



30

groszy

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

13. kwiecień 1930

Sezon otwarty!



W niedzielę, dnia 6. bm. otworzył Automobilkłub Wielkopolski tegoroczny sezon turystyczno-sportowy „Jazdą pętlcową”. Na rycinie widzimy Lancię p. Radomskiego na szosie Kórnik — Poznań.

Międzynarodowa konwencja ruchu samochodowego

W „Dzienniku Ustaw R. P.” nr. 21 z dnia 27 marca b. r. znajdujemy pod poz. 177 publikację aktu ratyfikacyjnego Konwencji Międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. przez 40 państw, m. in. Polskę. Artykuł pierwszy zawiera postanowienia ogólne, drugi warunki, którym winny odpowiadać samochody, aby być dopuszczone do międzynarodowego ruchu na drogach publicznych, trzeci wydawanie i uznawanie międzynarodowych świadectw samochodowych, czwarty traktuje o znaku wyróżniającym, piąty zawiera warunki wymagane od kierowców samochodów, dla dopuszczenia do prowadzenia samochodów w ruchu międzynarodowym na drogach publicznych, szósty normuje wydawanie i uznawanie międzynarodowych pozwoleń na prowadzenie, siódmy: stosowanie się do ustaw i rozporządzeń krajowych, ósmy mówi o sygnałach ostrzegawczych o niebezpieczeństwie, dziewiąty zaś o wzajemnym udzielaniu sobie wiadomości o kierowcach przez państwa. Dalsze artykuły zawierają ogólnoadministracyjne postanowienia końcowe. W imieniu Polski umowę podpisał: Aleksander Szembek i Ryszard Minchejmer.

Postanowienia ogólne.

Artykuł pierwszy.

Konwencja stosuje się do samochodowego ruchu drogowego w ogóle, bez względu na przedmiot i charakter przewozu, jednak z zastrzeżeniem specjalnych przepisów krajowych, dotyczących przedsiębiorstw przewozowych użyteczności publicznej dla przewozu osób i towarów.

Artykuł 2.

Jako samochody w znaczeniu przepisów niniejszej Konwencji są uważane wszelkie pojazdy, zaopatrzone w urządzenia do mechanicznego napędu, korzystające z dróg publicznych bez zależności od toru szynowego i służące do przewozu osób lub towarów.

Warunki, którym winny odpowiadać samochody, aby być dopuszczone do międzynarodowego ruchu na drogach publicznych.

Artykuł 3.

Wszelki samochód, aby być dopuszczonym do międzynarodowego ruchu na drogach publicznych, musi, albo być uznany za zdatny do ruchu po zbadaaniu przez miarodajną władzę, lub przez stowarzyszenie, upoważnione przez tę władzę, lub też być zgodny z typem, dopuszczonym do ruchu w ten sam sposób. W każdym razie winien on odpowiadać poniżej ustalonym warunkom:

1. Samochód powinien być zaopatrzony w następujące urządzenia:

- W mocny mechanizm kierowniczy, dający możliwość łatwego i pewnego skręcania;
- W dwa niezależne od siebie systemy hamulców, względnie w jeden system wprowadzany w działanie przez dwa niezależne od siebie mechanizmy, z których jeden może działać nawet wtedy, gdy drugi zawiedzie; w każdym razie oba systemy muszą być dostatecznie skuteczne i szybko działające;

c) Jeżeli ciężar własny samochodu przekracza 350 kilogramów, w takie urządzenie, aby można było z siedzenia kierowcy nadać mu ruch wsteczny zapomocą silnika;

d) Jeżeli całkowita waga samochodu, składająca się z ciężaru własnego i największego obciążenia uznanego za dopuszczalne przy rejestracji, przekracza 3 500 kilogramów w specjalne urządzenie, które we wszelkich okolicznościach mogłoby zapobiec stacjonowaniu się wtył, jak również w lustro, dające możliwość kierowcy widzenia drogi z tyłu.

Organa do prowadzenia powinny być tak zgrupowane, aby kierowca mógł pewnie wprawić je w działanie, nie tracąc drogi z oczu.

Przyrządy winny działać pewnie i być tak rozmieszczone, aby usunąć, w miarę możliwości,

wszelkie niebezpieczeństwo pożaru lub wybuchu, aby nie stanowił żadnego innego rodzaju niebezpieczeństwa dla ruchu oraz nie straszyc ani też niepokoić dotkliwie nikogo hałasem, dymem lub śwędem. Samochód musi być zaopatrzony w urządzenie do niehałaśliwego wydmuchu gazów spalinyowych.

Koła samochodów, oraz ich przyczepki winny być zaopatrzone w obręcze gumowe lub tak urządzone, aby pod względem elastyczności odpowiadały gumowym.

Końce piast nie powinny wystawać poza kontur zewnętrzny pojazdu.

II. Samochód winien posiadać:

1° Zprzodu i z tyłu, wypisany na tablicach lub na samym pojeździe, znak rejestracyjny wyznaczony mu przez miarodajną władzę. Tylne znaki rejestracyjne, jak również znak wyróżniający, przewidziany w art. 5, winny być oświetlone skoro tylko przestają być widzialne przy świetle dziennym.

W razie gdy za pojazdem znajduje się przyczepka, znak rejestracyjny oraz znak wyróżniający, przewidziany w art. 5, winny być powtórzone z tyłu przyczepki, do której również stosuje się przepis o oświetleniu tych znaków.

2° Napis umieszczony w miejscu dostępnym i podający pismem łatwo czytelnym następujące dane:

Nazwa fabryki, która zbudowała podwozie;

Numer fabryczny podwozia;

Numer fabryczny silnika.

III. Wszelki samochód winien być zaopatrzony w dźwiękowy sygnał ostrzegawczy o dostatecznej donośności.

IV. Wszelki samochód osobno jadący winien, w nocy i od zapadnięcia zmroku, być zaopatrzony z przodu przynajmniej w dwa białe światła umieszczone jedno po prawej, drugie po lewej stronie, oraz z tyłu w jedno czerwone światło.

Wszelako przy motocyklach dwukolowych bez bocznego wózka, liczba przednich światel może być ograniczona do jednego.

V. Wszelki samochód winien być również zaopatrzony w jedno lub kilka urządzeń, któreby pozwalały na skuteczne oświetlenie drogi przed nim na dostateczną odległość, o ile przepisane powyżej białe światła nie wypełniają już tego warunku.

Jeżeli pojazd może rozwijać szybkość powyżej 30 kilometrów na godzinę, odległość ta nie powinna być mniejsza niż sto metrów.

VI. Przyrządy do oświetlania, mogące powodować oślepienie, winny być urządzone w ten sposób, aby kierowca mógł usunąć ich działanie oślepiające przy spotkaniu z innymi jadącymi i przechodzącymi, oraz we wszelkich okolicznościach, gdzieby to było pożyteczne. Po usunięciu oślepiającego działania, siła światła winna jednak pozostać dostateczna, aby skutecznie oświetlać drogę na odległość nie mniejszą niż 25 metrów.

VII. Samochody z przyczepkami, odnośnie do światel przednich, podlegają tym samym przepisom co i pojedyncze samochody; tylne zaś światło czerwone ma być przeniesione na tył przyczepki.

VIII. Co się tyczy ograniczeń ciężaru i skrajni, to samochody i przyczepki winny odpowiadać ogólnym przepisom kraju, w którym kursują.

Wydawanie i uznawanie międzynarodowych świadectw samochodowych.

Artykuł 4.

Dla zaświadczenia, że samochód, dopuszczony do międzynarodowego ruchu na drogach publicznych, odpowiada warunkom przewidzianym w artykule 3 lub że może się do nich stosować, wydawane są świadectwa międzynarodowe według wzoru i wskazówek zamieszczonych w załącznikach A i B niniejszej Konwencji.

Świadectwa te są ważne na przeciąg jednego roku, poczynając od daty ich wystawienia. Dane o samochodach, wypełniane w nich ręcznym piśmem, winny być zawsze wypisywane literami łacińskimi lub kursywą angielską.

Świadectwa międzynarodowe, wydane przez władzę jednego z układających się Państw, lub przez stowarzyszenie upoważnione przez władzę,

z ich poświadczeniem, dają swobodę ruchu we wszystkich innych układających się Państwach i są tam uznawane za ważne bez ponownego badania. Jednakże prawo korzystania ze świadectwa międzynarodowego może być odebrane, jeżeli jest oczywiste, że warunki przewidziane w art. 3 już nie są wypełnione.

Znak wyróżniający.

Artykuł 5.

Dla dopuszczenia do międzynarodowego ruchu na drogach publicznych wszelki samochód winien posiadać z tyłu na widocznym miejscu znak wyróżniający, składający się z jednej, dwóch lub trzech liter, wypisanych na tablicy lub na samym pojeździe.

Przy stosowaniu niniejszej Konwencji znak wyróżniający odpowiada bądź to osobnemu Państwu, bądź też terytorjum stanowiącemu, pod względem rejestracji samochodów, oddzielną jednostkę.

Wymiary i kolor tego znaku, litery jak również ich wymiary i ich kolor, są ustalone w tablicy załącznika C do niniejszej Konwencji.

Warunki, wymagane od kierowców samochodów, dla dopuszczenia do prowadzenia samochodów w ruchu międzynarodowym na drogach publicznych.

Artykuł 6.

Kierowca samochodu winien posiadać kwalifikacje zapewniające w dostatecznej mierze bezpieczeństwo publiczne.

Co się tyczy ruchu międzynarodowego, nikt nie może kierować samochodem nie otrzymawszy pozwolenia na prowadzenie, wydanego po udowodnieniu sprawności przez miarodajną władzę, lub przez stowarzyszenie przez nią upoważnione.

Pozwolenie nie może być wydane osobom, mającym mniej niż 18 lat.

Wydawanie i uznawanie międzynarodowych pozwoleń na prowadzenie.

Artykuł 7.

Dla zaświadczenia w zakresie ruchu międzynarodowego, że warunki przewidziane w poprzednim artykule zostały wypełnione, są wydawane międzynarodowe pozwolenia na prowadzenie, według wzoru i wskazówek, zamieszczonych w załącznikach D i E do niniejszej Konwencji.

Pozwolenia te są ważne na przeciąg jednego roku, poczynając od daty ich wystawienia i dla tych kategorii samochodów, na które zostały wystawione.

W zastosowaniu do ruchu międzynarodowego zostały ustanowione następujące kategorie:

A. Samochody, których całkowita waga złożona z ciężaru własnego i największego obciążenia, uznanego za dopuszczalne przy rejestracji, nie przekracza 3 500 kilogramów.

B. Samochody, których waga całkowita, ustalona jak powyżej, przekracza 3 500 kilogramów.

C. Motocykle z bocznymi wózkami lub bez nich.

Dane o kierowcy, wypełniane w międzynarodowym pozwoleniu ręcznym piśmem, winny być zawsze wypisywane literami łacińskimi lub kursywą angielską.

Międzynarodowe pozwolenia na prowadzenie, wydane przez władzę jednego z układających się Państw, lub przez stowarzyszenie upoważnione przez władzę, z ich poświadczeniem, uprawniają do prowadzenia we wszystkich innych układających się Państwach samochodów objętych kategoriami, dla których zostały wystawione i są uznawane za ważne bez ponownego badania we wszystkich układających się Państwach. Jednakże prawo korzystania z międzynarodowego pozwolenia na prowadzenie może być odebrane, jeżeli jest oczywiste, że warunki przewidziane w poprzednim artykule nie są wypełnione.

Stosowanie się do ustaw i rozporządzeń krajowych.

Artykuł 8.

Kierowca samochodu podczas jazdy w danym kraju winien stosować się do ustaw i rozporządzeń

dzeń, obowiązujących w tym kraju, a odnoszących się do ruchu.

Wyciąg z tych ustaw i rozporządzeń będzie mógł być doręczony automobilistom przy wjeździe ich do danego kraju przez urząd, w którym załącznik F do niniejszej Konwencji.

Sygnaly ostrzegawcze o niebezpieczeństwie.

Artykuł 9.

Każde z układających się Państw zobowiązuje się przestrzegać w granicach swej władzy, aby wzdłuż dróg, dla uprzedzenia o miejscach niebezpiecznych, były ustawiane jedyne znaki, ustalone w załączniku F do niniejszej Konwencji.

Znaki te są umieszczane na tarczach w kształcie trójkąta, przycem każde z Państw zobowiązuje się w miarę możliwości zastrzec kształt trójkątny wyłącznie dla powyższej sygnalizacji niebezpieczeństwa i zabronić używania tego kształtu we wszystkich wypadkach, w których z tego powodu mogłoby wynikać pomieszenie innych znaków z sygnalizacją niebezpieczeństwa, o którą tu idzie. Zasadniczo trójkąt jest równoboczny, o boku nie mniejszym niż 70 centymetrów.

O ile warunki atmosferyczne nie pozwalają na używanie tarcz pełnych, to tarcza trójkątna może być wykrojona.

W tym wypadku na tarczy można nie umieszczać znaku, wskazującego rodzaj przeszkody, a wymiary boku tarczy mogą być zmniejszone do 46 centymetrów.

Znaki są umieszczane prostopadle do drogi i w odległości od przeszkody nie mniejszej niż 150 metrów, lecz nie większej niż 250 metrów, chyba że położenie miejscowości stoi temu na przeszkodzie.

O ile odległość znaku od przeszkody jest znacznie mniejsza niż 150 metrów, winny być zastosowane specjalne zarządzenia.

Każde z układających się Państw zabroni, w granicach swej władzy, umieszczania w pobliżu dróg publicznych jakiegokolwiek znaków lub tablic, które mogłyby być utożsamiane z przepisowymi znakami drogowymi informacyjnymi, lub mogłyby utrudniać ich odczytywanie.

Zaprowadzenie używania systemu tarcz trójkątnych będzie uskuteczniiane w każdym Państwie stopniowo w miarę ustawiania uowych znaków, lub odnawiania obecnie egzystujących.

Udzielanie wiadomości.

Artykuł 10.

Państwa układające się zobowiązują się udzielać sobie wzajemnie wiadomości, pozwalających ustalić tożsamość posiadaczy międzynarodowych świadectw samochodowych, lub międzynarodowych pozwoleń na prowadzenie, w tych wypadkach, gdy ich samochód spowodował poważny wypadek, lub gdy te osoby podlegają karze za przekroczenie przepisów dotyczących ruchu.

Państwa układające się zobowiązują się ponadto podawać do wiadomości tego Państwa, które wydało międzynarodowe świadectwo lub pozwolenie, nazwiska, imiona, oraz adresy osób, którym odebrały prawo korzystania z wymienionych świadectw lub pozwoleń.

Dalsze artykuły zawierają postanowienia końcowe.

Konwencja reguluje wzór międzynarodowego świadectwa samochodowego, poświadczenia wjazdu, pozwolenia na prowadzenie samochodu, oraz międzynarodowe znaki drogowe.

Jednocześnie z konwencją tą ratyfikowana została konwencja międzynarodowa ruchu drogowego, którą zajmijemy się w najbliższym numerze.

