

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 30

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

27. kwiecień 1930

Dobrana para...



Uroczą gwiazdą naszych filmów, Jadwiga Smosarska, niezapomniana bohaterka ostatnio u nas wyświetlanej „Grzesznej Miłości“, gdzie z takim wdziękiem prowadziła samochód poprzez bezdroża Tatr, jest zapaloną automobilistką. Na rycinie widzimy ją obok swego „Stetyusza“

Dlaczego tak skromnie?

Jeszcze na marginesie „Funduszu drogowego“

W dwóch numerach poprzednich omówiliśmy projekt funduszu drogowego w tej formie, w jakiej uchwalila go Rada Ministrów i w jakiej prawdopodobnie przyjdzie pod obrady ciał ustawodawczych. Wiadomo, że w naszym aparacie ustawodawczym prace tego rodzaju nie toczą się zbyt prędko, co jednak pozwala wprowadzać do odnośnych projektów poprawki, dyktowane interesami życia praktycznego, które zazwyczaj przy zbyt spieszej redakcji ustaw bywają często upuszczone.

Błędy i charakterystyczne momenty niesprawiedliwości w strukturze tego funduszu wykazaliśmy już w poprzednich artykułach. Obecnie pragnęlibyśmy wykazać, że w zasadniczej konstrukcji tego projektu ustawodawczego jest błąd ekonomiczny, który w praktyce może się ciężko zemścić na celowym zużyciu uzyskanych kapitałów.

Otóż według założenia twórców funduszu drogowy ma służyć do uzyskania kapitałów, z których ma się przeprowadzać planowe inwestycje. Ma to więc być w założeniu pewnego rodzaju interes gotówkowy, t. zn. wpływające z różnych tytułów do kas skarbowych pieniądze mają być wypłacane w tej czy innej formie bezpośrednio przedsiębiorcom wykonującym prace drogowe. Z tego względu rozmiar projektowanych na poszczególne lata prac jest ściśle ograniczony ilością spodziewanych wpływów z wszystkich pozycji funduszu drogowego. Przypuścimy, że projekt ten będzie można zrealizować w przewidywanych rozmiarach i w przewidywanym czasie. Wówczas, teoretycznie rzecz biorąc, za lat 10 kraj nasz miałby sieć drogową, odpowiadającą mniej więcej dzisiejszym jego potrzebom, obliczonym nb. bardzo stronnie. Ponadto w toku realizacji, t. zn. w ciągu tych lat 10, przyjmując zawsze jako przesłankę prawidłowe i sprężyste wykonywanie projektu, będziemy mieli stan taki, że w drugim roku na 1/10 przewidywanego kilometrażu będziemy mieli drogę nową i dobrą, kosztowną wprawdzie w wykonaniu, lecz tanią w konserwacji, natomiast na 9/10 przewidywanego planu będziemy wciąż jeszcze jeździć na drogach starych, o niesłychanie kosztownej, jak wiadomo, konserwacji. W ten sposób niepotrzebnie kraj będzie dopłacał na konserwację dróg starych przez cały okres 10-cio letni, przyczem z całą pewnością można przewidywać, że za lat 10, sądząc po tempie rozwoju dróg w innych krajach Europy, nowa sieć drogową będzie nieproporcjonalnie mała do rzeczywistego zapotrzebowania. I wówczas będziemy tworzyć nowy fundusz drogowy, znowu obliczony na lat 10, po których uplywie, o ile nie zmieniają się zasadniczo warunki komunikacyjne i minus, staniami znowu przed tym samym dylematem.

Innymi słowy: drogi zle kosztują również, biorąc po uwagę nie kasy państwowe, a całokształt życia gospodarczego danego ośrodka. Dla Czechosłowacji na przykład obliczono, że na swoich złych drogach gospodarstwo narodowe tego kraju dokłada 280 milionów koron rocznie, poza wszelkimi kosztami konserwacyjnymi. Jest rzeczą jasną, że zła droga niepowoduje wprawdzie kosztów dla administracji państwowej bezpośrednio, lecz zato dla konsumenta, w postaci niewspółmiernego zwiększenia współczynnika zużycia wozu, remontu, środków pędnych itd. Są to czynniki uchwytnie cyfrowo, dające się obliczyć. Czego się natomiast nieda obliczyć, to wpływy wtórne, jak utrudnienie komunikacji z większymi ośrodkami, w konsekwencji utrudnienie wymiany dóbr, a więc nierównomierność i niewspółmierność cen na dożone artykuły, skutkiem czego ekonomicznie nieuzasadnione róż-

nice w kosztach utrzymania, produkcji i handlu. Klasycznym przykładem Rosja przedwojenna, również klasycznym przykładem, z najnowszych już czasów, nasze ziemie wschodnie, w których np. osadnictwo nie opłaca się już w dystansie 8—10 klm. od ośrodków konsumpcyjnych. Ten współczynnik daleko przewyższa w ogólnym efekcie niepotrzebne zużycie kapitału społecznego przez zwiększone koszty remontu wozów, które bezpośrednio ujawniają się w zmniejszonym dochodzie podatkowym. Na powyższy temat bardzo ciekawą enuncjację wydał w ostatnich dniach jeden z najbardziej kompetentnym w tym kierunku ludzi, a mianowicie wiceprezydent Izby Handlowej Stanów Zjednoczonych, p. A. J. Brosseau, którego tezy, niesłychanie dla nas w tej chwili aktualne, streszczamy poniżej według relacji prasy: „Drogi tworzą hogactwo. Budowanie dróg jest interesem, który się rentuje. Panuje opinia, że Stany Zjednoczone wybudowały szosy, dlatego, że są bogate. Sprawa przedstawia się odwrotnie. Stany Zjednoczone są dlatego bogate, że wybudowały szosy. Nowe szosy zwiększają hogactwo kraju tak znacznie, że wydatki na przyspieszoną budowę wyrównują się zupełnie, oczywiście pod warunkiem pewnych zdrowych założeń. Tę podstawową zasadę sformułował kierownik biura dróg publicznych Stanów Zjednoczonych (U. S. — Bureau of Public Roads) H. Mac Donald, który prawdę tę ujął w sposób następujący: za drogi trzeba płacić w każdym wypadku, obojętnie, czy je posiadamy czy też nie. Pewne jest jednak, że mniej się płaci, jeżeli je się już ma, niż wówczas, gdy ich się nie ma. Wszystko co dotyczy braku dróg, dotyczy również i dróg zwykłych. Na drogach złych koszty transportu pozostają zawsze na bardzo wysokim poziomie, ekonomiczny zasięg obrotu jest bardzo ograniczony, a cierpią potem nie tylko poszczególne osoby, ale także miasta i całe kraje pod względem gospodarczym i socjalnym.

Natomiast jest rzeczą jasną, w świetle powyższych rozważań, że przy rozpoczęciu akcji budowy szos żadne państwo, ani miasto, ani jednostka administracyjna nie jest w stanie pokryć nawet najbardziej koniecznych wydatków z przychodów bieżących. Trzeba na to kapitałów jednorazowych, w dużej ilości. Najprostszym sposobem, to wydawanie obligacji drogowych drogą pożyczki wewnętrznej. Finansowanie tego rodzaju wydaje się na pierwszy rzut oka kosztowniejsze, gdyż przynosi dodatkowe wydatki w formie odsetek. Jednak jest to tylko zwykła pozorna, bo jeżeli wziąć pod uwagę wszystkie czynniki, to dojdzie się do wniosku, że sfinansowanie powoduje w ostatniej linii mimo wszystko koszty mniejsze, o ile wydatkowane pieniądze ściągają się dopiero w późniejszych terminach w postaci opłat czy podatków. Jest to fakt, który udowodniono już ostatecznie przez szczegółowe studia nad metodami finansowania dróg publicznych między innymi U. S. Bureau of Public Roads. Gdyby np. środki finansowe, będące do dyspozycji, wystarczyły na budowę szosy długości 5 klm. rocznie, minęłoby 10 lat, zanim byłoby gotowe pierwsze 50 klm. Przez prawie cały ten czas rozwój komunikacji byłby zahamowany.

Ponadto trzeba zważyć, że przy solidnie zbudowanym i dobrze wytyczonych drogach 40 do 60 proc. kosztów inwestycyjnych stanowi wartość trwała. Poza tem wartość dobrej linii jest tak duża, że zainwestowany kapitał nawet po długim czasie jeszcze jest prawie nienaruszony. Jeżeli ma się dosyć kapitału, można budować dobre drogi, które przez długi czas pozostają zdadne do użytku. Tyle p. Bros-

seau, jeden z najwybitniejszych znawców problemu, który chyba powinien znaleźć odpowiednie uznanie u nas, — gdzie jak wiadomo — prorok ma tylko znaczenie, jeżeli pochodzi z Ameryki.

Przystosowawszy powyższe zasady do naszych potrzeb trzeba by konstrukcję funduszu drogowego w obecnej formie uznać za zbyt ciężką i nieprowadzącą do celu w tych rozmiarach, w jakich to dla kraju jest bezwzględnie konieczne. Natomiast trzeba by, zdaniem naszym, wziąć się do sprawy jeszcze znacznie radykalniej i wpływy z tego funduszu przeznaczyć nie na inwestycje same, które pozostają zawsze tylko drobnym interesem, lecz przeznaczyć je tylko i wyłącznie na serwis odsetkowy wielkiej pożyczki, z której należy pokryć inwestycje konieczne nie w ciągu lat 10, a w terminie jak najkrótszym. Mówiono, że fundusz drogowy ma przynieść rocznie około 130 milionów złotych. Licząc ostrożnie wpływy jego tylko na 100 milionów złotych, możnaby nawet przy lichwiarskich stawkach pożyczkowych wysokości 10 proc. rocznie uzyskać z samego funduszu kapitał w wysokości milarda złotych, tj. prawie połowę tego, co w danej chwili w inwestycjach drogowych kraj potrzebuje. Gdyby natomiast rozłożyć ciężar równomiernie na wszystkich użytkowników dróg publicznych, gdyby zebrać wszystkie opłaty i podatki drogowe opłacane przez innych użytkowników dróg publicznych, możnaby zupełnie dobrze zbliżyć się do kapitału, który jednorazowo pokryłby wszystkie potrzeby całego kraju. Jest rzeczą jasną, że w miarę szybkiego tworzenia sieci komunikacyjnej powstawałyby coraz to nowe źródła podatkowe, któreby ciężar serwisu procentowego pozwalały rozłożyć coraz szerzej i łatwiej. Przy tego rodzaju programie drogowym możnaby ponadto odciążać fundusz bezrobocia i cały szereg innych wydatków obciążających budżet państwowy, skierowując je przez to na tory produkcyjne.

Kwestja w tem, skąd wziąć tak poważne sumy. Jest rzeczą jasną, że milarda złotych wolnych kapitałów kraj sam nie wytrząśnie z rękawa i że pożyczka wydana w formie obligacji wewnętrznej kraju pokryta nie będzie. Nie ulega jednak z drugiej strony najmniejszej kwestji, że pożyczka tak wybitnie produktywna, zagwarantowana pewnymi i ostrożnie obliczonymi źródłami serwisu odsetkowego, w państwie tak wybitnie tranzytowem jak Polska, w całym świecie będzie uważana za dobry business i łatwo da się ulokować, szczególnie przy obecnej konjunkturze na światowym rynku pieniężnym, wykazującym silną tendencję stopy dyskontowej.

Wielkie potrzeby muszą powodować wielkie wydatki, zaś na wielkie wydatki na naszym najlepszym ze światów pieniądze zawsze są. Niema ich tylko na drobne interesy, a takim byłby fundusz drogowy w obecnym swem założeniu. Czy nie warto by uczynić wysiłku w tym właśnie kierunku? (pz)

Nowe zamiary Forda

Generalni zastępcy Forda odbyli z generalnym dyrektorem zakładów „Steyr“ konferencję, która miała na celu ewentualne przejęcie tychże zakładów przez Forda. Konferencja — jak się dowiadujemy w ostatniej chwili — nie osiągnęła swego skutku. Amerykanom chodzi głównie o to, by tym sposobem móc obejść austriackie cło samochodowe.

Montaż zakładów Forda w Latate w Turcji dobiega końca i w najbliższych dniach zostaną one uruchomione.

Samochodem przez Gobi i Mongolję

Włóczęga po Dalekim Wschodzie. — Wyprawa do Mongolji. — Chiński Mur. — Pustynia Gobi.

Ciekawe te wspomnienia z tajemniczej i niezbadanej Mongolji otrzymaliśmy od pana Kazimierza Niemyskiego z Warszawy, który w czasie swej kilkunastoletniej włóczęgi po świecie, spędził w tym kraju trzy lata i stamtąd w roku 1927 powrócił do Polski.

I.

Jako żołnierz armji rosyjskiej w roku 1917 pojechałem po rewolucji z frontu tureckiego na Daleki Wschód, w nadziei, że okólną drogą prędzej dostanę się do kraju. W Charbinie znalazłem się bez pieniędzy, gdyż na zbornym punkcie towarzysze skradli mi wszystkie posiadane rzeczy. Musiałem postarać się o jakąś pracę, żeby zdobyć środki na dalszą podróż.

Bez trudu otrzymałem posadę szofera u jednego z przemysłowców leśnych p. Kowalskiego, Polaka, znanego powszechnie ze swej patriotycznej działalności na Dalekim Wschodzie. Po pewnym czasie z uzbieranych oszczędności kupiłem własny samochód i odkładałem wyjazd, spodziewając się rychłego uspokojenia i w ten sposób pozostałem w Charbinie około pięciu lat.



Samochody „Dodge” obładowane skórami i innym towarem. Na przedzie autor artykułu p. Kazimierz Niemyski.



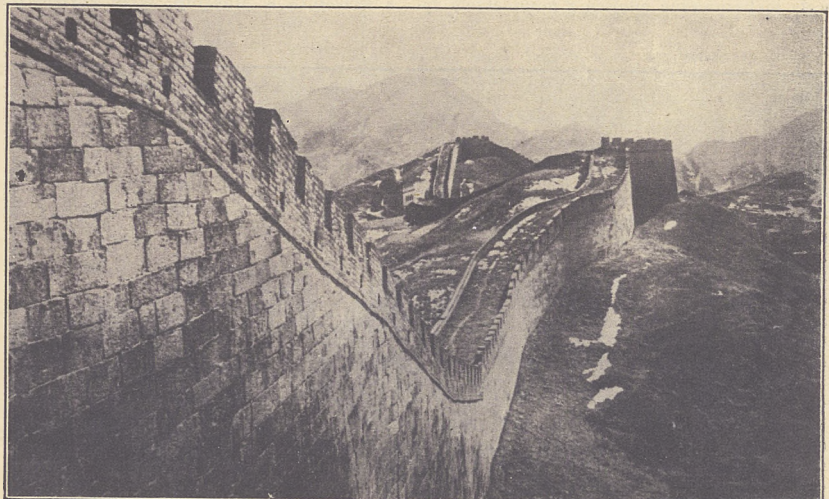
Góry w Kalganie, którą biegnie Mur Chiński.

Jednak monotonna praca w atmosferze, gdzie ludzie posiadający rzutkość i inicjatywę, w krótkim czasie zdobywali milionowe fortuny, sprzykrzyła mi się i czekałem tylko sposobności, aby wyruszyć na poszukiwanie przygód i majątku. W 1922 roku dowiedziałem się, że ma zostać zorganizowana komunikacja samochodowa po Mongolji, kraju pociągającym mnie oddawna swym egzotykiem. Porozumiałem się z kilkoma kolegami i postanowiliśmy w sześciu pojechać do Mongolji.

