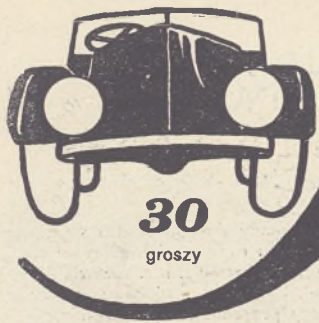




18. maj 1930

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 33

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

Samochód dla wszystkich



Pewien brukselski konstruktor wynalazca zbudował miniaturowy samochodzik, zaopatrzony w normalny silnik wybuchowy. Samochodzik ten, ze względu na swoją taniość, dostępny jest dla każdego.

Wspaniałą rozwój komunikacji autobusowej w Polsce

Wzrost komunikacji autobusowej na drogach naszych czyni corocznie tak znaczne postępy, że ścisła statystyka tego ruchu jest niezbędna do należytego uformowania ruchu autobusowego i ochrony dróg. Tem się tłumaczy, że Ministerstwo Robót Publicznych opracowało bardzo dokładną statystykę komunikacji autobusowej i wydało ją drukiem, jako pouczającą broszurę.

Zapoczątkowanie ruchu autobusowego w Polsce datuje od pierwszej połowy r. 1925-go, kiedy to kursujące wówczas 412 autobusów zwróciły na ten fakt baczniejszą uwagę. Tych 412 autobusów położyły kres istnieniu komunikacji osobowej zaprzęgami konnymi i były zapowiedzią nowego znaczenia i roli dróg publicznych jako arterji dla masowego ruchu osobowego.

Jako też następne lata dały rację tym, którzy komunikacji autobusowej w Polsce przepowiadali wspaniałą przyszłość. Ilość bowiem autobusów, należących do przedsiębiorstw przewozowych (za wyłączeniem autobusów miejskich) rosła bardzo szybko, wynosząc z kolei na dzień

1. I. 1926 —	530
1. I. 1927 —	710
1. I. 1928 —	1.067
1. I. 1929 —	2.121
1. I. 1930 —	3.224

Wśród wszystkich kategorii pojazdów mechanicznych przysrost ilości autobusów komunikacyjnych był najszybszy, gdyż w ciągu czterech lat osiągnął cyfrę sześciokrotnie wyższą od ilości początkowej (530—3.224). Tymczasem przeciętna dla wszystkich pojazdów mechanicznych w Polsce wyniosła 2,5.

Ciekawym i pocieszającym jest fakt, że jako pierwsze zaprowadzać zaczęły u siebie komunikację autobusową województwa polzbawione dogodnej komunikacji kolejowej, a więc województwa wileńskie, białostockie, kieleckie.

Dzisiejszy stan komunikacji autobusowej znajduje pełne odzwierciedlenie w następującym zestawieniu:

Obliczenie stanu komunikacji autobusowej na terenie Polski w 1929 r.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Nr. porządkowy	Województwo	Ilość		Długość dróg bitych, brukowanych i gruntowych, na których kursują autobusy km	Ilość autobusów	Ilości			Średnia opłata za osobokm	Przybliżone wpływy (brutto) na dobę	Uwagi
		Przedsiębiorstw autobusowych	Linij			Osób przewiezionych	autobusokilometrów	pasażerokilometrów			
						na dobę			gr	zł	
1	Białostockie	203	159	2540	371	18890	63320	1041300	9	93720	
2	Kieleckie	258	212	22-0	383	14160	30320	492520	10	49250	
3	Krakowskie	97	139	1540	186	10410	16640	235930	12	28310	
4	Lubelskie	190	112	1800	216	16610	44650	739280	10	73930	
5	Lwowskie	135	61	1440	169	12210	15610	181540	10	18150	
6	Łódzkie	259	171	1960	458	35500	96950	1625260	15	243790	
7	Nowogrodzkie*)	61	71	1480	157	1950	4650	74820	13	9730	
8	Poleskie	55	56	990	69	3330	7880	1280-0	11	14 80	
9	Pomorskie	61	68	1690	104	8490	12503	230460	15	34570	
10	Poznańskie	183	188	3220	318	21780	41160	764950	10	76500	
11	Śląskie	21	29	380	59	13790	6680	176420	12	21170	
12	Stanisławowskie	63	41	800	72	2770	6500	93730	12	11250	
13	Tarnopolskie	49	31	770	57	880	3240	359-0	10	3590	
14	Warszawskie	239	200	2960	427	21370	60260	104480	15	156670	
15	Wileńskie	44	31	970	52	2600	8320	134250	10	13430	
16	Wolyńskie	90	38	900	126	5030	128 0	213450	12	25610	
	Razem	2003	1407	25710	3224	189770	431040	7212300	12.1	873750	

Okresy pracy autobusów w przeciągu roku kalendarzowego przyjęto 300-dniowe ze względu na przerwy, spowodowane złym stanem autobusów lub dróg.

Postaramy się wyciągnąć pewne wnioski z podanych liczb. Rzuci się przedewszystkiem w oczy stosunek ilości kursujących autobusów do ilości przedsiębiorstw komunikacyjnych: na 2. 009 przedsiębiorstw przypada 3.224 autobusów, tj. na jedno przedsiębiorstwo przypada 1,6 autobusa. Oznacza to wprawdzie pewien postęp (w r. 1927 na jedno przedsiębiorstwo przypadało zaledwie 1,1 autobusa), ale świadczy zarazem nadal o nieracjonalnej organizacji naszych przedsiębiorstw autobusowych. Poza kilkoma poważniejszymi przedsiębiorstwami, posiadającymi po kilka pierwszorzędnych, a nawet czasem luksusowych maszyn i prowadzących racjonalną ich eksploatację, większość właścicieli linii autobusowych stanowią ludzie, posiadający po 1 autobusie i widzący w nim przedewszystkiem obiekt dający łatwy i szybki dochód.

Chociaż?! Bądźmy zadowoleni i z tego postępu: przed dwoma laty na 10 przedsiębiorstw przypadało 11 autobusów, dzisiaj natomiast — 16. Przytem korzystny ten objaw nie jest odosobniony.

Wzemy np. taryfę autobusową: utrzymywała się ona w r. 1927 na wysokości 15 groszy za kilometr; natomiast w ciągu ubiegłego roku przeciętna stawka spadła na 12,1 grosza!

Albo druga niemniej ważna sprawa: ilość pasażerów, przypadająca na jeden autobus w ciągu roku, wyniosła w r. 1926 — 28.000 osób, zaś w r. 1929 tylko 17.700. Można by wprawdzie twierdzić, że to dlatego mniej pasażerów przypada na autobus, ponieważ hudeje się mniejsze, mniej pojemne wozy, jednak zarówno z własnych obserwacji, jak i ze znanego powszechnie obostrzenia kontroli urzędowej nad ruchem autobusowym wnioskujemy, że autobusy obecnie są mniej przeciążone, niż dawniej.

A mimo to autobusy w ubiegłym roku przebyły przeciętnie większą ilość kilometrów, aniżeli w r. 1927; obecnie jeden autobus przebywa przeciętnie 40.100 km. w ciągu roku, podczas gdy 3 lata temu przebywał tylko 39.300 klm.

Zaś przybliżony dochód brutto z jednego autobusu w ciągu roku wzrósł, zdaniem statystyki oficjalnej, z 66.500 zł w r. 1927 do 81.300 zł w r. 1929. Co do tego twierdzenia wahamy się nieco, czy przyznać ministerstwu rację: a nuż w tym wypadku „życzenie było matką myśli“?!

Pewnikiem jest jednak, że nasza sieć autobusowa się rozrasta i metody jej eksploatacji uszlachetniają i urozmaicają. Mamy obecnie oprócz linii dojazdowych, oderwanych i równoległe do traktów kolejowych biegnących, również 207 linii dalekobieżnych, których średnia długość wynosi 123 klm.