Kilka problemów regulacji ruchu

Coraz to intensywniejszy międzynarodowy ruch samochodowy nakłada na automobilistę obowiązek zapoznania się ze znakami komunikacyjnymi, jakie znajdują zastosowanie w dziedzinie regulacji ruchu kołowego na ulicach i placach wielkich miast europejskich. W każdym kraju, ba, często w każdym mieście jednego kraju odmienne są znaki regulacyjne a zatem odmienne oliczają ruch kołowego. Różnorodność znaków jest w konsekwencji jedną z przyczyn nieporozumień i przykrych niespodzianek, które spotykają zagranicznego automobilistę, nie orjentującego się w grze ramiń policjanta-regulatora ruchu —

lub w wymowie znaków komunikacyjnych. W Anglii kieruje ruchem ulicznym sympatyczny i popularny „bobby“ zapomocą „białego mankietu“. Potężny strumień pojazdów, który przepływa ulicami Londynu, metropolii Imperjum Brytyjskiego — podlega jego czarodziejskim ruchom. W Paryżu, jak i u nas, zresztą policjant używa białej paleczki. W dalekim zaś i egzotycznym Bangkoku tubylczy stróż bezpieczeństwa dyryguje ruchem ulicznym przy pomocy ruchomego parasola z liści palmowych, który chroni go przed niełitością słońcem, a który równocześnie — opatrzone na szczęście w ramiona wskaźnikowe — spełnia rolę stosowaną u nas białej paleczki.

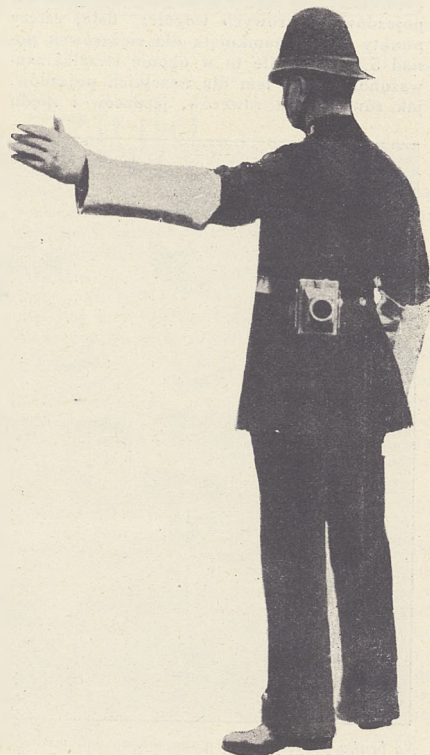
W Anglii i Austrii, Argentynie, Chinach, Czechosłowacji, Islandji, Japonji, Szwecji i na Węgrzech jeździe się po lewej — natomiast u nas i w innych państwach po prawej stronie jezdni. W Polsce zakazane jest stosowanie elektrycznego sygnalu, w Niemczech przeciwnie, nadużywa się go, w Ameryce zaś nie stosuje się go prawie wcale.

Ogólnie wszakże należy to stwierdzić, dąży się wszędzie do unormowania i ujęcia w jednolite karby przepisów ruchu kołowego, który stał się dzisiaj najpoważniejszym zagadnieniem bezpieczeństwa publicznego i sprawności ruchu.

W Polsce, jak i gdzie indziej obowiązują zasadnicze znaki regulacyjne opracowane i polecane przez — do tych spraw powołane — konferencje międzynarodowe.

Zatem kolor czerwony oznacza zawsze „stój!“, zielony: „wolny przejazd“. W większych miastach na skrzyżowaniu ulic stosuje się poza tem kolor żółty, oznaczający „baczność“. Sygnal ten zapowiada przejście ze „stop“ do jazdy lub odwrotnie. Gdy ruch ulicz-

ny reguluje policjant, wtedy ramię jego wyciągnięte prostopadle do kierunku jazdy, wstrzymuje falę pojazdów, zaś, gdy lewa ręka zostanie wyciągnięta w kierunku jazdy —



W Londynie na straży porządku ulicznego stoi sympatyczny i popularny „bobby“.

przyczem ruch prawej jest zapraszający, mamy „wolny przejazd“. Wysoko podniesione lewe ramię sygnalizuje: „baczność“; równocześnie prawe wskazuje kierunek skręcającym pojazdom.

Tam, gdzie w wielkich miastach instalacja świetlna z różnych przyczyn jest niemożliwa, a rola policjanta niewystarczająca zakłada się t. zw. „wiatraki“.



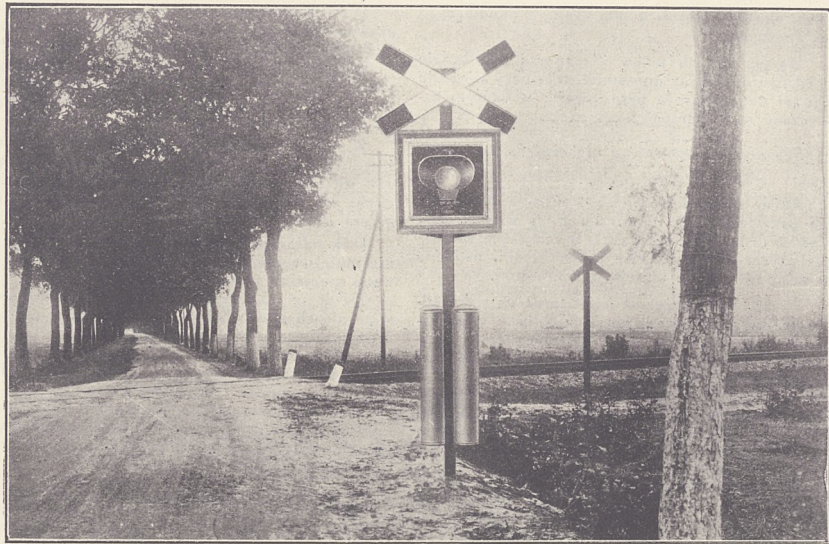
W Anglii wszelkie tablice ostrzegawcze są w nocy oświetlone reflektorami.

Poza powyższymi środkami mamy jeszcze cały szereg tablic zakazów, tablic kierunkowych i ostrzegawczych o bardziej jednolitym charakterze. Są one wyrabiane z blachy, łoż ich jest białe — obwódka czerwona a znaki i napisy wewnętrzne są czarne. Przyjrzyjmy się im bliżej:

Kwadrat z czerwoną obwódką stojący na jednym ze swych kątów mówi, że mamy do czynienia z ulicą pierwszej klasy; dwa kwadraty obok siebie oznaczają ulicę drugiej klasy. W ulicach pierwszej klasy nie wolno nawracać, a na parkowanie jest dozwolony tylko określony czas, w określonym miejscu. Dla orientacji służy okrągła tablica w środku której znajduje się litera „P”. (Parking — postój).

Ulice jednotorowe oznaczone są odpowiednią strzałką z napisem „ulica jednotorowa”. Miejsca, w których należy jechać ostrożnie znakuje się trójkątną tablicą z wykrzyknikiem lub czworokątną z napisem, jak: szkoła, szpital, kościół lub teatr. Okrągłe tablice mogą zawierać różne napisy: „przejście dla pieszych”, „postój wzbroniony”. Co dotyczy postoju może być czas i miejsce określone ściślej np. „odtąd do następnego znaku”.

Okrągła tablica, przez którą przebiega pionowo strzałka, której koniec skierowany jest ku jezdni, oznacza zamknięcie ulicy dla ruchu kołowego. Zależnie od ilości punktów znajdujących się w środku tablicy zamknięcie może być zupełne lub częściowe. Jeden punkt znaczy: zamknięta dla motocykli bez przyczepki i rowerów; dwa otwarte dla wozów i rowerów; trzy zaś, że ulica jest zamknięta dla pojazdów ciężarowych wogóle; dalej cztery punkty że jest zamknięta dla ciężarówek ponad 5½ ton, o ile to w ogniu strzałki zauważono, a poza tem dla wszelkich pojazdów, jak również dla rowerów, jeźdźców i spędu



Na niestrzeżonych przejazdach kolejowych w Niemczech od dłuższego czasu umieszczone są sygnały świetlne, które automatycznie sygnalizują zbliżanie się pociągu, drzewa zaś przydrożne wysmarowane są fosforyzującą masą.

w kształcie litery „Z” zapowiada zakręt, dwa garby: ściek lub poprzeczny garb, krzyż znów: skrzyżowanie dróg, a dwie równoległe linie przestrzegają przed szynami tramwajowymi lub też polnej kolejki.

Największe niebezpieczeństwo dla kierowców przedstawia noc, gdyż wówczas wszystkie te znaki są niewidoczne i umieszczone przy drodze tak, że snop światła reflektorów rzadko je oświetla. Zagranicą na wszystkich nie-

barwnych szkieł i które znakomicie są widoczne nocą i niezmiernie ułatwiają orientację.

Polski Touring Klub, wprowadzając te czy inne innowacje zagraniczne na teren swego działania, powinien zainteresować się szczególnie znakami drogowymi i regulacją ruchu, howiemy wiadomo, że są one u nas bardzo niedostajne. Dla przykładu choćby to, że przejazd kolejowy zamykany i niezamykany zapowiada bardzo, bardzo nawet często jednakowo znak drogowy.

Wszystko cośmy wyżej powiedzieli jest bardzo ważne dla kierowców samochodowych. Od gruntownego zapoznania się z nimi zależy w dużej mierze bezpieczeństwo ruchu samochodowego i jego sprawność. Z drugiej strony należy dążyć, by różnorodność znaków regulacyjnych zastąpić jednolitemi, a co zatem idzie, unikać innowacji regionalnych w tej dziedzinie.

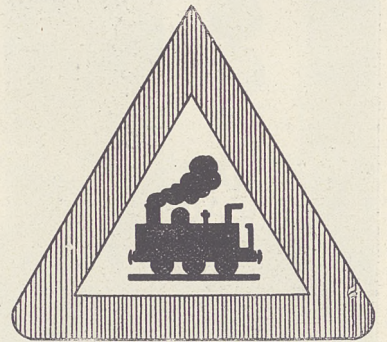
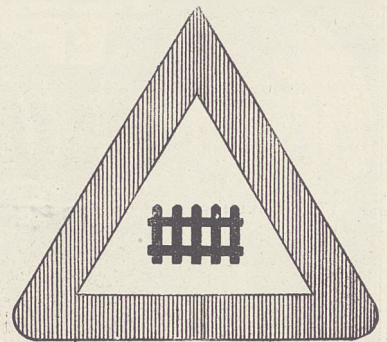


Na bruku paryskim krążą samochody jak mrówki. Przejścia dla przechodniów są na skrzyżowaniach markowane białymi liniami.

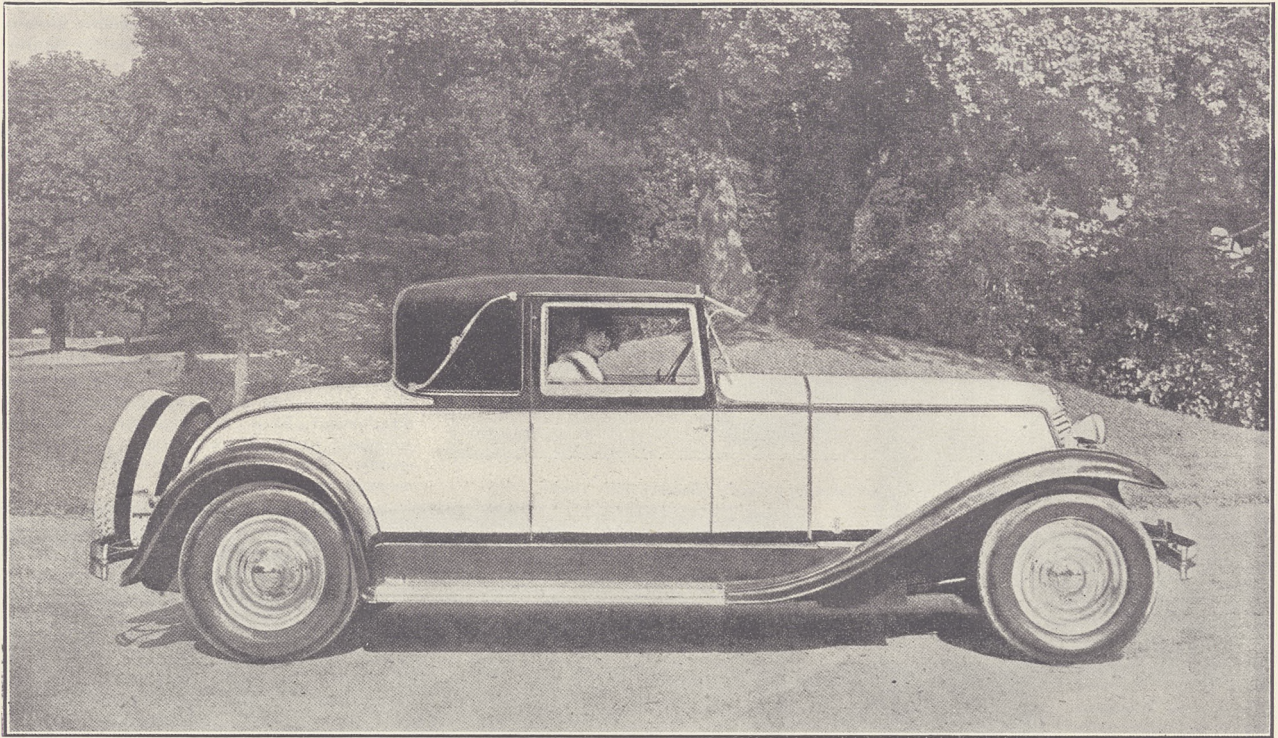
była. Pięć wreszcie punktów zamyka ulicę dla wszystkich bez wyjątku wozów ciężarowych.

Do powyższych znaków dochodzi jeszcze spora liczba tablic zamknięcia i szybkości poszczególnych gmin, każdego kraju. Na drogach na 200 metrów przed niebezpiecznym miejscem stawia się tablice ostrzegawcze. Tablice ostrzegawcze mają kształt trójkąta i opatrzone są w odpowiednie symbole. Parowóz ostrzega przed niezabezpieczonym przejściem toru kolejowego, płot: przed rogatką z barjerą. Linja

bezpiecznych miejscach dróg, jak przejazdach kolejowych niestrzeżonych, umieszczono sygnały świetlne, które automatycznie na kilkaset metrów sygnalizują zbliżanie się pociągu albo też zapowiadają silny zakręt lub skrzyżowanie. Dalej w tych wszystkich miejscach wysmarowano np. w Niemczech drzewa przydrożne do 2 metrów ponad ziemią fosforyzującą masą, która, podobnie jak robaczki świecące, zapowiada krawędź drogi. Ostatnio wprowadzono również znaki drogowy, których kontury zarysowane są szeregiem szlifowanych



Międzynarodowe znaki drogowy, przedstawiające zamykany oraz niezamykany przejazd kolejowy.



Kabriolet „Renault Reinastella“, jeden z najciekawszych eksponatów ostatniego Salonu Paryskiego.

Samochód dziełem sztuki

Trzydzieści cztery lata temu, w r. 1896, ulicami Cannstattu przesunął się po raz pierwszy samochód z silnikiem umieszczonym z przodu — prototyp współczesnego samochodu, od którego zasadniczo różni się bardzo mało, a jednak... jakąż olbrzymią przepaść dzieli owego pierwszego Mercedesa — niebotyka, od sportowego kabrioletu tej samej marki, którego reprodukcję podajemy poniżej.