Właśnie przygotowywałem się do wyjazdu, gdy powrócił z Mongolji jeden ze znajomych, który opowiadaniem swojemu o strasznych warunkach tak zniechęcił moich kolegów, że czterech zrezygnowało z eskapady. Ja jednak i przyjaciel mój Konienko, nie tylko nie zlekliśmy się, lecz przeciwnie, nabrałmy jeszcze większej ochoty i pojechalśmy. Z Charbinia pojechalśmy koleją przez Mukden, Tzian-zin, Pekin do Kalganu (Dżan-dżu-gon). Kalgan, miasto liczące około 600.000 mieszkańców, leży w Czecharji, prowincji oddzielająca Mongolję od Chin i jest ostatnim etapem kolejowym w drodze do Ulan-Bator-Choto (Urgi), stolicy

Mongolji. W Kalganie podjąłem się odprawienia samochodu marki „Dodge” do Ulan-Bator-Choto, nie bez pewnej obawy, gdyż miałem jechać z ładunkiem, a o ładowaniu samochodów w Mongolji opowiadano niesamowite wprost historie. Z wielkim zaciekawieniem śledziłem przygotowania do podróży, o jakiej zresztą miałem niewiele pojęcia. Samochód zaopatrzony w specjalne, dla powiększenia jego pojemności okucie, wydał mi się wprost nieprzyjazny. Zaczęło się ładowanie towaru, ogólnej wagi ok. 40 pudów (około 700 kg), a gdy wyraziłem wątpliwość czy w górstej miejscowości tak przeladowany 16-konny wóz osobowy wytrzyma drogę, Gierancew, przedsiębiorca, u którego podjąłem się pracować, oświadczył mi z uśmiechem, że tylko ze względu na góry zabiera się z miejsca cz. ę ś ł ładunku, bo resztę mamy zabrać za Chińskim Murem.

Wyjechaliśmy więc trzema samochodami w drogę. Rozglądałem się ciekawie po okolicy, ale droga biegła wyschniętym łóżyskiem górskiej rzeki, widziałem więc tylko stromo piętrzące się po obu stronach skały. W odleglo



Słynny Mur Chiński czyli „mur o długości 10 tysięcy li”, jak go nazywają Chińczycy (2 450 km). Mur ten służył do obrony Chin przed napadami szczyptów północnych i jest 16,5 m wysoki oraz 5—8 m głęboki.



Szoferzy w Mongolji w porze zimowej przypominają swym ubiorem Eskimosów.

ści około 60 klm od Kałganu mieliśmy ruiny osławionego Chińskiego Muru, mającego w tem miejscu około 10 metrów grubości. Przy bramie muru stoi chińska kaplica, w której umieszczono wysoki, pięciometrowy posąg Boga Wojny, wyobrażający starego chińskiego rycerza na koniu.

W odległości około ośmiu klm od Wielkiej Ściany, leży miasteczko Miao-tan, również otoczone murem kamiennym, z czterema bramami, po każdej stronie symetrycznego czworokąta i ze strażą żołnierską przy każdej bramie. Gdy zapytałem, dlaczego w spokojnej miejscinie stoją warty żołnierskie przy bramach, dowiedziałem się, że jest to konieczne, ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo gór, w których kryją się bandy chunhuzów, napadające na okoliczne miasta i urządzające grabieże.

W Miao-tan dopelniliśmy ładunków, waga których wynosiła przeszło 90 pudów na każdy wóz, poczem wyruszyliśmy w dalszą drogę. Dopiero po spuszczeniu się z grzebień górskiego zrozumiałem przyczynę, dlaczego do przewożenia dość okazałych ilości towarów używa się lekkich samochodów, a nie ciężarowych. — Oto ściekająca z gór woda tworzy u ich podnóży mokradła, ciągnące się na przestrzeni około 50 i więcej klm. Jasne było, że większy, ciężarowy samochód okazałby się kłopotliwy i bezużyteczny, gdyż ugrzązłby w bagnach, podczas gdy lekkie „Dodge” przebywały niebezpieczne miejsca z minimalnym ry-



Po obu stronach dróg w Mongolji często spotkać można posągi zwierząt, poświęconych bogom i królom.

zykiem. Nawet w wypadku ugrzęźnięcia, po zdjęciu ładunku, łatwo można je było wyciągnąć z błota, czy też piasku.

W całych Chinach niema dróg bitych, a zwłaszcza w Mongolji, tylko gdzieniegdzie

Jadąc szlakiem karawan, często można spotkać padłe zwierzęta pociągowe, pozatem u hodowców, choroby niszczą setkami i tysiącami bydło, owce i konie, dzięki temu wilki stepowe, mając wiele pożywienia z padłych zwierząt i dziczyzny, prawie nigdy nie rzucają się na człowieka. W powietrzu unoszą się niezliczone stada dzikiego ptactwa. Taką olbrzymią dziczyznę widziałem po raz pierwszy, pomimo, że kilkakrotnie, jako wielki zwolennik polowań wyjeżdżałem do amurskiej tajgi.

W odległości około 300 klm od Kałganu zaczyna się pustynia Gobi. Jest to bezwodna przestrzeń około 400 klm szerokości i przeszło 2 000 klm długości, cała pokryta lotnym piaskiem, tworzącym morze pagórków. Tuziemcy nazywają tę pustynię „głodną”.

Tu dopiero zaczęła się prawdziwa walka samochodu z lotnym żywiołem. Trzeba było wprost wydierać każdy metr przebytej przestrzeni. Przy wjeżdżaniu na liczne piaskowe pagórki, wszyscy uczestnicy podróży, a więc i pasażerowie wysiadali z samochodów i popychali je kolejno, a w niektórych miejscach trzeba było łopatami rozkopywać piasek, ażeby móc przejechać. Szczęściem na każdym samochodzie mieliśmy po trzech pasażerów, co w sumie z kierowcami stanowiło 12 ludzi. Lecz w wypadkach, gdy szofer sam jedzie i nie ma pomocy przy wjeżdżaniu na pagórki, musi je san rozkopywać.



Częściej aniżeli samochody spotkać można karawany wielbłądów, załadowane towarami. Na rycinie widzimy odmarsz takiej karawany przez pustynię Gobi do Chin.

Technika samochodowa w r. 1930

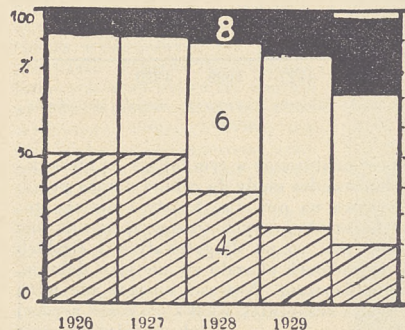
Po zamknięciu trzech największych salonów samochodowych, które się odbyły pod koniec ubiegłego roku w Paryżu i Londynie, oraz z początkiem bieżącego roku w Nowym Jorku, nie ma już tajemnic co do licznych nowości konstrukcyjnych, które przygotowały poszczególne fabryki dla swej produkcji w bieżącym roku. Na podstawie ekspozycji, które

czytać można ułamki całej kolumny w procentach.

Zacniemy od silnika. Stwierdzić można, że obecne samochody stoją pod znakiem przewagi silnika wielocylindrowego, celem zwiększenia elastyczności silnika oraz uproszczenia i ułatwienia prowadzenia wozu. Największą dotąd przewagę mają silniki sześciocylindrowe, stanowiąc ponad 50% ogólnej ilości samochodów. Ilość silników ośmiocylindrowych przewyższa ilość czterocylindrowych o całe 10%. Wąskie górne pasmo w pierwszym wykresie oznacza silniki dwu- i dwunasto- i szesnastocylindrowe, które z roku na rok, coraz liczniejszymi mają zwolenników. Jeżeli teraz rozważymy siłę, albo raczej pojemność silnika, to w stosunku do ubiegłych lat znaczną można stwierdzić zmianę. Proporcje nie zmieniły się, zwiększyły się tylko na korzyść samochodów

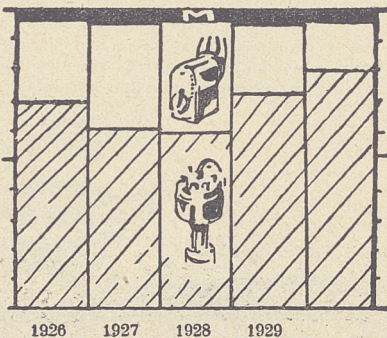
sowanie bardzo korzystnych kształtów komór spalania.

Ciekawym objawem, który wypływa ze wzrastającej liczby silników wielocylindrowych jest stały wzrost w zastosowaniu zapłonu od baterji, który w bieżącym roku wynosić będzie ponad 80%, podczas kiedy doniedawna



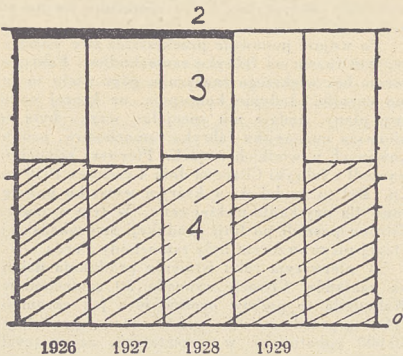
Największe powodzenie ma silnik sześciocylindrowy

zdobily trzy wyżej wymienione salony, można sobie już dzisiaj wyrobić zdanie, jakie kierunki konstrukcyjne będą przeważały w samochodach seryjnych, które ujrzymy na rynku w bieżącym i przyszłym roku. Na załączonych wykresach podajemy kilka charakterystycznych konstrukcyj oraz ich procentowe występowanie



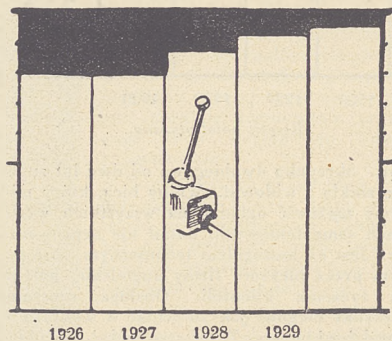
Zapłon od baterji w dużym stopniu wyparł magneto,

silniejszych o litrażu 3 000 ccm i ponad. Samochody te stanowią dzisiaj bodajże największy kontyngent. Wozy o litrażu 1 000 do 2 000 ccm, oraz od 2 000 do 3 000 ccm zajmują procentowo równe ilości. W stosunku do ubiegłego roku w tej ostatniej klasie zaszły bardzo minimalne zmiany. Samochodziki z silnikami o litrażu poniżej 1 000 ccm stanowią około



a skrzynka czterobiegowa zapanowała prawie że wyłącznie,

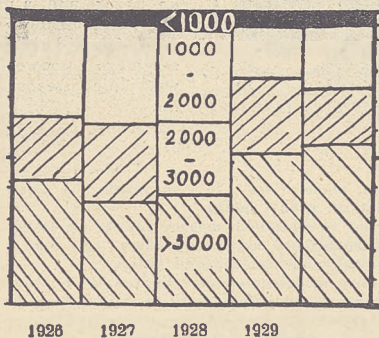
5% wszystkich typów samochodów. Rozmieszczenie zaworów nie uległo żadnej większej zmianie przy wszystkich nowych modelach, gdyż silniki suwakowe mało co zyskały na popularności, a zawory wiszące w głowicy nadal utrzymują swą przewagę. Najczęściej stosowany bywa układ zaworów bocznych (60%). Przyczyną tego jest odkrycie i zastosowanie nowych kształtów komór spalania, przypominających ricardowskie. Na schemacie trzecim (czarne pole) widać procentowy wzrost zaworów o układzie przeciwnym, prawdopodobnie dlatego, że układ taki zezwala na zasto-



przyczem lewerek biegowy, obsługujący ją, umieszcza się w środku.

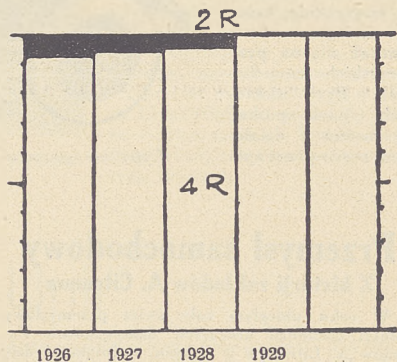
jeszcze dominował zapłon od magneta, to w ubiegłym roku spadł on do 25%, a w bieżącym do 15%. Pozostałych 5% stanowią silniki o zaplonie mieszanym.

Silniki i skrzynka biegów skonstruowane w jednym bloku są tak rozpowszechnione, że



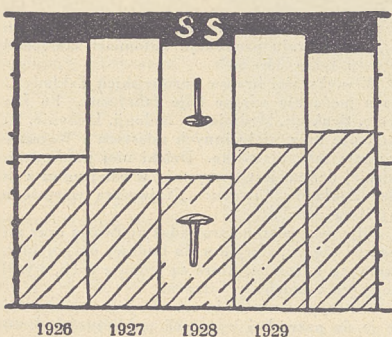
o litrażu 3 000 ccm i ponad,

nie, przyczem statystyka ta obejmuje lata od 1926—1930. Wykresy te wykazują w sposób dla każdego zrozumiały, wzrost oraz ubytek poszczególnych tendencji konstrukcyjnych w okresie tego pięciolecia. Cała wysokość jednej kolumny graficzno-statystycznej oznacza 100%, po prawej i lewej stronie tychże wykresów znajdują się podziałki, z których od-

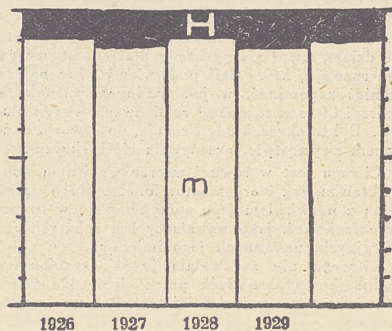


Hamulec na cztery koła cechują wszystkie bez wyjątku wozy.

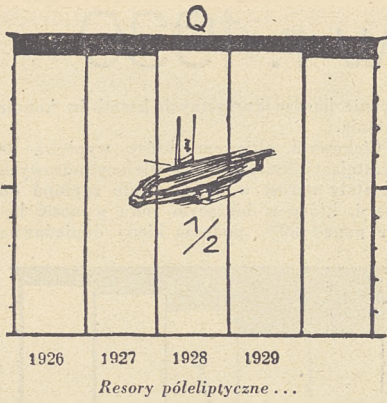
każdą inną konstrukcją w danym wypadku bezwzględnie uważać należy jako zupełnie anormalną. Co do skrzynki biegów, to wbrew dążeniom, które wypływają z Ameryki, coraz większe uznanie zyskuje sobie skrzynka czterobiegowa, która bywa zastosowana w 55%, podobnie jak w roku 1928 u wszystkich samocho-



z zaworami wiszącymi o układzie bocznym.



Urządzenie „servo“ coraz częściej bywa stosowane do hamulca nożnego.



Resory półeliptyczne ...

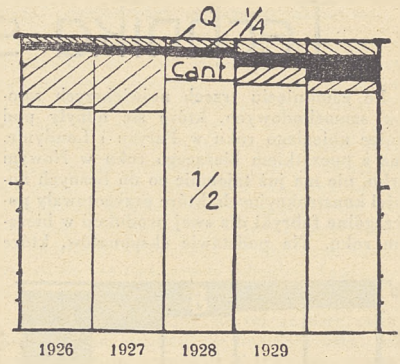
dów. Skrzynka dwubiegowa od dwu lat zupełnie znikła z widowni. Wolny bieg, który mieliśmy możliwość oglądać na wszystkich wystawach samochodowych, dotąd nie zaprowadził się. Jest on szczegółem technicznym, stosowanym przez niektóre firmy angielskie, jedynie na życzenie klientów. Obsługa centralna skrzynki biegów, jak to widać z wykresu 6, jest dzisiaj normą. Z wykresu widać, jak nakład centralny powoli i pewnie w okresie pięcioletnim wypierał układ boczny, który — zdaje się — w najbliższych dwu latach zupełnie zostanie zarzucony.

