadwozia, przyczem przechylenie to uskutecznia się wtył lub na hoki pod większym lub mniejszym kątem w zależności od rodzaju przewożonych towarów. Urządzenia do automatycznego rozładowywania znalazły szerokie użycie w wypadkach przewożenia węgla, drzewa opałowego, piasku, żwiru oraz podobnych materiałów, które nie wymagają jakiegoś specjalnego opakowania i wytrzymują swobodnie przesypanie. Istnieją jeszcze poza tem urządzenia do wyładowywania towarów specjalnych w rodzaju pak i skrzyni, jednakże obecnie nie posiadają one jeszcze większego znaczenia ekonomicznego, a konstrukcyjnie muszą być zbyt indywidualnie traktowane. Dlatego też nie będziemy się nimi obecnie zajmowali.

Urządzenia do przechylania samej skrzyni bywają najróżniejszych systemów. Z grubsza możemy rozdzielić je na cztery grupy. Do pierwszej należą mechanizmy poruszane ręcznie; do drugiej różne urządzenia działające przy pomocy samochodowego motoru, dającego się w prosty sposób użyć do tego przez wprowadzenie dodatkowego sprzęgła; do trzeciej grupy możemy zaliczyć mechanizmy hydrauliczne (z rzadka uruchamiane ręcznie), napędzane przy pomocy specjalnej pompy, połączonej z samochodowym motorem; czwarta

grupa wreszcie obejmuje urządzenia elektryczne, w których same wywrotnice są poruszane bezpośrednio lub pośrednio przy pomocy małych elektromotorów, czerpiących prąd z dynamomaszyn, sprzęgniętej z motorem samochodu. Wywrotnice poruszane ręcznie przy samochodach o większej ładowności są niewygodne, a to z tego powodu, że działają zbyt powoli, gdyż przy małej sile ręk ludzkich trzeba stosować wielką de-multiplikację. Dużą ich zaletą jest natomiast niezależność od samochodowego motoru, co pozwala na użycie takich wywrotnic w przyczepkach.

Wywrotnice działające mechanicznie w porównaniu z ręcznymi posiadają wiele zalet. Najważniejszą jest ich względnie szybkie działanie, które zawdzięczają one dużej sile motoru spalinowego. Wadą wywrotnic mechanicznych jest trudność ich użycia na przyczepkach, co szczególnie w ostatnim czasie, z powodu coraz większego rozpowszechniania się pociągów drogowych, nabiera bardzo dużego znaczenia. Niekiedy fabryki zbudowały co prawda zawile mechanizmy, które pozwalają uruchamiać wywrotnice nawet na kilku przyczepkach połączonych z ciągnówką, jednakże konstrukcje te nie cieszą się jakoś zbyt wielkim uznaniem.

W porównaniu ze zwykłymi wyrotnicami mechanicznymi znacznie dogodniejszymi okazały się wywrotnice hydrauliczne. Działanie ich jest następujące: motor samochodu sprzęga się z silną pompą tłoczącą, która przesyła do przewodów jakiś olej lub inną ciecz pod bardzo wysokim ciśnieniem. Ciecz ta dostaje się potem do specjalnych cylindrów, w których może poruszać tłoki, unoszące skrzynię. Zalety urządzeń hydraulicznych skłoniły wielu konstruktorów do wbudowywania ich do samochodów ciężarowych o nieco większej nośności. Dobrze zbudowane urządzenia hydrauliczne mogą być łatwo zastosowane nie tylko na samochodzie właściwym, lecz i na kilku przyczepkach, gdyż tutaj przeniesienie energii motoru samochodowego odbywa się znacznie prościej, niż w skomplikowanych urządzeniach mechanicznych i wymaga tylko sieci odpowiednich rur i kilku opancerzonych połączeń rurowych. Wadą urządzeń hydraulicznych, zastosowa-

nych na przyczepkach, jest strata pewnej ilości oliwy w chwilach rozłączania pociągu drogowego.

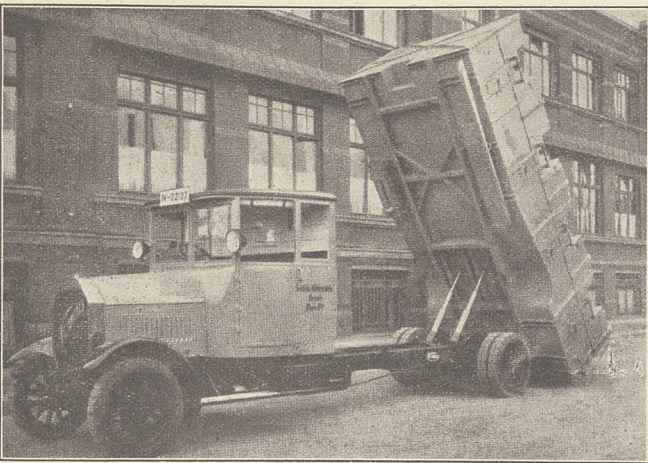
Aby uniknąć tej niedogodności zaczęto w ostatnim czasie używać do napędu mechani-



Charakterystyczne urządzenie hydrauliczne do automatycznego rozładowywania samochodu ciężarowego. Cylinder, w którym ciecz porusza silny tłok, oparty jest w przedniej części podwozia, a skrzynia spoczywa na zawiasach, umocowanych w tyle.

zmu wyrotnic, elektryczności. Urządzenia te działają następującym sposobem: motor samochodowy obraca dynamo, ta daje prąd elektryczny, który może poruszać szereg mniejszych motorków umieszczonych na przyczepkach. Małe motorki są połączone przy pomocy przekładni mechanicznej lub hydraulicznej ze skrzyniami nadwozi i takim sposobem, puszczone w ruch powodują przechylenie tych ostatnich. Urządzenie elektryczne jest najkosztowniejsze, jednakże ze względu na wygodę obsługi pociągu drogowego, znajduje w ostatnim czasie coraz większe zastosowanie. Należy nadmienić, że o ile przy wyrotnicach czysto hydraulicznych rozłączenie pociągu drogowego wymaga rozkręcania rurek łączących i nieuniknione straty oliwy, to przy urządzeniu elektrycznym cała praca redukuje się do włączenia dwóch przewodników z wtyczkami. Jednak i urządzenie elektryczne posiada pewne wady. Tak samo jak wszystkie inne urządzenia mechaniczne, działanie jego zależy od motoru ciągnówki, która musi być stale połączona ze wszystkimi rozładowywanymi wagonetkami. Z chwilą bowiem, kiedy ciągnówka odjedzie lub też kiedy zostanie zatrzymany jej silnik, przechylenie skrzyni nadwozia staje się niemożliwe.

Dla zabezpieczenia niezależności przyczepki od silnika ciągnówki, wprowadzono różne systemy wyrotnic o napędzie mieszanym. Zasada tego napędu jest następująca: przy pociągu drogowym połączonym, wywrotnice działają mechanicznie, natomiast z chwilą kiedy jakaś wagonetka zostaje odcepienia możemy przechylić ją ręcznie uruchamiając dodatkową przekładnię. System ten cierpi znowu przy większej ładowności przyczepki na zbyt powolne przechylenie skrzyni nadwozia, co już zaznaczyliśmy omawiając działanie wyrotnic ręcznych. W ostatnim czasie niektóre fabryki wypuściły jako nowość urządzenia elektryczne niezależne od ciągnówki. W urządzeniu tem wyrotnicom dostarcza energii dodatkowy agregat elektryczny, który można pozostawić w miejscach rozładunku wagonetek, nie kłopotując się zupełnie tem, co w danej chwili robi ciągnówka.



Bardzo często stosują urządzenia hydrauliczne o dwóch cylindrach. W takich wypadkach punkt oparcia tych ostatnich bywa znacznie więcej przesunięty wtył.

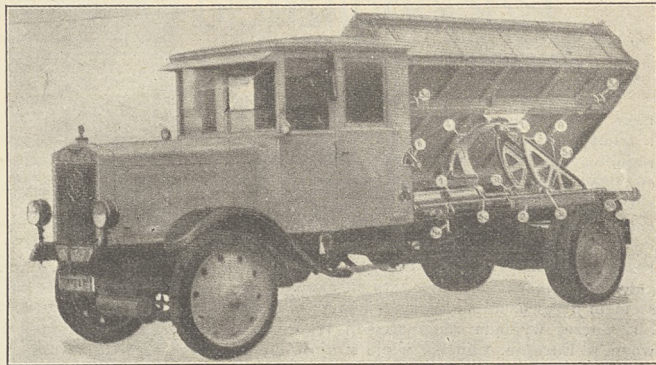
Prócz opisanych wyżej typów wywrotnic istnieją jeszcze różne inne urządzenia mniej lub więcej pomysłowe, lecz niezbyt jeszcze rozpowszechnione. Bardzo ciekawe jest urządzenie pneumatyczne. Działa ono przy pomocy zgęszczonego powietrza, znajdującego się w stalowych butlach. Butle te napełnia specjalna pompa, połączona z samochodowym motorem. Napełnianie może odbywać się nie tylko w czasie postoju, lecz i przy jeździe w chwilach mniejszego obciążenia silnika (zjeżdżanie z góry, jazda po bardzo dobrej drodze). Takim sposobem pompa pneumatyczna, prócz właściwego swego zadania spełnia rolę czegoś w rodzaju ekonomizera, pochłaniającego energię, traconą zazwyczaj bezużytecznie w hamulcach. Do uruchomienia wywrotnicy wystarczy otwarcie kurka w butli połączonej z tłokami. Pojemność każdej butli jest tak obliczona, że zawarte w niej powietrze wystarczy do dwu lub trzykrotnego rozładowania. Mimo stosunkowo wysokiej ceny, urządzenia pneumatyczne ma szereg zalet, a najważniejszą z nich jest rzeczywiste pełne niezależność każdej przyczepki, która może być rozładowywana bardzo szybko w dowolnym miejscu.

Już na wstępie zaznaczyliśmy, że urządzenia do automatycznego ładowania i rozładowywania samochodów i pociągów drogowych, cieszą się największym powodzeniem w Stanach Zjednoczonych. Powodzenie to możemy łatwo wytłumaczyć koniecznością usprawnienia przewozu w wielkich przedsiębiorstwach których tabor samochodowy powinien być jak najracjonalniej wykorzystany, a w wielu wypadkach z braku miejsca nie może nawet stanąć na fabrycznych podwórzach, gdzie się odbywa załadowywanie lub rozładowywanie. Tak samo duże znaczenie ma tutaj wysoki koszt robocizny, co zmusza do stosowania urządzeń mechanicznych, zupełnie jeszcze nieznanymi w Europie.

Warto właściwie powiedzieć parę słów o tem jak pracują, takie przedsiębiorstwa przewozowo-handlowe w Stanach Zjednoczonych. Jako przykład możemy wziąć jakieś większe przedsiębiorstwo węglowe. Węgiel przedsięwzięty w wielkich elewatorach, napełnianych przy pomocy mechanicznych transporterów, które jednorazowo zabrają dziesiątki ton z dołów przy linii kolejowej. Do dołów tych prawie automatycznie, przy pomocy urządzeń podobnych do wywrotnic samochodowych rozładuje się węgiel z wagonów kolejowych. Dostawa węgla samochodami rozpoczyna się od załadowania tych ostatnich przy pomocy transporterów o nieco mniejszej ładowności niż transportery, używane do napełniania elewatorów. Ładowanie pięciu lub ośmiotonowego samochodu trwa zaledwie kilka minut, tak że tabor, składający się z 20 maszyn może być wysłany do klientów w przeciągu dwóch godzin (przy uruchomieniu kilku transporterów nawet znacznie prędzej). Po przybyciu na miejsce rozładowa-

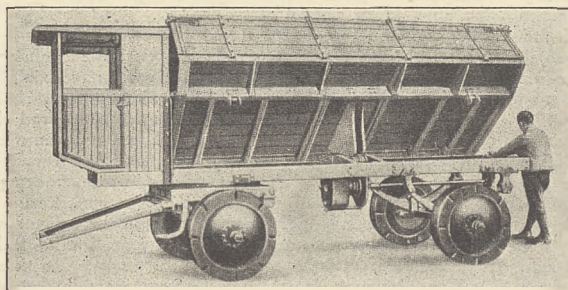
nie węgla odbywa się tak samo w ciągu kilku minut, po czym próżny samochód znów może wrócić po nowy ładunek. Do sprzedaży detalicznej węgla w mniejszych ilościach, niektóre przedsiębiorstwa zastosowały samochody z szeregiem niewielkich skrzyń, które tak samo, przy pomocy szybko działającego i bardzo wygodnego urządzenia mechanicznego, można rozładować dosłownie w przeciągu kilkudziesięciu sekund. Podobnie jak przedsiębiorstwo węglowe, pracują w Ameryce i inne firmy i zakłady. Na uwagę zasługuje fakt, że wprowadzono tam w ostatnim czasie wywrotnice do cegły, rozładowywanej u nas w Europie wyłącznie ręcznie. Dzięki dobremu urządzeniu mechanizmu rozładowywanie mechaniczne cegły daje mniej strat na złom, niż praca ręczna.