Na zakończenie jeszcze kilka tylko cyfr. Autobusy przewiozły w Polsce:

w r. 1926 —	20 000 000 osób
1927 —	30 000 000 osób
1928 —	41 600 000 osób
1929 —	56 900 000 osób

Przybliżony dochód brutto przedsiębiorstw autobusowych wyniósł w ciągu wymienionych lat: 49 — 71 — 135 i 262 milj. zł.

Prawda, że wspaniale wyniki!!

Budowa dworców autobusowych w Łodzi

W tym miesiącu już rozpocznie się w Łodzi budowa pierwszych w Polsce wielkich nowoczesnych dworców autobusowych, na których budowę i eksploatację na terenie Łodzi otrzymał wyłączną koncesję Związek Inwalidów Wojennych R. P. Jeden dworzec stanie na rynku Bałuckiego, drugi zaś na placu Reymonta. Oba dworce urządzone będą według wszelkich nowoczesnych wymagań, na wzór podobnych dworców w krajach zachodnio-europejskich.

W budynku dworcowym mieścić się będą m. in. kasy biletowe, biuro informacyjne, poczekalnie, bufety, urząd pocztowo-telegraficzny, przechowalnia bagażu, pierwsze w Polsce biuro dostarczania bagażów z dworców do mieszkań i odwrotnie, garaż, hotel dla szoferów i t. d.

Każdy z dworców zajmować będzie teren około 5 000 m. kw. Budowa trwać będzie prawdopodobnie trzy miesiące i w pierwszych dniach sierpnia projektowane jest uroczyste otwarcie dworców.

Magistrat pobierać będzie 20 proc. dochodów z eksploatacji dworców; po dwudziestu latach dworce przejdą na własność miasta. Obecnie Zw. Inwalidów Wojennych R. P. prowadzi pertraktacje z magistratami szeregu miast w celu przystąpienia do budowy w nich podobnych dworców autobusowych.

Czas najwyższy, aby w Poznaniu nad tą palącą kwestją poważnie zaczęto myśleć i wreszcie skoncentrowano cały ruch autobusowy w jednym punkcie. Jeżeli Łódź się zdobyła na taki gest, dlaczego Poznań ma jej ustępować?

Linie autobusowe w Polsce

Linje autobusowe, utrzymujące regularną komunikację pasażerską i towarową stanowią dużą konkurencję dla kolei we wszystkich państwach.

Wynika stąd konieczność rozpatrzenia tej sprawy ze względu na ochronę interesów kolejnictwa. Rozpisano ankietę do wszystkich państw, będących członkami Międzynarodowego Związku Kolei w sprawie konkurencji ruchu samochodowego.

Z odpowiedzi 10 państw na tę ankietę, wynika, że długość konkurencyjnych linii samochodowych w stosunku do długości sieci kolejowej największa jest w Polsce i wynosi 85 procent, a najmniejsza w Danji bo 21,8 procent.

Samochodem dokoła świata

Niemcy—Luxemburg—Belgia—Francja

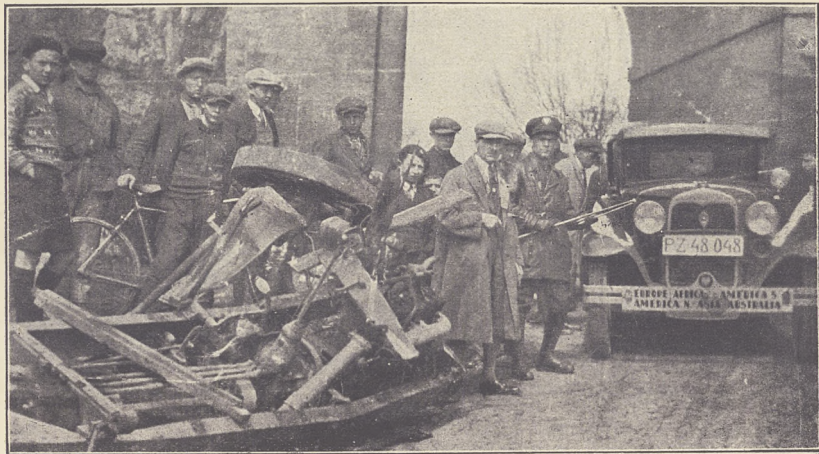


Wciwy start do podróży dokoła świata nastąpił z Posadowa, majątku hr. Łękich. Na fotografii widzimy prezesa Automobilkłubu Wielkopolski hr. Łękiego, oraz autora.

Dnia 16 ub. miesiąca udał się korespondent nasz, p. Bronisław Podezaski w podróż dokoła świata pod flagą białą-czerwoną, samochodem Ford A 30. Trasa wyprawy prowadzi przez Niemcy, Belgię, Francję i Hiszpanię do Afryki, następnie zaś do Ameryki południowej i północnej, do Azji i Australji. Po głośnej ekspedycji harcerza Jelińskiego, znów kula ziemską opasną zostanie polskimi barwami. Poniżej zamieszczamy pierwszą korespondencję p. Podezaskiego, nadesłaną z Paryża.

Redakcja.

Po bardzo gościnnym pożegnaniu u prezesa Automobilkłubu Wielkopolski, p. hr. Łękiego w Posadowie i po ostatnim przejrzeniu wozu i akcesoryj, nareszcie ruszyliśmy w drogę. W godzinę później znaleźliśmy się w Międzychodzie przy polsko-niemieckiej granicy celnej. Przez całą drogę drżeliśmy na myśl o tradycyjnych trudnościach celnych, jakie podobno zwykło się napotykać, wjeżdżając i wyjeżdżając z Polski, o wyrzucaniu bagażu z kufrów i waliz i innych sztykach. Rzeczywistość sprawiła nam miłą niespodziankę: przy-



Pod Luxemburgiem napotkaliśmy szczątki rozbitego samochodu, który kilka godzin temu spadł z nasypu wysokości 25 metrów, przyczem dwie osoby zostały zabite.



Przed wspaniałym pawilonem Rzeczypospolitej Polskiej na wystawie w Liège. Uprzejmych informacji udzielili nam hieronimicy pawilonu pp. Grabowski i Czerne.

jęto nas i załatwiono niezwykle uprzejmie, a przede wszystkim — szybko. Również niemieckie władze celne okazały się nad wyraz kulturalnymi i uprzejmymi.

Minąwszy granicę, zaczęliśmy przyglądać się bacznie szosom, które rzekomo miały być tak świetne w państwie, gdzie panuje przecież „Deutsche Wirtschaft“. Czekamy i czekamy, a tu droga jak była, tak i jest zupełnie przeciętna, miejscami kiepska, ustępująca wielu drogom w Polsce. Natomiast wielką przysługę oddaje automobiliście, podróżującemu po Rzeszy, rzeczywście znakomita i celowo rozmieszczona sieć drogowskazów i znaków orjentacyjnych. Nigdy nie potrzebowaliśmy w Niemczech rozpytywać się o drogę, nigdy też nie zabłądziliśmy, orjentując się wyłącznie według znaków.

Coraz więcej fabryk, zabudowań, obiektów przemysłowych, reklam; w powietrzu czuć atmosferę wielkiego miasta. Wjeżdżamy do Berlina.

Znając nudną stolicę „bojaźni bożej“ już z dawnych lat, zainteresowałem się specjalnie zagadnieniem komunikacji i sposobów regu-

wania tak intensywnego ruchu kołowego w tem mieście. Stwierdzić należy, że jest on regulowany bardzo sprawnie, akuracie i celowo, w pierwszym rzędzie zapomocą wiszących lamp sygnałowych (kiedyż nareszcie uruchomią niezbędną lampę w Poznaniu, przy pl. Wolności!) oraz ampli, umieszczonych na ziemi.