Ogólne zastosowanie znalazły hamulce na cztery koła, które od ubiegłego roku spotkać można przy wszystkich samochodach. Przy niektórych typach spotkać się można z działaniem serwo przez spe-

cialne rozmieszczenie szcęk. Działanie serwo znalazło zmienne zastosowanie, czego znowu nie należy brać pod uwagę przy ocenie jego dobroci i skuteczności. Względnie znikome zastosowanie tego hamulca łączy się bezpośrednio z jego konstrukcją, którą można zastosować tylko przy niektórych typach wozów i to w dodatku rzadko występujących.

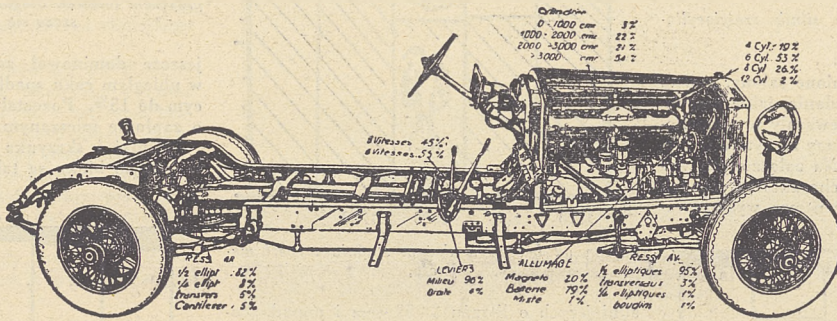
System resorowania w samochodach seryjnych nie wykazuje poważniejszych zmian. Przy kołach przednich używa się prawie wyłącznie resorów półeliptycznych (95%), pozostały procent przypada na różne systemy. Uresorowanie to stosuje się również przy tylnych kołach. Panuje jednakowoż tendencja powolnego wypierania resorów przy tylnych kołach resorami „cantilever“, które do roku 1927 coraz bardziej były stosowane, później jednakowoż powoli zostały zarzucone. Na wykresie 10 w czarnym polu, przedstawione jest resorowanie ćwierćeliptykami, prawie nieznaczne, ale zato coraz bardziej domagające się zastosowania. Wąsko kreskowana linia Q wyraża uresorowanie poprzeczne, które dotąd nie uległo żadnym poważniejszym zmianom.

Jak z tego wynika, sytuacja współczesnej techniki samochodowej zmieniła się niewiele, co zresztą jest objawem zupełnie normalnym.



... i wal otwarty zajmując nadal przodującą miejscę.

Eksperymentowanie w tym lub owym kierunku nie doprowadza nigdy do celu, a naraża przedsiębiorstwa na poważne koszty i dlatego też przy konstrukcji swych wozów akceptują one to wszystko, co po długotrwałych i ciężkich doświadczeniach okazało się nie tylko dobrym, ale i najlepszym. Nowości opisane nie miną bez echa i aczkolwiek wielka ich część prędzej lub później zostanie zarzucona, to jedno jest pewne, że niektóre z nich w najbliższych latach wykażą swą wysoką wartość techniczną, a niejednokrotnie będziemy mieli możliwość spotkać się z nimi w przyszłych salonach samochodowych, jako szczegółami, a raczej znormalizowanymi częściami każdego seryjnego podwozia względnie samochodu.



Cyfry porównawcze, wykazujące zmiany w konstrukcji samochodów od roku 1926 do 1930.

Przemysł samochodowy Z historii zakładów A. Citroena

W roku ubiegłym cały świat przemysłowy Francji obchodził uroczystie dziesięciolecie Zakładów A. Citroena w Paryżu, największej dziś w Europie fabryki samochodów.

Uroczystość ta odbiła się głośnie echem w całym świecie. U nas wywołała tem żywszy odźwięk, że zbiegła się dziwnym trafem z założeniem przez te zakłady własnej filii fabrycznej w Warszawie. Zbytecznym jest podkreślać olbrzymie znaczenie, jakie założenie tak potężnej placówki mieć będzie dla rozwoju automobilizmu w Polsce.

Historja Zakładów Citroen jest jedną w swoim rodzaju w Europie epopeją geniuszu i niezłomnej energii ludzkiej. Główny jej bohater, Andrzej Citroen przerasta indywidualnością wszystkich współczesnych potentatów przemysłowych.

W tem twierdzeniu niema bynajmniej przesady. Genjalna bowiem koncepcja, na której oparł swe dzieło, stworzyła podstawę dla fantastycznego jego rozwoju, który dziś podziwiamy. Nie należy również zapominać, w jak trudnych warunkach Andrzej Citroen rozpoczął realizowanie swych planów. Był to okres, kiedy Francja, po krwawo okupionem zwycięstwie, przeżywała ciężki kryzys.

Citroen jest w równej mierze wybitnym konstruktorem, jak i organizatorem. Na długo przed wojną z nazwiskiem jego spotykano się w literaturze fachowej, jako wynalazcy kół zębatych redukcyjnych, nazwanych jego imieniem.

Citroena nie zadawała jednak szablonowa produkcja wynalezionych przez siebie kół zębatych i wzorem najdzielniejszych konstruktorów ówczesnej epoki, epoki bohaterkiej automobilizmu, zajął się budową samochodów, jako konstruktor samochodów „Mors“, dziś już nieistniejących.

Wybucho wojna. Po odbyciu dłuższej kampanji na froncie, jako oficer artylerji, Citroen powraca do Paryża i przekształca swą fabrykę na warsztaty amunicyjne, które rozrastają się do olbrzymich rozmiarów.

Po wojnie ponownie przekształca swe warsztaty, tym razem na fabrykę samochodów. Fakt pozornie bez większego znaczenia, gdyż wielu to samo czyniło. Jedynie koncepcja, na której oparł swe plany, nadaje mu specjalną wagę: była to pierwsza europejska fabryka samochodów, produkowanych w wielkich seriach. Pierwszy samochód wyszedł z fabryki Citroena dnia 4 czerwca 1919 roku. Był to model A, w którym wszystko poświęcono dla uzyskania niskiej ceny. W tym wypadku Citroen poszedł po linię produkcji amerykańskiej, której pierwowzorem były samochody Forda.

W pierwszym roku istnienia produkcja dzienna zakładów Citroen wyniosła 30 samochodów. Wzbużyło to podziw ogólny, lecz jak skromnie cyfra ta przedstawia się wobec obecnej produkcji: 30 000 robotników w warsztatach, zajmujących 800 000 m kw. powierzchni produkuje 500 samochodów dziennie.

Taki rezultat jest najlepszym sprawdzianem genjalnej koncepcji, na której oparta została działalność Citroena.

Od pierwszego modelu, którego pierwszy egzemplarz opuścił fabrykę dnia 4 czerwca 1919 roku, wiele zmian zaszło w samochodach Citroen. Odnaczają się one, od samego początku prostą konstrukcją i doskonałością użytych materiałów. W nowych seriach uwagę skierowano przede wszystkim na zaopatrzenie samochodów w coraz większy komfort, korzystając jednocześnie ze wszelkich najnowszych zdobyczy techniki, a jednak cen nie podwyższano, wprost przeciwnie obniżano je, uzyskując przez to coraz większy zbyt.

Najwyższą wartość za najniższą cenę, — ota dewiza zakładów Citroen. Doskonałym wyrazem tej dewizy jest ostatni model samochodów Ci-

troen, model C6F. Jest on rezultatem dziesięcioletnich prób i badań.

Jest to samochód, mogący równać się jakością z samochodami najwyższej klasy, zaś ceną — z najtańszymi samochodami świata.

Poza modelem sześciocylindrowym, o którym mówimy powyżej, Zakłady Citroen produkują również samochody 4-cylindrowe, dorównujące pod każdym względem 6-cylindrowym.

Należy podkreślić fakt, że są to jedyne samochody w niskiej cenie, posiadające karoserje 7-osobowe. W ten sposób stanowią one najtańszy środek komunikacji, gdyż za cenę jednego biletu kolejowego drugiej klasy podróżować może aż siedem osób.

Trzy czwarte produkcji Zakładów Citroen pochłania Francja, dzięki czemu ich polityka eksportowa nie liczy na duże zyski, na rynkach zagranicznych, a kieruje się zasadą, aby cena samochodów Citroen była jak najbardziej zbliżona do ceny francuskiej. Dla przykładu podajemy, że w Polsce samochody amerykańskie, nawet te, które są montowane na miejscu, kosztują 100% i więcej, niż w kraju produkcji, natomiast samochody Citroen tylko 35—50%.

W większości krajów europejskich Zakłady Citroen posiadają własne filje fabryczne. Po Londynie, Brukseli, Medjolanie, Kolonji, Lisbonie, Kopenhadze oraz wielu innych miastach i Warszawa uzyskała taką placówkę. Dzięki niej publiczności polskiej danem jest korzystanie w całej pełni z dewizy Zakładów Citroen: „Najwyższa wartość za najniższą cenę“.

Filja warszawska sprowadza podwozia oraz nieznačajną część materiałów do budowy oryginalnych stalowych karoserji, które są jedną z cech, wyróżniających samochody Citroen.

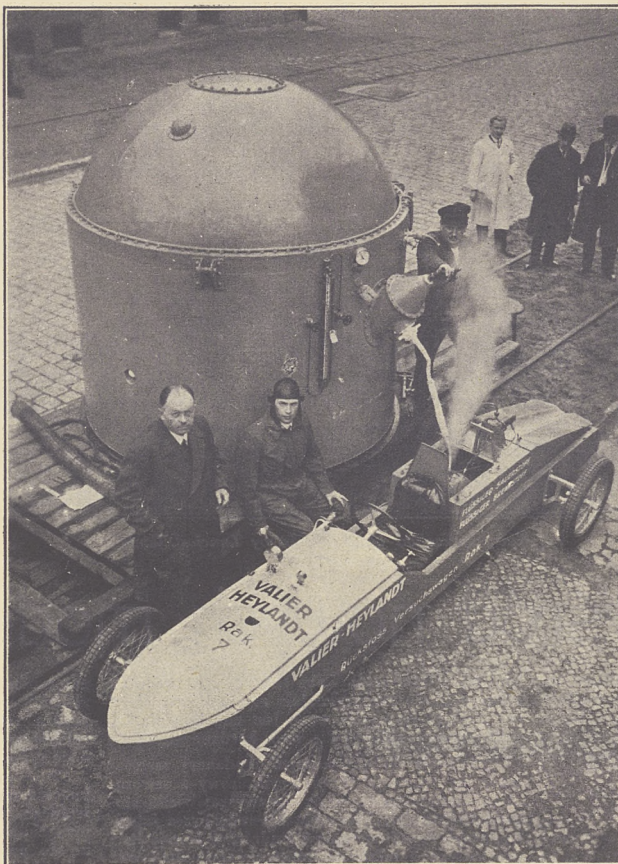
Montując samochody na miejscu, stosujemy się je do potrzeb i wymagań publiczności, licząc na stacje obsługi, gęsto rozsiane po całym kraju, ułatwiają korzystanie z nich.

Nowy samochód raketowy

Fanatyczny pionier idei komunikacji raketowej, Max Valier, dawny współpracownik Fritza Opla, znalazł sobie obecnie innego partnera w osobie dr. Heylandta i dokonuje obecnie znowu prób z niedawno przez siebie skonstruowanym samochodem raketowym. Valier przyszedł — jak każdy rozsądny człowiek — do wniosku, że napęd raketami z materiałem wybuchowym nie ma na przyszłość widoków powodzenia. Do swych prób używa on obecnie motoru raketowego o napędzie skroplonym tlenem. Napęd ten daje większą równomierność nateżenia siły, z drugiej zaś strony, może kierowca w czasie jazdy regulować szybkość pojazdu. Po raz pierwszy nie jest wóz raketowy igraszką pędzących go sił i ulega woli kierowcy.

Pierwszy start nowego pojazdu odbył się 19. b. m. Konstruktorowi chodziło nie o rozwinięcie wielkiej szybkości, lecz o praktyczne możliwości zastosowania nowego napędu dla znajdującego się w stadium budowy samolotu raketowego.

Samochód składa się z małego, wąskiego podwozia, siedzenia kierowcy i zbiornika na paliwo. Po podpaleniu tlenu wybucha z rury wydechowej potężny, lecz dający się regulować płomień. Po zwolnieniu hamulców, pojazd z wolna i równomiernie rusza z miejsca. Przedewszystkiem rzuca się w oczy całkowity brak olbrzymich kłębow dymu, jakie wytwarzał dawny RAK Opla, napędzany raketami prochowymi. Po kilku mi-



Nowy samochód raketowy „Valier Heylandt” podczas tankowania płynnego tlenu.

nutach równomiernej jazdy na prostej i po wzięciu kilku krzywizn, zamknął Valier dopływ tlenu i wóz stanął w miejscu. Również i to nie było możliwe przy wehikule Opla, gdyż trzeba było czekać, aż rakiety się wypalą.

Wogóle wóz Valiera góruje nad każdym względem nad dotychczasowymi pojazdami raketowymi. Wielki zbiornik paliwa zapewnia mu możliwość dłuższej, nieprzerwanej jazdy, której szybkość może być dowolnie regulowana, przy czym brak straszliwego huków i chmur dymu.

W najbliższych dniach chce Valier dokonać nowych prób, tym razem na aerodromie w Tempelhof pod Berlinem, gdzie będzie mógł na większej przestrzeni rozwinąć znacznie większą szybkość.

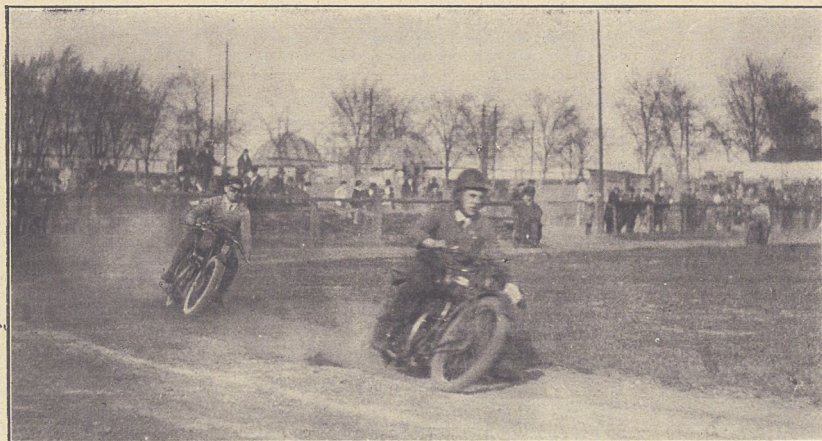
W razie pomyślnego przebiegu prób na Tempelhof, chce Valier i Heylandt natychmiast przystąpić do budowy wspomnianego już samolotu raketowego. Jak wiadomo, wszelkie próby, jakie dokonywał swego czasu Fritz v. Opel ze swym samolotem o napędzie raketami wybuchowymi, praktycznie zawiody, gdyż rakiety wybuchły kiedy chciały, niezależnie od woli kierowcy. Od tych wszystkich wad wolny jest aparat Valiera, to też konstruktor ten sądzi, że w najbliższym czasie, będzie możliwy, zapomocą jego wynalazku, przelot przez Atlantyk w ciągu 15 godzin, zwłaszcza, że paliwo — tlen, można w formie skondensowanej zabrać ze sobą w dużych ilościach.