W Europie, jak to już zaznaczyliśmy, dalecy jesteśmy od takiej kompletnej mechanizacji transportu, mimo, że w ostatnim czasie w więcej uprzemysłowionych krajach coraz



Niektóre urządzenia do rozładowywania mają tę zaletę, że mogą przechylać skrzynię nie tylko wprzód, lecz i na boki. Do urządzeń tych należy wywrotnica systemu Eva-Wood.

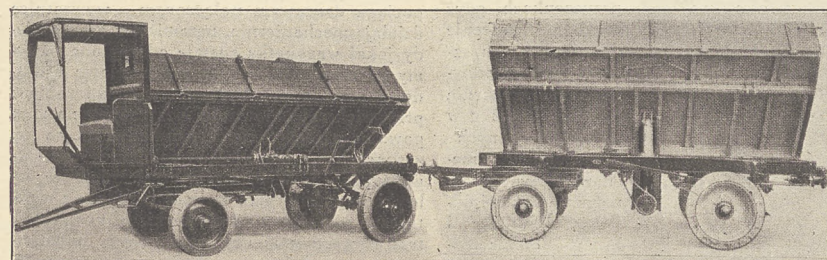
U nas w Polsce sprawa mechanizacji transportu i wprowadzania różnych urządzeń pomocniczych w rodzaju transporterów do ładowania i wywrotnic do rozładowywania, przedstawia się źle, z tego powodu, że prawie każdy samochód ciężarowy musi przewozić najróżnorodniejsze towary. Tak samo wpływa na to ujemnie pewna niechęć do wprowadzania różnych nowinek oraz nie liczenie się z kosztami robocizny. W wielu jednak wypadkach i w naszych warunkach jakas nawet mniej sprawna wywrotnica mogłaby oddać nieocenione usługi. Należy przecież pamiętać, że samochód z ruchomą skrzynią jeżeli cena jej nie jest zbyt wysoka, może być tak samo dobrze użyty do przewożenia dowolnych towarów, jak i maszyna zwykłego typu, tylko, że taka więcej udoskonalona ciężarówka w wypadkach kiedy będziemy nią się posługiwali do transportu węgla, żwiru, piasku oraz wielu innych podobnych ciężarów (wiele produktów rolnych itd.) okaże się w użyciu znacznie sprawniejszą. Dla wyjaśnienia naszego twierdzenia przytoczymy przykład. Przypuśćmy, że przewożymy węgiel na odległość 5 km. Przy ładowaniu samochod musi czekać godzinę, przewóz trwa 10 do 15 minut, a rozładowanie zajmuje



W przyczepkach stosują bardzo często urządzenia do rozładowywania poruszane ręką.

część zaczynać stosować mechanizmy do automatycznego rozładowywania samochodów ciężarowych i pociągów drogowych. W dziedzinie tej przodują Anglia, Niemcy i Francja. Inne państwa natomiast mają większość samochodów ciężarowych ze zwykłymi skrzyniami. Jest to zupełnie zrozumiałe, jeżeli zważymy, że samochód może być zaopatrzony w drogie urządzenie do automatycznego rozładowywania tylko w tym wypadku, jeżeli zgóry wiemy że będzie on przewoził tylko jeden rodzaj towaru, a nie zostanie użyty jako maszyna zupełnie uniwersalna, przewożąca raz węgiel, drugi raz skrzynię, potem jakieś maszyny, szkło, manufakturę itd.

pół godziny. Dla rozładowywania zatrudnimy 3 robotników. Takim sposobem w ciągu 8-mio godzinowego dnia pracy samochód nasz obróci zaledwie 4 razy. Zobaczymy jak się polepszą warunki pracy, jeżeli czas rozładowania skrócimy do 10 minut. Okaże się, że samochód przewiezie już 5 partij towaru i będzie jeszcze miał trochę wolnego czasu, co zapewni nam regularność jego pracy. Takie skrócenie czasu rozładowania możemy łatwo osiągnąć nawet bez specjalnych wywrotnic, zaopatrując tylko skrzynię w odejmowane boki. Zobaczymy jeszcze jaką ekonomję otrzymamy stosując dobrą wywrotnicę. Przy niej czas rozładowywania skróci się do 2 lub 3 minut, tak, że samochód będzie mógł przewieźć 6 partij towaru, przyczem zamiast 3 robotników, pracujących przy rozładowaniu, całą pracę będzie mógł załatwiać sam kierowca, którego obowiązkiem będzie włączanie mechanizmu wywrotnicy. Jak widzimy, dzięki usprawnieniu rozładowywania możemy łatwo osiągnąć bardzo poważną oszczędność na czasie i robociznie, tak, że nawet nieco droższe urządzenie, dobudowane do naszego samochodu powinno się w krótkim czasie zamortyzować. Wybraliśmy niezbyt jaskrawy przykład, śmiało jednak można twierdzić, że w wielu wypadkach oszczędność osiągnięta przez zastosowanie urządzeń do automatycznego rozładowywania, będzie jeszcze większa.



Fabryki wyrabiają obecnie cały szereg mechanizmów do rozładowywania przyczepki. Na załączonym zdjęciu widzimy po lewej stronie mechanizm do przechylania skrzyni pięcotonowej, po prawej urządzenie do przyczepki o mniejszej ładowności.

ANTONI KOSZKO

Zimowy Zjazd do Kielc

Wrażenia z drogi.

Ogólne zainteresowanie wzbudziła zorganizowana przez Łódzki Automobilkлуб jazda zespołami do Kielc. Impreza ta, nosząca miano „zimowego zjazdu do Kielc”, zgromadziła szereg dzielnych zespołów. Nasz Pomorski Automobilkлуб wystawił też jeden team, który mimo „ciężkich czasów” i konieczności przewyciężenia tradycyjnej śpiączki zimowej na czas się zebrał i we właściwym terminie został zgłoszony do Łodzi. Do uczestniczenia w jeździe zespołami zachęcała zawodników miła perspektywa wspólnego zwycięstwa, względnie wspólnej porażki, osładzanej możliwością spychania winy na kolegów, naturalnie w granicach ich bierności.

Do zawodów stanęło 5 maszyn.

Były to: wypróbowany już i dumny Austro-Daimler p. Jahnza, zupełnie nowy Ford p. Frosta, także, jak się mówi, wprost z igły Tatra czterocylindrowa p. rtm. Linhardta, nieco podtatusialny i kaszący Essex p. inż. Stenzla i dwucylindrowa starszka Tatra p. inż. Stulgińskiego. Ta ostatnia maszyna miała poza sobą już iście astronomiczną liczbę kilometrów i dlatego istniały obawy wśród zawodników, że rajd ten będzie dla niej ostatnim doczesnym etapem, tembardziej, że wytrzymała Tatra gardziła dotychczas wszelkimi środkami odmładzającymi. Innego zdania był jej właściciel, który nawet ofiarował miejsce obok siebie autorowi artykułu, komandorowi całego zespołu, przypuszczając prawdopodobnie, że oficerski mundur doda sił i zdrowia zniekanej staruszce.

Start odbył się w niedzielę rano. Mimo mglistego i wilgotnego poranka punktualnie stanęły na miejscu obie Tatry, Ford i Daimler, a tylko Essex kazał na siebie czekać kilkanaście minut.

Należy przeżyć 366 klm w ciągu 9 godzin. Przed wyruszeniem ustaliśmy porządek jazdy i zgadzamy się na zasadę, że w czasie całego rajdu należy zachować stałą łączność wzrokową i udzielać sobie pomocy w razie potrzeby. Okazało się, notabene już na miejscu w Kielcach, że jeden ze współzawodników tak był przejęty myślą pomagania swym kolegom, że uszykował nawet grubą sznur, specjalnie do holowania komandorskiej Tatry.

Wyruszyliśmy! Tatra, która obecnie prowadzi zespół, kłusuje tylko zlekką, potrzebując widocznie dłuższej rozgrzewki do nabrania szybszego tempa. Przeszkadza to innym zawodnikom, którzy wciąż chcą się zerwać do galopu. Na dwunastym kilometrze zatrzymuje nas przeciągły ryk syreny wyścigowego Harleya, który zajężdża nam drogę. Z motocykla zsiadają spóźnieni amatorzy silnych wrażeń wycieczkowych pp. kpt. Wukiczewicz i por. Grąbczewski. Dzielimy się nowymi pasażerami, zabierając porucznika na Tatrze, a odstępując kapitana Wukiczewicza p. Linhardtwi i wyruszamy dalej. Samochody nasze, dumnie widocznie z oficerskich mundurów swych nowych pasażerów idą różnie. Wkrótce zaczyna się fatalna szosa do Inowrocławia, po której stara Tatra skacze jak piłka, zyskując mimo to już w samym mieście jakieś 6 długości. Przed Kruszwicą ustępujemy jednak miejsca Essexowi, który powinien teraz prowadzić wszystkich, nadając zespołowi dobre, lecz niezbyt męczące tempo.

Przy wyjeździe z Kruszwicy Essex reguluje ryczałtem „kopytkowe” na moście, poczem jedziemy dalej. Po pewnym czasie nasz pasa-

żer por. Grąbczewski przesiada bardzo zgrabnie, prawie w biegu, do Austro-Daimlera, odciążając takim sposobem starą Tatrze. Przeprowadzka ta nie obešla się bez małego incydentu, gdyż pasażer nasz zostawił swoją czapkę i teraz głośnie okrzyki polecały nam pilnowanie tego użytecznego ubioru głowy.

Przez Piotrków Kujawski i Kolo suniemy dzielnie za Essexem z szybkością 60 klm, wkrótce jednak staruszka Tatra zaczyna zdradzać dziwne zdenerwowanie, dając niesamowite szupaki w bok i kierując się uparczywie na wszystkie przydrożne kupy kamieni i rowy. Zwalniamy tempo, przepuszczamy obok siebie młodą Tatrze i Daimlera, zatrzy-

mując tylko jako arjergardę Forda, przeznaczonego zgóry do ratowania innych współzawodników.

Żebyśmy tylko jako arjergardę Forda, przeznaczonego zgóry do ratowania innych współzawodników. droży dla dodania sobie animuszu zaczynają nawet rozstrzygać kwestię prawną, dotyczącą dyskwalifikacji z powodu nie spóźnienia, lecz stanu naszego samochodu. Mianowicie w myśl regulaminu w rajdzie mogą brać udział tylko wozy dopuszczone do kursowania po drogach publicznych, a naszym zdaniem, żadna komisja nie zezwoliłaby na tak śmiały eksperyment naszej staruszce.

Ostatni etap drogi jest bardzo piękny. Jedziemy przez góry Świętokrzyskie, gdzie po raz pierwszy ogarnia nas prawdziwa zima. Na Miedzianej Górze tuż pod Kielcami dopędzamy Essex, który złamał tylny resor i zatarł hamulce. Przypoda kolegi dodaje nam nieco otuchy, chociaż zgóry wiemy, że nie zdążymy na czas. Kwestja ta zresztą nie zajmuje nas zbyt poważnie, gdyż uprzednio już daliśmy więcej zdrowym samochodom odpowiednie instrukcje na wypadek naszego poważnego spóźnienia.

Do Kielc przybywamy niestety z przewidywanym, chociaż jednak zaledwie kilkunastominutowym opóźnieniem. W hotelu Bristol urządzono wspólny bankiet, na którym odbywa się rozdanie nagród. Cieszy nas ogromnie decyzja grona komisarzy sportowych, którzy mimo spóźnienia przyznali i naszemu zespołowi srebrną plakietę. Po bankiecie wytrzymały kierowca starej Tatry udaje się na spoczynek, gdyż, jak mówił, nie czuje rąk ze zmęczenia, a my radzi, że wysiłek nasz nie wyszedł całkiem na marne, dzielimy się z innymi współzawodnikami naszymi wrażeniami.

A należy przyznać, że wrażenia były rzeczywiście bardzo dobre. Lepiej się jedzie w miłym i zgranym zespole, niż pojedynczo, kiedy kierowca obawia się każdego napotkanego na drodze samochodu, który może właśnie okazać się konkurentem i kiedy za każde niepowodzenie trzeba odpowiadać samemu i nie można pocieszać się myślą zepchnięcia winy na najwięcej cierpliwego kolegę. Poza tem jazda zespołem obfituje w szereg ciekawych i miłych momentów nieznanymi zupełnie zawodnikom „solowym” i dodaje uczestnikom przez zapewnienie im szybkiej i pewnej pomocy, dużo otuchy i pewności siebie.