Odwiedziliśmy również w Berlinie siedzibę Automobilkłubu Niemiec (ADAC). Onie mieli stanęliśmy przed wspaniałym pałacem, jakiegoby się nie powstydził prezydent republiki. Z najwyższym podziwem oglądaliśmy długi rząd saloonów, sal balowych i apartamentów reprezentacyjnych. Kiedyż nasze kluby automobilowe dorobią się podobnych siedzib! Pałacyk Automobilkłuhu Polski w Warszawie przy Alei Szucha nie da się absolutnie porównać z majestatyczną siedzibą ADAC'u. Poza tem przyjęto nas tam nader życzliwie i udzielono bardzo chętnie wszelkiej pomocy i informacji.

Po jednodniowym wypoczynku udaliśmy się w dalszą drogę na Halę do Luxemburga. Tu już zastaliśmy drogi znacznie lepsze, przeważnie asfalt lub gładka, drobna kostka w doskonałym stanie. Aż dusza (a właściwie noga) rwie się, by przycisnąć mocniej akcelera-

tor i „walić” conajmniej setką. Niestety, młody, a raczej nawet dziecięcy wiek naszego Forda nie pozwala nam narazie rozwinąć większej szybkości, niż 60 klm na godzinę.

Droga wzdłuż Menu, Moseli, Renu, staje się coraz piękniejszą, zaś umilały nam podróż częste odpoczynki, przeznaczone na próbowanie różnych gatunków win. Na jednym takim przystanku nie chciała nam przez chwilę zaskoczyć maszyna, a kierujący nią wówczas przyjaciel mój Z. B., oświadczył, że „musiała się zachłysnąć gazem”. Mając silne podejrzenie, że nie maszyna, tylko mój przyjaciel „zachłysnął się gazem”, wziąłem dla wszelkiej pewności sam ster do ręki i pojechalismy dalej.

W zachodniej części Niemiec zauważyliśmy niezwykle praktyczne i pozytywne urządzenie, które w najwyższym stopniu zalecałoby się propagować i u nas, przyczem Automobilklub Polski, ma w tym kierunku niezwykle wdzięczne pole do pracy i popisu. Otóż na słupach, wzdłuż szosy, znajdują się w pewnych regularnych odstępach skrzynki z aparacikiem telefonicznym, służącym do wezwania pomocy w wypadku katastrofy, nagłego defektu, czy czegoś podobnego.



Na granicy belgijsko-francuskiej załatwiono nas niezwykle szybko i uprzejmie. Podobny wjazd do kraju nastraja turystę dla niego zgóry życzliwie.



W Paryżu doznaliśmy nader milego przyjęcia, zwłaszcza ze strony uroczych mieszkańców nadsewastopolskiego grodu.

Przejeżdżając przez Luxemburg udało się nam uwiecznić na kliszy poważny wypadek samochodowy. Zdjęcia dokonaliśmy w chwilę po katastrofie. Wielki Buessing ciężarowy, wskutek defektu kierownicy spadł z wiaduktu wysokości 25 metrów, przyczem szofer i pasażer ponieśli śmierć na miejscu. Było to wczesnym rankiem 19 kwietnia.

Znowu granica. Z prawdziwym zadowoleniem stwierdziliśmy fakt, że nasi celnicy są daleko bardziej uprzejmi niż belgijczycy. Na formalności celne straciliśmy przeszło godzinę!

Przez Belgię jedzie się jednym, nieprzerwanym prawie wąwozem zabudowań i zakładów przemysłowych: Liege, Bruksela, Antwerpja połączone są ze sobą takimi zabudowaniami i często zauważyć nie można, kiedy się z miasta wyjeżdża a kiedy wjeżdża się do drugiego. W przeciwnieństwie do Niemiec rzuca się w Belgi w oczy rażący brak znaków ostrzegawczych i napisów orientacyjnych, których jest tu stanowczo za mało, natomiast szosy zawałone są olbrzymimi i wielobarwnymi płachtami reklam, które jeszcze bardziej mylą i utrudniają orientację.

Bezpośrednio po świętach Wielkiejnoy ruszyliśmy dalej w kierunku na Paryż. Drogi znakomite, przeważnie asfaltowane lub smółkowane, miejscami, w pobliżu wielkich miast, brukowane kostką. Podróżowanie samochodem w takich warunkach jest prawdziwą roz-

koszą zwłaszcza, że się odczuwa na każdym kroku zrozumienie dla turystyki samochodowej. Władze z najwyższą gotowością udzielają pomocy i opieki, zaś ludność odnosi się

życzliwie, rozumiejąc korzyści, jakie odnosi z ożywionego ruchu turystycznego, w przeciwieństwie do handytyzmu i wandalizmu, jaki zagościł ostatnimi czasy na naszych drogach. Liny przecignięte wpoprzek szosy, lub bomby są we Francji zjawiskiem zupełnie niespotykanym.

Jadąc z Brukseli do Paryża przez Compiègne natknęliśmy się na północną część pół wálki wojny światowej. Ze zgrozą przyglądamy się straszliwym, widocznym po dziś dzień skutkom pożogi wojennej. Całe osady zniszczone z powierzchni ziemi, zburzone kościoły, dziesiątki olbrzymich cmentarzy, wszystko to pozostawia niezatarte wrażenie, żółtne z najbardziej zagorzałego szowinisty uczynić pacyfistę.

Każdemu automobilście, udającemu się z Belgii do Paryża, radzę obrać piękną i malowniczą drogę przez Compiègne. W lasku koło tej miejscowości (ca. 100 klm. przed Paryżem) znajduje się pałac, w którym zwycięski marszałek Foch podpisał zawieszenie broni z Niemcami. Miejsce to jest celem częstych wycieczek turystów z Paryża.

Był wieczór. Na zachodniej części horyzontu zaczęły zdaleka, zdaleka błyskać światła.

(Dokończenie na str. 13-tej.)



Nasz Ford, z polskim orłem na drzwiach, stanął sobie pod obeliskiem na Placu Zgody. W głębi, po lewej stronie, widać majestatyczną siedzibę Międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych.

Silniki Diesla w samochodach

Silnik Diesla marki „Saurer“

Budowa silników samochodowych Diesla ma głównie na celu zastosowanie taniego paliwa ciężkiego jako materiału pędnego. W danym wypadku wchodziłaby w rachubę ropa lub oleje gazowe, które jak wiadomo, są 3 $\frac{1}{2}$ razy niższe w cenie od benzyny. Zasada Diesla daje poza tem o wiele lepsze wykorzystanie materiału pędnego, aniżeli to bywa u silników spalinyowych.

Możliwość zastosowania paliwa ciężkiego w silniku samochodowym starano się początkowo rozwiązać prostym sposobem, a mianowicie przez zastosowanie karburatorów o specjalnej konstrukcji oraz ogrzewaczy. Doświadczenia robione nad tem przez kilka lat wykazały niestety, że przez zastosowanie tych organów nie otrzymuje się bezwzględnie dodatnich wyników. Karburacja trudnoprężającego paliwa ciężkiego była bardzo często niezupełna, a co zatem idzie, również i jego spalanie. Zapuszczanie silnika wymagało bardzo często wiele czasu i było bardzo niewygodne. Wreszcie zachodziło niebezpieczeństwo zżyczenia oraz zabrudzenia ruchomych części silnika, co często było powodem złamań oraz innych bardzo poważnych defektów. Mimo wszystko zastosowali konstruktorzy stare zasady, które przez kilkanaście lat udoskonalali, trzymając się głównie dwu zasad: raz, by silnik dla samochodów był dostatecznie lekki, a powtórnie szybki.