Na drogę dzisiejszego rozwoju swej formy zewnętrznej popchnęły samochód dwa motywy, które zaczęły się kierować konstruktorzy od stosunkowo niedawnego czasu: celowość i piękno. Twarde i niecelowe linie pierwszych karoseryj, osadzonych na wysokich podwoziach musiały ustąpić miejsca smukłej i płynnej sylwetce wozu, z chwilą gdy normalny i przeciętny samochód zaczął rozwijać szybkość, o jakiej nie marzyli pierwsi konstruktorzy. Jednocześnie sta-

le wzrastające wymagania kupujących, zmusiły fabryki do zaangażowania najbardziej wybitnych artystów do projektowania karoseryj. Współczesne karoserie dzielą się zasadniczo na dwie kategorie. Pierwszą z nich stanowią wozy karosowane seryjnie w fabryce. W kategorii tej spotykamy wozy niezwykle piękne. Seryjne Cadillacy, Packardy, Horchy czy Renaulty są prawdziwymi dziełami sztuki.

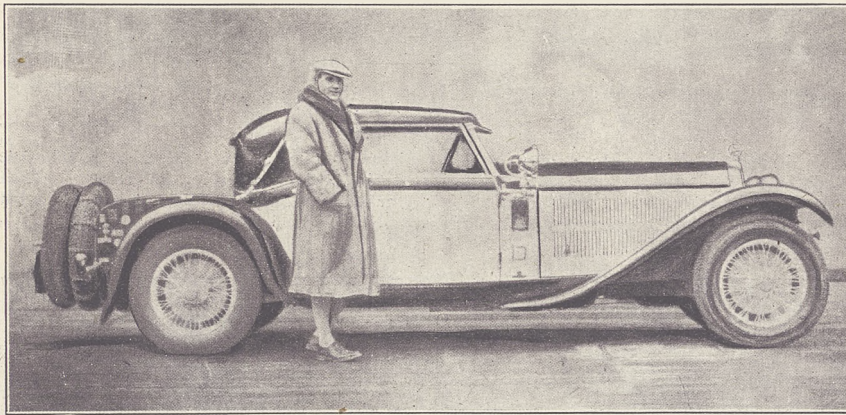
Przypatrmy się pięknemu roadsterowi Cadillac znanej artystki filmowej Anny Ondra. Jakąż majestatyczną powagą linji i zupełny brak zbytecznych ozdób. Wóz ten działa wyłącznie harmonią swej masy. Z drugiej strony jest to rodzaj karoseryj bardzo praktyczny, gdyż nadbudówka jest pomyślana jako kabriolet i daje się składać. Niemniej piękny, a może praktyczniejszy jest kabriolet Reinastella: ostat-

uczyniono tego tak szczęśliwie. Niestety, cena tego wozu kwalifikuje go do kategorii najdroższych samochodów świata.

Niezwykle ważną — pod względem estetycznym — częścią składową samochodu jest jego „oblicze“ — chłodnica. W istocie rzeczy nie jest ona niczem innym, jak przyrządem, służącym do utrzymania jednolitej temperatury silnika, jednak dziś, często ukryta pod żaluzją i kształtem ściśle dostosowana do linji i charakteru całego wozu, stała się ważnym momentem dekoracyjnym.

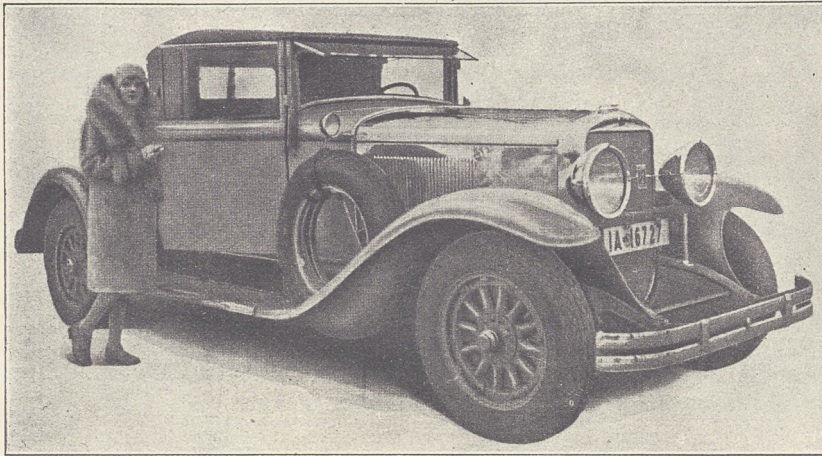
Jeszcze kilka lat temu za najbardziej estetyczną uchodziła chłodnica zaokrąglona, składająca się z dwóch płaszczyzn. Wierzono, że wóz zaopatrzone w taką chłodnicę, wygląda zgrabniej i bardziej sportowo. Do naszych masywnych i spokojnych karoseryj, stosowanych obecnie, nie nadaje się zaokrąglona chłodnica wcale. Jednocześnie przedstawia

ona pewne trudności konstrukcyjne, ze względu na swą wysoką wagę i mniejszą zdolność chłodzenia. Niemniej jednak, pewne fabryki chcąc swym wozom nadać specjalnie odrębny wygląd stosują takie chłodnice nadal, jak np. Mercedes-Benz. Przysnąć trzeba, że do niskiej i niezmiernie długiej sylwetki tego wozu nadaje się zaokrąglona chłodnica znakomicie. Jest to jednak wypadek odosobniony.



Piękny kabriolet „Austro-Daimler“ ADR 120 KM. znanego kierowcy wyścigowego Stuck v. Villiez.

nia kreacja Renaulta. We wnętrzu wozu znajdują wygodne pomieszczenie cztery osoby, zaś w zamkniętym tyle jest jeszcze miejsce na dalsze dwie osoby, lub na wielką ilość bagażu. W ten sposób rozwiązano trudny problem: skonstruowano samochód o wyglądzie nawiąskroś sportowym, który mimo to pomieścić może 6—7 osób. Od długiego czasu starano się zbudować taki model, jednak nigdy nie



Wspaniały kabriolet-roadster „Cadillac” słynnej gwiazdy filmowej Anny Ondra.

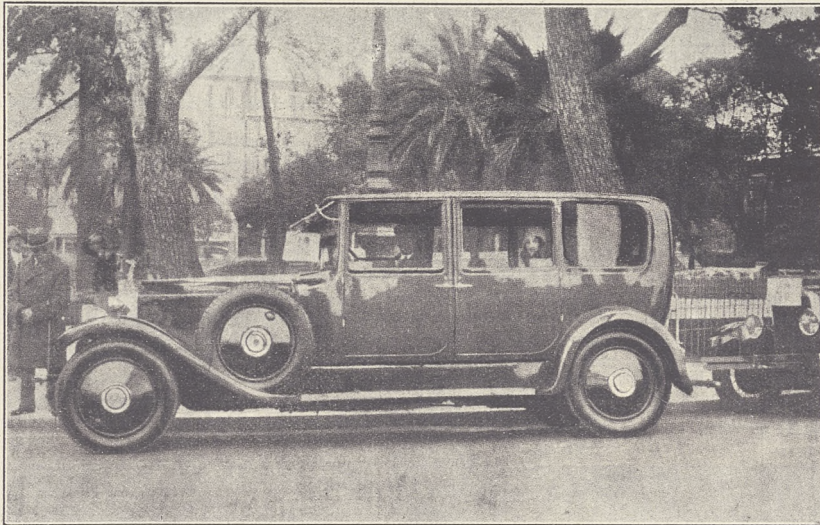
Dziś, najwięcej stosuje się chłodnice zbliżone do kwadratu, lub też miętko zaokrąglone, z łagodnym przejściem do maski. Stwierdzić należy, że Rolls-Royce budował takie wozy, które obecnie uchodzą za modne, już przed dziesięciami laty i dlatego przedwojenny Rolls-Royce może dziś śmiało konkurować z najpiękniejszymi modelami ostatnich salonów.

Odrębną kategorię stanowią wozy, nie posiadające chłodnicy na froncie, lub też chłodzone powietrzem. Piękne pod względem estetycznym rozwiązanie wozu z niewidoczną chłodnicą dał Renault w swych ostatnich modelach Vivastella a przede wszystkim ośmiocylindrowym Reinastella, o którym już wspominaliśmy.

Jeśli mówić o chłodnicy przyszłości, to z pewnością dążenia konstruktorów pójdą w kierunku dalszego obniżenia podwozia, a tem samym samej chłodnicy. Maską stanie się jeszcze bardziej prosta i pozbawiona niepotrzebnych dodatków. W jeszcze dalszej przyszłości karoserje staną się zbliżone do ideału „kropki wody”,

który przypominają już wozy Seagrave'a czy Kaye-Don'a. Celowość i prostota niewątpliwie zapanują w tej dziedzinie.

Oddzielną kategorię karoserji stanowią takie, które buduje się na zamówienie kupu-



Limuzyna „Rolls-Royce” księcia Coburg-Gota, która uzyskała pierwszą nagrodę na konkursie elegancji w Nicei.

jącego, według jego projektu, lub też pomyslane przez sławnych artystów. Światową sławę w dziedzinie budowy takich fantazyjnych karoserji cieszą się zakłady Kellner i Wey-

man w Paryżu, natomiast cały szereg fabryk samochodów nie zajmuje się zupełnie budową karoserji seryjnych. Do takich należy naprzykład Hispano-Suiza.

Przykładem naprawdę pięknej karoserji, jest reprodukowany przez nas Austro-Daimler ADR., własność znanego kierowcy wyścigowego Stuck v. Villiez'a projektowany przez profesora wiedeńskiej Akademii Sztuk Pięknych, Wolffa. Wspaniały ten kabriolet możemy słusznie uważać jako prawdziwe dzieło sztuki.

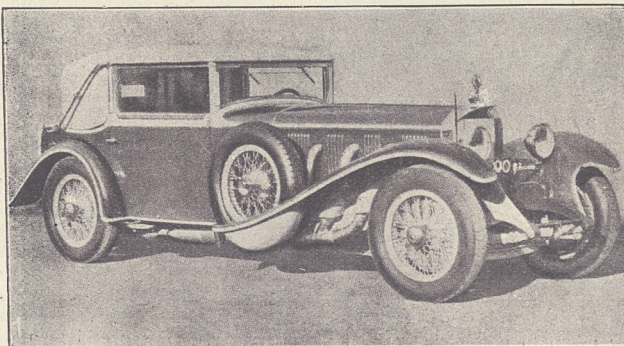
A czyż nie zachwycą każdego sportowca piękny Mercedes-Benz 200 KM z dwoma kompresorami, którego również podajemy poniżej? Samochód ten wyglądem odpowiada swej szybkości: osiąga on do 180 km. na godzinę!

A oto majestat samochodowy: Jego Królewską Mość Rolls-Royce. Prostota i harmonia przemawiają z jego szlachejnych, arystokratycznych linii. Na wielkich konkursach elegancji uzyskuje on z reguły pierwsze nagrody. Cena jego jest oczywiście równie... arystokratyczna.

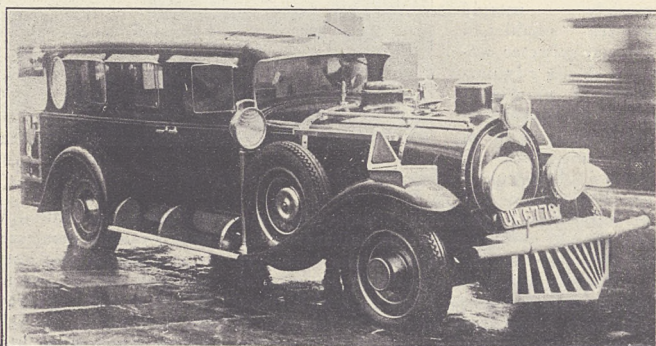
Prócz pięknych pomysłów spotykamy także najprzeróżniejsze karoserje, częstokroć bezcenne, które kwalifikują się znakomicie do muzeum okropności, lub też świadczą o wybitnie złym guście właścicieli — projektodawców.

Pewien maharadża indyjski zamówił u Rolls-Royce'a podwozie, które kosztowało... posrebrzyć; złoczone lub srebrzone chłodnice spotyka się dość często na miejscach, gdzie sobie daje rendez-vous międzynarodowy snobizm. Pewien angielski arystokrata kosztował sobie zbudować karoserję... w postaci lokomotywy, jak to widzimy na rycinie.

W ślad za arystokratami automobilizmu idą oczywiście wielkie, masowe fabryki tanich, seryjnych samochodów i czynią swe wyroby coraz piękniejszymi. Posiadanie estetycznego samochodu nie jest już dziś przywilejem wielkich. Nowoczesny Citroen, Ford czy Chevrolet odpowiadają w zupełności przeciętnym wymaganiom współczesnego człowieka. Cena ich zaś, jest stosunkowo niska i dostępna prawie dla każdego.



„Mercedes-Benz” super sport 200 KM. z dwoma kompresorami.



Samochód-„lokomotywa” na podwoziu „Wolsley”, fantastyczny pomysł milionera angielskiego, chorującego widocznie na spleen.

Sezon otwarty!

„Jazda pętlicowa“ Automobilklubu Wielkopolski

Tegoroczny sezon sportowo-turystyczny rozpoczął Automobilklub Wielkopolski „Jazdą pętlicową“, podzieloną na trzy etapy o łącznej długości trasy 274 klm. Przygotowania do jazdy tej nie jednemu z uczestników zaabsorbowały dużo czasu, bowiem wszyscy ci, którzy konkurowali o nagrody, wyruszyli z miejsca obladowani „jak Byrd, który się wybierał do bieguna“ różnemi wykresami, mapami, stopkami, oraz wykazem wiosek i miasteczek, przez które prowadziła trasa i na których zaznaczony był zgodnie z zadeklarowaną przeciętną szybkością czas przejazdów. Przeciętny śmiertelnik, nie zdając sobie sprawy z ważności każdej minuty, która może szaleńczo zwycięstwa przechylić na tę, lub inną stronę, pomyśli: Po co tyle zabiegów i przygotowań, taki zjazd to nie

hał na swoje ofiary, które nie przypuszczając, że w danym miejscu będzie punkt kontrolny, rozwijały szybkość, bądź dla wyrównania czasu, bądź też dla wydostania się z wąskich uliczek Buku na otwartą szosę. A tu jak „deus ex machina“ żółta chorągiewka, jak różdżka czarodziejska, zatrzymywała wszystkie wozy. Kontrolni takich na każdym etapie było trzy, z tych po dwie tajne i jedna jawna. Za każdym razem, gdy ukazała się żółta chorągiewka wóz zatrzymywał się i po krótkim „proszę książeczkę kontrolną“ i „jaki panowie macie czas“ odjeżdżano dalej. Na punktach tajnych nie zatrzymywano wozu, a komisarz notował tylko numer jego oraz czas przejazdu.

Największą atrakcją całej jazdy były punkty kontrolne, które mimo, że były dobrze roz-



Przed lokalem klubu odbywała się odprawa wozów...