Należy więc nie zaniedbywać takich imprez i przewyciężając naszą przysłowiową polską niechęć do wspólnych i skoordynowanych wysiłków, dążyć do jaknajczęstszego organizowania zawodów zespołami.



Uczestnicy zespołu Pomorskiego Automobilkлубu, podczas postoju w Piotrkowie.

mując tylko jako arjergardę Forda, przeznaczonego zgóry do ratowania innych współzawodników.

Za Inowojemem zmuszeni jesteśmy zatrzymać się z powodu obawy o własne karki, na które uparczywie nastaje zwarjowana Tatra. Po oględzinach maszyny okazuje się, że w naszym samochodzie puściły cztery bolce od resorów. Z pomocą obsady Forda dociegamy jeden i jedziemy ze strachem bożym dalej. Mimo wszystko stary samochód wyprawia nadal swe harce, tak, że wreszcie na rynku w Łasku trzeba mu ulżyć, rozparcelowując na inne maszyny wszelkie bagaże.

Jedziemy dalej. Przed Piotrkowem Tatra pozostaje w tyle, dając reszcie współzawodników polecenie czekania w Mniowie pod Kielcami. Ten punkt zborny wyznaczamy dlatego, aby odbyć wspólny i bardzo uroczysty wjazd do samych Kielc.

Za Piotrkowem na najgorszej szosie pomiędzy Przygłowem a Sulejowem Tatra zaczyna znowu swój dziki taniec, na co nie pomaga nawet dociągnięcie ostatniego resorowego bolca, który mimo to nie trzyma. Nie wiadomo, czemu się skończyła ta cała jazda, gdyby za Paradyżem samochód nasz nie wjechał na szerszą i lepszą szosę z plytszemi rowami i mniejszemi kupami kamieni. Badając zegarki sportstrzegamy, że porażka naszego zespołu staje się nieunikniona. Towarzysze po-



„Wóz ratowniczy” Ford p. Frosta. Stoja od lewej: pp. Lund, Frost i mechanik Schroetter.

Zawody motocyklowe na śniegu

Zakopane, polskie St. Moritz, ściąga do siebie nie tylko najlepszych narciarzy, ale również, jak mogliśmy się o tem w ostatnich dniach przekonać, świat samochodowy oraz motocyklowy. Dzięki wzorowemu stadjonowi sportowemu oraz przy poparciu komitetu imprez sportowych zorganizował Śląski Klub Motocyklowy w dniach 1 i 2 marca br. wielkie międzynarodowe wyścigi motocyklowe, w których brali udział nie tylko najlepsi motocykliści krajowi, ale i zagraniczni. Krajowe kluby reprezentowała „Unja“ z Poznania, śląski oraz krakowski klub motocyklowy, a zagraniczne A. D. C. i D. M. V. Ze znanych motocyklistów zagranicznych brali udział zawodnicy Strien, Widera, Hoffmann oraz niezwyoczony do tychczas w pościgu za lisem Hans Roeder.

W pierwszym dniu tej międzynarodowej imprezy odbył się na torze próbny trening, podczas którego ogólną uwagę zwrócił na siebie Weyl dalej Czerniak, Roeder, Ripper, a na maszynach z przyczepką Knappik ze śląskiego klubu motocyklowego. Wyścigi podzielono na klasy oraz przedbiegi, których zwycięzcy dochodzili do finału.

W klasie pierwszej do 350 cm startowało 7 maszyn, podzielonych na dwie grupy. W pierwszej grupie kolejne miejsca zajęli Roeder, Czerniak oraz Weyl, w drugiej zaś Strien, Widera oraz Breslauer. — W klasie drugiej, powyżej 350 cm startowało 6 jeźdźców, z których odpadło dwu, a mianowicie Breslauer z powodu złego startu oraz Turkiewicz z powodu upadku w 7 okrążeniu. W tej klasie zajęli kolejne miejsca Ripper, Bogusławski, Gembała oraz Bielawski.

W wyścigu motocykli z przyczepkami doszło do mety 4 startujących a mianowicie: Knappik, Holuj, Damski oraz Bielawski.

Drugą część programu tego dnia zajęli skijoeing za motocyklami, który zdaniem narciarzy ponoć jest daleko trudniejszy i niebezpieczniejszy, aniżeli skijoeing za koniem lub samochodem. Tutaj kolejne miejsca zajęli: Gembała z Paudynem, Roeder z Niedźwieckim, Bogusławski ze Słowikiem, Czerniak ze Stopką.

W drugim dniu zawodów warunki na torze przedstawiały się jak najgorzej. Bieżnia wyglądała niczem po potopie, a zawodnicy poprostu kąpali się podczas wyścigów. To też obfitowały one w szereg momentów emocjonujących, a nawet niebezpiecznych, kończących się wywróceniem zawodników, którzy szczęśliwym zbiegiem okoliczności poza drobnymi potłuczeniami nie odnieśli poważniejszych obrażeń. Zawodnicy stale musieli walczyć z zarzuca-

miejsce zajął Bogusławski, drugie Ripper, który trzykrotnie przewrócił się na torze.

Po ukończeniu wyścigów odbył się skijoeingowy wyścig motocyklowy. Narciarze po przejechaniu dwu okrążeń na torze wyglądali niczem „topielec”. Pierwsze miejsce w tej części programu zajął Bogusławski ze Słowikiem w czasie 3 min. 15,02 sek. Dalsze miejsca zajęli Roeder z Niedźwieckim oraz Orzel, który sam finiszował na nartach, gdyż Czerniak wskutek zalania gaźnika wodą przybył później od niego. Zawodnik Gembała, który w pierwszym okrążeniu miał bodaj że najlepszy czas, musiał się wycofać z powodu defektu maszyny.

Następnie odbył się wyścig motocykli z przyczepkami, do którego stanęły 4 maszyny. W pierwszej parze jechał Pielawski na maszynie A. J. S. z Damskim na Harley'u. Pielawski dzielnie dotrzymywał Damskiemu, jednakże skutkiem trzykrotnego defektu doznał znacznego opóźnienia.

W drugiej parze brali udział Holuj oraz Knappik na Harleyach, przyciem Holuj przeżywa 10 okrążeń toru w 10 min. 48,08 sek., zdobywając pierwsze miejsce oraz najlepszy czas dnia. Knappik na trzecim okrążeniu odpadł.

Po koniec wyścigów odbył się pościg za lisem. Lisem był dotychczas niepokonany w tej roli znakomity motocyklista niemiecki Roeder. Po drugiej stronie toru na dany strzał przez startera, pięciu zawodników zaczęło ścigać lisa. Pościg był niezwykle elektryczny. Roeder przez 4 minuty 48 sek. bronił ogona lisiego, który mu przypadkowo zerwał Breslauer. Ten ostatni zaledwie kilka sekund zdolał go utrzymać, gdyż odebrał mu go Czerniak. Ze względu jednak na to, że Czerniak zboczył z trasy wyścigu odpadł, a komisja przyznała pierwsze miejsce Roederowi.

Na zakończenie odbyły się efektowne skoki w dal z trampoliny.

Impreza miała powodzenie i odbyła się w prześlicznej pogodzie, która niestety bardzo ujemnie wpłynęła na osiągnięte wyniki. Program był wiele urozmaicony i mógł zadowolić nawet najwybredniejszą publiczność.



Roeder przez 4 minuty i 48 sekund bronił ogona lisiego, który mu zerwał Breslauer.

niem maszyn na oślizgłej powierzchni toru i wycofywać się z wyścigu wskutek zalewania wodą gaźnika. Czas osiągnięty w tym dniu wskutek tak ciężkich warunków był stosunkowo gorszy od dnia poprzedniego. Zaznaczyć należy, że wszyscy uczestnicy dokonali niezmiernie trudnego wyczynu sportowego.

Na pierwszą część programu składał się wyścig motocykli w klasie do 350 cm. Startowało 6 maszyn, które puszczano parami co 10 sekund, przyciem trasa wyścigu stanowiła 10 okrążeń toru, razem 8860 mtr. W klasie tej pierwsze miejsce zajmuje Czerniak z „Unji“ poznańskiej z czasem 12 m. 54,08 s., drugie Roeder, trzecie Weyl. Widera, Breslauer oraz Strien odpadli wskutek defektu maszyn.

W drugiej klasie ponad 350 cm. startowały 4 maszyny, które podobnie jak poprzednie wypuszczano ze startu co 10 sekund. Pierwsze



Bogusławski uzyskał podczas trzech skoków z trampoliny 5,80, 6,85 i 6,45 metrów.



Klasyfikacja w skokach wykazał również Weyl, niestety skoki jego nie przekraczały czterech metrów.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Generalne Przedstawicielstwo Samochodów „Chrysler” firma Auto-Koncern w Warszawie z upoważnienia Automobilkłubu Polski urzędują 9 marca 1930 r. rezerwowany Konkurs Turystyczny pod nazwą „Zjazd Gwiazdzisty Chryslerów”.

Niniejszy regulamin jest zgodny z § 19 Miedzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

W zjeździe mogą brać udział samochody turystyczne i sportowe marki Chrysler i Plymouth wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom stawianym samochodom osobowym dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce. Samochody winny posiadać kompletną karoserję krytą lub otwartą. Urządzenia przewoźnicze nie są dozwolone.

Samochód musi być zgłoszony przez właściciela samochodu Chrysler lub Plymouth (zawodnik), może być natomiast prowadzony (kierowca) przez szofera lub przez osobę trzecią. Zawodnik musi jednakże odbyć całą podróż w samochodzie. Wymagana jest licencja sportowa A. P.

Zgłoszenia należy kierować do firmy Auto-Koncern, Warszawa, Belwederska 16. Wpisowego nie pobiera się. Termin zgłoszenia upływa dnia 6 marca 1930.

Każdy z uczestników obrawszy sobie dowolną marszrutę musi podać przy zgłoszeniu punkt, z którego zamierza odbyć swoją podróż. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość, w której znajduje się władza lub urząd dla poświadczenia startu (zestawienie takich urzędów patrz poniżej). W wypadku gdy uczestnik pragnie obrać dłuższą marszrutę może to dowolnie uczynić, przyczem droga musi wiesć przez drogi uwzględnione na mapie A. I. A. Dystanse między pojedynczymi punktami kontrolnymi będą liczone według kilometrażu podanego na mapie.

Aby mu ten wyczyn w kilometrach słuszenie zaliczono, obowiązany jest mieć zawodnik wizy przejazdowe punktów kontrolnych z zaznaczeniem godziny przejazdu. Dystanse między pojedynczymi punktami kontrolnymi będą liczone podług najkrótszej drogi. Przejazd dwa razy tą samą drogą jest niedozwolony.

Punktami kontrolnymi mogą być: władze klubowe, afiliowane z Automobilkłubem Polski, posterunki policji, urzędy pocztowe, urzędy kolejowe, urzędy celne.

Start uczestników może nastąpić w dowolnym czasie dnia 9 marca 1930 r. nie wcześniej jednak, jak o godzinie 0,01 minut (po wybięciu północy).

Przyjazd musi nastąpić 9 marca 1930 r. w czasie od godz. 12—14 w Warszawie, Belwederska 16.

Współzawodnik obowiązany jest stosować się ściśle do wszelkich przepisów drogowych obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowcy i zawodnicy.

Przez cały czas trwania podróży każdy samochód musi być zaopatrzony w dwa napisy czerwone na białym tle „Zjazd Gwiazdzisty Chryslerów” wymiaru minimalnego 25×50 cm. umieszczone z przodu i z tyłu pojazdu.

Władzami zjazdu są członkowie komisji organizacyjnej zatwierdzonej przez A. P. w skład której wchodzi: plk.

Józef Grabowski, inż. Zyg. Wachowski, kpt. Stan. Szydelski, inż. H. Koźmin i Waclaw Froelich.

Klasyfikacja będzie uskuteczona jedynie na podstawie absolutnej ilości przejechanych kilometrów.

Ustanawia się 5 nagród kolejnych i pamiątkowe plakietki dla zawodników, którzy przebyli przynajmniej dwieście kilometrów.

Organizatorzy zjazdu zachowują sobie prawo odwołania zjazdu gdyby cyfra zgłoszeń była mniejsza od 20.