Wyścigi motocyklowe „Unji”

W drugi dzień świąt wielkanocnych zorganizował oddział motocyklowy „Unji” pierwsze w Poznaniu i wogóle w Polsce wyścigi motocyklowe na „dirt track” t. j. na płaskim torze, wysypanym kłębami żużla. Już od początku, mając tuż za sobą Koszczyńskiego, który mimo kilkukrotnych usiłowań nie zdołał go minąć i w tym też porządku ukończono bieg. Miładowski pozostał w tyle na dystansie całej rundy. Drugi bieg stał się świetnym zwycięstwem Turkiewicza (Motosacoche 350 ccm), który wyprzedził swego konkurenta Brodzia (Calthorpe 350 ccm) o kilkadziesiąt metrów. Jako trzeci przyszedł Tyrała, również na Calthorpe o tym samym litrażu.

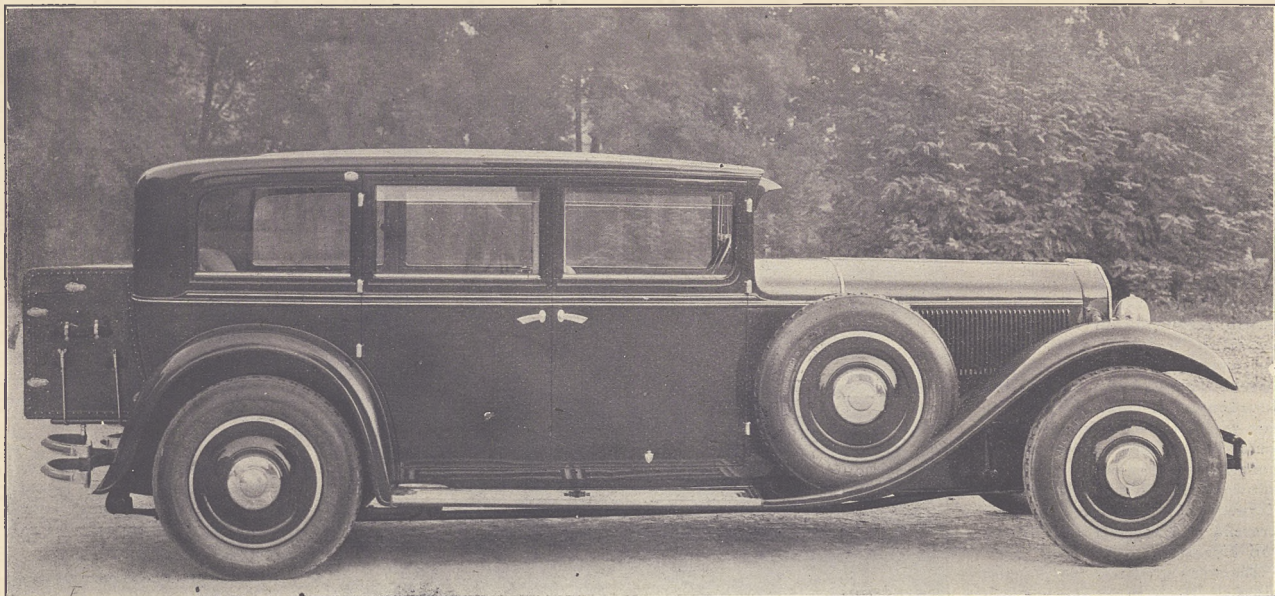
Niezwykle interesującym był trzeci przedbieg, w którym Koszczyński (Rex Acme) uległ po długiej i ciężkiej walce znakomitemu Czerniakowi (Rudge Wh 350 ccm). Mimo kilkakrotnych ataków nie udało mu się uzyskać utraconego miejsca. Obaj wyprzedzili daleko Falkiewicza (Ariel 250 ccm), który przyszedł do mety jako trzeci.

W czwartym przedbiegu zwyciężył znowu bezkonkurencyjny Czerniak (Rudge Wh.), bijąc Koszczyńskiego (Rex Acme) i Haliwickiego (Ariel 250 ccm) o kilka metrów.



Szczególnie ciekawy był finałowy bieg zwycięzców. Na pierwszym planie widzimy znakomitego Czerniaka na „Rudge”, za nim Koszczyńskiego na „Rex Acme”, biorącego niebezpieczny zakręt.

(Dokończenie na str. 13.)



Nowy samochód ośmiocylindrowy Lancia-Dilambda.

Wśród nowych modeli

Pośród nowych modeli, jakie oglądaliśmy na ostatnich Salonach samochodowych, szczególnie kilka zasługuje na specjalne omówienie ze względu na to, iż przez swe ciekawe rozwiązania techniczne stanowią one rzeczywiście krok naprzód, w drodze do „idealnego samochodu”. Zwłaszcza ciekawym jest nowy model Lancii „Dilambda”, którego kilka szczegółów podajemy poniżej.

Przy konstrukcji tego nowego typu samochodu 8-cylindrowego zachowała fabryka wszystkie te właściwości powszechnie znanego typu „Lambda”, skonstruowanego, jeszcze w r. 1922, a prócz tego zastosowano wszelkie najnowsze doświadczenia i udoskonalenia, jakie w ostatnich latach zaszły w dziedzinie automobilizmu i budowy silników.

Przedewszystkiem należy przypomnieć, że jedną z charakterystycznych cech samochodu Lancia-Lambda jest patentowane uresorowanie kół przednich. Przez tę konstrukcję zmniejszono do możliwego minimum ciężar nieusprężynowanej części, a mianowicie wyłącznie do ciężaru jednego koła, tak, że szkodliwe działanie bezwładności mas zostało prawie w zupełności zniesione. Zrealizowano w ten sposób zawieszenie kół nie tylko nadzwyczaj elegancko i ciekawie konstrukcyjnie, lecz stworzono podwozie, które przy największej szybkości i na najgorszych drogach pozwala, na pewną i wygodną jazdę, bezwzględnie nieskonne do zarzucania nawet na śliskiej drodze i ostrych skrętach i zezwalające na wprost brutalne hamowanie bez obawy zarzucenia. Ten rodzaj zawieszenia kół przednich, jednakże znacznie wzmocniony, został zastosowany przy samochodzie typu Dilambda, przyczem jednak smarowanie tego systemu zostało wybitnie ulepszone, a mianowicie jest obecnie zupełnie automatyczne, niewymagające żadnej obsługi. Uresorowanie tylne jest zapomocą dwóch nadzwyczaj elastycznych półeliptycznych resorów normalnych, osadzonych w łożyskach gumowych snanego typu Silentblok. W ten sposób praca resorów nie tylko jest bezwzględnie cicha i elastyczna, lecz również odpada konieczność częstego smarowania i czyszczenia zawieszni resorowych. Drgania resorów tłumione są amortyzatorami.

Przy nowym modelu system kierownicy jest bardziej udoskonalony, tak, że kierowanie wozem jest łatwiejsze, jak przy typie Lambda, który odznaczył się wybitnie czułą, miłą, a jednak bardzo pewną kierownicą. Hamulce, nożny i ręczny, zupełnie od siebie niezależne mimo nadzwyczajnej lekkości i łatwości w użyciu posiadają nieosiągnięte dotychczas zdolności hamowania.

W tylnym moście w dyferencjale zastosowano ząbienie najnowszego typu Ypod, które dozwol-

ilo na zmniejszenie kola talerzowego, wskutek czego dało się konstrukcyjnie rozwiązać, że obecnie podłoga wewnątrz wozu jest zupełnie płaska, a nie przzerwana rurą dla wału kardanowego.

Stosownie do najnowszych tendencji zastosowano do podwozia motor 8-cylindrowy z zaworami w głowicy, posiadający nadzwyczaj wielki stopień wydajności. Przez patentowanie przez fabrykę sposób rozmieszczenia cylindrów w formie bardzo ostrego V udało się konstrukcyjnie zbudować silnik bardzo zwizły, krótki i elegancki, pozwalający przy normalnej długości wozu na znacznie większą przestrzeń dla karoserji. Przy normalnych 8-cylindrowych motorach muszą być stosowane kosztowne, skomplikowane i dość czule urządzenia dla zniesienia drgań długiego wału korbowego — natomiast przy zwizłej konstrukcji motoru Lancii długość wału korbowego jest nieznaczna, a przez oparcie go na pięciu łożyskach odpada konieczność stosowania tych specjalnych urządzeń dla zapobieżenia wibracjom. Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że wał korbowy jest najzupełniej zrównoważony, tak statycznie jak i dynamicznie. Aby silnik pracował zupełnie bez szelstu, przewidziany jest napęd wału rozrządczego zapomocą łańcucha z automatycznym napinaczem. Specjalne studja, doświadczenia i próby poświęciła fabryka na zredukowanie ciężaru mas ruchomych. Przez zmniejszenie tych ciężarów nie tylko silnik jest lepszy, lecz co ważniejsze, zmniejszono nacisk na łożyska do minimum, uzyskując doskonale zrównoważenie mas i niebywałą elastyczność i akcelerację samochodu.

Dwie elektryczne pompy doprowadzają benzynę z głównego zbiornika do gaźnika zawsze w równej ilości bez względu na położenie wozu. Na system smarowania położono największy nacisk. Olej po przejściu przez silnik splywa do specjalnego zbiornika, w którym się chłodzi i automatycznie oczyszcza. Do filtrowania oleju zastosowany jest filter Autoklean, który przez uruchomienie dźwigni zewnątrz leżącej może być odcyszczony kiedykolwiek bez straty czasu i dłuższej roboty.

Temperatura wody jest kontrolowana i regulowana zapomocą termostatu. Wentylator nie jest pędzony rzemieniem, lecz bezpośrednio sprzężony z wałem rozdziałczym.

Sprzęgło bardzo lekkie do uruchomienia, jest typu suchego jednotarczowego i daje pewność bardzo łatwej zmiany przekładni.

Znakomita sztywne rama podwozia składa się z dwóch podłużnic o patentowanym profilu, połączonych specjalnymi poprzecznkami. Tylna po-

przeznica jest wykształtowana równocześnie jako zbiornik na benzynę. Ten typ ramy pozwala na bardzo wygodne montowanie wszelkich poszczególnych części podwozia, jako też karoserji dowolnego typu.

Stosownie do ostatnich modnych tendencji konstrukcyjnych, posiada podwozie system centralnego smarowania, zapomocą którego przez przyciśnięcie pedału doprowadza się olej nie tylko do przedniego uresorowania, lecz wogóle do wszystkich miejsc podwozia, które wymagają smarowania.

Stosunek mocy silnika do ciężaru wozu jest bez porównania bardzo korzystny. Uzyskano przez to bardzo wielką chyżość (szybkie osiągnięcie ponad 120 km/godz. przy pełnym obciążeniu), zadziwiająca akceleracja, oraz możliwość pokonywania bardzo wielkich wzniesień na biegu bezpośrednim.

Charakterystyka techniczna podwozia: silnik ośmiocylindrowy w jednym bloku, cylindry ustawione względem siebie w postaci litery V; średnica: 79,37 mm; skok: 100 mm; pojemność cyl.: 3960 cmc; moc podatkowa w Polsce: 15,12 KM; tłoki: ze specjalnego lekkiego stopu aluminium; łączniki: z najlepszej wytrzymałej stali na łożyskach kompozytowych; wał korbowy motoru: 5 razy ułożyskowany; karburator: podwójny Zenith, z pompą przyspieszającą; zasilanie gaźnika benzyną: za pomocą 2 pomp elektrycznych „Autopuls”; smarowanie: pod ciśnieniem z włączonym automatycznym filtrem „Autoklean”; pojemność zbiornika oliwy: 12 do 13 litrów; chłodzenie: wodne, za pomocą pompy i zastosowania termostatu; chłodnica: specjalnego patentowanego typu o bardzo wielkiej wydajności; zapłon: z baterji system Boscha „Spynterogen” 12 Volt; dynamo: 130 Watt; akumulator: 12 Volt, 75 amp/godz.; zbiornik na benzynę: pojemność 100 litrów; sprzęgło: suche, jednotarczowe; zmiana przekładni: 4 biegi wprzód, jeden watecz; przeniesienie na oś tylną: na łożyskach kulkowych z trzema przegubami kardanowymi.

Most tylny z prasowanej blachy stalowej. Załączenie w dyferencjale systemu „Ypod”. Stosunek przeniesienia 12 : 51.

Uresorowanie: przednie, patent Lancii o sprężynach spiralnych i oliwnych amortyzatorach, dozwalające na niezależne ruchy kół; tylne, zapomocą resorów półeliptycznych, osadzonych w gumie i amortyzatorów.

Hamulce: na wszystkie 4 koła pedałem nożnym, z wyrównaniem ciśnienia i na koła tylne dźwignią ręczną.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Brescia, 14 kwietnia. (Korespondencja własna.) Już od szeregu dni sposobilo się spokojnie zwykle miasto włoskie Brescia do swego największego wydarzenia corocznego: wyścigu samochodowego na przestrzeni tysiąca mil (Mille Miglia). Ulicami mknęły co chwila samochody z łopoczącymi na wietrze chorągiewkami komandorów i komisarzy sportowych, każde, najmniejsze wolne miejsce było wyzyskane jako plac postojowy, zaś każdy nadjeżdżający pociąg wyrzucał niezliczone tłumy ludzi. Milicja i policja, choć wparta posilkami z sąsiednich miast, miała wiele roboty z hamowaniem temperamentu i krewkości rozentuzjasmowanych tłumów, które formalnie zalały place i ulice miasta.

Wreszcie zaczęły nadjeżdżać wozy, zapisane na liście startu. Szczególnie licznie reprezentowane były Alfa-Romeo, O. M. i Mercedes-Benz, natomiast Bugatti i Salmson — najczęstszy laureaci torów wyścigowych, stały się nieliczne. W ubiegłym roku pierwszą nagrodę „Mille Miglia“ zajął Alfa-Romeo, który postanowił za wszelką cenę pokonać Bugattiego i zatrzymać zaszczytne pierwsze miejsce. Ogólną sensację budziły śnieżno-białe Mercedesy Carracioli i Wernera. Wogóle na starcie zapisanych było 130 wozów, podzielonych na dwie serie.

Wśród niechwytnego entuzjazmu tłumów odbył się start pierwszej serii: wozów sportowych do 1 100 ccm pojemności. Po krótkiej przerwie, po południu ruszyły wreszcie potężne wozy wyścigowe, wśród ogłuszającego huków olbrzymich silników i kompresorów i wśród błysków ognia, wydobywającego się z rur wydechowych. Trasa, wynosząca, jak wiadomo, tysiąc mil, prowadziła z Brescji via Rzym z powrotem do Brescji.

Już przed Bolonią wysunął się na czoło Nuvolari (Alfa-Romeo), mając tuż za sobą Varzię (Alfa-Romeo), Carraciola (Mercedes-Benz) oraz hr. Vinci (Alfa-Romeo). Pod Sieną zdarzyła się poważna katastrofa tego ostatniego, naskutek zbyt silnego zarzucenia na wirażu. Hrabia Vinci uszedł z życiem, natomiast towarzyszy jego Berni zahili na miejscu.

Krótko przed Rzymem dogonił Nuvolarię Carraciola, lecz mimo kilkakrotnych ataków nie zdołał go ominąć, wkrótce zaś — już w drodze powrotnej — uległ Varziemu (Alfa) i Campariemu (Alfa). Krótko przed metą pokonali go jeszcze: Gherisi (Alfa) i Passi (O. M.) i w tym też porządku przybyli do celu. Dokładne wyniki są następujące: 1) Nuvolari (Alfa) 16 godz. 18 min. 59,2 sek.; 2) Varzi (Alfa) 16 godz. 19 min. 51 sek.; 3) Campari (Alfa) 16 godz. 59 min. 53 sek.; 4) Gherisi (Alfa) 17 godz. 16 min. 31 sek.; 5) Passi (O. M.) 17 godz. 18 min. 34,4 sek.; 6) Carraciola (Mercedes-Benz) 17 godz. 20 min. 17,4 sek.;



Na torze wyścigowym w Ruhleben odbyły się dnia 6. bm. wyścigi motocyklowe, w czasie których zginął tragiczną śmiercią kierowca Joachim von Bose.