Wicekomandor pierwszej pętlicy p. Paszkiewicz czatuje na uczestników.

mieszczono, zawsze zdradzone zostały zbiegowskimi ciekawymi, szczególnie młodzieży, już obecnie zwolenników sportu samochodowego.

Już po godzinie 10-tej zaczynały zjeżdżać do Poznania pierwsze wozy z pierwszej pętlicy, przyczem ci wszyscy, którzy za wcześnie zajęli urządzali sobie krótkie postoje na ulicy św. Marcjana, by odczekać swój czas i zjechać o obliczonej minucie przed lokal klubu, gdzie ich oczekiwali komandor i komisarze startowi.

Po zapisaniu czasu przyjazdu oraz odjazdu i jednonimutowym postojem, wypuszczano wozy na drugi etap, który prowadził przez Owińska, Murowaną Goślinę, Rogoźno, Oborniki i Chłudowo. I tu działo się znowu to samo, co na pierwszym etapie. W Długiej Goślinie

innego jak zwykła przejażdżka. Najważniejsze, że nie stanie w drodze i że wszystkie trzy pętlice zostaną bez żadnych defektów przejechane. Niestety, tak nie jest. Bowiem wszelkie zjazdy i rajdy wymagają takich samych przygotowań, jak rozwiązanie dość skomplikowanego zadania, czy to z arytmetyki czy geometrii.

Na pół godziny przed oficjalnym startem zajeżdżały już pierwsze wozy, zapisane do konkursu, a stanęła ich dość pokaźna liczba, bo aż 16. Po losowaniu kolejności startujących, umieszczono na wszystkich samochodach numery, a punktualnie o godzinie 8-ej wypuszczono pierwszy samochód, dalsze w odstępach jednonimutowych.

Już na pierwszym etapie, który prowadził przez Komorniki, Stęszew, Buk, Duszniki, Tarnowo, Sady wycofał się p. Weigt na Peugeotzie, wskutek braku benzyny, która wyciekła mu z nieszczęśliwego rezerwoaru. Na tym etapie zdarzały się dość komiczne sceny, bowiem każdy z uczestników zamierzał wprowadzić innych w błąd, podając błędną zadeklarowaną szybkość, a zdarzało to się najczęściej u tych, którzy mieli wyznaczone równe szybkości.

W pierwszej pętlicy, na pierwszą kontrolę natknęli się uczestnicy w Buku. Komisarz sportowy, przyczajony w swej kryjówce, czy-



Na tajnych punktach kontrolnych nad wyraz sumiennie notowano czas przejazdu uczestników.



Lancia p. Głowińskiego nie była tego dnia w humorze, a mimo to uzyskała pierwsze miejsce.

młodzież tamtejsza, obserwująca przejeżdżające wozy, ukryła się za parkanem cementarza i gwizdaniem wprowadzała niejednego zawodnika w błąd, fingując miejsce kontrolne. Dowcipnie urządził się również komisarz kontrolny w Rogoźnie, który urządził swój postój w uliczce, która uchodziła uwadze uczestników. Tutaj też się zdarzały takie wypadki, że uczestnicy po przejechaniu miasta, zawracali, szukając kontroli i tamsamem tracili dość dużo na czasie, który później musieli szybszą jazdą wyrównywać. Ostatni punkt kontrolny na tym etapie znajdował się w Chłudowie i był również dyskretnie ukryty za zakrętem, całkiem niewidoczny dla kierowców, zaś komisarz miał przegląd na całą szosę. Pierwsze samochody z tego etapu zaczęły zajeżdżać do Poznania parę minut po 12-ej. Powtarza się znów to samo, co po ukończeniu pierwszego etapu. Ci, którzy przybyli za wcześnie znów oczekiwali na św. Marcinie swego czasu, by następnie z precyzją zegarka szwajcarskiego zajeżdżać z sekundową dokładnością przed lokal klubu. Inni znowu, którzy mieli czas gorszy, w pełnym tempie wjeżdżali na ulicę Kantaka, bo wiadomo, że każda utracona minuta to punkty karne.

I znów po wypełnieniu karty kontrolnej, czasu startu, wyruszone na trzeci etap, prowadzący przez Swarzędz, Paczkowo, Kostrzyn, Nekle, Środę, Kórnik, Gądkę i Zegrze. Etap ten, uwzględniając stan szosy, której odcinki znajdowały się w opłakanym wprost stanie, był najgorszy. Zwłaszcza odcinek od Nekli do Środy był fatalny, trzeba było dobrze uważać na wóz, by nie połamać resorów



Zwycięzcy „jazdy“ przy swych trofeach w lokalach klubu. Siedzą od lewej: pani Duszyńska, pp. Linke, Głowiński i inż. Duszyński.

lub nie narażać go na poślizg. Pierwszy punkt kontrolny znajdował się w Siedlcu, również na zakręcie, który zasłaniała stojąca nad szosą stodoła. Był to jedyny punkt kontrolny, który bodajże najwięcej przyczynił się do punktów karnych. W samej Środzie niektórzy uczestnicy, nie znając rozkładu miasta, błędzieli po kilka minut, nie mogąc znaleźć drogi, prowadzącej do szosy kórnickiej, inni znowu szukali przypuszczalnego punktu kontrolnego, który jakby na przekór znajdował się dopiero w Kórniku. Od Kórnika do Gądek zachowali wszyscy kierowcy nadzwyczajną ostrożność, raz, że znana im była ta szosa z licznych wypadków, a dalej z orgij tam urządzanych przez ciemne indywidua, którzy przez przeciąganie drutu wzdłuż szosy, narażają kierowców na niechybną śmierć, a samochody na poważne uszkodzenie. Etap ten ukończono w przepisany czas, bowiem wszystkie wozy już po godzinie 3-iej zaczęły zajeżdżać przed Automobilkłub. Po oddaniu książeczek kontrolnych wszyscy uczestnicy rozjechali się, by ponownie o godzinie 7-mej wieczorem spotkać się w lokalach klubu i dowiedzieć o wynikach imprezy, zakrojonej bądź co bądź na wielką skalę.

Po krótkim przemówieniu p. mjr. Szadkowskiego, który w gorących słowach podziękował uczestnikom za tak gremjalny udział, a komisarzom głównie pp. oficerom 7 Dyonu Samochodowego i 3 pułku lotniczego za bezinteresowną współpracę, ogłoszono wyniki, które przedstawiają się następująco: pierwsze miejsce oraz pierwszą nagrodę przyniesiono p. Stefanowi Głowińskiemu (Lancia), który uzyskał 86 punktów. Drugą nagrodę p. inż. Marjanowi Duszyńskiemu (Tatra), trzecią p. Linkemu (D. K. W.). Pierwszą nagrodę dla pań uzyskała p. Aleksandra Duszyńska (Tatra) z 70 punktami. Dalsze miejsca zajęli

Dokończenie na str. 13.



(Po prawej:) Whippet p. Szymczaka po zanotowaniu czasu rusza w dalszą drogę.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Janusz Regulski, prezes Automobilklubu Polski, wyjechał w ub. sobotę sportowym Austro-Daimlerem do Północnej Afryki przez Hiszpanię. Trasa podróży wynosi ponad 10 tys. klm. P. Regulski wyjechał w towarzystwie żony, bez t. zw. pomocy technicznej, czyli szofera.

* * *

Trasa pierwszego w roku bieżącym automobilowego wyścigu płaskiego, organizowanego przez Łódzki Automobilklub została już ustalona. Start odbędzie się na 82,850 klm od Łodzi we wsi Dobronin, a finisz na 77,850 klm pod Pahljanicami. Trasa więc wyniesie 5 klm, szerokość jezdni wynosi 5,50 mtr. Stan szosy jest zadowalający, zresztą w dniu 1 kwietnia szosa zostaje oddana pod specjalną opiekę. Obok wyścigu płaskiego odbędą się wobec dobrego stanu szosy, próby pobicia rekordów Polski.

* * *

Wyścig tatrzański, dzięki staraniom prezesa Automobilklubu Polski, p. Regulskiego, w Międzynarodowej Komisji Sportowej został zaliczony w tym roku do górskiego szampionatu Europy.

* * *

Samochodowy wyścig górski na La Turbie pod Niceą (6 klm 300 m trasy), zakończył się zwycięstwem Francuza Dreyfus'a na „Bugatti” (3 litry); przeciętna szybkość 97 km 89 na godz. Zeszłoroczny zwycięzca, Austriak Stuck (na 5 litr. „Austro-Daimlerze”) musiał wycofać się z powodu pęknięcia opony. W kategorii wozów sportowych zwyciężył Decaroli na „Bugatti” (2 litr.); przeciętna szybkość 89 km 502. W kategorii wozów turystycznych — Rene na „Alfa-Romeo” (2 litr.); przec. szybkość 77 km 193. Poza tem dobry czas osiągnęli w kategorii wyścigowych Roux na „Salmsonie” (1100 ccm); Rolf von Dojwi na „Mercedes-Benz” (8 litr.); w kategorii sportowej Marret na „Salmsonie” (1100 ccm), na „Mercedesie” (8 litr.). Ogółem startowały 42 wozy.

* * *

W czwartek, dnia 27 marca przybył do Algieru ostatni zespół rajdu poprzez Saharę. Jakby na nieszczęście przybył z tego zespołu tylko jeden wóz, podczas gdy reszta uległa poważniejszemu uszkodzeniu. O wynikach tego rajdu napiszemy w najbliższym numerze.

* * *

Kierowca angielski Kaye Don, wybierając się do Ameryki celem pobicia rekordu szybkości, zaopa-

trzył się między innymi w 18 skrzyż z częściami zapasowymi oraz w 3 tony opon. Próby odbywają się, jak już donosiliśmy, na plaży Daytona Beach, długości 14 klm. Każda próba obejmuje przejazd tam i z powrotem, przyczem znaczenie dla rekor-

się bardzo wiele imprez samochodowych wyłącznie dla pań.

Pod koniec ubiegłego miesiąca odbyło się uroczyste otwarcie sezonu wyścigowego, którego wyniki były: w pierwszym handicapie (6 i pół mili)



W tegorocznym wyścigu górskim na La Turbie zwyciężył w kategorii wozów sportowych Decaroli na Bugattim, osiągając przeciętną szybkość 89,5 klm. na godz.

du posiada szybkość przeciętną. Za każdym nawrotem, czyli po 14 klm, zmienia się opony i lód, służący do chłodzenia silnika.

* * *

Komisja sportowa ogólna dla pań z Paryża do Cannes ukończyła ogólną klasyfikację uczestniczek i przyznała pierwsze miejsce p. de Ganay na Renault-Reinastella, która przebyła trasę Paryż — Aix bez zatrzymania się.

* * *

Właścicielką znanego toru wyścigowego w Anglii — Brooklands jest pani Ethel Locke King. Nic więc dziwnego, że na tym właśnie torze urządz

Staniland na Bugattim osiągnął średnią szybkość 173 klm/godz. Birkin na Bentley'u 200 m za nią.

W drugim handicapie: Brackenbury na Bugattim osiągnął 133 klm/godz; w trzecim Purdy na Thomasie 177,5 klm/godz., w czwartym dla pań: Widson na Nash 145 klm/godz. i w piątym Birkin na Bentley'u 162,6 klm/godz., drugim był Thomas na Bugattim (25 m różnicy).

* * *

Do wyścigu „Mille Miglia” zapisało się dotąd 56 uczestników. Jako ostatni zgłosił się Amadeo Ruggieri, który już w ub. roku wyrobił sobie opinię bardzo dobrego kierowcy. Poprowadzi on „OM'a”. Niektórzy z uczestników trenują od dłuższego czasu na wyznaczonej im trasie, która na całej swej długości znajduje się w idealnym wprost stanie.

* * *

Pod koniec ubiegłego miesiąca pobity został w Tat w Ameryce rekord na kilometrze ze startem w miejsca przez Laszlo Hartmanna na Bugattim o litrażu 2 300 ccm z kompresorem w 29⁹/₁₀₀ sek. z średnią szybkością 124 klm/godz.

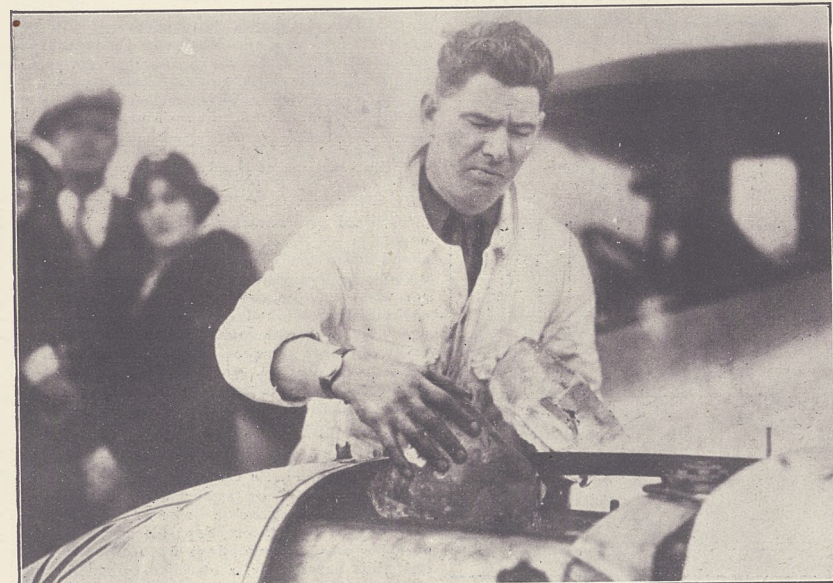
* * *

Na jednej z ostatnio podjętych prób na torze w Monthlery pobila znana kierowczyni Stewart na cyclecarze Morgan Jap o 1 100 ccm pojemności trzy nowe rekordy, a mianowicie w 6 godzinach przejechała 792 klm (średnia szybkość 132,1 klm na godz.), w 7 godzinach 912, 2 klm (średnia szybkość 130,3 klm/godz.), oraz 500 mil w 6:05:24 z średnią szybkością 132,1 klm/godz.

* * *

Wyścigi motocyklowe na lodzie odbyły się w marcu r. b. w Szwecji na zamrzniętym jeziorze koło Ostersund. Pierwsze miejsce zajął rekordzista świata, Ernest Henne, na „B. M. W.” (750 ccm), bijąc znowu rekord światowy, jednak tylko w swojej kategorii. Zato Szwed Edw. Magner na „Royal Enfield” (1000 ccm z silnikiem Jap) z przyczepką ustanowił rekord świata, osiągając 198 klm 914, co stanowi najwyższą szybkość, jaką osiągnął kiedykolwiek motocykl z przyczepką.

* * *



Angielski kierowca Kaye Don, który w Daytona Beach zamierza pobić światowy rekord szybkości nakładą do górnej chłodnicy kawalki lodu, którym chłodzi się silnik jego wozu.

Rekord szybkości na motocyklu w r. 1929 był dwukrotnie pobity. Po raz pierwszy w Arpanjon przez angielskiego kierowcę Le Vaeka na „Brongh Superior” o poj. 1 000 ccm, który osiągnął 207 km 730 m na godz. Po raz drugi — przez Niemca Hennego na motocyklu o poj. 750 ccm monachij-skiej fabryki „B. M. W.”: 217 km 210. W r. 1926 rekord szybkości wynosił zaledwie 146 km (Pat- chett na „Mac Evoy-Jap”)! Godzi się zauważyć, iż motocykl Le Vaeka stanowił konserwatywny typ konstrukcji (napęd dwułańcuchowy), przy- czym startował już przed trzema laty. Motocykl Hennego natomiast przedstawiał model ultra-no- woczesny: napęd kardanowy, kompresor, tarcze aerodynamiczne do zmniejszania oporu powietrza.