* * *



Lotnicy francuscy Coste i Codos, którzy w ubiegłych dniach pobili dwa światowe rekordy, zostali powitani na lotnisku Le Bourget przez ministra żegluga powietrznej p. Eynac oraz członków senackiej komisji aeronautycznej.

W Monte Carlo odbędzie się XXII. konkurs elegancji wozów, który rok rocznie ściga liczne rzesze automobilistów i zwolenników sportu samochodowego.

* * *

Słynny włoski konstruktor samochodów wyciągowych Maserati zamierza wziąć udział w wyścigu w Indianapolis, który się odbędzie 30 maja. Jako kierowcy wchodziliby w rachubę Borzacchini i Arcangeli.

* * *

Zespół 9 i 10 wielkiego rajdu poprzez Saharę, który wystartował z Algieru już w pierwszych

dniah po wyjeździe natrafił na szalone trudności z powodu opadów śnieżnych, dochodzących do 60 cm. grubości. Zespół 9. zużył np. 4 i pół godziny na przebycie 25 km. Ze względu na to, że oba te zespoły walczyły z niebywałymi trudnościami, przełożono im termin wyjazdu o 2 dni. Według ostatnich wiadomości przybył zespół 9. dn. 25 lutego do El Golea, gdy o 10 wogóle niema wiadomości.

* * *

W ubiegłym miesiącu odbył się rajd gwiazdzisty do Pau, którego wyniki są następujące: Pierwsze miejsce zajął Roberts na Gardnerze, drugie Stoffel na Chryslerze, trzecie Lumberjack na Bugattim.

W skład imprezy wchodziły jeszcze dwie próby. Pierwsza polegała na tem, że uczestnik na dany znak musiał wsiąść do maszyny, uruchomić silnik i przebyć 10 metrów. Pierwszy był Heliot, który na Mathisie spełnił to zadanie w 6 1/2 sek. René na Alfa Romeo i Roberts na Gardnerze zajęli 2 i 3 miejsce.

Druga próba polegała na jeździe powolnej i raptownem przejściu na dużą szybkość. Na 200 metrach dozwolona była szybkość 4 km. na godz., zaś na dalszych 200 konkurenci musieli wydobyć największą szybkość. W tej konkurencji zajął Stoffel na Chryslerze pierwsze miejsce, Roberts na Gardnerze drugie.

* * *

Morawski i śląski oddział Automobilkłubu Czeskosłowackiego, organizuje na dzień 28 września wielki wyścig, który się odbędzie na szosie okężnej koło Brna.

Organizatorzy obrali bardzo dogodną trasę i rozpoczęli już przygotowania wstępne. Pierwszych 15 km. składa się na główną drogę dojazdową, asfaltowaną, prawie prostą i z kilkoma zakrętami o mniejszem znaczeniu. Reszta trasy, to drogi górskie o wzniesieniu 8:100. Długość trasy, którą konkurenci muszą przejechać 17 razy wynosi 29 km. 212 mtr. Informacyj udziela Automobylowy Klub pro Morava et Slezsko, 23 Nova, Brno, Czeskosłowacja.

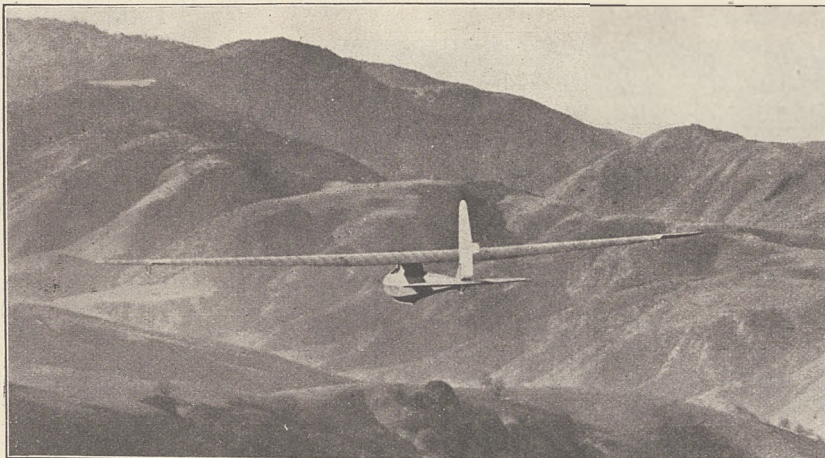
* * *

Jako jedyni przedstawiciele polskiego sportu motocyklowego na wielki miedzynarodowy zjazd gwiazdzisty motocyklistów do Berlina, organizowany przez redakcję pisma fachowego „Motor”, wyjechali w ub. sobotę rano lodzianie: Kestenberga na „Harley” wioząc w przyczepce Buckley'a sen., państwo Nestlerowie na DKW. Buckley i Webb na Caltophe, Hentzel na BMW. Wy-

mienieni wystartowali w sobotę punktualnie o godzinie 6 rano z przedlokalu klubowego Unionu.

Jednocześnie wyjechał z Wilna zawodnik łódzki Walter Steinert, wioząc w koszyku Włodzimierza Stolarowa, brata naszych mistrzów tenisowych. Z Wilna wyjechali lodzianie punktualnie z wybięciem północy według czasu radiowego.

Tegoroczny zjazd gwiazdzisty był największy z dotychczasowych, jakie się odbyły. Dość powiedzieć, że do zjazdu wystartowało 2.300 maszyn niemal wszystkich zakątków Europy w tem sklasyfikowano ponad 1.700 zawodników. Zawodnicy mieli do pokonania w drodze liczne



Pułkownik Karol Lindbergh wypróbuje w okolicy Lebec w Kalifornii nowy typ ślizgowca (aeroplan Bowlus), by na nim ustanowić nowy rekord w tej dziedzinie lotnictwa.

trudności, jak mgłę, zimno i silny wiatr. Droga jadących z Łodzi była względnie dobra, podczas gdy Steinert i Stolarow pewnie odcinki drogi mieli zaśnieżone.

Wszyscy Polacy przybyli na czas do Berlina, i wypełnili w zupełności warunki zjazdu gwieździstego. Spotkali się oni z nad wyraz serdecznym przyjęciem ze strony organizatorów.

Na specjalną uwagę i szersze omówienie zasługuje wyczyn Steinerta, który zdobył zaszczytne trzecie miejsce w swej kategorii wozów ponad 600 ccm. z przyczepką. Steinert przebył 986 kilometrów (licząc według mapy powietrznej) i zajął miejsce za berlińczykami: Schwanekowem, który wystartował z Orleanu (1.213 km.) i Gronemanem, który wystartował z Triestu (1.210 km.). Steinert jechał na maszynie „B. M. W.“. Wszyscy łodzianie zostali sklasyfikowani.

Warto zaznaczyć, że start łódzkich motocyklistów, od szeregu tygodni zapowiadany, doszedł do skutku dopiero w ostatniej chwili, zawiązując p. starościę łódzkiemu, który na rękę wydał im potrzebne paszporty zagraniczne.

* * *

Od dnia 7 do 12 kwietnia odjedzie się na torze w Nuerburg wielka sześciodniowa próba regularności. Wyścig ten jest otwarty dla motocykli bez i z przyczepkami.

Przewidziane są dwie klasyfikacje: jedna dla motocykli o poj. do 300 ccm. i z przyczepkami do 600 ccm., druga dla kategorii wyższych.

W próbie tej mogą wziąć udział motocykle luźne, zespoły czyli 3 maszyny tego samego typu i zespoły narodowościowe (dwa motocykle i jeden z przyczepką). Dalej zezwolono na trzech kierowców dla każdej maszyny.

Zgłoszenia przyjmują Komisja Sportowa A. D. A. C. u w Monachjum.

* * *

As lotnictwa francuskiego Coste pobił znów rekordy lotnicze na swym ulubionym aparacie „Znak zapytania“, wslawionym nieudalym lotem transatlantykiem w ub. r. Aparat ten, to specjalnie skonstruowany „Breguet“ z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 600 KM. Na aparacie tym z obciążeniem 1000 kg. wystartował on razem z Coddosem w sobotę, dnia 2 lutego o godz. 16 min. 7

Międzynarodowy kalendarz sportowy 1930 r.

Od 1 do 15 marca. Dni rekordów w Dayton-Beach (Ameryka).

2 marca. Wyścig na torze Esterel (A. K. Nicei) (Francja).

23 marca. Wyścig górski na la Turbie (A. K. Nicei) (Francja).

23 marca. Międzynarodowy wyścig płaski w Genewie (Szwajcaria).

Od 1 do 14 kwietnia. Rajd poprzez Europę (A. D. A. C. Niemcy).

6 kwietnia. Wielka nagroda Monaca.



Znany automobilista Kaye Don odjechał z Southampton na S. S. Berengaria ze swym 4 000-konnym samochodem „Silver Bullet“ do Nowego Jorku.

wy. Kierowca wyszedł bez szwanku. Auto rozbite pozostało w rowie.

ŁÓDŹ. (Katastrofa spowodowana nietrzeźwością szofera). Na szosie pomiędzy Kaliszem a Ostrowiem zdarzyła się we wtorek katastrofa samochodu. Szofer autobusu Zygmunta Chrobiewka będąc w stanie nietrzeźwym rozwinął znaczną szybkość. Tuż przed wozem w pewnej chwili zauważył przechodnia. Zdając sobie sprawę, że nie zdola uniknąć wypadku, wjechał na przechodnia i w obawie przed odpowiedzialnością, zwiększył jeszcze bardziej szybkość, jadąc w warjackim tempie. Na zakręcie szosy nie zdolał zahamować rozpedzonego samochodu i z całą siłą wpadł do rowu. Wskutek silnego uderzenia, samochód został zupełnie zdruzgotany. Z pod rozbitych szczątków wydobyto przy pomocy okolicznych właścicieli siedmiu ciężko rannych pasażerów wraz z szoferem.

Z WARSZAWY

Rejestracja dorożek samochodowych w stolicy

Wydział przemysłowy magistratu zarejestrował w lutym 18 dorożek samochodowych (w styczniu 23, w grudniu 76). W tym samym czasie zlikwidowano 28 dorożek. Na 1 marca czynnych było w Warszawie 2.449 dorożek, a zatem o 10 mniej, niż na 1 lutego. Po raz pierwszy od chwili uruchomienia dorożek samochodowych w Warszawie liczba ich uległa zmniejszeniu.

Komisarz rządu odebrał prawa jazdy na stałe czterem kierowcom dorożek samochodowych za spowodowanie wypadków wskutek nieprzestrzegania przepisów o ruchu ulicznym, za spowodowanie wypadku w stanie nietrzeźwym — wszystkim do wyniku spraw sądowych. Jednemu za kierowanie taksówką bez pozwolenia — na 2 miesiące i jednemu za nieostrożną jazdę w stanie nietrzeźwym — na miesiąc.

O kolor taksówek w stolicy

Oddział Drogowy Komisarjatu Rządu zwrócił się do referatu Estetyki miasta o ustalenie koloru taksówek.

Istnieje opinia, że jednolity, zwłaszcza czarny kolor taksówek nie przyczynia się do pięknego wyglądu miasta. Kiedy wysunięto koncepcję ustalenia koloru, uważano za wskazane pozostawić inicjatywę właścicielom taksówek w dowolnym wyborze koloru, oczywiście z zastrzeżeniem, by taksówki nie kursowały brudne.

Różnorodność kolorów przyczyniłaby się do ożywienia ulic, zwłaszcza w szare dni, jakich mamy wiele.

Zresztą publiczność ustaliłaby, jaki kolor najwięcej przypadła jej do gustu, a przedsiębiorcy z pewnością stosowaliby się do tych wymogów.

z lotniska Istres, by wylądować dnia następnego o godz. 10 min. 8 sek. 14. Pobił on zatem rekord długości lotu z obciążeniem 1000 kg., przelatując 3317 klm 200 m. Rekord Niemca Steindorffa, wynoszący 2315 klm. 338 m. został więc pobity. Czas lotu wynosił 18 godzin 1 min. i 20 sek. (Steindorffa 14 godz. 23 min. i 45 sek.). Tem samym ustanowił Coste dwa dalsze rekordy światowe, przysparzając lotnictwu francuskiemu nowych laurów.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

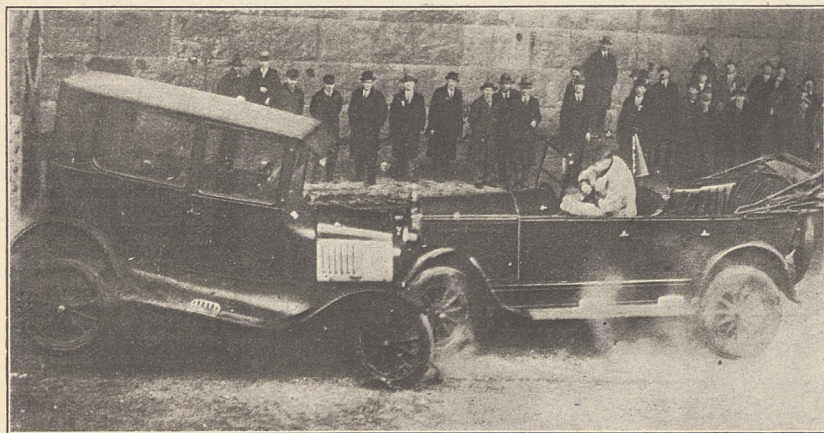
SWARZĘDZ. (Wypadek spowodowany odpadnięciem koła). Wskutek oderwania się tylnego koła w czasie jazdy, autobus, zdążający do Poznania, przewrócił się, grzebiąc pod sobą pasażerów, z których tylko jeden odniósł poważniejsze obrażenia.