7) Rosa (O. M.) 17 godz. 22 min. 58 sek.; 8) Bor-nigia (O. M.) 17 godz. 26 min. 17 sek.; 9) Maz-zotti (Alfa) 17 godz. 46 min. 45,4 sek.; 10) Fon-tanini (Alfa) 17 godz. 57 min. 14 sek.

Tegoroczne Mille Miglia odbyły się już po raz czwarty. Zwycięzcami poprzednich byli: 1927 r. Minoia (O. M.) 31 godz. 4 min. 48 sek. (szybkość przeciętna 86,688 klm/godz.); 1928 Campari (Alfa) 18 godz. 4 min. 28 sek. (szybkość 89,688 klm/g.); 1929 Campari (Alfa) 18 godz. 4 min. 23 sek. (szybkość 89,688 klm/g.).

Widzimy więc wielki postęp w roku bieżącym, gdzie Nuvolari osiągnął szybkość przeciętną okrągłych 100 klm/g.

* * *

Do chwili pierwszego zamknięcia listy zgłoszeń do wyścigu o Tourist Trophy Irlandji wpłynęło 54 zapisów. Również zwycięzca zeszłoroczny, Carraciola zgłosił swój akces. Warunki i regulamin są podobne jak w roku ubiegłym, jedynie obstronny został handicap na niekorzyść maszyn silnych. Ostateczne zamknięcie listy zapisów dokonane zostanie 30 czerwca, jednak do konkursu stanąć może tylko 70 zawodników.

* * *

Ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne, musiano odłożyć odbicie wyścigu o Wielką Nagrodę Maroka, który się miał programowo odbyć w sobotę, 12. h. m. Już przy treningu w sobotę zdarzyła się katastrofa naskutek złej pogody. Brunon D'Harcourt wypadł na wirażu z toru i uległ poważnym skaleczeniom. Wypadek ten przyczynił się w dużej mierze do odłożenia terminu wyścigu.

* * *

Pod koniec ubiegłego tygodnia przedsięwzięł Kaye Don nowe próby w kierunku pobicia światowego rekordu szybkości. Osiągnął on następujące wyniki: 1. próba 182,74 mil; 2. — 155,44 mil; 3. — 108,85 mil; 4. — 169,89 mil. Najlepiej udało na próba przyniosła zatem szybkość 183 mil czyli 270 klm/g., podczas gdy rekord światowy wynosi, jak wiadomo, 372 klm/g.

Według ostatnich wiadomości miał Kaye Don porzucić ostatecznie już swój zamiar pobicia rekordu Segrave'a i wyjechać do Nowego Jorku. Swe niepowodzenie przypisuje on zlemu stanowi plaży, na której dokonywał swych prób.

* * *

Jednocześnie padło kilka rekordów o światowym znaczeniu na torze samochodowym w Montlhery. Podczas jazd próbnych udało się von Koening Fachsenfeldowi i F. Mayerowi na maszynie D. K. W. pobić cały szereg nieosiągniętych dotąd rekordów międzynarodowych w klasie 500 ccm. Podajemy najciekawsze z nich: 200 klm w 1 godz. 48 min. 38 sek., szybkość przeciętna 110 klm/g.; 500 klm w 4 godz. 44 min. 22 sek., szybkość przeciętna 105 klm/g.; 1000 klm w 9 godz. 42 min. i 55 sek., szybkość przeciętna 102 klm/g.; 2000 klm w 20 godz. 20 min. i 41 sek., szybkość przeciętna 98 klm/g. W 3 godzinach osiągnięto 322 klm 714 metrów.

W dalszym ciągu osiągnęły panie Stewart i Hawkes na cyclecarze Morgan Jap 110 ccm następujące szybkości i czas: 1000 klm w 7 godz. 43 min. 5 sek.; w 12 godz. 1314 klm 891 mtr. szybkość średnia 109 klm/g.

* * *

W ubiegłym tygodniu odbyły się na słynnym torze samochodowym w Niemczech Nuerburg 6-cio dniowe zawody motocyklowe. Niezwykle malowniczy był widok zawodów w porze nocnej, kiedy tor był oświetlony reflektorami. Z drugiej strony najwięcej defektów i wypadków przynosiły noce. Wyścig ten był niezwykle trudną próbą dla motocykli, albowiem odpadnięcie jednej maszyny powodowało za sobą w konsekwencji wycofanie całego zespołu. Zwycięstwo odniósł premyśl niemiecki, albowiem zawody zakończyły bez punktu karnego następujące marki: D. — Zuen-dapp — D. K. W. i belgijska F. N.



Zwycięzcą w wyścigu maszyn z przyręczkami został Polak Franciszek Jasiński na Nortonie.

NA WIDNOKREGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAN. (Skomplikowany wypadek samochodowy). W drugie święto Wielkiejnocy jechała Marta Cieślńska (Główna 16) taksówką PZ 44 907 do Piątkowa na ślub brata. W pobliżu rzeźni miejskiej przy Tamie Garbarskiej nawracała właśnie druga taksówka PZ 44 225, a w pewnym momencie — prawdopodobnie wskutek nieuwagi zwracającego szofera — zderzyły się oba samochody i wpadły na chodnik. Cieślńska odniosła ciężką ranę na głowie. Równocześnie przechodziła chodnikiem Marja Kaźnierska z mężem swym Stanisławem, pchając wózek z dwójmgiem dzieci. Przy zderzeniu samochód poturcił wózek, wyrzucając znajdujące się w nim dzieci, które jednak nie odniosły poważniejszych obrażeń. P. Kaźnierskiego przyniotło drugie auto, zaś żona jego została poważnie ranną w nogę. Ten sam samochód uderzył również jadącego wraz z siostrą na rowerze 13-letniego Kociembę (Strzelecka 26), który wpadł pod wóz; rower zmiażdżony, a chłopiec odniósł pokaleczenia na głowie. Wszystkim poranionym udzieliło pierwszej pomocy Pogotowie Lekarskie.

POZNAŃ. (Tragiczny wypadek kawalerskiej jazdy na motocyklu). W środę o godz. 20.40 u wylotu ul. Nowej w kierunku pl. Wolności pędził motocykl, prowadzony przez Józefa Graczyka, z szybkością około 70 km. Motocyklista, wiozący na dodatkowym siedelku towarzyszkę, Helenę Kiepińską, stracił na skręcie panowanie nad maszyną i o mało wpadłby na tramwaj koło księgarni św. Wojciecha, jadący w kierunku St. Rynku. W ostatniej jednak chwili zdołał skrócić, lecz mimo to zawadził lekko na tramwaj i pędząc z tą samą szybkością uderzył naprzeciw kina Słońce o krawężnik. Skutek był fatalny. Kierowca spadł na jezdnię, a towarzysząca jego — jak z procy — wyleciała również na jezdnię, straciwszy przytomność. Okazało się, że lekkomyślny kierowca nie posiadał dyplomu, uprawniającego do prowadzenia motocykla. Motocyklistą zajęła się policja, a towarzyszką jego świadkowie wypadku, którzy ją odnieśli do szpitala miejskiego, gdzie jej udzieliło pierwszej pomocy.

Jazdy kawalerskie na motocyklach po mieście weszły prawie że w „usus”; dlatego zwracamy się do czynników bezpieczeństwa publicznego, by chcieli od czasu do czasu przeprowadzać kontrolę dyplomów szoferskich oraz pociągać do odpowiedzialności wszystkich tych, którzy swą lekkomyślnością, w danym wypadku szybką jazdą, narażać mogą na niebezpieczeństwo niejedno życie ludzkie.

Z KRAJU

Podatki samochodowe

Magistrat m. Warszawy rozpoczął doręczanie fascji podatkowych (w postaci blankietów P. K. O.), celem uiszczenia miejskiego podatku od posiadania samochodu i miejskiej opłaty za zużycie

Wobec nieścisłych wiadomości, podanych w prasie codziennej, komisja porad prawnych sekcji samochodowej Polskiego Touring Klubu informuje, że na b. r. obowiązują stawki z poprzedniego roku, t. j.: od samochodu do 20 KM. — 200 zł; powyżej 20 KM. — 240 zł; od motocyklu: dwukolowego — 30 zł, trzykolowego — 40 zł.

Opłaty za zużycie bruku wynoszą: Od samochodu do 10 KM. — 25 zł; do 20 KM. — 50 zł; powyżej 20 KM. — 100 zł. bruku.

Konferencja województwa z przedstawicielami firm samochodowych

Po świętach warszawski urząd wojewódzki, łącznie z Komisarzatem Rządu zwoła konferencję z udziałem przedstawicieli firm samochodowych, posiadających podwozia autobusowe (zarówno krajowych, jak i zagranicznych), oraz przedstawicieli krajowych fabryk karoseryj. Konferencja omówi szczegóły techniczne, dotyczące budowy nadwozi autobusowych w celu ich dostosowania do warunków bezpieczeństwa i wygody podróży.

Polski silnik lotniczy

W zakładach mechanicznych przy ul. Grochowskiej 37 specjalna komisja przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wojskowych i profesorów mechaniki dokonała odbioru pierwszych egzemplarzy motorów lotniczych, zaprojektowanych i wykonanych w kraju, według projektu inż. Tadeusza Tańskiego, znanego już w tej dziedzinie konstruktora motorów spalinowych i wybuchowych.

Silnik, demonstrowany dziś, wykonano dla departamentu lotnictwa Min. Spraw Wojsk., posiada sprawność 100 KM. i wagę 134 kg. Jest on typu gwiazdowego.

Wykonanie pierwszych trzech egzemplarzy silnika dla Ministerstwa Spraw Wojskowych odbyło się przy poparciu dyrektora departamentu lotniczego, pułk. Rayskiego, płk. Abezyńskiego i kpt. Brodowskiego. Realizację techniczną zawiążeł nowy silnik pomocy ze strony przemysłowców, pp. inż. Twardowskiego i Cholewińskiego.

W demonstracji wzięli udział w charakterze rzeczników pp. prof. Taylor, prof. Eberman, pułk. Jezierski, płk. Meyer, mjr. Rudnicki, inż. Szczekowski i inni.

Zaznaczyć należy, że konstruktor silnika, inż. Tański, znany już jest chlubnie w dziedzinie wynalazków motorowych przez wybudowanie pierwszego samochodu polskiego własnej konstrukcji (C. W. S.) i motoru dla małych radiostacji nadawczych, który na oficjalnych próbach wykazał w swoim czasie 1 000 godzin pracy bez przerwy.

Z ZAGRANICY

Motoryzacja armii francuskiej

Francuskie ministerstwo wojny rozpoczęło ostatnio dalekoidące inwestycje w kierunku zmotywowania armji. Wszystkie pułki kawalerskie zaopatrzone zostaną w parki samochodowe dla przewozu ludzi i koni. Prócz tego do każdego pułku wcielony zostanie oddział motocyklistów z około 80 motocyklami. Wszystkie motocykle będą zaopatrzone w opancerzenie przyczepki z karabinami maszynowymi.

Za najechanie samochodem

Sąd departamentu Sekwany uwzględnił skargę wdowy po w. ks. Mikołaju Mikołajewiczu, w. ks. Anastazji, i b. adjutanta w. księcia, gen. Stalla, przeciwko towarzystwu „Motor Union”, zasądając na rzecz skarżących powództwo w wysokości 310 tysięcy franków jako odszkodowanie za katastrofę samochodową, która powstała z winy szofera, pracującego w wymiennym towarzystwie.

Prom dla samochodów

Dnia 15. b. m. uruchomiono nowy prom dla przewozu samochodów na przestrzeni Dover — Calais. Koszty przewozu wynoszą zależnie od wielkości wozu 100 do 320 zł za przewóz w obie strony. Cena za przewóz jednej osoby 25 zł.

Ćwierć miliona samochodów

W dniu 1 kwietnia b. r. kursowało w Paryżu ćwierć miliona samochodów, z czego 210 tys. osobowych i ciężarowych, 7 000 autobusów, 20 tysięcy dorożek i 22 tysiące motocykli.

Natomiast w Berlinie kursowało w tymże samym dniu 95 950 samochodów, z czego 9 tysięcy dorożek.

Umundurowanie kierowców taksówek

Prezydium policji m. Berlina zarządziło, że z dniem 1 maja b. r. wszyscy kierowcy dorożek samochodowych muszą być jednolicie umundurowani.

Salon samochodowy w Zagrzebiu

W Zagrzebiu, stolicy Jugosławji odbył się po raz siódmy salon samochodowy, który zamknął swoje podwoje dnia 14. bm. Na wystawie reprezentowanych było 44 marki samochodów osobowych i ciężarowych oraz 13 motocyklowych.

Włoski salon samochodowy

Dnia 12. bm. został uroczystie otwarty III włoski salon samochodowy. W salonie są wystawione produkty 41 fabryk samochodowych, z czego 23 amerykańskich, 9 włoskich, 4 francuskich, 2 niemieckich i 1 belgijskiej. Dalej wystawia 15 fabryk karoseryjnych luksusowe nadwozia oraz 34 akcesoria samochodowe i motocyklowe.

Pożar 400 samochodów

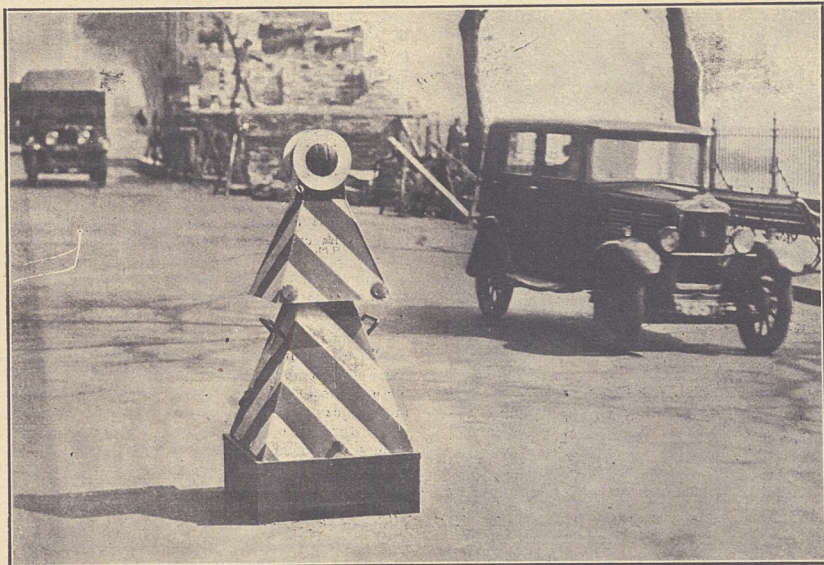
Z Toledo (Ohio) donoszą, że na tamtejszym dworcu spłonęło 400 samochodów marki Willys-Overland, które stały gotowe do wysyłki. Szkodę oblicza się na dwa miliony dolarów.

Samochód-matka

Na wzór okrętów-matek, skonstruowano obecnie i samochód-matkę. Na podwoziu automobilu umieszczono odpowiednią podstawę, na której spoczywa specjalnie lekki sportowy samolot. Po puszczeniu w ruch obydwoh motorów, samochodowego i samolotowego, auto rusza i w momencie, kiedy szybkość jego dochodzi do 80 km na godzinę, samolot opuszcza zwolna pokład i unoszą się w powietrze.