Główna zasada silników Diesla polega na tem, że podczas taktu ssania wessane zostaje tylko powietrze, a paliwo dostaje się do cylindra pod koniec taktu sprężania. Paliwo zostaje wtrysnięte a zapłon jego następuje wyłącznie przez ciepło kompresji silnie sprężonego powietrza. Główną trudnością, którą w danym wypadku konstruktorzy mieli do przezwyciężenia było rozdzielanie paliwa w sprężonym powietrzu na krótkim czasie okresu wtryskiwania. Otóż Diesel spełnił to zadanie w ten sposób, że wdmuchiwał paliwo prądem powietrza pod wysokim ciśnieniem do cylindra. Niestety metody tej przy silniku samochodowym nie dało się zastosować, gdyż wymagałaby ona montażu obszernych i ciężkich kompresorów.

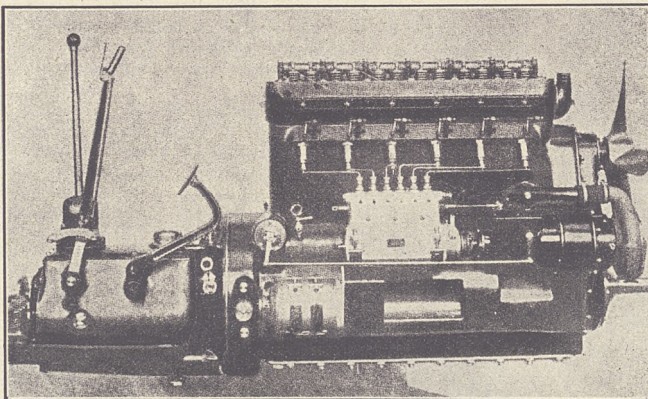
Dlatego też stworzył on silnik bez kompresora z bezpośrednim wtryskiwaniem. Tyle co do samych silników na paliwo ciężkie.

A teraz przystąpimy do opisu silnika samochodowego Diesla marki Saurer (Arbon w

nemi zgóry zapomocą popychaczy dźwigniowych. Pompka do wtryskiwania i dysze są systemu Boscha. Celem łatwiejszego uruchomienia zimnego silnika wmontowane są specjalne ogrzewacze, które przed uruchomieniem tegoż rozgrzewają go w przeciągu 30 sekund. Dalej posiada on regulator, który sprawdza jego maksymalną ilość obrotów oraz obroty wolne. Regulator ten jest połączony raz z pompką do paliwa, powtórnie z dźwignią nożną względnie ręczną obok kierowcy. Jak z tego widać, dźwignie te posiadają ten sam układ, co w zwykłym silniku spalinyowym. W głowicy cylindra wmontowane są t. zw. komory powietrzne, kapslowate wkładki stalowe nie chłodzone wodą. Są one osiowo ułożone, dlatego by przy każdym cylindrze można było umieścić dostatecznie wielki zawór ssący i wylotowy. Komora powietrzna łączy się lejkowato z cylindrem.

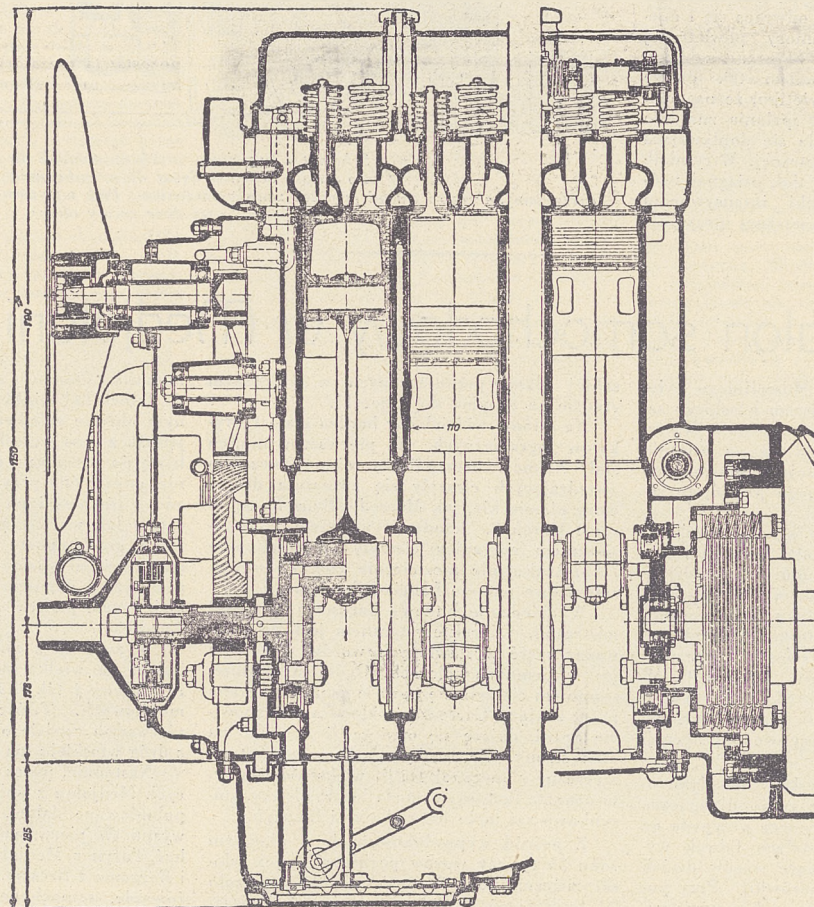
Praca tego czterotaktowego silnika jest następująca: przez zawór ssący zostaje wessane świeże powietrze. Podczas ruchu tłoka odkorkowego, powietrze to sprężone zostaje od 30 do 32 atmosfer. Przy tem ciśnieniu osiąga ono temperaturę, która leży powyżej temperatury zapłonu użytego paliwa (temperatura zapłonu oleju gazowego wynosi 350 st. C.). Tłok podczas taktu sprężania zbliża się od 1 $\frac{1}{2}$ —2 mm do dna cylindra. Tym sposobem zostaje wszystko powietrze przecięnięte z cylindra przez lejek do powietrznej komory, a łącznie z przecieskaniem powstaje w lejku i w jego otworze intensywny prąd powietrza. Im większa jest szybkość obrotowa silnika i im większa szybkość tłoka, tem intensywniejsza jest podczas kompresji szybkość powietrza, które przepływa przez lejek. W okresie tego intensywnego przepływu powietrza zostaje zdolu i skośnie do lejka paliwo, przez t. zw. dyszę wtryskującą, które równomiernie dawkowane dla każdego cylindra dostarcza pompka.

Ciśnienie wtryskiwania wynosi około 75 atmosfer i jest ono stałe przy wszystkich obrotach, dzięki specjalnej konstrukcji dyszy. Wtrysnięte paliwo zostaje teraz przez silny promień po-

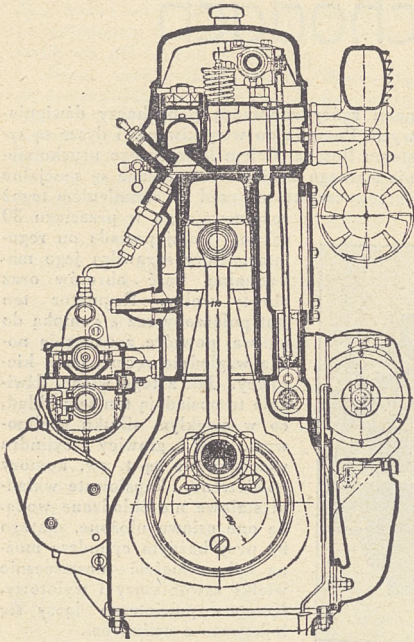


Silnik samochodowy Diesla marki Saurer, Arbon — Szwajcaria.

Szwajcarii). Silnik ten jest motorem powietrzno-komorowym. Posiada on 6 cylindrów o średnicy 100 mm, skoku 150 mm, z głowicą do zdejmowania z wieszaczami zaworami sterowa-



Schemat przekroju podłużnego silnika samochodowego Diesla marki Saurer.