WRZEŚNIA. (Rozbity autobus). W poniedziałek dnia 3 bm. około godziny 10 autobus kursujący na linii Września — Pyzdry rozbił się w Żelinach, powiat wrześniński, wpadłszy na przydrożne drzewo z powodu rzekomego defektu kierownicy. Szofer i 11 pasażerów odniosło pokaleczenia, w tem 1 osoba ciężko ranna, którą odstawiono do szpitala powiatowego we Wrześni. Resztę po opatrunku inny autobus zabrał do Pyzdr. Autobus numer ŁD 82 536 należy do Aleksandra Łukowskie-

go w Pyzdrach, pow. Słupca. Wdrożono śledztwo celem ustalenia winy.

DUSZNIKI. (Wypadek wskutek poślizgu). Na szosie pod Dusznikami, uderzył autobus wskutek poślizgu o drzewo i przewrócił się. Na szczęście wszyscy wyszli bez szwanku.

WYSZKÓW. (Dorożka samochodowa w rowie). W ub. niedzielę w południe na 8 kilometrze szosy Wyszków—Ostrów Mazowiecki wydarzyła się katastrofa z dorożką samochodową, jadącą z Warszawy. Kierowca, chcąc ominąć wóz, skręcił, lecz w tymże czasie koła spłoszył się i skręcił prosto na samochód. Samochód wjechał do rowu, wyracając się do góry kołami. W samochodzie jechało 6 osób: Dwie osoby doznały obrażeń cieleśnych. Rannych przewieziono do Wyszkowa, następnie pogotowie prywatne przewiozło rannych do Warsza-



W Nowym Jorku odbyły się próby z nowym gumowym zderzakiem, które dały jak najlepsze wyniki nawet przy najjeżdżaniu na różne przeszkody przy szybkości 60 klm.

Lustra ostrzegawcze

Tytułem próby zainstalowano w Warszawie na rogu Jasnej i Kredytowej lustra, ustawione w ten sposób, że wyjeżdżający z jednej ulicy widzi, co się dzieje na drugiej. Próba ta okazała się dobra i obecnie dział drogowy Komisarjatu Rządu występuje w tej sprawie do magistratu, proponując, aby ustawiono takie lustra na wielu skrzyżowaniach ulic. Przedewszystkiem chodzi o skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej z przecznicami, Kruceją z przecznicami i innych.

Nowe liczniki u dorożek warszawskich

Dział drogowy Komisarjatu Rządu bada kilka modeli liczników, wprowadzających ulepszenia. Przedewszystkiem badane są liczniki z oświetlaniami chorągiewkami, kiedy taksówka jest zajęta, pali się czerwona chorągiewka, kiedy jest wolna, niebieska lub zielona. Liczniki nowego modelu wydają pasażerowi pokwitowanie na sumę przejechaną. Takie pokwitowanie jest bardzo ważne, kiedy chodzi o zwrot kosztów przejazdu, często dokonywanych przez biura i firmy handlowe.

Większość liczników warszawskich przerobiona jest z zagranicznych.

Pomoc dla ofiar wypadków samochodowych

Udzielanie pierwszej pomocy lekarskiej ofiarom wypadków samochodowych odbywa się w trudnych warunkach. Często ofiary przez dłuższy czas pozostają bez pomocy, bez opatrunku i z tego powodu ranek okazuje się spóźniony.

Ministerstwo Robót Publicznych od roku ubiegłego prowadzi organizację ratownictwa na drogach publicznych. Pierwszy krok w tym kierunku polegał na zaopatrzeniu wszelkich autobusów w apteczki podręczne. Obecnie Ministerstwo Robót Publicznych postanowiło urządzić takie apteczki u służby drogowej w zabudowaniach, położonych w pobliżu szos samochodowych. Polski Czerwony Krzyż ustalił typ tych apteczek. Na każdym budynku, w którym się apteczka znajduje, umieszczony będzie znak Czerwonego Krzyża, widoczny z drogi.

Poza tem ministerstwo postanowiło do szkół samochodowych wprowadzić naukę ratownictwa.

Egzaminy psychotechniczne kierowców

Delegacja Związku zawodowego automobilistów przyjęta była przez komisarza rządu m. stol. Warszawy i poruszyła sprawy egzaminów psychotechnicznych, egzaminów ze znajomości miasta i zmniejszenia wysokości kar administracyjnych.

W sprawie badań psychotechnicznych delegacja wyraziła przekonanie, iż badaniom tym winni podlegać wyłącznie kandydaci na kierowców. P. komisarz rządu natomiast wyraził przeświadczenie, że im kierowcy dłużej jeżdżą, tem częściej należy sprawdzać, czy są w dalszym ciągu zdolni do kierowania samochodami. Delegacja prosiła, aby p. komisarz rządu zwołał konferencję w celu stwierdzenia, czy badania te, przeprowadzane systematycznie, są celowe, do czego p. komisarz rządu się przychylił, obiecując zwołanie ogólnej konferencji w sprawach szoferskich.

Następnie p. komisarz rządu wyraził pogląd, że, o ile kierowca zdał egzamin ze znajomości miasta, powinno to wystarczyć i że egzaminy te, przeprowadzane przy każdej sposobności, powinny być zaniechane. Na konferencji będzie ustalono, kiedy kierowcy winni być z tego tytułu egzaminowani.

P. komisarz rządu zaznaczył, że jest przeciwnikiem mechanicznego wymiaru kar, natomiast zwolennikiem dużych kar indywidualnych za bezsporne przekroczenia, bezwzględnie stwierdzone.

Obecność przedstawicieli Związku podczas rozpraw w wydziałach karnych starostw grodzkich p. komisarz rządu uznał za niemożliwe.

Oznaki związkowe na autobusach

Pragnąc umożliwić szerokiej publiczności orjentowanie się w wyborze autobusu, Centralny Związek Właścicieli Autobusów wprowadza w najbliższej przyszłości specjalne oznaki związkowe, które będą umocowane na chłodnicach.

Pokaz wozów terenowych

W bieżącym tygodniu demonstrowane były przed wojskowością w trudnym terenie przy kolonji Grottera 6-ciokolowe samochody „Tatra”. Wozy te, posiadające ruchome półoski, blokowane dyferencjały oraz koła i osie, pracujące w zmiennych płaszczyszach, zależnie od terenu, wspinały się pod kątem 45 proc. i zjeżdżały po karłowatych stokach, zwyciężyły wreszcie rowy i nasypy. W próbie uczestniczyły 4-cylindrowe półciężarówki i olbrzymie 6-tonowe ciężarowe wozy o podobnej konstrukcji podwozia.

Z KRAJU

„Szkoly” samochodowe na cenzurowanem

W sprawie reklam kursów samochodowych Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego przesłało do kierownictwa kursów samochodowych pismo, podpisane przez kuratora okręgu szkolnego, G. Zawadzkiego, treści następującej:

W prasie codziennej stale zamieszcza się reklamy różnych kursów kierowców samochodowych, nieprzebiegające w środkach, celem pozyskania jak największej ilości kandydatów. Ogłoszenia tego rodzaju są niedopuszczalne zarówno co do treści, jak i formy, ponieważ reklamy kursów zawierają informacje niezgodne z rzeczywistością i świadomie wprowadzają w błąd kandydatów, obiecując im to, co jest fikcją, lub niedostępne dla ich przygotowania naukowego.



PRAGA
Symbol
Niezawodności



SAMOCHODY
OSOBOWE
CIĘŻAROWE
AUTOBUSY

PRZEDSTAWICIELSTWA:

- | | |
|--|--|
| 1. b. Królestwo Polskie i Kresy:
Inż. St. Nawakowski, Sp. z o.o.
WARSZAWA, Kredytowa 4.
Tel. 291-34. Teleg. „Centropług”. | 3. Małopolska Wschodnia i Wołyń:
Henryk Buchstab
LWÓW, Jagiellońska 7.
Tel. 3-05. |
| 2. Wielkopolska:
„PRAGA” AUTOMOBILE
POZNAŃ, Plac Wolności 11.
Tel. 55-33. Teleg. „Autopraga” | 4. Województwo Krakowskie:
Marek Preger
KRAKÓW, Kremerowska 6.
Tel. 23-67 |

Centralne warsztaty naprawy i składy części zapasowych:
„OŚWIĘCIM”
Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów
Sp. Akc.
Telefon 47. Oświęcim II. Teleg. „Famis”



Znany konstruktor samolotów Antoni Fokker, którego licencją posługują się Zakłady Plage - Łaskiewicz w Lublinie.

Ministerstwo nie może tolerować takiego stanu rzeczy. Wszelkie opisy urządzeń, czy to systemu szkolenia, podane w ogłoszeniach, muszą ściśle odpowiadać rzeczywistości i winny być redagowane w sposób jasny i niedwuznaczny, przy czym kierownictwo kursów ponosić będzie pełną odpowiedzialność za zamieszczanie danych, niezgodnych z prawdą.

Ogłoszenia kursów powinny zawierać tylko najistotniejsze informacje. Niedopuszczalne jest nadużywanie „szkół”, gdy koncesja była wydana tylko na kursy. Sprzeczne z prawem jest przyswajanie sobie wyłączności na racjonalne nauczanie („my tylko uczymy”), nadawanie swym kursom nazwy „największych i najlepszych”. Niedozwolone jest także gwarantowanie w ogłoszeniach dobrego wyniku egzaminu jazdy („gwarancja egzaminu”) itp.

Szkoda, iż ókólnik ukazuje się tak późno!

Lepiej jednak późno niż nigdy!

Może po tym pierwszym wstępie Ministerstwo wejdzie w działalność niektórych uczelni, fabrykujących masowo dyktantów i specjalistów od wypadków samochodowych.

Zbieranie odpadków żelaznych na drogach

Na drogach naszych znaleźć można żelastwo wszelkiego rodzaju, szczególnie gwoździe, podkowy i hacce. Żelastwo to wyrządza wielką szkodę samochodom, dziurawi opony i dętki, zwiększając w ten sposób import tych artykułów. Tytułem próby Ministerstwo Robót Publicznych sprowadziło aparat elektromagnetyczny do zbierania odpadków żelaznych. Aparat ten jest montowany w garażu Ministerstwa Robót Publicznych i niedługo zacznie pracować na drogach podwarszawskich. O ile próby wypadną dobrze, zakupiony będzie tabor aparatów. Poza tem sejmiki powiatowe zaopatrzą się w tego rodzaju aparaty.

Fundusz drogowy

Przyjęty przez Radę Ministrów projekt ustawy o funduszu drogowym przewiduje następujące źródła dochodów: 1) opłaty od pojazdów mechanicznych, 2) podatek od biletów za przejazd takimi pojazdami, 3) grzywny za przekroczenia o ruchu na drogach, 4) specjalna dotacja Skarbu.

Łącznie utworzyć to ma fundusz w wysokości 135 milionów zł. Poszczególne opłaty wynoszą rocznie: 40 zł. od każdego 100 kg. wagi samochodu prywatnego do 1500 kg., powyżej — po 50 zł.; od 100 kg. samochodów zarobkowych; 25 zł. od 100 kg. wagi ciężarowych samochodów prywatnych; 35 zł. o ile samochód waży ponad 1500 kg.; 35—45 zł. od 100 kg. wagi samochodów ciężarowych zarobkowych; od motocykla po 40 zł., od przyczepki po 60 zł. Opłaty od biletów wynoszą 30 proc. ceny biletu. Od opłat zwolnione są traktory rolnicze, samochody państwowe i komunalne.