Duński dwór królewski zakupuje

Po kilkakrotnych jazdach próbnych wystawionego w salonie kopenhaskim samochodu luksusowego zakupił duński dwór królewski luksusową limuzynę marki niemieckiej Adler-Wiesbaden.



Nowy typ sygnału komunikacyjnego, ustawionego w pobliżu mostu Vauxhall w Londynie. Sygnał ten pomalowano jasno świecącymi farbami.

Napęd na przednie koła

Napęd na przednie koła stosowano dotychczas bardzo rzadko, m. in. w samochodach wyścigowych „Aries”. Tak, jak amerykańska firma Auburn wprowadziła ten system w wozach seryjnych „Cord”, tak samo czyni angielska fabryka B. S. A., budując pojazdy trzykolowe z napędem na przednie koła.

Lindbergh organizuje przedsiębiorstwa komunikacyjne

Pod kierownictwem słynnego lotnika Lindbergha zorganizowały amerykańskie towarzystwa lotnicze i kolejowe komunikację transkontynentalną z San Francisco do New-Yorku. Pasażerowie jadą w dniu samolotami, nocą wagonami sypialnemi kolei żelaznej, przyczem droga z nad brzegu oceanu Spokojnego (San Francisco) do brzegu oceanu Atlantyckiego (New-York), a więc poprzez cały kontynent amerykański, trwa tylko od 48 do 52 godzin.

Chaos celny w Austrii

Automobilklub Austrii wydał ostatnio broszurę, zawierającą wszelkie przepisy celne, obowiązujące automobilistów w Austrii. Okazuje się, że nie mniej jak 11 systemów celnych hamuje rozwój automobilizmu w tym kraju „bojaźni bożej”. Do tego dochodzą jeszcze 60 rodzajów podatków i cel drogowych i mostowych, zaś w Tyrolu jeszcze 30 dalszych cel, w Salzburgu znowu 18. Obciążenia te, po części pozostałości po nieboszce Austrii z czasów przedwojennych powodują, że wielu automobilistów wstrzymuje się od wjazdu na teren Austrii.

Pożyteczna inowacja

Na drogach angielskich zaprowadzono w ostatnich czasach, dzięki staraniom Stowarzyszenia „Automobil Association”, bardzo pożyteczną inowację.

U początku każdego większego spadku ustawiono tablice ostrzegawcze, na których uwidoczniła jest długość spadku, jego nachylenie i wezwania dla przejeżdżających automobilistów.

Tablice te spełniają doskonale swój cel i powinny znaleźć powszechne zastosowanie we wszystkich krajach.

Walka o rynek benzyny w Niemczech

Na rynku benzyny w Niemczech konkuruje cały szereg firm, przedstawicieli dużych koncernów naftowych. Koncerny te zawarły konwencję, zobowiązując się do sprzedawania benzyny po cenach, ustalonych przez wielkie trusty naftowe. Z konwencji tej wyłamuje się szereg sprzedawców.

Na tem tle doszło do bardzo ciekawego rozstrzygnięcia sądowego. Firma Engels w Benrath, nie należąc do konwencji, zaskarżyła zarząd tejże, że w okręgu Benrath obniża ceny benzyny konwencyjnej, aby zmusić firmę Engels do przystąpienia do konwencji.

Wyższy sąd okręgowy w Duesseldorfie przychylił się do żądania skarżącej firmy i zakazał sprzedawania w okręgu Benrath benzyny po cenach niższych, aniżeli ceny firm wolno-konkurencyjnych.

Wyrok swój umotywował sąd twierdzeniem, że umyślne obniżanie cen ma na celu gospodarcze zniszczenie kupca, jest niemoralne i obraża „dobre obyczaje”.

Ciężkie położenie gospodarcze a sport

Związek przemysłowców samochodowych Rzeszy odbył przed kilku dniami konferencję, na której jednogłośnie uchwalono nie angażować się w jakiegokolwiek imprezie sportowej w r. b. Zgodnie z tą uchwałą odpada w tym roku wszystkie jazdy wytrzymałości, konkursy elegancji itp. Powzięcie takiej uchwały umotywowane zostało ciężkim położeniem gospodarczem niemieckiego przemysłu samochodowego.

Angielskie Izby Skarbowe za obniżeniem podatków od samochodów

Według ostatnich wiadomości prasy angielskiej orzekły tamtejsze Izby Skarbowe, że nie mają nic przeciw obniżeniu podatku samochodowego o połowę, t. j. z 20 na 10 mk. niem. od KM. Dla wyrównania ewentualnego niedoboru podwyższony zostanie podatek od benzyny. Kiedy wypowiedzą się odnośnie podatku od samochodów nasze czynniki miarodajne?

Dorożką samochodową przez Afrykę

Pamiętana jest sensacja, jaką wywołało pierwsze przebycie samochodu wzdłuż całej Afryki przez środek pustyni Sahary.

Otóż pewna Amerykanka, 62-letnia mrs. Douthirt, postanowiła zakasać ten sławny czyn i przebyć Afrykę od Windhoek w południowo-wschodniej Afryce, aż do Casablanca, jadąc tylko wynajmowanymi kolejno taksówkami.

Coprawda, pani Douthirt wybrała sobie znacz-

Śmiała na każdy sposób podróżniczka oświadcza, że szoferzy afrykańscy są o wiele grzeczniejsi, niż w Nowym Jorku i że jej podróż wykaże, iż kontynent afrykański jest tak samo cywilizowany, jak Stany Zjednoczone.

50 wagonów nieczystości

Jak wydajnie działają filtry do oleju, przekonują nas obserwacje i wyluczenia poczynione nad filtrami w samochodach marki Buick. W ciągu 4 lat usunięto, według przybliżonych obliczeń, dzięki tym filtrom, zainstalowanych w setkach tysięcy Buicków, przeszło 50 wagonów nieczystości, zawartej w oleju.

Filtry do oleju, znajdujące się dzisiaj prawie we wszystkich nowoczesnych samochodach, działają w ten sposób, że zatrzymują węgiel, brud i wszelkie obce ciała, mogące znajdować się w oleju, tak że dostaje się on do poszczególnych części mechanizmu samochodowego w stanie czystym, co zapewnia idealne smarowanie. Dzięki dobremu olejeniu samochód działa sprawnie oraz lepiej się konserwuje, co nie tylko zapewnia właścicielowi większą przyjemność podczas jazdy, lecz i dłuższy żywot wozu.

Głośniki ostrzegawcze miast trąbek

Clou udoskonaleni w automobilizmie stanowią głośniki ostrzegawcze. W Paryżu od kilku dni używa się na niektórych samochodach głośników ostrzegawczych miast trąbek. Wynalazek ten jest mikrofonem, umieszczonym przed kierowcą, do którego można bez wysiłku mówić; głos szofera — potężny jak głos słynnych barytonów — słychać wówczas przez głośnik, umieszczony pod maską. W danym wypadku staną się również nieaktualne sygnały kierunkowe przy samochodach, gdyż szofer będzie mógł z daleka ustnie porozumieć się z policjantem dokąd zamierza jechać, czy w prawo czy w lewo lub prosto, ewentualnie prowadzić z nim dyskusję. Czy wynalazek ten zjedna sobie zwolenników, śmiemy już dzisiaj wątpić!

Komunikat

Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziemi Zachodnich R. P.

Zebrań Filii Poznań odbędzie się w sobotę, dnia 26 kwietnia b. r. na sali pani Kasperkowej, ul. Kraszewskiego. Na porządku dziennym sprawozdanie ze Zjazdu w Inowrocławiu oraz ważne komunikaty Zarządu. Ze względu na ważność spraw przybycie każdego członka konieczne.

* * *

Dnia 13 kwietnia 1930 r. odbył się w „Parku Miejskim” w Inowrocławiu Zjazd Konstytucyjny delegatów luźnych organizacji Zawodowych Automobilistów Kresów Zachodnich.

O godzinie 11-tej przed południem zagaił zjazd delegatów gospodarz kol. Marcinkowski z Inowrocławia. Po przyjęciu porządku obrad wybrano

**Z „Samochodu”
można dużo się dowiedzieć nowości,
praktyki oraz nauczyć się bardzo
wiele.**

Tak pisze w swym liście do nas p. Ludwik Zemanek, ślusarz-mechanik z Kóz p. Bielsko-Białe.

„Samochód od chwili ukazania się pierwszego numeru czytam i przysiąc muszę, że jako pismo fachowe, w całym słowa znaczeniu, stoi na wysokim poziomie pod względem zagadnień automobilizmu. Za tak niską cenę można dużo się dowiedzieć nowości, praktyki, oraz nauczyć się bardzo wiele. Szkoda, że u nas, w takim Bielsku-Białym można go nabyć tylko u jednej „agencji pism” u pana...? (przy ul. Jagiellońskiej w Bielsku). Przeczytane egzemplarze rozrzucam pomiędzy moich kolegów i znajomych, którzy chętnie go czytają, wyrażając uznanie. Kończąc życząc WPanom pomyślnego rozwoju pisma: Szczęść Boże!

L. Z.
ślusarz mechanik.

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

nie łatwiejszą rutę, aniżeli przez Saharę, bo gdzie tylko wybrzeżami, tam gdzie są dobre drogi i cywilizowane stosunki. W każdym razie jest to pomysł oryginalny, który został już wprowadzony w początkowe stadia wykonania, w ciągu ubiegłego tygodnia.

Oto wyszedszy z hotelu w Windhout, energiczna dama skinęła na taksówkę i kazała się zawieźć aż do granicy Angoli. Tam wyrównawszy imponującą cyfrę zapłaty, jaką wskazywał taksometr, pani Douthirt wzięła taksówkę portugalską i puściła się odrazu w dalszą podróż.

Obecnie znajduje się w Aanda, gdzie postanowiła odpocząć trochę, licząc, że w przyszłym tygodniu ruszy dalej na północ.



Na lotnisku w Hartford w Stanach Zjednoczonych odbyły się próby z silnikiem lotniczym na paliwo ciężkie, które dały zadowalające wyniki.

na przewodniczącego kol. Marcinkowskiego z Inowrocławia, na sekretarza kol. Barańskiego z Ławników kolegów Oliwkowskiego z Torunia i Boresona z Grudziądza.

Stwierdzono listy i pełnomocnictwa obecnych delegatów i to: Klubu Szoferów na Pomorzu, Związku Szoferów w Bydgoszczy, Związku Szoferów w Inowrocławiu, Związku Zawodowych Automobilistów w Lesznie, Polskiego Związku Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich w Poznaniu i Klubu Szoferów w Toruniu.

Dalej odczytano protokół, który z małymi zmianami przyjęto.

W punkcie 4 p. o. uzgodniono statuty. W sprawie obiadowej kol. Oliwkowski z Torunia zaznaczył, iż istnieją już większe organizacje automobilistów, szczególnie na Pomorzu, których delegaci zebrałi się dzisiaj, aby się zjednoczyć i współpracować. Kol. Czyż z Poznania przemawiał na temat ideologii szofera jako jednostki w życiu publicznym i państwowym. Z kolei przystąpiono do uchwalenia funduszu zapomogowego na wypadek śmierci. Następnie uzgodniono regulamin prawny zrzeszonych, oraz przystąpiono do uzgodnienia centralizacji i przyjęto Statut Centralny. Wreszcie przystąpiono do wyboru Zarządu Centralnego. Jako Centralę zrzeszenia uznano Poznań i uchwalono, że sekretarjat Zrzeszenia będzie się mieścił w Poznaniu, Aleje Marcinkowskiego 13. Wybrano jednogłośnie Zarząd Centralny i to kol. Czyży na prezesa, kol. Łachajczyka na sekretarza i kol. Smuła na skarbnika; wszyscy zamieszkali w Poznaniu, oraz Komisję Rewizyjną, składającą się z 4 członków i to: kolegów Marcinkowskiego, Oliwkowskiego, Cwiklińskiego oraz Kaźmierzkiego. Protokół przyjęto po odczytaniu o godzinie 11 wieczorem. W ten sposób zrzeszonych zostało kilka organizacji, skupiających w sobie około 2 600 członków i wyzwolono się z pod wpływów obcych i wrogich nam organizacji, szczególnie międzynarodowych.

Komunikaty

M. W. K. T.

Dyliżans zmartwychwstał

Liczba czterdziestu trzech tysięcy pojazdów mechanicznych w Polsce świadczy dowodnie, że trakcja spalinowa odgrywa i u nas w dziedzinie komunikacji rolę niepowściągniętą. Są wszelkie dane po temu, że rola ta z biegiem czasu będzie się coraz to zwiększać i może dojść do czołowego miejsca w dziedzinie zagadnień komunikacji.

W rozwoju komunikacji daje się zauważyć pewien cyklizm. Koleje żelazne wyparły staroświecki dyliżans, dziś same muszą się podzielić swą dominującą rolę z samolotem, gdy chodzi o odległości dalekie i z autobusem, jako idealnym wprost środkiem komunikacji bliskobieżnej. W tej dziedzinie konkurencja autobusu jest wybitna.

Niebywale wzrasta znaczenie trakcji autobusowej jako czynnika usprawniającego i dopełniającego komunikację tam, gdzie budowa i konserwacja drobnych odcinków kolejowych zupełnie się nie opłaca. To też, gdy wskutek kryzysu zbyt samochodów osobowych znacznie się skurczył, cały

szereg fabryk przerzucił się na produkcję autobusów i ciężarówek dla przemysłu.

W tej dziedzinie samochód pełni również ważną funkcję przy usprawnieniu aprowizacji miast, leżących dalej od linii kolejowych. Dobroczynny wpływ tej trakcji odczuwają szczególnie te okolice kraju, które były zaniedbane pod względem komunikacyjnym przez rządy zaborcze.

Całej tej jednak gałęzi produkcji brak pewnej konsolidacji. Istnieją wprawdzie poszczególne związki przemysłowców i kupców samochodowych jak i przedsiębiorstw autobusowych, jednak ich wysiłki nie posiadają ześrodkowanego celu. Dla nich więc tegoroczna Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, jaką urządziła w letnich miesiącach Poznań na dawnych terenach P. W. K. jest istotnie wyjątkowo dogodnym momentem do uzgodnienia produkcji z wymaganiami konsumpcji.

Wymagania te bowiem wstają coraz więcej, świadcząc o szybkim wzroście kultury w Polsce. Jednak warunki specjalne, głównie drogowe, wymagają drobiazgowego przystosowania się do żą-

dań odbiorcy. Ponieważ zaś handel samochodowy liczyć może jedynie na rynek wewnętrzny, zatem wszystkie uwagi krytyczne, jakie uzyska podczas wystawy o samochodach specjalnego przeznaczenia, jak np. do czyszczenia ulic czy pożarniczych, przyczynią się do usunięcia błędów czy nawet zmiany typów.

A wiadomo z naukowej organizacji pracy, że niejednokrotnie ekspansję hamuje drobny jakiś szczegół, czy to konstrukcji, czy też systemu produkcji. Zwykle porozumienie nie zawsze jest w możliwości temu zaradzić, natomiast nadzwyczaj łatwo te sprawy uwypukla fachowa wystawa, jak w tym wypadku pierwsza na świecie, nie mająca w historii wystaw precedensu — M. W. K. T.

Dla naszego kraju, który w olbrzymiej większości swych centralnych i wschodnich połaci pozabawiony jest kolei, rozwój komunikacji autobusowej ma znaczenie specjalne. Rozwój gospodarczy i nie mniej ważny — kulturalny, postępują zawsze krok w krok za środkiem przewozowym. Dzięki wymianie myśli i wymianie produktów

Liczby mówią same za siebie

Produkcja Forda
w r. 1929

1,963,118

Produkcja następnej fabryki w/g wielkości w r. 1929

1,350,000

We wszystkich krajach świata znajduje się w użyciu więcej samochodów Ford, niż jakiegokolwiek innej marki. Ford zdobywa wciąż nowe rinki zbytu, a rezultaty produkcji znamienują najlepiej jego zwycięski pochód.