* * *

Rekord Hennego był ciosem dla bezkonkuren- cyjnych na polu motocyklizmu Anglików, to też wiadomą jest rzeczą, iż firmy brytyjskie przygo- towują się cichaczem do odwetu. Między innymi firma „O. E. C.” zbudowała motocykl (poj. 1 000 ccm), na którym wkrótce odheda się na plaży Pendine próby pobicia rekordu.

* * *

Przebywający na studjach na politechnice w Liège Artur Toruńczyk z Łodzi wziął w ub. tygodniu udział w narodowych igrzyskach sporto- wych belgijskich akademików. W ramach tych zawodów odbył się rajd motocyklowy na trasie Liège — Spea — Gandawa — Bruksela, w którym wziął udział z powodzeniem i Toruńczyk. Zajął on na motocyklu „FN” zaszczytne drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji.

* * *

W tygodniu przedświątecznym 20 prywatnych samolotów angielskich ma podjąć lot na konty- nent. Lotnicy angielscy chcą zwiedzić: Wiedeń, Pragę, Berlin i kilka innych miast niemieckich. Projektowane jest odwiedzenie warsztatów Zeppe- lina nad jeziorem Bodeńskim.

* * *

Lotniczka amerykańska Elinor Smith, licząca lat 28, zdobyła nowy rekord wysokości kobiecej na płatowcu jednoosobowym. Smith osiągnęła wyso- kość 32 000 stóp.

Kierowcy bądźcie ostrożni na jezdni!

Jedźcie ostrożnie na przecznicach i na wylotach ulic!

Jedźcie ostrożnie i powoli w miejscach niebezpiecznych!

Dawajcie na czas sygnały ostrzegawcze!

Starajcie się o dobre oświetlenie wozu!

Nie oslepiajcie reflektorami!

Starajcie się o widoczne oświetlenie wozu z tyłu!

Trzymajcie się prawej strony jezdni!

Jadąc małą szybkością, trzymajcie się blisko krawężnika!

Mijajcie stale z lewej strony!

Przy wymijaniu i po wyminięciu wozu dawać sygnały!

Rozglądajcie się dobrze na zakrętach i skrzyżowaniach!

Rozglądajcie się przy zawracaniu!

Na skrętach i skrzyżowaniach dawajcie na czas sygnały!

Nie dawajcie powodu do skarg ze strony publiczności!

W miastach, miasteczkach i wsiach zamykajcie tłumik!

Nie nadużywajcie sygnałów szczególnie w nocy!

Dbajcie o prawidłowe olejenie i nie zatrzuwajcie powietrza wylotami silnika!

Jedźcie ostrożnie na zakrytych miejscach!

Gdy znajdujcie się na miejscu zastójnym, wtedy zwalnijcie szybkość i dawajcie sygnały ostrzegawcze!

Zatrzymajcie się na czas i prawidłowo!

Przy przystankach jedźcie i zatrzymajcie wóz ostrożnie, szczególnie jeżeli pasażerowie wsiadają lub wysiadają z tramwaju!

Nie zatrzymujcie wozu na mostach i skrzyżowaniach!

Unikajcie postojów na ruchliwych drogach i wykorzystujcie brzozy jezdni!

Przestrzegajcie powyższe reguły — One wykluczają wypadki!

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

GNIEZNO. (Upór wieśniaka powodem wypadku samochodowego.) Na szosie Gniezno — Poznań zdarzyła się onegdaj większa katastrofa samochodowa, spowodowana dziwnym uporem go-

spodarza Solarka ze Skierszewka, w powiecie gnieźnieńskim, który na wszelkie sygnały ostrze- gawcze szofera nie reagował. W rezultacie doszło do zderzenia, wskutek którego wóz Solarka został zupełnie roztrzaskany, kości zabity, a sam Solarek ciężko ranny. Samochód, odrzucony siłą zderze-

nia, wpadł na słup telegraficzny, wywrócił go i sto- czył się do rowu. Z pasażerów samochodu nikt nie odniósł ran.

BYDGOSZCZ. (Pijany szofer spowodował wpa- dek autobusowy.) Na linii Brodnica — Sierp- cie kursujący autobus stoczył się do rowu przy- drożnego, uderzając o słup telegraficzny.

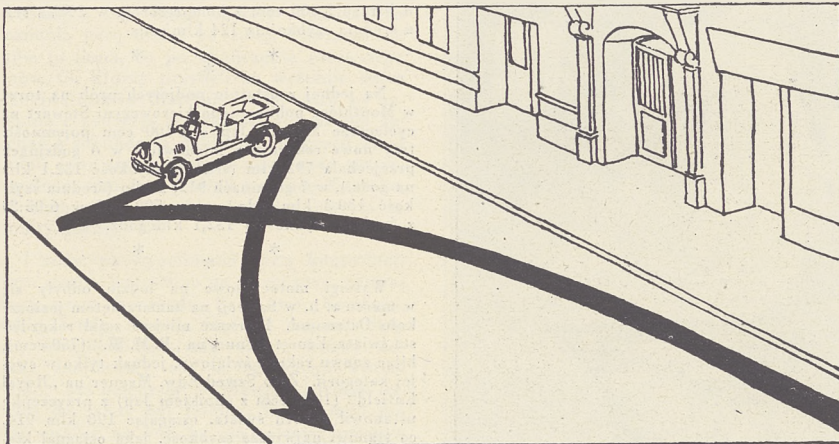
Ciężkie rany odniósł szofer, który prowadził autobus w stanie nietrzeźwym.

RADOM. (Wypadek automobilowy) W ubł tygodniu u zbiegu ulic Moniuszki i Żeromskiego naprzeciw Banku Polskiego najechał automobil inż. Przygodzkiego na autobus, kursujący na li- nii Radom — Lublin. W samochodzie została u- szkodzona chłodnica, w autobusie przedni błotnik. Towarzyszący szoferowi prowadzącemu samochód drugi szofer, został okaleczony odlakami rozbi- tej szyby. Samochód brał zakręt po nieprawdło- wej stronie jezdni, co spowodowało karambol.

CHEŁM. (Katastrofa samochodowa). Na szosie w pobliżu wsi Dorohucze (w pow. chełmskim) zje- chał z mostu z wysokości 3 i pół metra samochód osobowy, należący do Maksymiljana Bienkowskie- go, właściciela majątku Swierszczów (w pow. chełmskim). Samochód zjechałszy pod most, prze- wrócił się do góry kołami, przgniatając jadących pasażerów oraz kierowcę. Ofiary katastrofy prze- wieziono do szpitala, gdzie Bienkowski, wskutek pęknięcia czaszki, wkrótce zmarł. Wypadek spo- wodował kierowca wskutek nagłego zahamowan- iu wozu przy wjeżdżaniu na most.

HALLE. (Szofer spalił się żywcem w zamknię- tym samochodzie). Na szosie wiodącej z Halle do Koennern zderzył się samochód z motocyklem, wskutek czego auto spadło do rowu i zapaliło się. Szofer spalił się żywcem, gdyż nie zdołał się wy- dostać w porę z zamkniętego wozu. Motocykl zo- stał silnie uszkodzony, a obaj jadący na nim od- nieśli ciężkie rany.

Kierowcy, przy zawracaniu bądźcie ostrożni!



Zawracania w ten sposób należy unikać!

LUBLIN. (Wypadek autobusowy). Dnia 2 bm. wieczór na szosie pod Woźnikami, autobus, kierowany przez Józefa Hadzika, z powodu wadliwej konstrukcji kierownicy, najechał na przydrożny stos kamieni.

W autobusie znajdowało się 9 pasażerów, z których trzech odniosło rany od odłamków szkła. Reszta pasażerów i obsługa autobusu wyszła z katastrofy bez szwanku.

BYDGOSZCZ. (Samochód wpadł do rowu, grzebiąc pod sobą pasażerów). Wczoraj wydarzyła się na szosie w Pawlowie katastrofa samochodowa. Z nieznaney przyczyny samochód kupca Lewandowskiego ze Świecia wpadł do przydrożnego rowu i wyrzucił się do góry kołami, grzebiąc pod sobą czterech pasażerów. Jeden z nich, Męzkowski, doznał rozbicia czaszki, złamania rąk i nóg oraz zgniecenia klatki piersiowej. W stanie bezzadziejnym odwieziono go do szpitala. Drugi pasażer doznał cięższych kontuzji.

Samochód nafadowany był skrzynią z wódką i jechał z szybkością 40 km. na godzinę. Na miejscu wypadku zjechała komisja sądowo-śledcza.

Z KRAJU

Sądy do spraw wypadków samochodowych

W związku ze stałym wzrostem ruchu automobilowego, wskutek czego wzrasta również i liczba nieszczęśliwych wypadków, w sferach automobilowych dojrzała myśl konieczności scentralizowania spraw tego typu w jednym sądzie na każdy obwód.

Ma to na celu przedewszystkiem specjalizację sędziów, a odbije się to niewątpliwie korzystnie na wymiarze sprawiedliwości w tej dziedzinie.

Wypadki samochodowe nieraz są tak skomplikowane, wyrobienie sądu o przebiegu wypadku, a więc o winie kierowcy, nieostrożności przechodnia, o stanie maszyny w chwili wypadku i innych towarzyszących okolicznościach nieraz jest tak trudny, że bez dokładnej znajomości automobilizmu wyrokowanie w tego rodzaju sprawach, nawet oparte na opinii biegłego, nastrocza dla sądu orzeczenie sprzeczne z tem, jakiego się mogły być spodziewać.

Na ostatnim posiedzeniu komisji sportowej Automobilklubu Polski, poruszono tę właśnie nader aktualną sprawę. Po dyskusji postanowiono jednogłośnie: 1) wystąpić do p. ministra sprawiedliwości o zgrupowanie tymczasem, tytułem próby, dla m. st. Warszawy wszystkich spraw, wynikłych w związku z wypadkami samochodowym w jednym sądzie, oraz 2) zorganizować kurs praktyczny automobilizmu, specjalnie dla sędziów. Taki kurs teoretyczny, uzupełniony pokazami praktycznymi, zakończył się właśnie w tych dniach w Krakowie. Inicjatywa krakowskiego Klubu automobilowego uwieńczona była jak najlepszym skutkiem i spotkała się z całkowitem zrozumieniem i uznaniem wśród pp. sędziów i prokuratorów.

Jak się dowiadujemy sprawa ta ważna nie tylko dla członków Automobilklubu, ale i dla licznej rzeszy kierowców samochodowych, znalazła w sferach miarodajnych bardzo przychylne przyjęcie.

Orgje zamachów na samochody

Od dłuższego czasu niewyśledzeni dotychczas sprawcy zakładają niebezpieczne pułapki na samochody na drodze Gądkki — Kórnik. Niemal codziennie w godzinach wieczornych tamtejsi rzemieślniczkowie przeciągają grube druty lub linki na poprzek drogi, na które wpadają przejeżdżające samochody. W kilku wypadkach tylko cudem szofer oraz pasażerowie uniknęli śmierci, gdyż linka przeszła tuż ponad głowami jadących, w innych zaś wypadkach linka w ostatniej chwili pękła pod naporem samochodu. Kończyło się stosunkowo szczęśliwie na rozbiciu przedniej szyby, której odłamki poraniły jadących.

Bezkarność nieuchwytnych dotąd bandytów drogowych tak ich rozzuchwiała, że pułapki te zakładają coraz częściej i w kilku naraz miejscach. Okoliczni ziemianie obawiają się jeździć w porze wieczornej w obawie o życie, jak i nie chcą narażać na rozbicie swych samochodów. Ruchliwie na tym odcinku drogi życie samochodowe zamiera całkowicie w porze wieczornej.

Istnieje opinja, że sprawców tych pułapek szukać należy wśród konkurujących ze sobą przedsiębiorstw autobusowych.

Obojętne narazie, z jakiego środowiska rekrutują się ci bandyci drogowi. Najpilniejszą rzeczą jest, by raz nareszcie wyłapać sprawców i przykładnie ich ukarać. Tolerowanie nadal stosunków meksykańskich z dzikiego zachodu na naszych drogach jest nie do pomyślenia. Uważamy, że najszybciej doprowadzi do celu ustanowienie t. zw. odpowiedzialności zbiorowej, na podstawie której odpowiadają za szkody wyrządzone zamachami mieszkańcy danej miejscowości. Ten system narazie zaprowadzony w Małopolsce, zwłaszcza na linii Kraków — Zakopane, uwieńczony został całkowitem powodzeniem.

Znaki ostrzegawcze na drogach

Ministerstwo Robót Publicznych zainteresowało się sprawą ostrych zakrętów na drogach automobilowych w Polsce. Przed takimi zakrętami ustawione będą sygnały takie, jakie ustawiono przed zakrętem na drodze Warszawa — Wilanów. Poza tem na mapach samochodowych zakręty takie mają być specjalnie oznaczone.

Frekwencja na liniach autobusowych

W ostatnich miesiącach nastąpił w b. Kongresówce wielki spadek frekwencji w komunikacji autobusowej, zarówno na liniach lokalnych, (na krótkie dystanse), jak i długo dystansowych; spadek ten w niektórych wypadkach dochodzi aż do 65 proc. Zmniejszenie frekwencji obserwowane jest przedewszystkiem na lokalnych liniach północnej części województwa warszawskiego (Sierpc, Rypin, Mława, Płońsk itd.)

W związku z ubytkiem pasażerów, przedsiębiorcy obniżają cenę przejazdów i ceny te, w niektórych wypadkach, nie wytrzymują już kalkulacji; na kilku liniach obniżono ceny do 3 groszy za kilometr.

Kryzys potęguje wielka konkurencja między przedsiębiorcami, np. na linii Warszawa — Grojec kursuje 66 par autobusów dziennie (!).

Mimo tej koniunktury w warszawskim wydziale wojewódzkim znajduje się około 200 podań o pozwolenie na uruchomienie nowych autobusów. Petenci jednak nie zgłaszają się ostatnio po decyzje.

Zjawisko to jest nieznanne w województwie krakowskim i przylegającym do niego południowej części województwa kieleckiego, obsługiwanej przez autobusy krakowskie. Tutaj wszystkie linie autobusowe prosperują świetnie.

Dzieje się to dzięki wzorowej i jedynej w Polsce organizacji. Sprawy autobusowe prowadzone przez Związek Turystyczny w Krakowie regulowane są w porozumieniu trzech czynników: województwa, gminy i przedsiębiorstw. Skutkiem tego nie dopuszcza się do przeladowania danej linii, puszczając nowe autobusy tam, gdzie zachodzi ich potrzeba. Tem samem niema pola dla brudnej konkurencji, wynikającej z nadmiaru środków lokomocji na danej trasie i powodującej masowe bankructwa niefortunnnych a puszczonych samopas przedsiębiorców.