Ceny w autobusach poniżej kalkulacji

Odnosne rozporządzenie zezwala autobusom na pobieranie opłaty za przejazd w wysokości nieprzekraczającej 15 groszy za kilometr. Jednakże ze względu na szaloną walkę konkurencyjną faktycznie pobierane ceny są zazwyczaj o wiele niższe, a często obniżane do poziomu takiego, przy którym racjonalna kalkulacja jest absolutnie niemożliwa. Dowiadujemy się, że np. niektóre autobusy na linii Łódź — Sępólno pobierają opłaty w stosunku 3 groszy za kilometr. Jest to opłata horendalnie niska, przy której nawet pokrycie kosztów własnych staje się niemożliwością.

Kontrola nad autobusami i samochodami

Ciągle i coraz częstsze wypadki skłoniły władze administracyjne województwa białostockiego do jak najściślejszego dozoru nad sprawnością działania autobusów i samochodów. Opiekę nad tem powierzono energicznemu kierownikowi ruchu kolejowego inż. Malinowskiemu i podkomisarzowi P. P. p Nowakowi. Urzędnicy ci mając do dyspozycji motocykle i samochody w każdej chwili mogą się zjawiać niespodziewanie dla kontroli jazdy, co niewątpliwie ukróci samowle szoferów.

Dworzec autobusowy w Łodzi

Magistrat zaakceptował projekt budowy dworca autobusowego. Koncesję na lat 20 otrzymał Związek Inwalidów.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowywiersz nonparelowy 30 groszy

Szofer-rolnik

wolny od wojska poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia Samochód, Poznań zd 29 703

Szofer-maszynista

poszukuje posady, znam obsłusę traktorów. Oferty Samochód, Poznań zdw 29 390

Szofer-wozyn

poszukuje posady zaraz lub od 15. miejscowości obojętnej. Zgłoszenia Samochód, Poznań zd 3 480

Szofer-mechanik

dobrze polecony, po wojskowości, 6 lat praktyki, szuka stałej posady na reklamówkę lub prywatnie najchętniej w Poznaniu od 15. lub zaraz. Oferty Samochód, Poznań, pod j 3 470

Szofer-mechanik

z ukończoną szkołą oraz 6-ciolatnią praktyką przy silnikach spalinowych, poszukuje posady. Okolica obojętnej. Naprawy skutecznie san. Oferty Samochód, Poznań zdw 31 286

Koncesje

samochodowa kupie. Oferty Samochód Poznań, zd 31 418

Motocykl

„Harley Dawidson” 1200 cm, z przyczepką, bardzo dobrze utrzymany z elektrycznym światłem i syreną, za 3 800 zł do sprzedania. B. Tornow, Tczew, M. Piłsudskiego 21. zdw 31 347

Auto-dorożkę

z koncesją i zegarem korzystnie sprzedam. Poznań, Skarbowska 2, parter, lewo. zdw 31 325

Samochód

„Ford” otwarty, model 1927 korzystnie na sprzedaż. Administracja Dóbr. Krotoszyn.

Samochód

doskonały firmy Renault, motor i karoserja w dobrym stanie, do sprzedania. Oferty Francuzka Misja Wojskowa, Warszawa, Galeria Luxemburga, Senatorska 29.

Samochód

limuzyna mało używany, znana europejska marka, sprzedam z powodu wyjazdu zagranicę. Łaskawe zgłoszenia do Biura Ogłoszeń „Par”, Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11, pod nr. 10.128.

Minerwa

8/40 PS., kryta, 6 cylindrowa, 30 000 km. przebytych w jaknajlepszym potrzasku, jak nowa, na nowych gumach okazynie za pół ceny do sprzedania. Cena 11 800 zł. Oferty pod nr. 53.880 do „Par”. Polska Agencja Reklamy Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11.

Z ZAGRANICY

Nowa droga przez Aipy

Niebawem ma się rozpocząć budowa przez Aipy styryjskie, mianowicie przez t. zw. Stub Alpe, nowej drogi, mającej połączyć Klagenfurt z Grazem.

Nowa ta droga alpejska stanowić będzie najkrótsze połączenie pomiędzy powyższymi miastami i również pomiędzy Węgrami i Włochami.

Kaprysy ekscentrycznej Angielki

W ramach największego konkursu turystycznego Europy, rajdu do Monte Carlo, odbywa się t. zw. konkurs komfortu. Zwycięzczynią konkursu tego w roku bieżącym została młoda, 19-letnia Angielka, miss Kitty Brunnel na samochodzie marki „Talbot”. Startując z John O’Groats w Szkocji i przebywszy 2 956 klm, zdolała ona zająć w ogólnej konkurencji 20-te miejsce, ale jej kryty, ciemnozielono-czarny „Talbot” okazał się najlepiej wyposażonym i komfortowo urządzonego wozem. Każdy wolny kącik w karoserji wyzyskano dla umieszczenia setki drobnotek, służących do uprzyjemnienia jazdy. Począwszy od automatu, wydzielającego zapalone papierosy, aż do parasolki i radioaparatu, nie mówiąc już o wspaniałych neserach, przyborach toaletowych, wszystko to znalazło odpowiednie umieszczenie.

Miss Kitty Brunnel jest bardzo uprzejma: wyprzedzając drugi automobil, który na jej znak ustąpił z drogi, zaświeca sygnał, umieszczony na prawym tylnym błotniku jej Talbota. Transparent tego sygnału głosi: „Dziękuję!”

Projekt budowy gigantycznego autodromu

Zainteresowane koła automobilowe zamierzają wybudować na plaży w Travemuende nad Bałtykiem autodrom, podobny do toru w Indianapolis. Tor o nawierzchni cementowej, będzie 2 klm długości i 20 do 30 mtr szeroki. Zakręty będą podniesione do 12 metrów i pozwolą na wyciągnięcie szybkości do 200 klm na godzinę.

Trybuny wstrzone ku morzu będą mogły pomieścić 100 tysięcy osób. Na torze tym odbywałyby się rok rocznie wyścigi o charakterze krajowym i międzynarodowym.

Monopol benzynowy w Niemczech

Dwa największe koncerny naftowe „Standard Oil” i „Royal Dutch” prowadzą rokowania w sprawie zaopatrzenia Niemiec w benzynę. Chodzi o wprowadzenie monopolu benzynowego w Niemczech. Monopol ma być wzorowany na ustawie o monopolu zapalczym. Wzamian za wprowadzenie tego monopolu Niemcy otrzymają pożyczkę w wysokości 100 milionów dolarów.



Radca handlowy Henryk Kleyer, założyciel fabryki samochodów „Adler” która w tych dniach obchodzić będzie 50-lecie swego istnienia.

Postęp motoryzacji w Ameryce

Jak donoszą z Ameryki, robotnicy zakładów Packard przybývajú obecnie do warsztatu pracy raałemi samolotami dwuosobowemi. Samoloty „parkują” poprostu na łące opodal fabryki.

Samochoodowy salon paryski 1930 bez wozów ciężarowych

Komitet międzynarodowych wystaw samochoodowych w Paryżu uchwalil 19 lutego, że najbliższy salon paryski odbędzie się tylko w dwóch serjach. Pierwsza z nich trwać będzie od 2—12 października i obejmie wozy turystyczne i przynależności, druga od 23 października do 2 listopada i zawierać będzie motocykle, rowery, oraz instalacje elektryczne.

Komunikaty M. W. K. T.

M. W. K. T. a rajd awionetek

Mając na uwadze Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej poczynil starania, by w trasę międzynarodowego rajdu awionetek, który przewidywał pierwotnie lądowanie li tylko w Krakowie i w Warszawie, wprowadzić również Poznania.

Starania te zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem. Aeroklub niemiecki — organizator tego rajdu — doniósł przed paru dniami Aeroklubowi Rzeczypospolitej Polskiej, że trasa przez Polskę prowadzić będzie przez lotniska Poznania i Warszawy, gdzie odbędzie się obowiązkowe lądowania awionetek.

Ten międzynarodowy rajd awionetek, w którym udział brać mogą wyłącznie samoloty sportowo-turystyczne, będzie niewątpliwie daleko większą atrakcją, aniżeli nawet Lot Małej Ententy i Polski (który rozpocznie się w dniu 11 sierpnia), bowiem do międzynarodowego rajdu awionetek zgłosił się zapewne przeszło 100 zawodników, podczas gdy w Lotcie Małej Ententy i Polski maksymalnie dopuszczalna ilość samolotów wynosi — 24.

Start międzynarodowego rajdu awionetek z Berlina ustalono na dzień 20-go lipca b. r.

Starania Dyrekcji M. W. K. T., aby w związku z Wystawą termin Lotu Małej Ententy i Polski został nieco przyspieszony i przypadł też w okresie trwania M. W. K. T., okazały się bezowocne, gdyż międzynarodowy rajd awionetek „technicznie” będzie zakończony w Berlinie dopiero około 7 sierpnia b. r., a szereg pilotów Małej Ententy i Polski, uczestniczących w lotcie 11 sierpnia, uczestniczy też w międzynarodowym rajdzie awionetek.

Udział Jugosławii w M. W. K. T.

Stanowisko, jakie zajęły urzędowe czynniki jugosłowiańskie w stosunku do M. W. K. T. jest bardzo przychylnie. Na skutek zaproszenia Ministerstwa Spraw Zagranicznych Królestwa Jugosławii w M. W. K. T. wezmą udział: Ministerstwo Komunikacji przez Zarząd Kamunikacji Rzecznej i Morskiej i Generalną Dyrekcję Kolei Państwowych, Ministerstwo Spraw Wojskowych przez Komendę Lotnictwa, Ministerstwa Przemysłu i Handlu przez swoją Sekcję Turystyczną oraz Ministerstwo Robót Publicznych przez Sekcję budowy dróg. Poza tem bardzo przychylnie do Wystawy ustosunkowały się: Stow. „Żegluga Adrjatycka”, Stow. „Obrońca Adrjatyku”, Biuro Podróży i Turystyki „Putnik”, gminy miast: Belgradu i Zagrzebia oraz Kluby Automobilowe z Belgradu, Zagrzebia i Ljubljany.

W najbliższym czasie z inicjatywy jugosłowiańskiego ministra spraw zagranicznych i prezydenta m. Belgradu utworzony będzie specjalny komitet dla opracowania planu wystąpienia Jugosławii na M. W. K. T.

Z kół czytelników

Otrzymujemy jako odpowiedź na nasze wezwanie w numerze 17, str. 13 liczne głosy. M. in. cytujemy list pana S. W. z Wilna z dnia 28 lutego br.

Odpowiadając na wezwanie Szanownych Panów w Nr. 17 „Samochoodu” donoszę, iż pismo jest jedynem tego rodzaju w Polsce, ponieważ daje mi dokładne informacje z życia samochoodowego w Polsce jak i w Europie, za co jestem niezmiernie wdzięczny i życzę Panom powodzenia w dalszej pracy i rozwoju pisma.

Mogę śmiało polecić „Samochoód” jako jedyne pismo, które informuje o wszystkich wypadkach tyczących się automobilizmu.

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

Komunikat

Chrześcijańskiego Związku Zawodowego Automobilistów w Poznaniu

Na dzień 9 marca br. zwołuje Chrześcijański Związek Zaw. Automobilistów Zjazd, na który zaprasza wszystkie pokrewne Związki i kluby szoferskie, nie należące do Międzynarodowego Związku Transportowców (I. T. F.). Celem zjazdu jest stworzenie silnego Związku Zawodowego, któryby się przeciwstawił wszelkim z-mierzeniom Transportowców, których ideologia daleką jest od Związków Chrześcijańskich. Zjazd odbędzie się na sali p. Kasperkowej przy ul. Kraszewskiego nr. 16.



Komunikat „Lotu”

Dnia 1 marca r. b. wchodzi w życie nowy rozkład lotów w komunikacji powietrznej w Polsce. Samoloty kursować będą z Warszawy: do Bydgoszczy i Gdańska o godz. 13-iej (z Gdańska do Warszawy o 8.30), do Poznania o 14.30 (z Poznania do Warszawy o 8.30), do Katowic i Krakowa o 8.30 (z Krakowa do Katowic o 10-iej i o 12-iej, z Katowic do Warszawy o 13.15), z Katowic do Brna co drugi dzień we wtorki, czwartki i soboty o 11.15, oraz o tejże godzinie do Wiednia również co drugi dzień w poniedziałki, środy i piątki.

Między Krakowem a Katowicami utrzymane jest codzienne podwójne połączenie. Połączenie lotnicze z Katowic do Wiednia odbywa się co drugi dzień via Brno i co drugi dzień bezpośrednio.

Ofensywa Ameryki — defenzywa Europy

(Dokończenie ze str. 2-giej.)