W ciągu roku 1929 wykonano 1,963,118 samochodów Ford Model A, gdy tymczasem następna fabryka, wyrabiająca samochody tej samej kategorii, wypuściła na rynek tylko 1,350,000 samochodów.

Jeżeli publiczność tak znacznie wyróżnia Forda, to dzieje się to tylko dlatego, bo samochód Ford wykazał na całym świecie swoją wielką przewagę i pierwszorzędą jakość, tak w użyciu codziennym, jak i na popisach sportowych.

Tak np. Ford został zwycięzcą w rajdzie zimowym Królewskiego Szwedzkiego Klubu Automobilowego, w którym to rajdzie pokonał wszystkich swoich współzawodników, wykazując wielką przewagę nad nimi i zdobywając pierwsze miejsce. Podobne wyniki zostały osiągnięte w Danii, Anglii, Szwajcarii, Argentynie, Holandii, Norwegii, Rosji, Niemczech, Afryce Południowej i Stanach Zjednoczonych.

Przy wyborze samochodu należy bezwarunkowo wziąć pod uwagę wielką wyższość konstrukcji i materiałów, stosowanych przez fabryki Forda. Dzięki pięknemu nadwoziu samochód Forda stał się jeszcze cenniejszym. Piękność tego nadwozia jest godnym uzupełnieniem pierwszorzędnego wykończenia i doskonałych materiałów, z jakich wykonywane są samochody Ford.

Warto poznać nowego Forda. Należy tylko porozumieć się z najbliższym przedstawicielem Forda. Kwadrans, spędzony przy kierownicy samochodu Ford, przetrwa jeszcze lepiej, niż same liczby.

LINCOLN  FORDSON

FORD MOTOR COMPANY



Plakat Propagandowy M. W. K. T.

swego przemysłu, wejda w orbitę życia społecznego te okolice, które do tej pory mogły być uważane za ciężar reszty społeczeństwa. Tem większą zasługę należy przyznać organizatorom M. W. K. T., że spowodowali urządzenie jej w Polsce.

Komunikat Automobilklubu Polski

Odbyło się posiedzenie komitetu Automobilklubu Polski, na którym dokonano dorocznego wyborów na rok 1930 z wynikiem następującym
Prezes klubu — Karol hr. Raczynski; wiceprezisi — Adrian Chelmicki, Stefan Fuchs, Franciszek Karpiński i Janusz Regulski; sekretarz generalny — mecenas Franciszek Sznarbachowski; skarbnik — Kazimierz Wasilewski; wiceskarbnik — Aleksander Leszczyński; gospodarze — Ryszard Borman i Józef Grabowski; prezes komisji sportowej — Janusz Regulski; wiceprezes — Aleksander Seńkowski; prezes komisji turystycznej — Mieczysław Rappé; wiceprezes — Roger hr. Morsztyn; administracja wydziału drogowego — Aleksander Leszczyński; zastępca — Jan Tomicki.



Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

Wydział Powiatowy w Ostreszowie donosi, że Zarząd Drogowy powiatu ostreszowskiego z dniem 28 kwietnia b. r. przystępuje do rozpoczęcia robót przy wykonywaniu nowej powłoki tłuczniowej na szosie wojewódzkiej nr. 17-a Ostrow — Grabów — Ostreszów na odcinku od wsi Wielowieś do miasta Grabowa w km 24,15—29,15. Wykonywanie robót przy użyciu walców parowych trwać będzie przypuszczalnie około 2 miesięcy.

Ruch kołowy na tym odcinku utrzymany będzie nadal, lecz tylko latówką i przy bardzo ograniczonej szybkości nie wyższej jak 10 km na godzinę dla samochodów.

W celu informacyjnym o powyższej przeszkodzie w komunikacji, ustawione będą na obydwoch końcach w odległości około 200 metr od wykonywanych prac znaki ostrzegawcze w postaci okrągłych czerwonych tarczy.

Przypominamy PP. Członkom, że wycieczka do Gniezna odbędzie się w niedzielę, 27 kwietnia. Wyjazd nastąpi o godz. 13.30 z przed lokali klubowych przy ul. Kantaka 1.



Komunikat Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja“

Wiosenny kalendarz sportowy

Kwiecień 27. Wycieczka do Opalenicy celem zwiedzenia fabryki motocykli „Lech“.

Maj 3. Sztafeta holdownicza do Warszawy celem złożenia hołdu Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej od motocyklistów polskich; 3. i 4. I. raid motocyklowy po kresach zachodnich. Trasa 757,5 km; 11. Próba szybkości na 1 kilometr (kilometr z rozbiegu); 18. Zjazd gwiazdzisty do Bydgoszczy z okazji 5-lecia klubu motocyklistów tamże; 25. Międzynarodowe wyścigi motocyklowe na torze „dir. track“.

Czerwiec 1. Wycieczka krajoznawcza. 8. Udział w wyścigach międzynarodowych „Grand Prix“ pod Katowicami.

* * *

Na członków nadzwyczajnych przyjęto z dniem 1. 4. 30. p. Jadwiegę Knasiakównę i z dniem 1. 5. 30 p. Mieczysława Gałązkę z Poznania.

Na własne życzenie skreśliła się z dniem 30 kwietnia b. r. p. Kazimierza Cierniaka z Poznania.

W dniach 3 i 4 maja b. r. organizujemy I. rajd motocyklowy po kresach zachodnich. Rajd odbydzie się w dwu etapach i poprowadzi 3 maja z Poznania przez Wrześnię, Gniezno, Inowrocław, Toruń, Chelmo, Grudziądz do Bydgoszczy (313,3 km). W drugim dniu z Bydgoszczy przez Chodzież, Czarnków, Pniewy, Opalenicę, Grodzisk, Leszno, Gostyń, Jarocin, Śródę, Kostrzyn do Poznania (444,2 km). Zgłoszenia przyjmuje sekretarz i udziela informacji. Zaznacza się, że każdy zgłaszający winien być w posiadaniu licencji sportowej P. Z. M.

W niedzielę, dnia 27 kwietnia urządzamy wycieczkę do Opalenicy, celem zwiedzenia fabryki motocykli „Lech“. Zbiórka o godzinie 13.30 przed lokalem restauracji Teatru Wielkiego.

Wyścigi motocyklowe K. S. „Unja“

(Dokończenie ze str. 7-ej.)

Z napięciem oczekiwano ostatniego, finałowego biegu, do którego stanęli zwycięzcy poprzednich przedbiegów. W ciągu całego wyścigu wrzasa intensywna walka między Czerniakiem, Koszczyńskim a Turkiewiczem, gdyż Nagengast, straciwszy wiele cennego czasu na naprawę drobnego defektu, nie mógł już dogonić swych współzawodników. W połowie drugiej rundy wybija się na czoło Czerniak i prowadzi już do końca, mając tuż za sobą Koszczyńskiego. Ostateczny wynik jest następujący: Czerniak (Rudge Wh. 350 cm), czas: 5:35,8, Koszczyński (Rex Acme 250 cm), czas: 5:54,1, Turkiewicz (Motosacoche 350 cm), Nagengast (A. J. S. 500 cm).

OGŁOSZENIA DROBNE Jednolamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Szofer-stangret

obeznany ze światłem elektrycznym poszukuje posady. Miejsce wolne obojętna. Feliks Waleczak, Orzechowo. pow. Września.

Były szofer

inkasent i podróżujący z dobrymi świadectwami, lat 30 żonaty, ewent. z własnym autem, szuka posady. Oferty: „Samochód“, Poznań zdw 44 979

Sprzedamy

tanio z powodu braku miejsca używane samochody osobowe: Fiat (krty (mały), Peugeot karetki, 2 Peugeot otwarte, Ford otwarty (starszy) — na dogodnych warunkach. Zgłoszenia: „Praga“ Automobile, Poznań plac Wolności 11.

Szofer

mechanik, trzeźwy, pilny, obowiązkowy, z kilkuletnią praktyką, dobrymi świadectwami i poleceniami, obeznany z różnymi typami maszyn, poszukuje posady. Łaskawe oferty: „Samochód“, Poznań zdw 45 757

Szofer

sumienny, trzeźwy, z długiętnią praktyką, znający się na wszelkich maszynach, poszukuje posady za należnym wynagrodzeniem. Oferty: „Samochód“, Poznań. zdw 45 719

Szofer

młody z dyplomem i dobrimi poleceniami przyjmie posadę od 1. 5. lub później, najchętniej — gdzieby w wolnych chwilach mógł pracować w ogrodzie. T. Kaczmarek, Wronki, ul. Poznańska 72. zdw 45 118

Szofer

mechanik z długiętnią praktyką poszukuje posady. Oferty: „Samochód“, Poznań zdw 45 373

Szofer

sumienny, trzeźwy, z długiętnią praktyką, znający się na wszelkich maszynach, poszukuje posady zaraz. Oferty: „Samochód“, Poznań zdw 45 378

Szofer

mechanik, trzeźwy, sumienny, obowiązkowy, z kilkuletnią praktyką, dobrimi świadectwami, obeznany z różnymi typami maszyn, poszukuje posady prywatnie lub doradcę. Łaskawe oferty: „Samochód“, Poznań. zdw 45 401

Panflavin
PASTYLACH dla ochrony
przed
zapaleniem gardła i zaziębieniem.
Do nabycia w aptekach.

NA POLSKIE DROGI-POLSKI ROWER



ROWERY

Z MARKĄ „ŁUCZNIK“

DO NABYCIA W CAŁEJ POLSCE.

PRODUKCJA PAR/TWÓWYCH WYTWÓRN UZBROJENIA • WARSZAWIE
fabryka „Bełoni“ w Gdardniu.

GENEŁ PRZEDZ. TAWIC „KAROL REISZIG“ WARSZAWA „FIO KOWYKA 25

PRZEDZIAŁ:

WARSZAWA, ORDYBRACKA 9, WY A. JOZEFOWSKI I S-KA
LWÓW, SIPIEN 24, WY „AUTOMOTOCY“
LWÓW, TA. 22, BRANIBAR 7, AUTOMOTOCY
KODZ. KILIBRERO 78, B. DRUTOWNIKI
WILNO, ŻAMŁKA T. 2, BRADROSKI
NOWOGRODEK, GOSIOWSKA 1, A. BOGASZ
POZNAŃ, PRZECZYNIA 7, B. K. HONDEBAUER
LUBLIN, ZAMKOVA 3, WY W. BRADROSKI
BYDZIEC, WYB. „ALCAMA 26, J. FELMAN
ŁOMŻA, KOZŁOWSKI 20, H. KOWALSKI
RADOM, ŚL. 540, MIŁKA, ST. OLSZEWSKI

RENOLD'a

łańcuchy do motocykli
najpewniejsze w świecie

zapytania skierować do

GENERALNEGO PRZEDSTAWICIELSTWA
MOTOR-DOM-IMPORTOWY
Gdańsk, Sammtgasse 7.



Aspirin

w tabletkach
środek uśmierzający bóle.

Wyjątkowo skuteczny
we wszelkiego rodzaju
zaziębieniach
i bólach reumatycznych.

Do nabycia we wszystkich aptekach.



O trybunał samochodowy

Mysł utworzenia specjalnych sądów komunikacyjnych nie jest nowa. W ostatnich czasach, jak wiadomo, zrealizowano ją m. in. w Berlinie i Warszawie. Doświadczenia tam poczynione są jeszcze zbyt świeże, by można o inowacji tej wydać ostateczną opinię, czy mianowicie urządzenie takich sądów specjalnych jest postępowe dużym, czy też... bardzo dużym. Nie ulega jednak kwestii, że w stosunku do stanu dawnego poprawa jest oczywista. Przedewszystkiem rzuca się w oczy, że strony nabierają zaufania do sądu w danej sprawie. Jest to moment o znaczeniu raczej moralnym, jednak z praktyki wiadomo, o ile łatwiej wyjaśnić stan sprawy i wydać wyrok, jeżeli strony mają zaufanie do znawstwa sądu, niż w przeciwnym wypadku, gdzie mówi i pisze się tysiące rzeczy niepotrzebnych, tak na wszelki wypadek, bo a nuż co innego sądowi przemówi do przekonania?

Naogół bowiem, trzeba to powiedzieć otwarcie, automobilisci nie mają zaufania do sądów, by mieli wątpli w ich sprawiedliwość i bezstronność, a więc zarzucać niewłaściwe stosowanie ustawy do udowodnionego czy ustalonego stanu faktycznego, lecz dlatego, że specjalnie w sprawach samochodowych przewód sądowy bardzo rzadko ujawnia rzeczywisty stan rzeczy. Sądownictwo samo przynależało już niejednokrotnie, dopatrując się źródła złego w tem, że sędziowie są zbyt mało obeznani z zagadnieniami komunikacyjnymi jako takimi, czemu starano się zapobiec przez urządzenie kursów samochodowych praktycznych dla sędziów i prokuratorów. Kursy te mają naogół duże powodzenie, są jednak w naszych warunkach bardzo kosztowne i dobre chęci rozbijają się często o brak funduszy.

Warto jednak przy tej okazji zaznaczyć, że np. w kołach prawników niemieckich podnoszono niejednokrotnie wątpliwości przeciw tego rodzaju specjalizacji, wychodząc z założenia, że zadaniem sędziego jest ustalić stan faktyczny na podstawie przedłożonego mu przez strony lub zebranego przez prokuraturę materiału dowodowego i podciągnąć go pod odnośne normy prawne. Natomiast specjalizacja w automobilizmie logicznie wymaga również specjalizacji w lotnictwie, prowadzeniu lokomotywy, tramwaju i t. p. W rezultacie sędzia stałby się znawcą-dyletantem w całym szeregu dziedzin technicznych, a przeceniałby swę z konieczności niekompletne znawstwo — skłonność taka jest bardzo zrozumiała — byłby tylko przeszkodą przy ujawnianiu rzeczywistego stanu rzeczy przy pomocy znawców fachowych.

Tego rodzaju stanowisko nie chwytają jednak istoty rzeczy. W danym razie nie chodzi bowiem bynajmniej o to, by sędzia znał budowę silnika i wiedział, jak wklęsła się biegi, choć wiadomości takie mogą mu dużo wyjaśnić. Chodzi o coś zupełnie innego.

Jak już niejednokrotnie wyjaśnialiśmy, wadą obecnego postępowania sądowego jest to, że w obecnym stanie rzeczy przebieg zajścia, odtworzony w toku przewodu sądowego, bywa przeważnie zupełnie inny, niż zdarzenie rzeczywiste. Źródło złego tkwi w tem, że procedura t. zw. ustalania prawdy materialnej w procesie karnym i udowadniania twierdzeń stron w procesie cywilnym (w sprawach samochodowych odróżnienie to jest zupełnie nieistotne,

gdyż nawet w sprawie cywilnej udowodnienie „niebalstwa“ wymaga ustalenia obiektywnego stanu sprawy) opiera się przedewszystkiem na świadku jako środku dowodowym. Nie musi to być, ale jednak przeważnie bywa. Obowiązują ponadto zasada, że w procesie cywilnym zaprzysiężone zeznanie świadka jest rzeczywistym odbiciem prawdy materialnej, to znaczy, że jeżeli świadek zezna pod przysięgą, że np. widział przedmiot biały, to sędzia uważa za udowodnione, że przedmiot ten był rzeczywiście biały. W procesie karnym, mimo odmiennych zasad postępowania dowodowego w praktyce dzieje się tak samo. Jest to niewątpliwie zasada słuszna, póki przedmiot obserwacji podlega normalnym warunkom, póki zdarzenia obserwowane przez świadka postępują zwykłym truchciekiem życia codziennego, za którym uwaga świadka może wygodnie podążyć. Natomiast w sprawach komunikacyjnych, szczególnie komunikacji szybkiej, wszelkie zdarzenia rozgrywają się w tempie migawkowym i trudno je często uchwycić nawet przy pełnym skupieniu uwagi. A tymczasem o kwestii winy i kary ma decydować gapiący się przechodzień.