Schemat przekroju poprzecznego tegoż samego silnika.

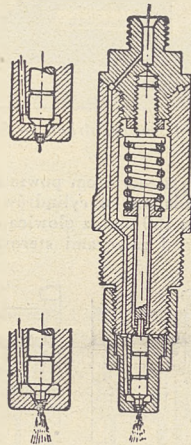
wietrza wciągnięte do komory powietrznej i tam z nim mieszane. W międzyczasie przekroczył tłok swój górny martwy punkt i rozpoczął ruch kukorbowy. Pojemność w górnej przestrzeni cylindra zaczyna odąd bardzo szybko wzrastać, przepływ odwraca się i mieszanka przechodzi z komory powietrznej przez opisany wyżej otwór do przestrzeni lejkowatej. W tym czasie paliwo tak dalece ogrzało się w gorącym powietrzu, że następuje spalanie. Główna strefa spalania znajduje się w lejku, tam też spala się dopływająca mieszanka z komory powietrznej. Wtrysnięte paliwo po momencie kiedy tłok osiągnął swój górny martwy punkt, dzięki intensywnemu przepływowi z komory powietrznej otrzymuje

dostateczną ilość tlenu. Okoliczność, że przy wzrastającej ilości obrotów, przy której spalanie ma się również szybciej odbywać, wzrasta także szybkość przepływu przez lejek i otwór, daje rękojmię automatycznej regulacji spalania bez względu na ilość obrotu silnika. Spalanie zatem jest tak przy najmniejszej, jak i przy największej ilości obrotów tj. od 300 do 400 aż do 1800 bezdymne i odbywa się pod bardzo korzystnym termicznym stopniem działania. Komora powietrzna nawet przy najsilniejszym obciążeniu i przy najwyższej ilości obrotów nie przekracza temperatury 400—500 st. C. czyli, że nie jest ona wyższa od temperatury powietrza sprężonego, co znowu jest dowodem, że nie może odbywać się w niej spalanie.

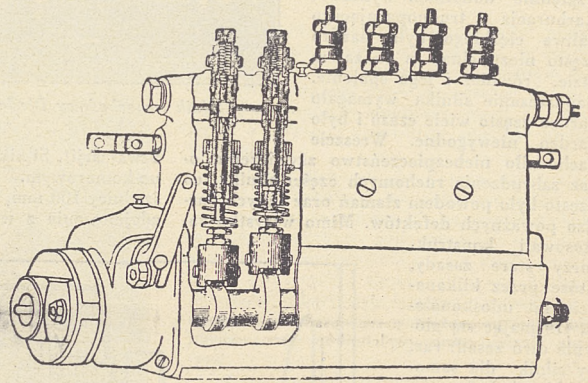
Silnik daje przy 1600 obrotach 80—85 KM. Zużycie paliwa wynosi 200—230 KM na godz. Termiczny stopień działania, jeżeli się uwzględni wartość cieplną zużytego paliwa = 10 tysięcy kaloryj na kg

632

$$0,210 : 10,000 = 0,30 \text{ albo } 30 \text{ proc.}$$



Schemat i częściowy przekrój pompki do wtryskiwania syst. Boscha. Po lewej: Schemat dyszy do wtryskiwania. W stanie spoczynku otwór dyszy zamyka czop i chroni ją przed zanieczyszczeniem. Pod wpływem ciśnienia oleju czop cofa się wstecz (patrz dwie ryciny obok).



Schemat i częściowy przekrój pompki do wtryskiwania syst. Boscha. Po lewej: Schemat dyszy do wtryskiwania. W stanie spoczynku otwór dyszy zamyka czop i chroni ją przed zanieczyszczeniem. Pod wpływem ciśnienia oleju czop cofa się wstecz (patrz dwie ryciny obok).

Salon samochodowy w Medjolanie

Jakkolwiek życzeniem Mussoliniego było, by i w bieżącym roku miejscem włoskiego salonu samochodowego nadal pozostało Wieczne Miasto, to jednak odbył się on ostatnio w Medjolanie, stolicy tak bujnie rozwiniętego lombardzkiego i pimonckiego przemysłu samochodowego.

Podobnie, jak większość krajów, produkujących samochody, przechodzi również i Italia ciężki kryzys na tem polu. W dziedzinie budowy samochodów ciężarowych i specjalnych dała się zauważyć daleko idąca konsolidacja. Z tak licznych włoskich fabryk tej branży pozostało obecnie tylko 9, a i te pracują w ścisłym porozumieniu. Zakłady O. M. wystawiły na salonie ciężarówkę o dużej nośności, wzorowaną konstrukcyjnie na Saurerze, Fiat znowu buduje kamiony według licencji Spa i Ceirano.

Produkcja włoska wyniosła w ubiegłym roku 56 tysięcy jednostek, z czego drugącoją większość, mianowicie 50 tysięcy przypada na produkcję Fiata. Z pozostałych fabryk wyprodukowała Lancia 2 tysięcy wozów dwóch typów (czterko i ośmiocylindrowki). Przy pozostałych zakładach cyfry te są bez porównania mniejsze, jak np. Isotta-Fraschini, która wyprodukowała zaledwie 150 jednostek wy-

sokiej klasy, przeznaczonych w pierwszym rzędzie na eksport do Ameryki.

Na salonie widzieliśmy bardzo mało fabrykatów zagranicznych. Na pierwszym miejscu stały Niemcy. Szczególnie zainteresowaniem zwiedzających cieszyły się zwłaszcza drogie wozy niemieckie, jak Mercedes-Benz Kompresor i Horch 8. Naodwrot wielkiem zainteresowaniem zagranicy cieszyły się znakomite i konstrukcyjnie niezmiernie ciekawe ośmiocylindrowe modele Lancia-Dilambda.

W dziedzinie budowy karoseryj są Włosi mistrzami. Charakterystycznym jest, że najważniejszą część wystawionych wozów wykonana jest w ciemnych kolorach. Ogólnem zainteresowaniem cieszyła się nowość, zaprodukowana przez zakłady Carrozzeria Moderna, mianowicie drzwi, dające się otwierać i zamykać na obie strony. Ze względu na warunki atmosferyczne słonecznej Italji, większość wozów, to otwarte facetony, torpeda lub roadstery, stonkowo zaś mało kabrioletów i limuzyn.

Z pośród wyprodukowanych w ubiegłym roku 56 tysięcy wozów pochłonął rynek włoski znaczną ilość 34 tysięcy, tak, że około 22 tysięcy przypadło na wywóz. Najważniejszym rynkiem zbytu dla Włoch były Niemcy, które przyjęły około 4 200 wozów,

W przewodzie ssącym silnika wmontowany jest filtr powietrzny, który służy do tłumienia szmerów podczas ssania, jak również przepustnica, która połączona jest z pedałem hamulczym. Przy naciśnięciu na pedał zamknięty zostaje dopływ powietrza do silnika, a powstałe tym sposobem ujemne ciśnienie wykorzystane zostaje do hamulca servo, w które wszystkie wozy teje firmy są zaopatrzone. Między rezerwuarom do paliwa a pompką do wtryskiwania, wmontowany jest bardzo delikatny filtr, który uwalnia je od wszelkich nieczystości. Jako paliwo do silników Diesla stosuje się wszystkie oleje gazowe znajdujące się w handlu. Ich ciężar właściwy wynosi 0,85—88. Ze względu na to, że stosunek ceny tych olejów odnosi się tak do benzyny jak 50:15, a dalej właściwe zużycie mniejsze jest o $\frac{1}{4}$ aniżeli przy silniku spalinowym benzynowym, przeto zaozczędza się silnikami szybkobieżnymi na paliwo ciężkie 75—80 proc. kosztów. Silniki samochodowe Diesla znajdują się już u szczytu swej doskonałości technicznej i w najbliższych latach powinny opanować nie tylko samochody ciężarowe ale również i autobusy.

natomiast import samochodów niemieckich do Włoch był minimalny i wyniósł w omawianym okresie zaledwie 152 sztuki. Nie należy jednak z tego wnioskować, iżby Włosi odnosili się do przemysłu niemieckiego nieprzychylnie, gdyż z 600 przywiezionych do Włoch wozów, również i na Francję przypada mała część. Jak we wszystkich państwach europejskich, gros importu pochodzi z Ameryki. Cyfra przywozu wozów amerykańskich do Włoch przewyższa dziesięciokrotnie import wszystkich razem państw europejskich na półwyspie Apeniński.