Jeżeli zamierzenia Związku Przemysłowców Samochoodowych Europy znajdują się na realnej drodze, wówczas, rzecz oczywista, znacznie zredukowany zostanie import wozów amerykańskich. Chwilowo jednak — szczególnie wobec trwających w Genewie narad nad projektem rozjemu celnego — należy odczekać, jaki obrót weźmie ostatecznie projektowana defenzywa przeciwamerykańska.

* * *

Swoją drogą warto na zakończenie przypomnieć nądre słowa, z jakimi odniósł się H. Hoover do amerykańskich ekspansjonistów gospodarczych. Deklarując się w zasadzie jako przeciwnik ekspansji gospodarczej na stary kontynent, odradza prez. Hoover, nastawianie eksportu w tym kierunku, wskazując natomiast na inne drogi, po których przedsiębiorczość i kapitał amerykański kroczyć winny, jeśli chodzi o Europę. Na pierwszy plan wysuwa się jako czynnik we wszechmiar pożądany, udział kapitału amerykańskiego w rozbudowie dróg europejskich i zakładów użyteczności publicznej, gazowni, elektrowni, wodociągów, tramwajów itd.

Przez rozbudowę tego rodzaju zakładów i środków komunikacyjnych — brzmią słowa prezydenta Stanów — przyczynimy się do podniesienia stopy życiowej tych krajów i stworzymy w sposób naturalny zapotrzebowanie na wytwory naszego przemysłu. Dlatego też musimy przyłożyć cegielkę pod budowę gmachu zdolności konsumcyjnej innych narodów. Należy pamiętać o tem, że pomyślność naszych interesów zależna jest od konjunktury gospodarczej innych narodów i dlatego polityka dążąca do dalszej panperyzacji Europy obrócić mogłaby się jedynie na naszą niekorzyść.

Oto słowa światłe i mądre! Oby wpłynęły na odprężenie stosunków gospodarczych między Europą i Stanami Zjednoczonymi szczególnie w branży automobilowej!

Do niniejszego numeru dołączamy ulotkę reklamową firmy „Karpaty” o olejach „Galakar”, na co zwracamy czytelnikom uwagę.

AKUMULATORY



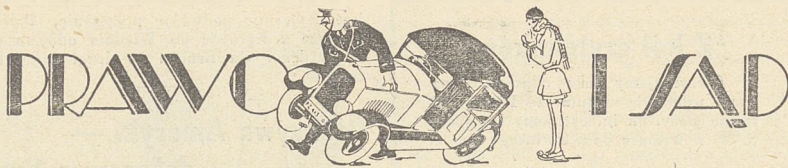
PETEA



Przy zaziębieniu reumatyzmie bólach głowy

ASPIRIN tabletki

Oryginalne opakowania z czerwoną banderolą z znakiem „BAYER” w kształcie krzyża są do nabycia we wszystkich aptekach.



Szybkość i reakcja

Jak wiadomo, normy prawne nie przewidują żadnych ograniczeń szybkości jazdy, z wyjątkiem postanowienia § 38 rozporządzenia z 27. stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, który dla pojazdów osobowych ogranicza w miejscowościach zabudowanych szybkość do 40 klm. Wiadomo jednak, że jest to norma, której przestrzeganie nie uwalnia od winy w razie spowodowania wypadku, t. zn. że nikt nie może przy wypadku tłumaczyć się tem, że nie jechał prędzej niż 40 klm, wobec tego nie posiada żadnej winy. Obowiązuje bowiem przepis generalny § 37 ust. 1. tegoż rozporządzenia, który powiada:

„Szybkość ruchu pojazdów winna być normowana w ten sposób, aby bezpieczeństwo publiczne nie było zagrożone i aby kierowca panował w każdej sytuacji nad pojazdem.

Jest to przepis analogiczny do postanowień niemieckiej ustawy o ruchu pojazdów mechanicznych, która w miejscach niebezpiecznych nakazuje zmniejszenie szybkości jazdy tak dalece, by pojazd w każdej chwili mógł się zatrzymać na jak najkrótszej przestrzeni. Jest rzeczą jasną, że tego rodzaju przepis, pozostawiający unormowanie szybkości najmniejszej samemu automobilistcie, który w każdej chwili jaknajstaranniej musi rozważyć wszelkie okoliczności i ewentualności i przewidywać wszelkie prawdopodobieństwa, jest poważnym obciążeniem automobilizmu z uwagi na to, że prawo innym kategorjom użytkowników dróg publicznych tak daleko posuniętych wymagań w kierunku zachowania staranności nie stawia. Jednak przepis ten istnieje, a póki odpowiada poczuciu prawnemu szerokich kół publiczności, póty niema nadziei, by można automobilizm w tym kierunku odciążyć przez nałożenie podobnych obowiązków na innych użytkowników drogi (np. na piechura, by przed wejściem na jezdnię sprawdził, czy droga jest wolna).

Pojęcie „panowania w każdej sytuacji nad pojazdem” jest więc pojęciem do pewnego stopnia elastycznym i w dużej mierze zależnym od oceny przez sąd wszelkich okoliczności konkretnych wypadku, przyczem, przynajmniej, często odgrywają rolę momenty uboczne, czasem nawet uczuciowe. Weźmy wypadek typowy:

Na jezdni (suchy asfalt) w ulicy bardzo spokojnej bawia się dzieci. Nadjeżdża samochód. Kierowca, widząc bawiące się dzieci, zmniejsza szybkość do 10 klm i daje sygnały. Dzieci usuwają się z drogi na obie strony. Nagle w odległości około 4 metrów od wozu (w postępowaniu dowodowym można to było wyjątkowo ustalić z całą ścisłością) jedno z dzieci przebiega przez jezdnię tuż przed wozem. Kierowca hamuje, jednak nie zdołał już zatrzymać wozu i dziecko, uderzone zderzakiem w bok, pada na asfalt i odnosi obrażenia. W pierwszej instancji wyrok zasądzaający. Kierowca jechał oczywiście zbyt przedko, zresztą powinien był tak zmniejszyć szybkość, by w każdej sytuacji panować nad wozem. W drugiej instancji również wyrok zasądzaający, jednak z innymi nieco motywami. Posłuchajmy:

Jak wykazały próby, odnośny wóz dzięki doskonałemu działaniu hamulców z szybkości 10 klm na suchym asfalcie zatrzymuje się na

przeźreni trzech i pół metra. W danej sytuacji dziecko wbiegło na tor wozu w chwili, gdy wóz znajdował się w odległości około 4 metrów. Gdyby więc kierowca natychmiast był zastosował środki zapobiegawcze, do których był zobowiązany, t. zn. gdyby od razu zahamował, byłby stanął jeszcze o pół metra przed dzieckiem i wypadek nie byłby się zdarzył. Kierowca zaczął jednak hamować zbyt późno, wobec czego ponosi winę wypadku.

Wywód pozornie bardzo logiczny. Jednak tylko pozornie.

Jak bowiem wykazuje psychotechnika, którą nareszcie zaczyna się w Polsce stosować i w automobilizmie (w Warszawie bada się już obecnie kandydatów na kierowców psychotechnicznie, w Poznaniu wprowadzi się to badanie w najbliższym czasie), pomiędzy spostrzeżeniem pewnej okoliczności zewnętrznej, a reakcją ruchową upływa zawsze pewien czas, dość różny u poszczególnych ludzi, wskazujący również dość znaczne wahania nawet u tej samej osoby, o ile chodzi o impulsy różnego rodzaju, jak dźwięk, światło, lub też o impulsy złożone. W orzecznictwie niemieckim, z natury rzeczy bardzo bogatym, wytworzyła się w praktyce sądowej już swoista terminologia, przyczem wspomniany czas reakcji nazwano niesłusznie „Schrecksekunde”, sekunda przerażenia, co oczywiście musi wywołać zupełnie fałszywe wyobrażenie o istocie tego opóźnienia reakcji, na które, jak się zdaje, stan przerażenia ma stosunkowo bardzo niewielki wpływ. W każdym razie są to okoliczności wciąż jeszcze bardzo mało zbadane, które nauce i praktyce sądowej nastęrczą jeszcze niejedną twardy orzech do zgryzania.

Sąd Rzeszy w kilku wypadkach odniósł się do tego czynnika opóźnienia reakcji z pewną tolerancją, ostatnio jednak, uwiedziony widocznie nietrafną terminologią niemiecką i wychodząc z założenia, że kto prowadzi samochód powinien być na tyle opanowany, by nie ulegać przerażeniu, w pewnym bardzo podobnym wypadku (wyrok z 16 maja 1929 r. 2. D. 155/29) odmówił kierowcy zastosowania tego momentu opóźnienia reakcji. Skutkiem tego w literaturze niemieckiej wynikł z tego powodu bardzo ożywiony spór, który przysporzył tej kwestji bardzo wiele ciekawego materiału.

Jednym z bardzo ciekawych przyczynków w tym kierunku jest opublikowany w miesięczniku „Das Recht des Kraftfahrers” (z 15. I. 1930) artykuł kapitana policji Rothenburga z Jenu, który na podstawie częściowo własnych, częściowo precyzyjnych doświadczeń naukowych dochodzi do wniosku, że dla praktyki samochodowej opóźnienie reakcji o jedną sekundę jest minimum, które trzeba przyznać kierowcy nawet w najlepszych warunkach. Oto zestawienie obserwacji, któremi posługuje się Rothenburg:

Próba reakcji niezłożonej L. Langego (Philos. Studien: t. 4./1888 str. 479): badany naciska na klawisz, zamykający obwód prądu elektrycznego. Na zjawienie się iskry elektrycznej z umieszczonego w jego polu widzenia aparatu indukcyjnego winien puścić klawisz. Na dwie sekundy przed impulsem przychodzi zapowiedź przez sygnał dźwiękowy. Czas od pojawienia się iskry elektrycznej aż do puszczania klawisza (impuls-reakcja) t. zw.

czas opóźnienia, mierzy się aparatem, rejestrującym automatycznie czas z precyzją do $\frac{1}{1000}$ sekundy. Oto wyniki w tysięcznych sekund: Badany A na dźwięk 216 tys. sek. na impuls elektryczny naskórka 213 tys. sek. B. na dźwięk 235 tys. C. na dźwięk 230 tys. na światło 290 tys. D. na światło 291 tys.

Rothenburg sam przeprowadził następujące próby praktyczne: Za zupełnie zakrytą krzyżową drogą umieścił przyrząd, przy pomocy którego dawano kierowcy sygnał „stój” w chwili, gdy wyjeżdżał z krzyżownicy, tak, że impuls otrzymywał w odległości mniejszej niż 20 metrów. Autor sam jechał z nim i chronometrem mierzył czas do ukazania się sygnału aż do chwili, gdy kierowca przyciągał hamulec. Kierowcy byli przekonani, iż chodzi o stwierdzenie przestrzeni hamowania. Oto wyniki, oczywiście przybliżone, gdyż uzyskane w sposób prymitywny:

I. — $\frac{21}{10}$ sekundy, II. — $\frac{22}{10}$, III. — $\frac{21}{10}$, IV. — $\frac{10}{10}$, V. — $\frac{12}{10}$.

Duża różnica pomiędzy obserwacją I. a resztą tłumaczy się zdaniem autora indywidualnymi właściwościami kierowcy, który, mimo że był doskonałym kierowcą, miał także w innych okolicznościach życiowych „lange Leitung”, jak wyraża się autor.

Jak więc z powyższego wyniku, opóźnienie jednej sekundy jest przy reakcjach złożonych minimum, które nawet w warunkach, jeżeli tak można powiedzieć, laboratoryjnych, przedłuża się nieraz o dobre 20 procent.

Powróćmy do naszego przykładu. Biorąc pod uwagę wyniki powyższych badań, sąd drugiej instancji powinien był wnioskować inaczej: Przestrzeń hamowania w danych warunkach (stwierdzone) wynosiła 3 i pół metra. Dziecko pojawiło się na jezdni na 4 metry przed wozem. Od tej chwili, aż do uruchomienia hamulec musiało upłynąć, w myśl zasad psychotechniki około 1 sek., w którym to czasie wóz, jadący z szybkością 10 klm. na godzinę, posunął się naprzód o 2.25 metrów. W chwili uruchomienia hamulec wóz znajdował się więc od dziecka w odległości niecałych dwóch metrów (badanie na miejscu nikt to potwierdziło), wobec czego nie mógł już zatrzymać wozu nawet przy największej staranności, a opóźnienie hamowania nie może być momentem obciążającym kierowcę, jak wyżej wykazano.

Przy takim wnioskowaniu sąd byłby przyszedł do werdyktu uwalniającego, z uwagi na to, iż byłby musiał przyjąć, iż wypadku nie można było uniknąć nawet przy zastosowaniu wszelkiej wskazanej w danych okolicznościach ostrożności. (§ 7 ustawy samochodowej z 3 maja 1909). (p.z.)