Wnemi słowy: wchodzimy w dziedzinę psychologii zeznań świadka, której niestety nie mamy dotychczas jako osobnej dyscypliny w przygotowaniu prawniczym. Wiemy również, że w komunikacji szybkiej działanie ludzkie polega przeważnie na odruchach. Tymczasem sądy z natury rzeczy znają tylko działania, poprzedzone aktem świadomej woli. Również zasadą niewzruszoną w sądownictwie jest reakcja natychmiastowa, choć psychologia już od dawna zna t. zw. czas reakcji, wyrażający się w jej opóźnieniu.

Pisaliśmy o tem wszystkim już niejednokrotnie, wspominaliśmy również, że w sprawach samochodowych punktem wyjścia musi być dowód rzeczowy, który można tylko uzupełnić zeznaniami świadków. Ramy tego artykułu nie pozwalają na rozszerzenie naszych wywodów, jednak Czytelnicy „Samochodu“, przeszukawszy dawne numery naszego pisma, znajdą cały materiał w komplecie.

Jednak wszystko to nie wystarczy; trzeba jeszcze wiedzieć co innego: mianowicie w jakich warunkach można od świadka wymagać zeznawania prawidłowego, t. zw. zgodnego z rzeczywistością. To może dać tylko i wyłącznie doświadczenie wogóle, a znawstwo pewnych prawidłowości w wypadku konkretnym. Pierwsze dają kursy jazdy samochodowej, drugie — stałe zajmowanie się sprawami samochodowymi. Dlatego w świetle logiki pozytywnej jest użyczenie prawników jazdy samochodowej (przez co poznawają również istotne dla nich momenty w innych dziedzinach komunikacji szybkiej) jak również, tworzenie osobnych trybunałów dla spraw komunikacyjnych.

Dlatego o tem wszystkim wspominamy teraz właśnie?

Od dłuższego bowiem czasu w poznańskich kołach prawniczych krążył pogłoski, że wzmocnienie stolicy również w Poznaniu ma być utworzony osobny trybunał komunikacyjny. Byłoby to bardzo dobrze i moglibyśmy to powitać z pełnym uznaniem. Obawiamy się jednak, że Poznań jest poprostu środowiskiem zbyt małym, by dać zajęcie takiemu trybunałowi.

Natomiast w kołach prawników poznańskich podniesiono inną myśl, która wydaje się nam łatwa do zrealizowania, a da w praktyce te same korzyści: możnaby mianowicie w większych środowiskach obwodu Sądu Apelacyjnego w Poznaniu (Poznań, Bydgoszcz, Leszno, Ostrów) wyodrębnić sprawy samochodowe w drodze wewnętrznej podziału czynności i przydzielać je specjalnie przygotowanym sędziom i to zarówno sprawy cywilne jak karne (gdź w sposobie wyjaśniania sprawy niema żadnej różnicy — § 139 pc. w sprawach cywilnych). Ponieważ sprawy samochodowe wszelkich kategorii toczą się razem z innymi sprawami, nie będzie można prawdopodobnie przygotować tego rodzaju zmiany podziału czynności żadną statystyką, tak, że będzie to tylko kwestja stopniowego doświadczenia. Możliwy więc zasadniczo powołano do tego sędziego, do którego czynności należą przeciwy od mandatów karnych policyjnych, gdyż tu najwięcej jest spraw samochodowych. Temu sędziemu mogliby wszyscy sędziowie cywilno-procesowi przekazywać sprawy cywilno-sporne na tle samochodowym, czy to z urzędu, czy na wniosek stron, w każdym stadium postępowania. Wzmian za to oddałby mandaty karne, nie dotyczące spraw samochodowych.

W sądach okręgowych sprawy na tle samochodowym wyznaczałby przewodniczący wydziału na pewne specjalne dni. W wydziałach trzysobowych mogliby wówczas zasiadać jako sędzia — sędzia powiatowy, który załatwia sprawy samochodowe w sądzie powiatowym.

Byłoby to oczywiście unormowanie niekompletne. Jednak w danych warunkach stanowiąłoby już duży postęp dla sprawy, a znaczne ułatwienie dla sądów, gdyż z jednej strony sędzia wyrokujący nie musiałby przy każdej sprawie od nowa wertować liczne i skomplikowane przepisy komunikacyjne, z drugiej zaś możnaby odnośne sprawy pozostawiać we właściwych sekretariatach, przez co zaoszczędziłoby się zmian organizacyjnych kancelarii.

Uwagi powyższe poddajemy pod życzliwą rozważę właściwym władzom sądowym.

(pz)

Porady prawne

M. K. Przdokowo. — Mandat karny jest niezamiaty i nikt nie może Panu zakazać zabierania pasażerów bezpłatnie. Nawet zabranie za opłatą nie podlegałoby żadnej karze porządkowej, chyba, że chodziłoby o transport za robkowy, obciążony opłatami fiskalnymi.

Dotyczy to tak samo Pana, jak pańskiego pracodawcę. Należy zgłosić wniosek o rozstrzygnięcie sądowe (7 dni!).

Z literatury fachowej

Nakładem Deutsche Motor-Zeitschrift-Verlag ukazała się obszerna broszura prof. dr. ing. h. e. H. Junkersa p. t. „Metalowe konstrukcje samolotowe“.

Broszura zawiera jedyną publikację wykładu, który prof. Junkers wygłosił w Londynie, na zaproszenie Angielskiego Towarzystwa Nawigacji Powietrznej. Junkers dał tam wyczerpujący obraz swych zamierzeń i metod pracy, które doprowadziły do znanych sukcesów jego konstrukcji samolotowych i zilustrował zapomocą 52 wysoce interesujących przezroczystą historię rozwoju płatowca metalowego.

Pierwsze prace praktyczne rozpoczęły się w r. 1915 i doprowadziły w tym samym roku do skonstruowania pierwszego płatowca całkowicie metalowego, który dziś zdobi muzeum w Monachjum. Jest to prototyp nowoczesnego samolotu metalowego, ze sztywnymi płaszczyznami nośnymi, bez linek ściągających.

Wynalazkiem przełomowym dla lotnictwa był duraluminy. Junkers używa duraluminy od r. 1916, zaś kolosalne znaczenie tego epokowego wynalazku okazało się przedewszystkiem w ostatnim czasie, przy budowaniu płatowców — olbrzymów.

HUMOR

Samochód za pięć marek

Do największej firmy samochodowej Niemiec, zjechał Amanullah ze święta, by zwiedzić słynne zakłady.

Dyrektor firmy w otoczeniu inżynierów i całego personelu oprowadzał monarchę afgańskiego po salach. Pokazano wreszcie Amanullahowi najnowszy model auta.

Monarcha oglądał go z zainteresowaniem.

— Może Wasza Królewska Mość zechce uczynić nam honor i przejechać się tym wozem?

Amanullah pokręcił przecząco głową, poczem zapytał:

— A ile kosztuje taka maszyna?

— Chętnie ją podarujemy Waszej Królewskiej Mości! — odparł gościnnie dyrektor firmy.

— Niestety, nie mam prawa przyjmować darmo! — rzekł Amanullah.

— W takim razie sprzedamy za... 5 marek, o ile sobie Wasza Królewska Mość tego zyczy.

Amanullah bez słowa wyjmując banknot 10-markowy i wręcza go dyrektorowi firmy.

— Czy Wasza Kr. Mość nie posiada drobniejszych pieniędzy? — zapytuje szelmowsko dyrektor.

— Niech Panowie zapakują mi jeszcze drugą taką maszynę za pozostałe 5 marek! — odparł Amanullah.

Oba automobile powędrowały do Afganistanu, a stamtąd, po upadku Amanullaha, do Włoch. Dziś zostały one sprzedane przez zdegradowanego monarchę za dobre pieniądze, a berlińczycy... śmieją się.

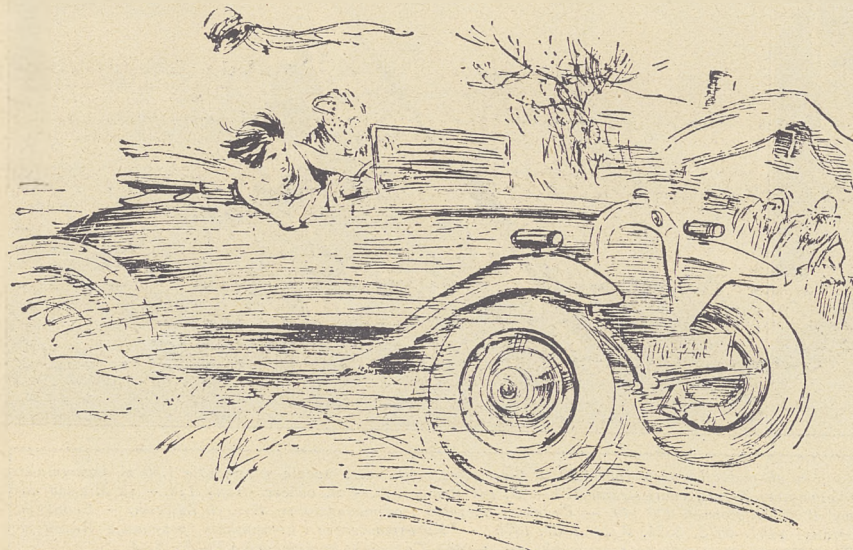
Żadne państwo nie sprzedawało jeszcze tak tanio automobili.

Niepotrzebne mu

Sprzedawca: — Panie, ten wóz jest rzeczywiście znakomity. Polecam go panu gorąco. Wyciąga setkę na godzinę.

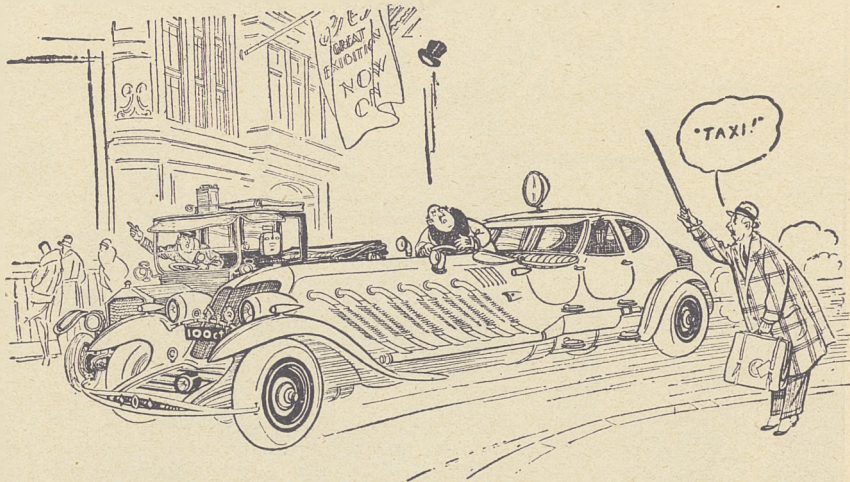
Kupujący: — To dla mnie nie gra roli. Moja willa odległa jest tylko o 50 kilometrów od miasta.

Potulna żona



Ona: — Nie gniewaj mnie, bo jak wpadnę w furję, to rozbiję wszystko, włącznie ciebie i wóz.

Obelga



Szczyt obelgi: zatrzymać Super-Extra-Sport-Kompresor i wołać: — „Taxi“.

Słuszna uwaga

— Ha, ha, panie Pechowicz, widziałem wczoraj, jak pan spadł motocyklem z nasypu!

— A czy pan myślał, że zatrzymam się w powietrzu?

Jak kto widzi

Chłop z pod Łowicza wraca z Warszawy do domu.

— No, i jak tam było w wielkim mieście?

Chłop spluwa potężnie i mówi:

— Wspaniale...

— No to opowiadajcie!

Chłop znów spluwa i mówi:

— Gdzie się splunie, tam luksusowy samochód.

Lekka małżonka

— Podobno pan jest szoferem 6-cio tonowego samochodu ciężarowego?

— Tak.

— A to niech pan będzie łaskaw zaprosić moją żonę do tańca. Moze panu się uda ruszyć ją z miejsca!

Troskliwa

— Słuchaj, żonusiu, cożyś ty zrobiła, gdybyś się dowiedziała, że uległem katastrofie samochodowej?

— Dowiedziałabym się, że wszystkie premje ubezpieczeniowe zostały przez ciebie zapłacone.

Ogłoszenie

„Tylko mój warsztat reparacyjny dla samochodów daje rękojmię solidności. Proszę mnie nie porównywać z innymi oszukańcami w mieście.“

Fachowiec w rodzinie

— Dłaczego ma Zosia koniecznie wyjść za tego mechanika samochodowego?

— Ażebyśmy nareszcie mieli fachowca w rodzinie.

Dobrze zrozumiał

— Wie pan, słynny pisarz rosyjski Maksym Gorkij pisze obecnie swoją autobiografię.

— Co, i ten zajmuje się automobilizmem?

Skrupulatny...

Pewna gmina poleciła swemu stróżowi pilnowanie starego, zmurzonego mostu, który podmyty powodzią groził lada chwila runięciem. Obowiązkiem stróża było niewpuszczenie na most żadnego samochodu; tylko piesi mogli go używać. Zbliży się samochód. Stróż daje znaki ostrzegawcze, lecz widzi, że wozie siedzi burmistrz sąsiedniego miasteczka. Podchodzi więc do samochodu i mówi: — Ach, to pan, dostojny panie. No, to w porządku. Pilnuję mostu, który grozi lada chwila zawaleniem. No, ale panu, oczywiście, wolno przejechać.

Rozmaitości ze świata



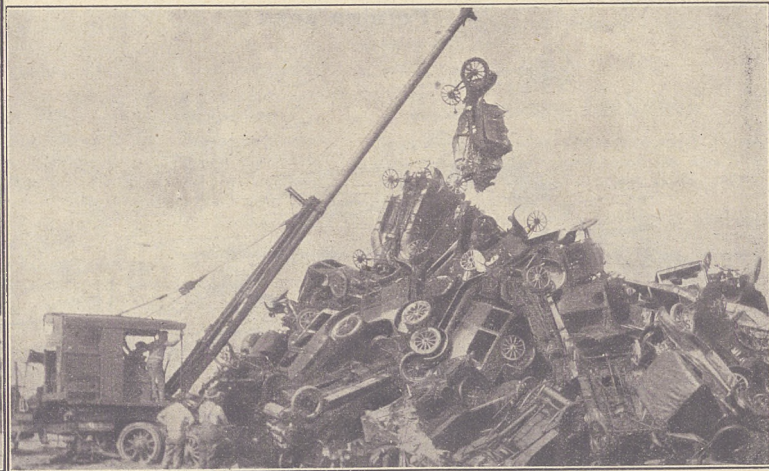
Pewna berlińska firma zorganizowała ostatnio nader interesującą wystawę „week-endowa”, pod hasłem: „gdzie spędzę swój „koniec tygodnia“.

* * *

Pierwszą kobietą — dozorczynią stacji benzynowej została — oczywiście w U. S. A. miss Taylor z Detroit. Cieszy się ona — co jest zrozumiałe — dużą popularnością.

* * *

Związek kupców samochodowych w Long Beach (Kalifornia), kupuje stare wehikuly i pali je całymi setkami, by ustąpiły miejsca nowym wozom.



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