Umundurowanie służby autobusowej

Dnia 1 maja br. wejdzie w życie zarządzenie warszawskiego urzędu wojewódzkiego, dotyczące umundurowania obsługi autobusów. Wszyscy kierowcy i konduktorzy autobusów będą musieli od tej daty nosić czapki ciemno-brązowe, kroju angielskiego z paskiem i daszkiem czarnym skórzanym, opaski dla konduktorów z napisem „konduktor”, dla kierowców z napisem „kierowca”.

Międzynarodowy kalendarz sportowy 1930 r.

- Od 1. do 14. 4. Rajd ADAC-u (Automobilklub Rzeszy)
- 6. 4. Wyścig o „Wielką Nagrodę“ Monaka. (A. K. Monaka)
- 13. 4. Wyścig o „Wielką Nagrodę“ Maroka. (A. K. Maroka-Francja)
- 20. 4. Aleksandryjski wyścig okrężny. (Włochy, „Pietro-Bordino“, wozy wyścigowe).
- 21. 4. Wyścig na torze La Garoupe we Francji.
- 21. 4. Wyścig na torze Brooklands (Anglja, wozy wyścigowe)
- 26. i 27. 4. VI jazda dokoła Sycylii. (Włochy, wozy sportowe i turystyczne).

Z komunikacji samochodowej

W lutym warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 42 samochody, z tego 18 osobowych, 9 ciężarowych, 7 autobusów, 7 motocykli i samochod specjalny. Wydano 195 praw jazdy (2 kobietom) i 20 potwierdzeń zgłoszeń o uruchomienie przedsiębiorstw autobusowych.

Dokonano ponownego technicznego przeglądu 25 autobusów. Uruchomiono linię autobusową Warszawa—Rypin przez Płońsk i Sierpc.

Dar dla Politechniki Warszawskiej

W dn. 6 kwietnia rb. o godzinie 12 w gmachu głównego politechniki warszawskiej odbyło się oddanie przekroju podwozia „Buick”, ofiarowanego politechnice przez General Motors w Polsce, połączone z wyjaśnieniem charakterystycznych cech konstrukcyjnych.



Uczestnicy kursów samochodowych firmy „Brzeskiauto“ urządzili w ub. tygodniu zbiorową wyprawę na samochodach szkolnych do Grodziska.

Z ZAGRANICY

Nieśliski asfalt

Tow. Texas Comp. udalo się wyprodukować p. n. „non sliding asphalt — topeka typ“ asfalt, który nawet zwilżony wodą nie jest zupełnie śliski. Asfalt ten ma być w dodatku tańszy od zwykłego. Usunięcie tej wady przyczyni się napewno do jeszcze większego rozpowszechnienia się asfaltu do budowy dróg.

Autostrada w Hiszpanji

Hiszpanja rozpoczęła budowę nowoczesnej szosy, która będzie przeznaczona wyłącznie do ruchu samochodowego. Szosa ta ma ciągnąć się na przestrzeni 260 mil ang. z Madrytu do San Sebastian na szerokości 36 stóp oraz 6 stóp przestrzeni bocznej dla samochodów stojących. Zakręty będą szersze i o pewnym wzniesieniu. Drogi krzyżujące będą wzniesione lub też przechodzą będą w postaci tunelu. Ostatnie lata odznaczają się wzmogłą działalnością w kierunku rozbudowy dróg. Szosy między Barceloną a francuską granicą oraz Barceloną i Madrytem, są już wykończone i otwarte dla ruchu turystycznego. Chociaż węższe od nowej autostrady, drogi te posiadają jednak doskonałą nawierzchnię.

Samochód jako środek leczniczy

Lekarz amerykański prof. J. I. Robertson stosuje w swej praktyce, jako środek przeciwko nerastem i brakowi samopoczucia... jazdą samochodem. Zdaniem profesora prowadzenie samochodu jest zbawiennym czynnikiem leczniczym wszędzie tam, gdzie zachodzi brak samozaufania i samopoczucia. Uczucie władania i podziw dla samego siebie jest tem, czego nas muszą nauczyć maszyny. Na nasze rozkazy, za najmniejszym poruszeniem nogi czy ręki, wzięmy lub zwalniamy obrzy, że siły wielu dziesiątków koni mechanicznych. Zdajemy sobie sprawę, że jesteśmy absolutnie panami maszyn, co zdaniem prof. Robertsona, jest znakomitym środkiem na spleen, szczególnie u mężczyzn. Nakoniec zaleca prof. R. aby każdy, w miarę możliwości, starał się jaknajczęściej prowadzić samochód.

Pierwsza pomoc dla węgierskich automobilistów

Jako jeden dowód więcej, świadczący o stałym rozroście trakcji automobilowej na Węgrzech, może posłużyć rozkaz wydany przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych do wszystkich automobilistów, wyzývający ich w razie napotkania w drodze jakiegos wypadku automobilowego, o zatrzymanie się i udzielenie pomocy w miarę możliwości. Natychmiast po pojawieniu się tego rozporządzenia Królewsko-Węgierski Klub Automobilowy zorganizował kurs „pierwszej pomocy“ dla swoich członków, przyczem wśród liczby wykładających było kilku lekarzy budapesztańskich. Nie ulega wątpliwości, że tego rodzaju pogotowie przysłało by ich u nas.

Na zasadzie ostatnich raportów cyfra samochodów zarejestrowanych na Węgrzech wynosi 18,741 sztuk.

Norwegia kasuje sygnały samochodowe

Automobilklub Norwegji wszczął ostatnio akcję, w kierunku zupełnego skasowania sygnałów przy jeździe po mieście. Zdaniem władz klubu, szybkie w miastach musi być do tego stopnia zredukowana, by wykluczała możliwość zderzenia przy nieużywaniu sygnałów. Próby dokonane na ulicach Oslo dały znakomite rezultaty.

Pod rozwagę szoferom

Jako odpowiedź na odezwę Zw. Zaw. Transportowców, która ukazała się na bruku grudniadzkim, otrzymujemy następujący komunikat:

„W Warszawie stracili (t. zn. „Zw. Zaw. Transportowców“ — red.) zwolenników, było im za duszno, i próbują zaczerpnąć świeżego powietrza na prowincji. Narazie zrobili wylot na Pomorze, by swoją robotę pokazać, by grosz ciężko zapracowany szoferom wydrzeć.

Klub Szoferów na Pomorzu istnieje 8 lat, jaki był od powstania jest do dziś i co rok postępując swojemi dążnościami, by kolegom przyjść z pomocą w razie potrzeby. Klub Szoferów na Pomorzu ma swoją kasę pośmiertną, z której wypłaca w razie śmierci członka lub jego żony do 450 zł;

z takich wypadków korzystało 5 kolegów lub ich żony. Na ostatniem walnem zebraniu wprowadzono obronę prawną dla członków, która niemniej w naszym zawodzie jest potrzebna, jak kasa pośmiertna. Klub Szoferów w każdym wypadku występuje u władz w interesie członków, może więcęć niż międzynarodowy ZTT., ale bez czczych przechwałek.

Ponieważ na Pomorzu została wysłana ekspedycja organizująca szoferów do międzynarodowej ZTT., przestrzegamy wszystkich kolegów, by się mieli na baczności i do tej organizacji nie wstępowali, nie lecili na cześć obiecani, a łączyli się w Klubie Szoferów na Pomorzu, który jest najstarszą organizacją, niczem nie splamioną i niezachowaną na swoim stanowisku.

Na bardzo wysokim poziomie

Tak pisze o „Samochodzie“ p. por. J. B. z Brzozowa w swym liście z dnia 28. marca br.

...Odośnie samego pisma i jego redakcji, to stoi ono na b. wysokim poziomie tak pod względem fachowym jako też i literackim. Zawsze jest aktualne, posiada uspaniałe ilustracje, no i przepyszny humor na ostatniej stronie. Zawsze z utęsknieniem wyczekuję świeżego numeru, jestem jego propagatorem wśród znajomych, którzy tu w tych stronach nie mają „Samochodu“.

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

Koleczy poznauicy, należąc do warszawskiego ZTT., płacili składki, które stracili; z ich składek wysłano delegację na wycieczki do Paryża, Amsterdamu itd.

Wobec powyższego, wzywamy wszystkich kolegów zrzeszonych i niezrzeszonych, by łączyli się tem intensywniej pod nasz sztandar św. Krzysztofa, patrona podróżników, a nie pod sztandar Lenina, Liebknechta lub Róży Luxemburg.

Klub Szoferów na Pomorze.

Zarząd główny:

Sekretarz: (—) Kozłowski. Prezes: (—) Oliwowski.



Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

1. Następną wycieczka Automobilklubu Wielkopolski odbędzie się w niedzielę, 27 kwietnia, zamiast do Gostynia do Gniezna. Komitet Targów Końskich w Gnieźnie nadesłał nam bowiem zaproszenie na imprezę, urządzaną z okazji Targów Końskich. Odjazd samochodów wyznaczono na godzinę 10,30 z ul. Kantaka 1. W Gnieźnie przewidziany jest postój, celem spożycia obiadu i wzięcia wycieczki konnych. Po ukończeniu wycieczki uprasza się wszystkich uczestników o przybycie do lokali klubowych.

2. Zarząd Drogowy powiatu poznańskiego przystępuje do uruchomienia robót około odnowienia powłoki tłuźceniowej na drodze wojewódzkiej Środa — Charbwo — Głogowiniec w odcinku Pohiedziska — Promno — Jagodno. Wykonywanie robót przypuszczalnie trwać będzie od 10 kwietnia do 10 maja 1930 r.

Podając powyższe do publicznej wiadomości nadmieniam się, że w związku z tem ruch kołowy na odcinku Pohiedziska — Promno może w podanym wyżej czasokresie odbywać się na łatówce, będzie więc nieco utrudniony. Dalszy odcinek zaś od Promna w kierunku Jagodna zamknięto dla komunikacji kołowej na okres wykonywania odnośnych prac.

Droge objazdową dla ostatnio wymienionego odcinka wyznacza się z Promna przez Promienko i Górę do drogi wojewódzkiej Środa — Charbwo — Głogowiniec.

Komunikaty M. W. K. T.

Rewelacja i miła niespodzianka

W dniu 7-ym kwietnia br. odbyło się w Poznaniu w lokalu Dyrekcji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki zebranie przedstawicieli Komitetów Wojewódzkich Wystawy w sprawie zorganizowania działu turystycznego na M. W. K. T.

W konferencji, której przewodniczył Naczelnik Wydziału Turystyki Ministerstwa Robót Publicznych — dr. Mieczysław Orłowicz, wzięli udział delegaci Komitetów Regionalnych Wystawy ze wszystkich województw oraz delegat Zarządu M. W. K. T., były wojewoda — dyrektor St. Moskalewski.

Przedmiotem obrad były sprawy związane z organizacją działu turystycznego na Wystawie, jak: ustalenie definitywnego rozdziału miejsc między poszczególne Komitety Regionalne, dekoracja stoisk i t. p.

Na podstawie sprawozdań, złożonych przez przedstawicieli komitetów, całość wystawy turystycznej zapowiada się niezwykle interesującą — będzie ona rewelacją dla zagranicy i miłą niespodzianką dla swoich, gdyż takiego pokazu turystyki dotąd w Polsce nie było.

OGŁOSZENIA DROBNE
Jednotamowy wiersz nonparelony 30 groszy

Szofer-monter

pewny w jeździe, wozorowy, lat 27, poszukuje posady. Miejsceowość obojetna. Łaskawe zgłoszenia „Samochód“. Poznań zd 43 014

Szofer-stangret

poszukuje posady zaraz. Oferty „Samochód“. Poznań pod zd 43 003

Ferzysta

szuka posady zaraz. Oferty „Samochód“, Poznań, pod zd 43 001

Szofer

z 2-letnią praktyką przy własnym wozie. szuka posady zaraz lub od 1. 5. do samochodu prywatnego. Oferty „Samochód“, Poznań, pod zd 43 004

Szofer

kawaler, posiadający dyplom czerwony, szuka posady na samochod lub traktor zaraz lub później. Ma dobre świadectwa i polecenie. Łask. zgłoszenia uprasza K. Linka. Krzan. pow. Kościan (Wlkp.). zdw 42 887

Szofer-monter

kawaler, lat 28, z dobrými świadectwami i poleceniami, poszukuje posady jako samodzielny. Obeznany dokładnie w remontach samochodów, traktorów „Döringa“ i światła elektrycznego. Miejsceowość obojetna. Zgłoszenia „Samochód“. Poznań zdw 42 756

Szofer-słusarz

kawaler, trzeźwy, sumienny, chętny do pracy poszukuje posady. Miejsceowość obojetna. — Stefan Zychowicz. Poznań, ul. Śniadeckich 6a. zdw 41 449

Szofer

poszukuje posady. 7 lat praktyki, wszelkie reparacje i wulkanizacja. Oferty „Samochód“. Poznań zd 41 614

Szofer

żonaty, z kilkuletnią praktyką, wysłużony kawalerzysta w wojsku, wolałby iść na wieś. Usługę kierowca, ujeżdżanie koni i t. d., szuka posady od 1. 5. do miasta lub na wieś. Stanisław Leciej. Bdwardowo poczta Poznań. zdw 40 680

Szofer

kupiec, abstynent, poszukuje posady do auta osobowego lub ciężarowego, chętnie na wieś. W wolnych godzinach praca biurowa. Oferty „Samochód“. Poznań, zdw 41 521

Szofer

znający dobre mechaniki. Pracował rok w szkole szoferów jako instruktor, poszukuje posady zaraz lub później. Zgłoszenia „Samochód“. Poznań, zdw 42 418

Samochód

Chevrolet 6 osobowy, prawie zupełnie nowy, z koncesją dorozkarską, okazynie sprzedam. Adres „Samochód“, Poznań, zdw 41 482

Samochód

ciężarów 3-tonnowy kardanyowy, na pełnych gumach. Fahrzeug - Werke Eisenach, po gruntownym remoncie jako nadliczbowy, zaraz na sprzedaż. Jan Jagodziński, Młyn parowy, Koźmin (Wlkp.). zdw 41 578

Auto-Warsztaty

nowocześnie urządzone, obszerne hale montażowe i garaże, w Toruniu zaraz na sprzedaż. Łaskawe zgłoszenia do Biura Ogłoszeń „PAR“, Toruń, Szeroka, pod Auto - Warsztaty.



Komunikat Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja“

Na członków nadzwyczajnych przyjęto z dniem 1. 4. 30 r. pp.: Otto Hoffmann, Kurów; Bogdan Kościński, Poznań; Stefan Łącznowski, Poznań; Rudolf Jacobi, Poznań; Marjan Bauza, Wiercany; Wiktor Weber, Poznań; Bolesław Honowski, Zakopane; Włodzimierz Krynicki, Poznań; Konrad Sinicki, Poznań; Alojzy Woyciński, Poznań; Adam Gomołewski, Wągrówiec.

Z listy członków zwyczajnych skreślono z dniem 31 marca b. r. tragicznie zmarłego Wacława Bielawskiego.

Miesięczne zebranie plenarne odbędzie się w czwartek, dnia 17 kwietnia o godzinie 20-ej na salce dawniejszej Gospody Polskiej, przy ul. św. Marcina 40.