W związku z salonem przedsięwziął rząd włoski na wielką skalę zakrojony program rozbudowy i tak już znakomitych dróg automobilowych. Twórcom programu chodzi w pierwszym rzędzie o zupełne usunięcie kurzu z dróg włoskich; ma to nastąpić w roku 1934.

Następnie, prócz znanych autostrad, łączących Medjolan z południową Italją, mają być pobudowane dalsze, wzdłuż i wpoprzek półwyspu. W pierwszym rzędzie połączone mają być Turyn z Medjolanem, Padwa z Wenecją, i Bergamo z Breacją. Widzimy więc, że podróżowanie samochodem po Italji stanie się wkrótce prawdziwą przyjemnością.

Z życia Pomorskiego Automobilklubu



Start samochodów na wycieczkę otwarcia sezonu do Grudziądza.

Wobec sprzyjającej pogody tegoroczny sezon samochodowy jest już wszędzie w pełnym rozkwicie. Nie pozostaje w tyle i Pomorski Automobilklub, czego dowodem przesłane nam fotografie, przedstawiające start samochodów Pomorskiego Automobilklubu na uroczystość otwarcia sezonu klubowego w dniu 21 kwietnia b. r. i grupa uczestników tego otwarcia, zdjęte na tle murów Grudziądza. — W otwarciu sezonu brało udział 20 maszyn, co pomnożone przez obsadę wozów daje wcale liczne grono zwolenników tego sportu, a jazda otwarcia prowadziła z Bydgoszczy do Grudziądza, gdzie uczestników oczekiwał wspólny obiad w „Królewskim Dworze”, a stamtąd przez Chelmżę i Toruń z powrotem do Bydgoszczy, gdzie punktualnie o godzinie 19,30 życzone sobie nawzajem dobrej nocy i odpoczynku po mile i zdrowo spędzonej wycieczce.

Niestety nie brał w niej udziału champion Pomorskiego Automobilklubu za rok 1929 — p. B. Jahnz, któremu w ubiegłym miesiącu Komisja Sportowa P. A. przyznała w uznaniu jego zasług



P. B. Jahnz, champion Pom. Automobilklubu za rok 1929, zdobywca nagrody przechodniej p. inż. Stulgińskiego.

sportowych nagrodę przechodnią klubu, ufundowaną przez członka klubu, p. inż. Stulgińskiego, w postaci grupy brązowej „Dzygotówki Czerkiesów” dłuta Lanecrée. — Nagroda ta, mając być podniektą do wykazywania tężyzny i ducha sportowego, przyznawana będzie corocznie temu członkowi klubu, który za rok ubiegły wykaże najwybitniejszą działalność sportową. — To też już dzisiaj rozpoczyna się walka o jej posiadanie na rok przyszły i zainteresowani uczestnicy wycieczki otwarcia sezonu w skrytości ducha gratulowali sobie, że obecny jej posiadacz ominął już pierwsze szanse zdobycia punktów dodatnich na jej zastrzymanie i w roku przyszłym.

Szans tych jednak Pomorski Automobilklub ma zamiar dać jeszcze dosyć — że wspomnimy tylko organizowany w dniu 1 czerwca b. r. „pościg za balonem wolnym” i w dniach 28 i 29 czerwca b. r. „Zjazd nad morze”. Pierwsza z tych imprez, t. j. pościg za balonem wolnym — ściąganie niezawodnie na start w Toruniu — o godz. 14,30 z pod hali balonowej na Bydgoskim Przedmieściu — liczne rzesze zainteresowanych temi u nas w Polsce jeszcze mało znanymi zawodami, a niska opłata wpisowego (10,— zł od maszyny) zachęci napewno członków klubów do wzięcia udziału



Nagroda przechodnia, ufundowana przez p. inż. Stulgińskiego.

w tej imprezie, nagradzanej dla wszystkich zawodników plaketami i 4-ma specjalnymi nagrodami. — Po bliższe szczegóły odsyłamy zainteresowanych do sekretariatu Pomorskiego Automobilklubu, Bydgoszcz, Matejki 10, telefon 10-12.

O drugiej natomiast imprezie, „Zjeździe nad morze”, organizowanym na szeroką skalę pod protektorem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej przy współudziale Pomorskiego Związku Propagandy Turystycznej — pozwolimy sobie poinformować naszych czytelników w następnych numerach naszego pisma.



Grupa uczestników wycieczki otwarcia sezonu w Grudziądzu.

Z Bydgoskiego Klubu Motocyklowego

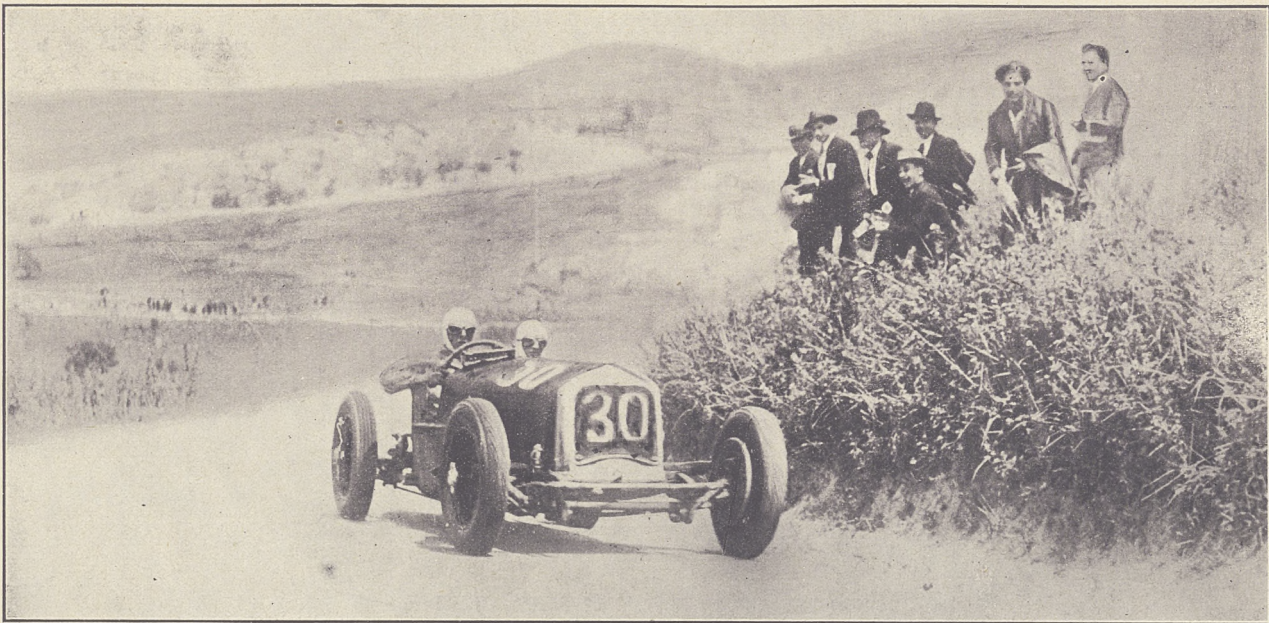
Klub Motocyklistów zawiązał się w Bydgoszczy w dniu 20 kwietnia 1925 r. z inicjatywy pp. Borowskiego, Marchlewskiego i innych. Już na samym początku swego istnienia okazał żywą działalność, gdyż już po kilku dniach klub brał udział w zorganizowaniu Polskiego Związku Motocyklowego w Poznaniu i temsamem przyczynił się do położenia pierwszych podwalin organizującego się w Polsce sportu motocyklowego. Po kilku tygodniach pomyślano o dalszych klubach, skutkiem czego przy pomocy Bydgoszczy zawiązał się w Grudziądzu miejscowy klub motocyklistów, który przez swą kilkuletnią działalność wykazał bardzo dobre wyniki na niwie sportowej.