Porada prawna

P. Brzuszkiewicz, Gronówko. — Postąpił Pan zupełnie prawidłowo. Na wszelki wypadek radzi mi, aby Pan wyraźnie zwrócił się do firmy z żądaniem dostarczenia Panu samochodu tej samej marki bez wad, do czasokresu, który Pan wyznaczy, a po upływie tego czasokresu zapowie Pan, że żąda zwrotu pieniędzy. Zresztą niech Pan sprawdzi jeszcze w kontrakcie, czy wyraźnie umówiono karoserję „oryginalną”, t. zn. fabryczną. Jeżeli tak, to ma Pan prawo maszynę zwrócić. Ponieważ jednak przeważnie w automobilizmie naszym utarło się, że samochody dostarcza się z karoserjami, robionymi w kraju, z powodu wysokiego cła, musiałby Pan, w braku tego rodzaju wyraźnego postanowienia w kontrakcie przyjąć ewentualną ofertę firmy, o ile dojdzie Pana w oznaczonym przez Pana czasokresie, że przebuduje Panu całą karoserję. Za czas nieużywania samochodu może Pan żądać oczywiście wynagrodzenia szkód, które Pan rzeczywiście poniósł. Radzimy pójść, o ile tylko się da, na ugodę, bo choć ewentualny proces jest dla Pana pewny, to jednak trzeba się liczyć z tem, że potrwa długo, jak wykazuje doświadczenie.

HUMOR

Niema obawy

Krawiec Niecały jedzie z żoną samochodem.

— Ktoś za nami jedzie — mówi pani Niecała, — chce nas wyprzedzić.

— Niema obawy, to pan Wekselkiewicz. Jest mi winien za dwa ubrania, więc napewno nie pokaże mi się na oczy.

Także rekord

W wiosce zatrzymuje się samochód przed karczmą. Jakiś człowiek wdaje się w rozmowę z szoferem.

— Dobrze się tam panu jechało?

— Co tam dobrze, osiemdziesiątką jak obszył.

— Tak? A wie pan kim ja jestem? — i wyciąga z kieszeni notatnik.

— A skądże mam wiedzieć?

— Ano jestem posterunkowym.

— Hm, hm, no wie pan kto ja jestem?

— ???

— Niech pan zanotuje: jestem rekordowym kłamcą Europy.

Nauka jazdy

Instruktor pozwala pannie Jadzi po raz pierwszy usiąść do steru. Jadzia ze strachem chwytą dźwignię biegów, łączy raz i drugi, wreszcie zmęczona nauką, błada i zdenerwowana, powiada:

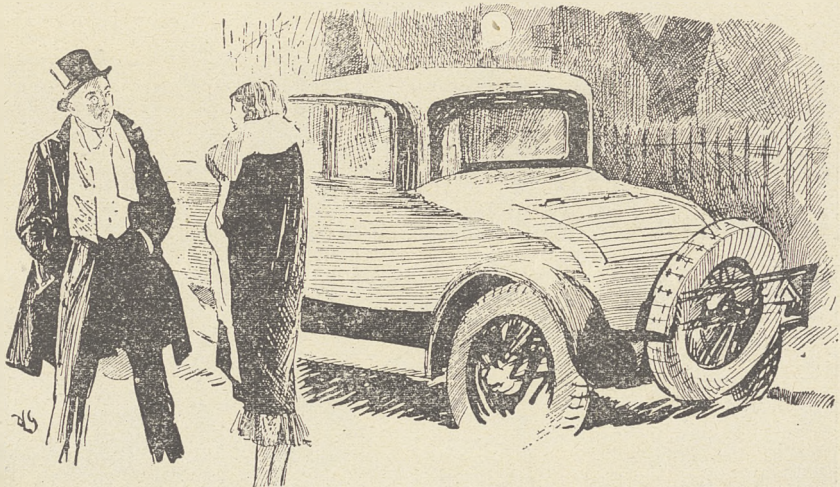
— Proszę, niech mnie pan koniecznie tak odfotografuje. Wituś hardzo się ucieszy z tej fotografii.

Taniec św. Wita...



Przejechany ogrodnik: — Panie, jeśli pan dłużej będzie jeździł dookoła tego gazonu, to się pan nabawi choroby św. Wita, wyjedź pan lepiej na szosę...

Po balu...



Mąż: — Zamknąłem samochód na klucz, a teraz widzę, że go zgubiłem.

Żona: — Nie martw się, jest ciepła noc, więc możemy śmiało z tyłu usiąść.

Pożałowania godny

— Niech pan kupi ten samochód. Radzę jak najlepiej. Dobry, ładny i tani. Będzie się pan w nim czuł jak u siebie w domu.

— Jak u siebie w domu? O nie panie, w takim razie proszę mi pokazać inną maszynę.

Na łaskawym chlebie

— Meżusiu, nasz samochód ma już 20 lat. Możebyśmy tak kupili sobie nowy?

— No wiesz, jeżeli na tym odbyliśmy już podróż poślubną i wiernie nam się wysłużył, to chyba go zatrzymamy, tak na łaskawej benzynie.

Praktyczny

Wacek zgubił w drodze oponę zapasową. Zatrzymuje się, szuka potem jedzie kilka kilometrów z powrotem. Widzi włóczęgę, który nożem rozcina oponę.

— Co wy tam robicie z tą oponą?

— Dorabiam sobie obcasy gumowe.

Überpieczenie

Samochód pozostawiam stale pod latarnią.

— A to dlaczego?

— Jeśli go chciał ktoś ukradnąć, to przy najmniej tego złodzieja będzie widać.

Zle eździ

— Słuchaj Zosiu, czy Janek dobrze jeździ?

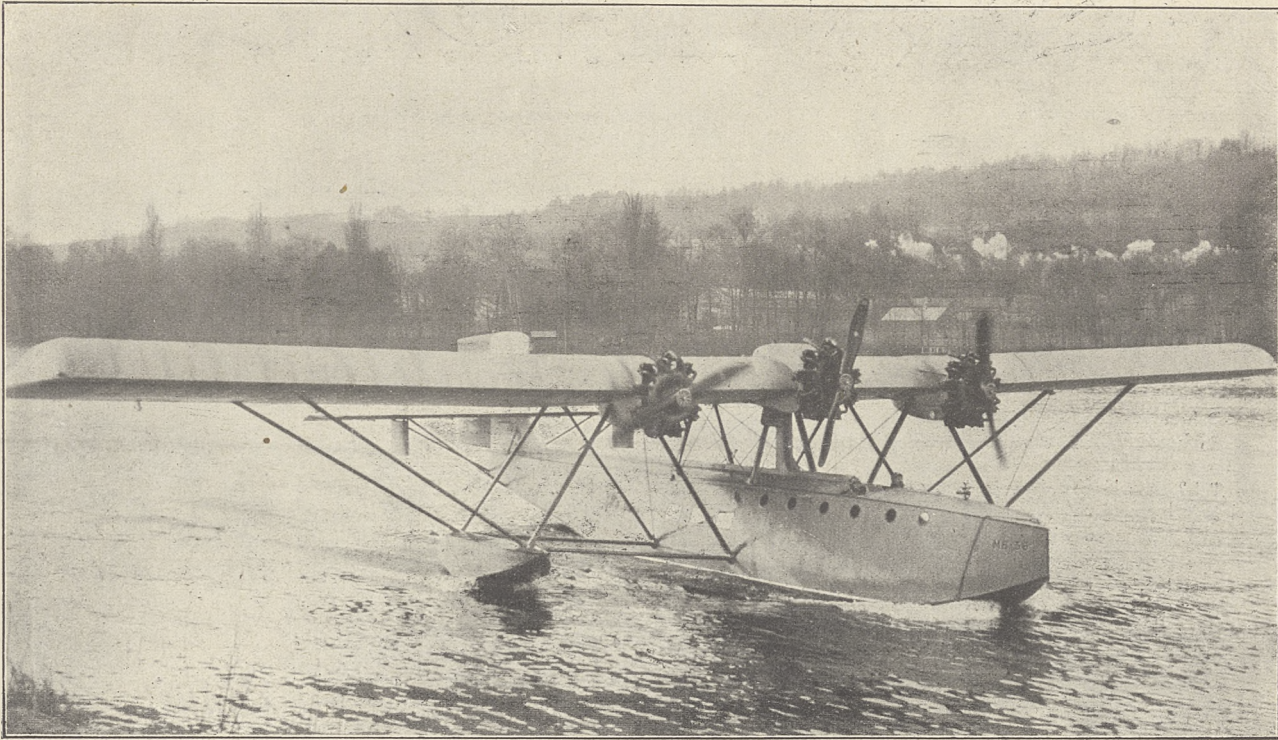
— Gdzież tam, przecież on nie umie jechać inaczej, tylko trzymając ster obydwoma rękoma.

Miłośniczka przyrody...



— O mój Boże, podwójne nieszczęście! Drzewo złamano i to biedne gniazdo ptasie...

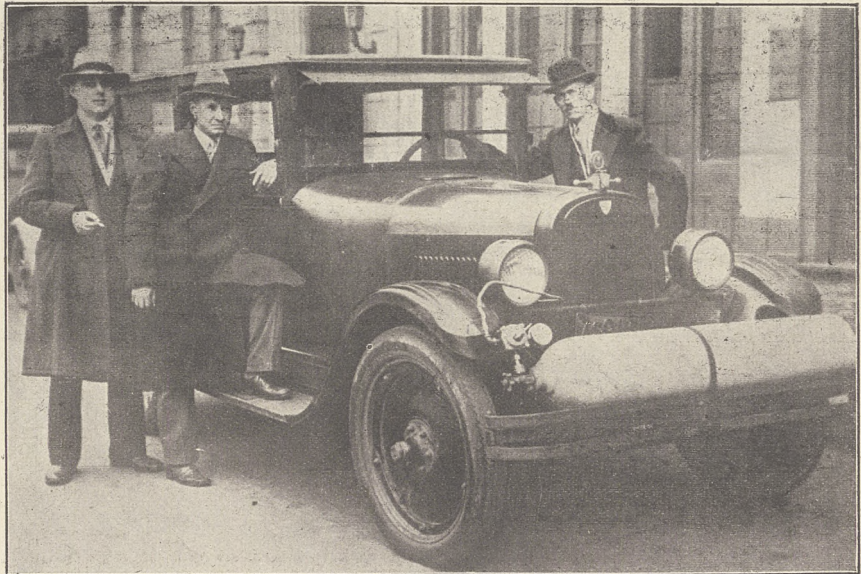
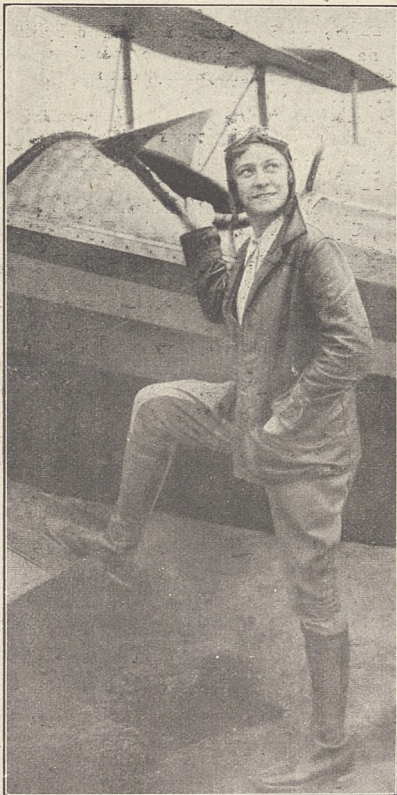
Rozmaitości ze świata



Największy hydroplan francuski o rozpiętości skrzydeł 25 m, długości 18 m i powierzchni nośnej 130 m². Na aparacie tym, zaopatrzonym w trzy silniki „Gnome et Rhone Jupiter”, każdy o sile 420 KM., zamierza znany pilot Le Borgne pobić światowe rekordy wysokości i długości lotu z obciążeniem. Hydroplan może zabrać 14 osób.

Znana lotniczka angielska miss Stinaff, licząca zaledwie 18 lat, ustanowiła ostatnio światowy rekord w „loopingu”, wykonując ich w jednym ciągu 42 nad lotniskiem w Akron.

Na ulicach Pittsburga ukazał się samochód, napędzany acetylenem, który zarazem służy do oświetlenia. Próby dały doskonałe rezultaty, m. in. stwierdzono, że acetylen nie tworzy żadnych szkodliwych osadów w gaźniku i przewodach.



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, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.