Komunikat „Lotu“

Warszawa jest ważnym węzłem lotniczym. Koncentruje się w niej pięć linii komunikacji powietrznej: do Pragi czeskiej, Gdańska, Krakowa, Lwowa i Poznania.

Najwięcej lotów dokonano w ostatnim roku statystycznym na linii Warszawa — Kraków: 553, najmniej na szlaku Warszawa — Poznań: 356; największą drogą przebytą może się poszczycić linia Warszawa — Lwów: 197 920 km. w ciągu roku, najmniejszą wykazuje linia Warszawa — Poznań: 106 800 kilometrów.

Pasażerów najwięcej przewieziono na linii Warszawa — Lwów: 1539, co stanowi 68,6 proc. liczby miejsc, jakie były do dyspozycji w samolotach na tej linii. Na szlaku Warszawa — Kraków przewieziono 1420 pasażerów (64,2 proc. liczby miejsc), Warszawa — Gdańsk 977 (59,9 proc. miejsc), Warszawa — Poznań 667 (46,8 proc. miejsc); najmniejszą frekwencją cieszyła się linia Warszawa — Praga, która przewiozła zaledwie 100 pasażerów, co stanowi 11,3 proc. liczby miejsc.

Jeżeli chodzi o bagaż, to pierwsze miejsce zajmuje pod tym względem linia Warszawa — Kraków; przewieziono na niej 39,682 kg. bagażu. Na praskiej linii natomiast przewieziono tylko 14,400 kg. Poczty przewieziono najwięcej na linii Warszawa — Lwów: 11 029 kg., najmniej na linii Warszawa — Praga bo tylko 263 kg.

Komunikat Polskiego Związku Zawodowego Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

Sprawozdanie z zebrania

Zebranie zagalii o godzinie 8,30 w lokalu p. Kasperkowej, przy ulicy Kraszewskiego 15, przesł. kol. Czyż. Po odczytaniu sprawozdania z ostatniego zebrania przystąpiono do sprawozdania zarządu. Kol. prezes podaje wszystkim zainteresowanym do wiadomości, iż Związek otworzył własny sekretariat przy Alejach Marcinkowskiego nr. 13, II piętro. Zaangażowano sekretarza, który będzie wszelkie prace organizacyjne załatwiał, oraz bronil członków w razie potrzeby przed sądem. Sekretariat dla członków jest czynny od godziny 10—13 i od 15—19. Zarazem zaznaczył kolega prezes, iż sekretarz będzie posiadał w sekretariacie znaczki

i może nowych członków przyjmować. Poza tem omówiono sprawę zjazdu w Inowrocławiu oraz kol. Czyż zaznaczył, iż zebrania odbywać się będą w każdy pierwszy wtorek po 15 w lokalu p. Kasperkowej przy ul. Kraszewskiego 15.

Odpowiedzi redakcji

P. por. Bławut w Brzozowie. — Radzimy Panu przejrzeć dokładnie instalację zaplonową, która najczęściej bywa powodem tego rodzaju defektów, które u Pana zachodzą; należy więc przejrzeć rozdzielacz, oczyścić go, przemyć i naoleić rzadkim olejem, poza tem przejrzeć i przeregulować odległość między platynkami przerywacza w cewkach, a platynki oczyścić dokładnie. Kiedy silnik pracuje na biegu pierwszym, obroty silnika są większe, więc przepalanie jest lepsze, na drugim natomiast biegu powstają trudności przepalania, wówczas może się zdarzyć, że skutkiem uszkodzenia którejs z uszkodzonych części jeden z cylindrów nie pracuje.

Oczywiście należy przejrzeć skrzynkę biegów i zbadać, czy nie zachodzą wymienione przez Pana okoliczności wyrobienia się czopów bloków trybowych.

Przyczyną słabej pracy silnika mogą być również zawory, które chociaż zaznacza Pan, iż są dotarte, mogą po rozgrzaniu się niedomykać; należy to dokładnie zbadać. Niedoleganie tarczy może w słabej mierze tylko wpłynąć na to.

Należy zbadać, czy hamulec nie są za mocno przyciągnięte. O ile akumulator jest utrzymywany w należyтым porządku, może on przez długi czas być zdatny do użytku. Trzeba wziąć za zasadę, ażeby raz na miesiąc zbadać lub dać do zbadania akumulator, a więc stwierdzić gęstość kwasu, usunąć osad oliwiany, który tworzy szlam na dnie cel, zbadać czy płyty są w porządku i czy nie mają wewnątrz krótkiego spięcia.

Wszystkie wyżej wymienione objawy mogą powodować spadek napięcia akumulatora i zmniejszyć jego długotrwłość.

Samochód tej marki, co Pana, znany jest z tego, że chodzi dobrze, na różnego rodzaju materiałach pędnych, może więc Pan używać i ropy naftowej. Stopień sprężania dla niej jest prawie taki sam, jak i dla benzyny. Posiada ona natomiast wyższą temperaturę zaplonu. Jednakże należy wziąć pod uwagę trudność przy zapuszczaniu silnika, który dla ułatwienia należy rozruszać silnik na benzynę, a po uruchomieniu przejść na ropy. Należy przytem oczywiście przeregulować karburator. Dziwi nas jedynie niski ciężar gatunkowy tej ropy, gdyż ropa naftowa naogół ma ciężar 860—880. Przy użyciu ropy należy się liczyć ze znaczną stratą wydajności (ca. 30 do 40 proc.) oraz z zu-

życiem poszczególnych części, dzięki nierównomiernemu gwałtowniejszemu spalaniu się ropy przy wybuchu.

P. Julian Figas w Ostrowie Pozn. — Dla uzyskania prawa jazdy należy złożyć egzamin przed Komisją Urzędu Wojewódzkiego, który składa się z części teoretycznej i praktycznej. Ta pierwsza polega na znajomości budowy samochodu, działaniu poszczególnych części, konserwacji, niedomagani ich i obsługi. Wymagana jest poza tem wiadomość dokładna ustawowych przepisów drogowych oraz obchodzenie się z materiałami pednemi. Na egzaminie praktycznym wymagana jest znajomość prowadzenia samochodu, nawracania na wąskiej ulicy itp. Przed egzaminem należy złożyć do Urzędu Wojewódzkiego podanie na specjalnym formularzu, które musi być zaopatrzone w opłatę stemplową 8 zł. Ponadto należy zgłosić świadectwo urodzenia, 2 fotografie, świadectwo lekarza powiatowego oraz kwit z Kasy Skarbowej na 20 zł. tytułem kosztów egzaminacyjnych.

Ponieważ w myśl nowej ustawy egzamin dla amatorów i zawodowych są zrównane i wymagane wiadomości teoretyczne są obowiązujące w jednakowej mierze dla wszystkich kandydatów, przeto przygotowanie się do egzaminu teoretycznego wymaga poważniejszego zajęcia.

Jako podręcznik możemy polecić Panu „Samochód nowoczesny“ A. Tuszyńskiego, wydawnictwo Trzaska, Ewert i Michalski.

Jes. to podręcznik bardzo szczegółowy, jednakże dla niefachowca, może przedstawiać pewną trudność danie sobie rady z tak obfitym materiałem. Radzimy przeto zwrócić się do jakichś kursów szoferskich, które mając w tym względzie już praktykę, potrafią Pana przygotować do egzaminu teoretycznego w krótkim czasie.

Sezon otwarty

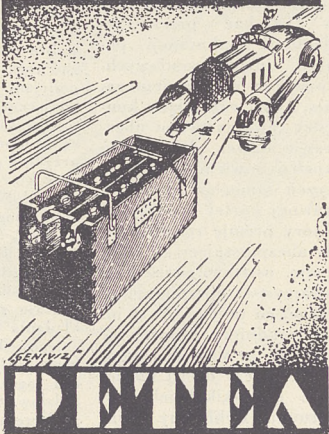
(Dokończenie ze str. 8-cj.)

kolejno po 73 punkty: pp. Edmund Richter na Alfa Romeo, Celestyn Rowiński na Tatrze, Leon Jankowski na Fiacie. Punktów 72 otrzymał p. Bolesław Kozłowski na Chevroletcie. Po 58 punktów uzyskali: pp. Józef Skibiński na Lanci, Guenther Carst na Lanci, Dyonizj Szulezyński na F. N., oraz pani Marja Wydęga na Tatrze, 53 punkty zaliczono p. Bronisławowi Szymczakowi na Overlandzie Whippet, a 52 punkty p. Tadeuszowi Wysockiemu na Citroenie.

Po ogłoszeniu wyników wręczono zwycięzcom cenne nagrody, a uczestnikom plakiety pamiątkowe. Po wspólnej fotografii licznie zebrani uczestnicy oraz goście w miłym nastroju spędzili wieczór.



**WZYT DO SKONAŁOŚCI
TO AKUMULATOR**



SCINTILLA

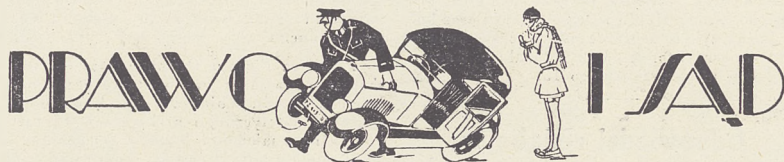
APARATY ELEKTRYCZNE DO SAMOCHODÓW
UPOWAŻNIONE ZASTĘPSTWO NA WOJEWÓDZTWO POZNAŃSKIE
„ROTOR“ PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY
SP. Z OGR. P.
POZNAŃ, UL. DĄBROWSKI'GO 78 a, TEL. 68-65.
WARSZTATY REPARACYJNE I SKŁAD CZĘŚCI
WYKWALIFIKOWANY PERSONEL



Przy
zazębieniu
reumatyzmie
bólach głowy

ASPIRIN-
tabletki

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



Przymus ubezpieczenia w ustawie austriackiej

Jak już donosiliśmy w swoim czasie, nowa ustawa samochodowa austriacka, która ma obowiązywać od dnia 1 czerwca b. r., zawiera postanowienia, wprowadzające przymus ubezpieczenia dla samochodów. Mianowicie w ciągu sześciu miesięcy od dnia wejścia jej w życie, t. zn. najpóźniej do dnia 1 grudnia 1930 r. wszystkie pojazdy mechaniczne, dopuszczone do ruchu na drogach publicznych, a rejestrowane w Austrii, muszą być ubezpieczone w jednym z towarzystw ubezpieczeniowych, dopuszczonych urzędowo przez rząd austriacki.

O ubezpieczeniu od odpowiedzialności prawnej pisaliśmy już niedługo. Problem ten ma zasadniczo dwie strony: pierwsza, to postulat, aby obciążenie utrzymującego pojazd mechaniczny nie było zbyt wielkie, druga, to zabezpieczenie osób postronnych w razie szkody, wyrządzonej im przez wypadek samochodowy przed możliwością bezskutecznego dochodzenia praw z powodu niezamocności przeciwnika.

Oto jak problem ten charakteryzuje „Neue Kraftfahrerzeitung“:

„Powszechny obowiązek ubezpieczeniowy (pojazdów mechanicznych) należy powitać z uznaniem, jakkolwiek poszczególnym właścicielom pojazdów mechanicznych, a szczególnie gorzej naogół postawionym motocyklistom, obowiązek ten przynosi poważne zwiększenie wydatków, związanych z posiadaniem pojazdu mechanicznego; jednak kolizje z innymi wozami lub przechodniakami są na dalszą metę nieuniknione (?). Zważmy tylko, jakie to nieszczęście, jeżeli ktoś z powodu wypadku stał się kaleką, lub niezdolnym do zarobkowania, a mimo to nie może od przeciwnika uzyskać nawet najmniejszego odszkodowania, gdyż przeciwnik nie nie posiada i nie jest ubezpieczony. Zważmy tylko, jakim nieszczęściem jest wypadek taki dla nieubezpieczonego kierowcy czy właściciela samochodu, jeżeli musi zapłacić całą szkodę (a więc szkodę rzeczową, nbytek zarobku, nawiazkę, czy nawet rentę na całe życie) z własnych środków i na to musi oddać większą część swego zarobku i majątku. Jest rzeczą oczywistą, że ofiara, ponoszona przez zwiększenie obciążenia finansowego wyrównuje całkowicie interes publicznego bezpieczeństwa z jednej, a zwiększone bezpieczeństwo i pewność dla kierowcy i właściciela z drugiej strony.“

Nie ulega kwestji, że co do zasady niema wątpliwości żadnych. Rzecz jednak w tem, czy premia ubezpieczeniowa równoważy prawdopodobieństwo wypadku, pociągającego za sobą roszczenie odszkodowawcze, innymi słowy, mówiąc językiem technicznym, czy równa się ryzyku, patrząc z punktu widzenia poszczególnego automobilisty. Jeszcze innymi słowy: czy w obecnym stanie komunikacji samochodowej można powiedzieć, że każdemu mniej więcej automobiliste przy stałym uprawianiu tego zawodu czy sportu zawsze kiedyś zdarzy się taki wypadek, który pociągnie dla niego obowiązek odszkodowania. Jest to moment niesłychanie sporny i wywołujący tem większe wątpliwości, że niema w tym kierunku absolutnie żadnych danych statystycznych i prawdopodobieństwa takiego nawet w przybliżeniu oszacować nie można. Codzienne doświadczenie uczy, że są automobilisci i t) wcale nie najgorsi i nie najmniej ostrożni, którzy mają wypadki co drugi miesiąc, lub tydzień; są

inni, nawet tacy, o których wiadomo, że jeżdżą często bardzo lekkomyślnie, a mimo to przez lata całe nie mieli najdrobniejszego wypadku. Jednak już w takim postawieniu sprawy tkwi odpowiedź na kwestję: pro lub contra ubezpieczeniowy przymusowemu? Jeżeli bowiem staniami na stanowisku, że przy obecnym stanie ustawodawstwa kwestja hamletowska: „płacić albo nie płacić“ jest przede wszystkim kwestją szczęścia, a tak jest niewątpliwie, to w konsekwencji trzeba oddać wotum za przymusem ubezpieczeniowym, tak samo, jak za ubezpieczeniem od innych wypadków losowych.

Inna sprawa, to wartość tego ryzyka dla poszczególnego automobilisty. Towarzystwo ubezpieczeniowe bowiem ryzyko takie bardzo łatwo sobie oblicza na podstawie doświadczenia, którego dziś już nie brak. Obliczenie to jest łatwe, bo prawo wielkich liczb pozwala towarzystwu wykluczyć wszelkie momenty indywidualne. Towarzystwo może rozumować tak: w ubiegłym roku na 10 000 automobilistów było skarg odszkodowawczych 500 na ogólną kwotę 100 000 zł. W przyszłym roku będzie tak samo. Kropka. Jest to znane w statystyce prawo „wielkich liczb“, które np. sprawia, że rzeczy najbardziej przypadkowe w wielkich liczbach utrzymują się stale na tym samym ilościowym poziomie. Bo czyż może istnieć rzecz bardziej przypadkowa, niż wrzucenie do skrzynki do listów przesyłki bez adresu, przez czyste zapomnienie? I mimo, że w życiu indywidualnym na takie zapomnienie musi złożyć się cały splot wydarzeń, statystyka np. poczty niemieckiej wykazuje, że od lat całych ilość takich listów jest w każdym roku prawie że równa co do setki.