Kiedy K. M. B. liczył z początkiem zaledwie 20 członków, to obecnie lista ich wykazuje przeszło 50, którzy biorą żywy udział w wszelkich imprezach sportu motocyklowego czy to w kraju, czy zagranicą. Między innymi członek K. M. B. p. Alvensleben reprezentował barwy polskiego motocyklizmu na szeslorocznych międzynarodowych wyścigach w Barcelonie, zdobywając dla Polski czwarte miejsce, a o ile chodzi o klasyfikację państwową — zaszczytne drugie miejsce. Ponadto brali członkowie K. M. B. w swoim czasie wspólnie z poznańskimi motocyklistami udział w międzynarodowych wyścigach motocyklowych w Berlinie i przyczynili się do tego, że pierwszy

(Dokończenie na str. 13-tej.)



Bydgoski Klub Motocyklowy, który w niedzielę, dnia 18. bm. obchodzi 5-cio lecie swego istnienia.



Znakomity zwycięzca wyścigów Targa Florio, Varzi, bierze niebezpieczną krzywiznę w zaostrnym tempie podczas wyścigu Targa Florio.

XXI. TARGA-FLORIO

Taormina (koresp. własna). Wyścigi Targa Florio należą do tych nielicznych wyścigów, które już od lat stały się tradycyjnami. W niedzielę, 4 maja br. odbyły się one już po raz 21-szy z kolei. rzadko jednak cieszyły się tak wielkim zainteresowaniem, jak w roku bieżącym. Przeciwnie potężnej ekipie Bugatti ze znakomitemi kierowcami Chiron, Divo, Williams, Conelli, walczyły tym razem trzy zespoły włoskie, pretendujące do palm zwycięstwa, mianowicie: Alfa-Romeo, O. M. i Maserati. Pomiędzy jeźdźcami Alfa-Romeo znalazł się zwycięzca tegorocznych „Mille Miglia” Nuvoletti oraz Varzi i Campari. Maserati wystawił swego znakomitego Borsacchiniego i Arcangeliego. Wśród ogólnego napięcia oczekiwano dnia gigantycznych zmagani, gdzie Italia za wszelką cenę postanowiła wydrzeć zwycięstwo z rąk Bugattiego, który je dzierżył już szóstym razem. Zadanie to było niezwykle ciężkie. Jeźdźcy Bugattiego znali doskonale trasę, zaś wozu ich należało do najlepszych w świecie. Francuska firma wysłała tego

roku na start swoje wyścigówki 2 300 ccm, które już w Monaco uzyskały pierwsze i drugie miejsce.

Alfa-Romeo wystawiła 2 „Alfa-Corsa” 2 000 ccm z Varzim i Camparim przy sterach, oraz wóz wyścigowy 1 750 ccm, tego samego typu co przy „Mille Miglia”, którym kierowali Nuvoletti i Maggi, z Gherzim jako rezerwą. Widzimy więc, że włoska firma czyniła wszystko, by uzyskać zwycięstwo.

Zakłady O. M. posłały na start dwie 6-cylindrowki tego samego typu co przy „Mille Miglia” z kierowcami: Minoia i Morandi przy sterze. Ostatecznie lista zgłoszeń w przeddzień startu przedstawiała się następująco:

Zespoły: Bugatti: Chiron, Conelli, Divo, Williams, Alfa-Romeo: Campari, Varzi, Nuvoletti, Maggi, Gherzi, Maserati: E. Maserati, Arcangeli, Borsacchini, O. M.: Minoia, Marandi, Rosa.

Kierowcy indywidualni: Ceram, Nenzioni (Maserati), Sirignano, d'Ippolito, Parlato, Tranchina (Alfa-Romeo), Clares, Alessi, Bittmann (Bugatti), Balestrero, Ruggeri, Galiera (O. M.) i Fagioli (X).

Wyścigów oczekiwano z niebywałym zainteresowaniem. Już od szeregu dni ludność okoliczna zawięła swe zwykłe roboty, w polu czy przy domu i przyglądała się jazdom treningowym swych faworytów. Tematem każdej rozmowy w okolicy było zagadnienie, czy rodzimy przemysł zdoła pokonać niezłomną dotąd konkurencję Bugattiego.

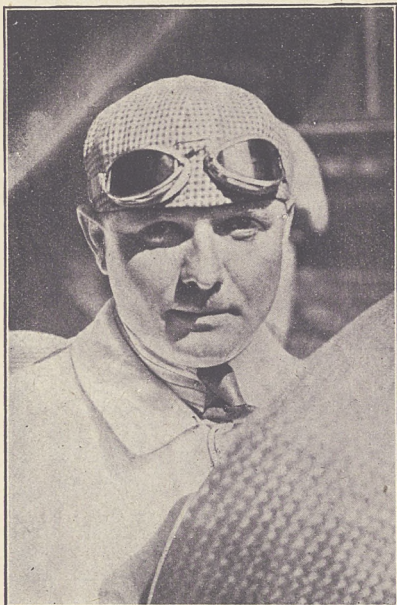
Wśród ogólnego entuzjazmu i podniecenia iście południowej publiczności nastąpiła wreszcie z takim napięciem oczekiwana chwila startu. Z 25 zgłoszonych zawodników stanęło na starcie 17, zaś punktualnie o godzinie 9-tej rano wyruszył Rosa na O. M. Po nim wypuszczało w trzy minutowych odstępach pozostałych asów wśród okrzyków rozgorączkowanego tłumu.

Już pierwsze okrążenie zapowiadało zwycięstwo włoskich kierowców i marek; stało się ono jakby wspaniałą paradą Alfa-Romeo. Niczem orkan lub strzelał mknął Varzi wzdłuż trybun, kończąc pierwszą rundę w niesamowitym czasie 1 godz. 21 min. 21 sek., bijąc temsamem zeszłoroczny rekord Divo 74,36 klm, podczas gdy Varzi uzyskał czas średni 79,65 klm. Zaledwie Varzi znikł z oczu zgromadzonych na trybunach tłumów, przesunął się w szalonym tempie Nuvoletti, mając już za sobą

Campariego. Na czwartym miejscu znajdował się Chiron, jadąc w znakomitym stylu. Cała publiczność była od tej chwili przeświadczona, o niewątpliwym i świetnym zwycięstwie Alfa-Romeo.