Otóż jest rzeczą jasną, że przy dużej ilości ubezpieczonych współczynnik ryzyka musi spaść bardzo znacznie, przez co oczywiście musi obniżyć się premia ubezpieczeniowa. I to jest jedną z najważniejszych przesłanek pomysłu ubezpieczenia przymusowego. W warunkach obecnych ubezpieczenie jest bardzo drogie i premia zesumowane dają w ciągu niewiele lat wartość nabywczą samego samochodu. Z tego względu niewiele ludzi może pozwolić sobie na ubezpieczenie. A ponieważ zbyt mało jest ubezpieczonych, dlatego premia są drogie. I tak w kółko Macieju. Circulus vitiosus.

Otóż ustawa austriacka, która w sprawie ubezpieczenia zapowiada jeszcze osobne rozporządzenie wykonawcze, stara się ohniżyć stawek premjowych uzyskać przez zagwarantowanie swobodnej konkurencji poszczególnych zakładów ubezpieczeniowych. Rozporządzenie wykonawcze ma bowiem zawierać postanowienia, unieważniające konwencje taryfowe między towarzystwami ubezpieczeniowymi w sprawie stawek ubezpieczeń przymusowych. W Austrii bowiem istnieje w stosunku do ubezpieczeń samochodowych od odpowiedzialności prawnej kartel towarzystw ubezpieczeniowych, który premia reguluje jednolicie, tak, że każdy ubezpieczający się zmuszony jest płacić premię, ustaloną przez kartel, a poszczególnie towarzystwa ubezpieczeniowe są taryfą tą związane, co uniemożliwia im udzielanie zniżek i udogodnień, których w innym wypadku udzielałyby ze względów konkurencyjnych. Inna sprawa, czy drogą normy ustawodawczej osiągnie się jakikolwiek skutek dodatni w tym kierunku? Bylibyśmy skłon-

ni przypuszczać, że raczej odwrotnie doprowadzi się tylko do utrzymania stawek wysokich, które będą trzymały się już nie na mocy postanowień kartelowych, jak wskutek solidarnej presji towarzystw ubezpieczeniowych na poszczególne zakłady, które właśnie w tej dziedzinie przez stosunki reasekuracyjne szczególnie ściśle są ze sobą związane.

Przymus ubezpieczeniowy istnieje już od dłuższego czasu w Danii, od niedawnego stosunkowo czasu w Szwajcarii. Co do tej ostatniej, to zapas doświadczeń jest zbyt nikły, by można wyciągnąć zeń jakikolwiek wnioski. Natomiast w Danii osiągnięto niskie stosunkowo stawki premjowe tą drogą, że z jednej strony kwoty ubezpieczenia przymusowego ustalono stosunkowo nisko, bo na 6000 koron dla motocyklistów, a 10 000 koron dla samochodów, a z drugiej strony wybierano na zakład ubezpieczeniowe pewnego rodzaju presję pośrednią na premję przez politykę gwarancji rządowych i reasekuracji środkami publicznymi. Dziś interwencja państwa bezpośrednia w tej dziedzinie już zupełnie ustala, gdyż po pewnym czasie okazała się niepotrzebna, co jest n. 5. klasycznym przykładem ostrożnej i rozsądnej interwencji państwa w życie gospodarcze.

Jeżeli stosunkowo obszernie omówiliśmy powyżej problemy przymusowego ubezpieczenia samochodowego od odpowiedzialności prawnej w Austrii, to przede wszystkim dlatego, że sprawa ta w najbliższym czasie i w stan stanie się aktualna. Już dziś idea przymusowego ubezpieczenia ma u nas bardzo silne szereg zwolenników, a wprowadzenie tego przymusu w bliższej czy dalszej przyszłości jest u nas, zdaniem naszym, rzeczą nieuniknioną. Trzeba więc uczyć się zawczasu na doświadczeniach cudzych, aby doświadczeń własnych, jak to niestety u nas nabzyt często droga, nie opłacać zbyt drogo. (pz)

Pod adresem policji

Z kół samochodowych dochodzą nas coraz częściej skargi, że przy wypadkach samochodowych i zafsiach ulicznych z automobilistami interwenjujący posterunkowi P. P. nie okazują się naogół na wysokości zadania, i to z kilku względów.

Naogół nie posiadają umiejętności szybkiego zlikwidowania zajścia. Stwierdzenie personalji stron zainteresowanych nie powinno trwać dłużej niż dwie do trzech minut. Szczegółowe pytania o miejsce zamieszkania automobilisty, jego datę podrodzenia itd. są najzupełniej zbędne, gdyż wystarczy notować tylko numer samochodu i numer prawa jazdy kierowcy, a resztę sprawdzić na podstawie list urzędowych. Przez zbyt długie przeciąganie interwencji na miejscu wypadku tamuje się niepotrzebnie ruch, a co gorsza powoduje zbiegowisko i daje się okazję do dalszych ekscesów.

W tem leży drugie niebezpieczeństwo znacznie poważniejsze. W tłumie takim znajdzie się zawsze kilku niedoświadczonych wyrostków, którzy rozgaitowują tłum przeciw automobiliscie, stąd też nierzadkie są wypadki pobicia t) goż, a zniewagi słowne następują z reguły. Jak wiadomo, tłum taki zajmując zawsze stanowisko wrogo wobec automobilisty, bo trudno od tłumy wymagać rozsądku i rozważ. Niestety interwenjujący policjant w takim wypadku naogół nie uważa za konieczne na prośbę automobilisty stwierdzić personalji znieważających osobników, ani też nie reguluje nawet w wypadku gorszych przestępstw. Na przykład przy jednym z takich zajęć ostatnich dni, przy którym notabene automobilista winy nie ponosił, kilku wyrostków podburzało tłum wołając: „Taki hogacz przejechał człowieka, bo jest robotnikiem“. Mimo wyraźnego przestępstwa, bo podżegania do nienawiści klasowej, posterunkowy nie stwierdził osobistości podżegaczy.

Wogóle należałoby sobie życzyć, aby przy tego rodzaju zajściach policja korzystała z prawa nakładania mandatów karnych za spowodowanie zbiegowiska na tych wszystkich, którzy nie będąc bezpośrednio zainteresowanymi w zajściu, na miejscu tegoż urządzają wiece czy narzucają się na sędziów. Oto pilna prośba pod adresem Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego

HUMOR

Oburzony

Maly Franuś ogląda swego nowonarodzonego braciszka i mówi:

— Na to, to są pieniądze. ale na samochód, który tak dawno sobie życzę w rodzinie to niema!

Dwie jazdy

Siostrzeniec, zażarty i ryzykujący automobilista zaprosił raz swego wujaszka na przejażdżkę samochodem, którym sam kierował. Kiedy obaj zdrowi i cali wrócili do domu, żegna się wujaszek ze swym siostrzeńcem i mówi:

— Dziękuję ci, mój drogi, za obie jazdy.

— Jakto, za obie, przecież to była tylko jedna jazda!

— No tak, dla ciebie. ale dla mnie, to była moja z tobą pierwsza i ostatnia jazda.

Autentyczne

Pewnej kierowczyni, p. X. zdarzyła się niedawno taka przygoda:

W pewnym małym miasteczku na Pomorzu zepsuło jej się magneto. Udaje się więc do warsztatu naprawy i pyta właściciela, czy umie naprawiać samochody.

— Oczywiście, na samochodach znam się doskonale!

— A magneta umie pan naprawiać?

— Nie, mój warsztat jest tylko z branży samochodowej!

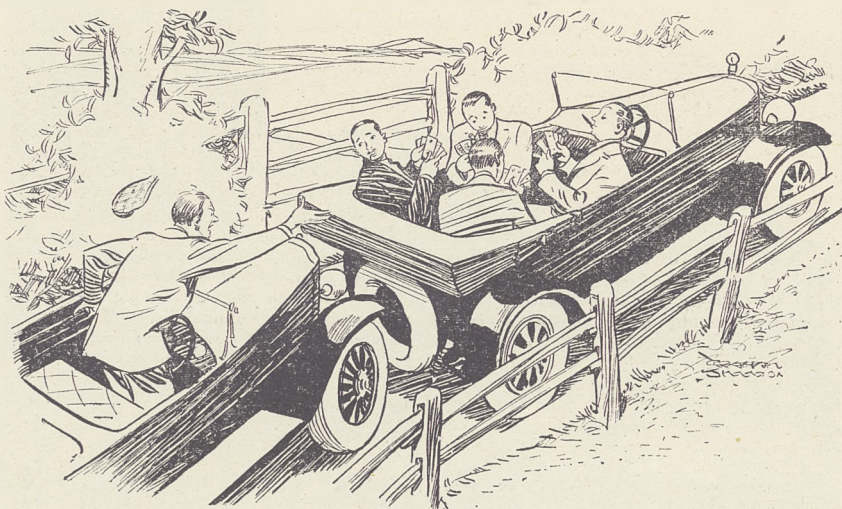
Naprawiwszy uszkodzenie sama udala się pech X w drogę powrotną. Prześladowujący ją pech chciał, że „nawalila kicha“. Głębokie błoto utrudniało podlewowanie wozu. Zatrzymuje więc przejeżdżającego rowerem policjanta i prósi go o pomoc. Ten chętnie pomógł zmienić koło, lecz w końcu pyta:

— A ma pani prawo jazdy?

— Oczywiście, lecz dlaczego pan o to pyta?

— No, ho „dyplomowany“ kierowca powinien chyba umieć sam naprawić swój wóz!

Angielska flegma...



— Cóż panowie sobie myślą! Na tak wąskiej drodze tamować ruch?
— Niech pan się uspokoi. Gdy skończymy naszego bridge'a, to ten, który przegrał, poprowadzi samochód dalej!

Realistyczny sen

— Wczoraj w nocy chrapałeś przeraźliwie!

— Niemożliwie!

— Słyszałem zupełnie wyraźnie.

— Ach nie, śniłem tylko, że prowadzę samochód, a ty pewnie słyszałeś szum motoru!

Okoliczność łagodząca

— A więc to jest piąta osoba, którą pan w tym roku przejechał?

— Przepraszam, panie sędzio, czwarta! Jedną osobę przejechałem dwa razy.

Nie mogę się pozbyć...

Do całego szeregu anegdotek o Fordzie, które dzieliłiśmy się z czytelnikami w poprzednich numerach podajemy znowu nową:

Pewien nowojorczyk posiadał starego Forda. Chcąc go sprzedać, umieścił anons w gazecie, podając jako cenę 100 dolarów. Ponieważ nie znalazł się nazywca, obniżał cenę kilkakrotnie aż do 10 dol. Nawet wówczas nie znalazł się reflektant, więc nasz amerykańczyk, chcąc mieć miejsce w garażu dla nowego wozu, zostawił swego Forda na ulicy i oddał się. Jakież było jego zdumienie, gdy mu na zajutrz policja z triumfem przyprowadziła wóz i... policzyła 5 dolarów za koszty administracyjne. Wtedy nieszczęśliwy właściciel Forda dał anons w prasie tej treści:
„Jutro w południe zostawiam swój samochód marki Ford na narożniku X ulicy i każdy może go sobie zabrać“.

Następnego dnia w południe dziesiąta ulica zatłoczona była starymi Fordami, których właściciele chcieli się w podobny sposób pozbyć swych wozów.

Sprytny

— Mamusiu, chciałbym zadać pewne pytanie!

— No, to pytaj!

— Mogłoby się zdarzyć, żeby mi kiedy przejechał samochód!

— Na miłość boską, skądżesz przychodzić ci takie myśli do głowy?

— To tylko jako przykład. A co byłoby ci miłsze, czy gdybym podarł mój nowy płaszcz, czy też gdybym wpadł pod samochód?

— Oczywiście, że gdybyś rozdarł płaszcz!

— No, to miałaś znowu kolosalne szczęście. Mój nowy płaszcz jest w strzępach.

Nasze dzieci...

— Nie synu, nie mogę kupić ci samochodu, tyle pieniędzy nie mamy!

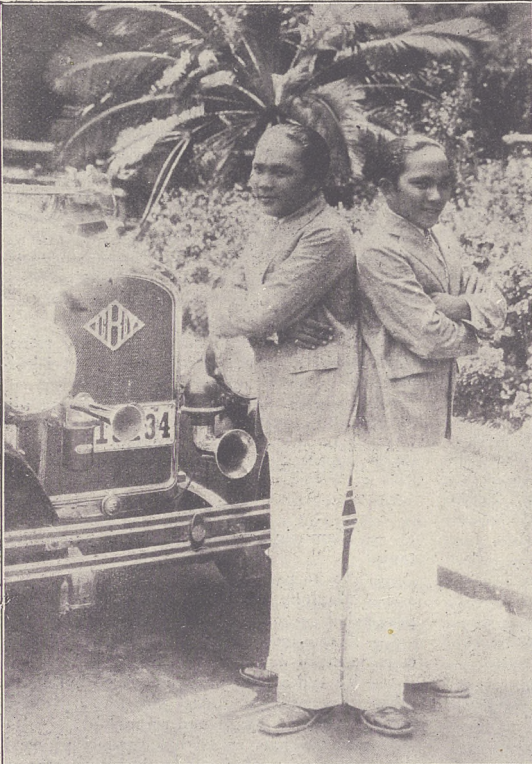
— E, ojczy nie opowiadaj mi, informowałem się już o tobie w wywiadowni handlowej.

Ta ma spokój...



Ona: — Adamie, uważaj na mój nowy kapelusz!

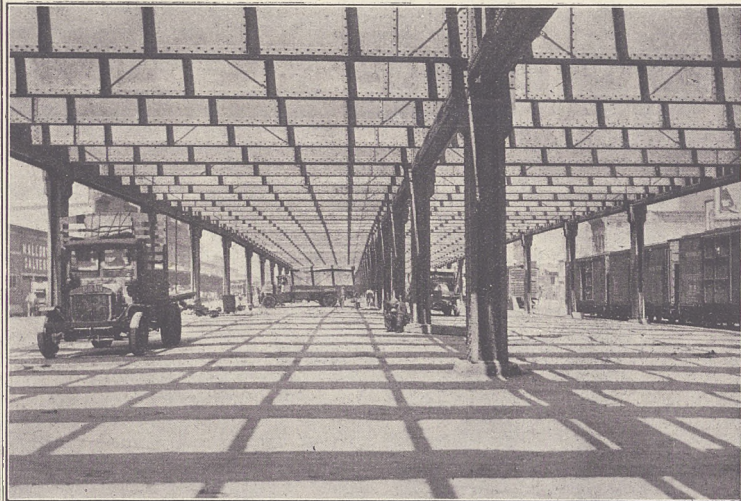
Rozmaitości ze świata



W Nowym Jorku buduje się od dłuższego czasu potężne wiadukty w stali i betonie, które przyczynić się mają do odciążenia ruchu na zatłoczonych samochodami ulicach tej wielkiej metropolii. Górna rycina przedstawia szkielet budowy, dolna zaś częściowo wykończony wiadukt.

* * *

Dwaj bracia sjamscy Simplicio i Lucio Godino odbywają obecnie tournée samochodowe po Stanach Zjednoczonych.



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.