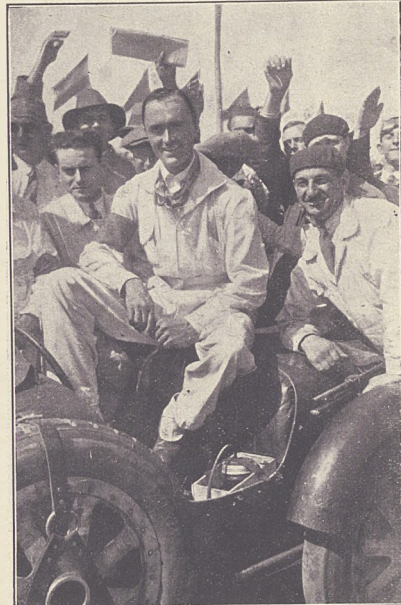
Na początku drugiego okrążenia zwiększył się znacznie dystans między Alfa-Romeo i Bugatti, a resztą marek. Tymczasem Chiron minął w szaleńczym tempie Campariego, zaś w chwili potem heroicznym wysiłkiem zdołał pokonać również znakomitego Nuvoletti; tak, że pod koniec drugiego okrążenia znalazł się tuż za Varzim, w zaledwie 4-minutowym odstępnie. Włoską część zgromadzonych tłumów ogarnęło przerażenie. Wynik wyścigu stał się znowu wątpliwym.

Trzecie okrążenie stało pod znakiem pecha, jakiego mieli Divo, Maggi i Arcangeli. Wskutek defektu opony znalazły szanse zeszłorocznego zwycięzcy Divo do minimum. W dalszym ciągu prowadził Varzi, zaś o parę długości wozu za nim Chiron, który nie opuścił go do końca i jechał za nim niby cień.



(Po lewej:) Drugie miejsce zajął Ludwik Chiron na Bugattim, osiągając czas 6:57:05.

(Po prawej:) Zwycięzca z r. 1928 i 1929 Albert Divo zajął w tym roku siódme miejsce.



Na WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Katastrofa autobusowa pod Środą). W ub. piątek o godz. 19 zdarzyła się pod Środą okropna w skutkach katastrofa autobusowa. Mianowicie na szosie Środa—Miłosław wskutek defektu kierownicy autobus wpadł na drzewo i rozbił się.

Z 20 pasażerów jadących autobusem 9 uległo okaleczeniu, ponadto szofer zgnieceniu klatki piersiowej; 6 ciężko rannych odwieziono do szpitala w Środzie. Kilku z nich ma polamane nogi. Stan szofera jest bardzo groźny.

Analogiczny wypadek zdarzył się we wtorek w pobliżu Promna. Z pasażerów 6 osób zostało poranionych, jedna osoba zabita, a szofer ma polamane nogi i rękę.

GOLUB. (Wypadek starosty wąbrzeskiego). Na szosie między Lipnicą a Golubiem wydarzyła się katastrofa samochodowa, która jednak na szczęście nie pociągnęła za sobą ofiar w ludziach. Jadący samochodem starosta powiatu wąbrzeskiego dr. Prądzynski odniósł lekkie obrażenia, a jadący z nim budowniczy powiatowy p. Makowski wyszedł z wypadku bez szwanku. Wóz, który wskutek defektu w kierownicy wpadł do rowu, uległ zniszczeniu.

KATOWICE. (Katastrofa samochodowa pod Chorzowem). W ub. piątek po południu w Chorzowie powiat katowicki, wydarzyła się groźna katastrofa samochodowa. Pod samochód, należący do przemysłowca Ziomka z Siemianowic, kierowany przez szofera Leopolda Zajacę, podbiegł 9-letni chłopiec Feliks Szklarski z Chorzowa. Szofer, chcąc ratować chłopca, skręcił gwałtownie w bok. Chłopca niestety nie uratował, samochód natomiast najechał na przydrożne drzewo, ulegając zupełnemu rozbiciu. Szklarski zmarł natychmiast, ciężkie rany odnieśli szofer Zajęca oraz dwaj pasażerowie.

KRAKÓW. (Samochód rozbija się o słup telegraficzny). Na szosie Kielce — Kraków, w pobliżu Prandocina, powiatu Miechowskiego, uległ katastrofie samochód przemysłowca drzewnego z Krakowa, p. Bajracha. Z nieustalonej przyczyny samochód w pełnym pedzie uderzył o słup telegraficzny, który został złamany, auto zaś wpadło do rowu, ulegając zupełnemu zniszczeniu. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności pasażerowie ulegli tylko lekkim zranieniom.

LONDYN. (Tragiczny wypadek na wyścigach samochodowych). Podczas wyścigów samochodowych w Brooklands wydarzył się tragiczny wypadek. Dwa Talhoty, pedzące z szybkością około 140 km. na godzinę starły się ze sobą. Jeden z wozów rozbił barierę i wpadł między widzów. W wypadku zginął na miejscu kierowca wozu plk. Rahagliati, mechanik i jedna osoba z pośród publiczności. Pozatem kilka osób odniosło ciężkie obrażenia.

Z KRAJU

O stronę estetyczną taksówek i szoferów

Inspektorat estetyki Warszawy wniósł na posiedzeniu rady artystycznej sprawę taksówek. Uznano, że kolor lakieru niektórych taksówek jest nieodpowiedni. Zamiast odcienia szarego użyto lakieru zielonkawego. W komunikacji samochodowej miejskiej taki kolor jest nieodpowiedni, znać na nim błoto daleko wyraźniej, niż na kolorze szarym. Wniosek wydziału przemysłowego, aby zezwolono wypuścić na miasto kilka kolorów taksówek, nie jest uważany za szczęśliwy. Chodzi o to, aby stojące na stacjach taksówki nie wywierały pstrokaczyny.

Zastanawiano się też nad ubiorami szoferów. Brudne popielate kurtki i wytarte czapki nie należą do estetycznej dekoracji ruchu miejskiego. Zagranicą, w wielu miastach wprowadzono dla szoferów białe, płócienne kurtki, które dają się łatwo wyprać. W porze zimowej pod kurtkami noszone są kożuski. Inspektorat artystyczny projektuje również w Warszawie wprowadzić białe kurtki. Na kołnierzach byłoby niebieskie lamówki. Czapki — „belgijski“ byłyby również białe z granatowym lampasem. Na czapce ma być umieszczony numer szofera.

Kolor taksometrów w stolicy

Do wydziału przemysłowego zgłaszają się właściciele taksówek, którzy chcieliby przemalować swe samochody na jaskrawe kolory. Wydział przemysłowy zwrócił się do rady artystycznej o wybór kilku zasadniczych kolorów dla dorożek samochodowych. Wydział przemysłowy pozwolił na mocy uchwały rady artystycznej na uruchomienie 10 taksówek dla pewnych kategorii, różniących się wysokością taksy. Tak np. wszystkie taksówki 60 gr. byłyby koloru czerwonego, taksówki 50 gr. mogłyby być lakierowane na niebiesko, zielono i t. d.

Pierwsza próba ze zbieraczką metali

Ministerstwo Robót Publicznych wysłało na trakt Warszawa — Spała samochód z zawieszonym ztylu elektromagnesem do zbierania zwoździ i kawałków żelastwa po szosach.

O ile próby wypadną dobrze, ministerstwo konstruuje większą liczbę takich aparatów, umieszczonych na podwoziach samochodowych. Dochód otrzymany ze sprzedaży odpadków pokryje koszt eksploatacji wozów.

Kary za nieprzestrzeganie przepisów o ruchu ulicznym

Policja utrzymuje, że szoferzy samochodów prywatnych często nie stosują się do zarządzeń o ruchu ulicznym. Zauważono, że szoferzy samochodów prywatnych rzadko zważniają bieg na przystankach tramwajowych, podczas gdy szoferzy taksówek często nawet zatrzymują się przed



P. Marcin Kruchy obchodził z początkiem b. m. jubileusz 30-lecia przy sterze, jako kierowca samochodu.

przystankami. Samochody prywatne prowadzone są z nadmierną szybkością nie tylko na ulicach szerokiach i wygodnych, ale także w śródmieściu, na ulicach znacznie obciążonych.

Dział drogowy Komisarjatu Rządu kazał policji notować numery prywatnych samochodów, których szoferzy nie stosują się do przepisów. Winni przekroczenia przepisów pociągani będą do odpowiedzialności karno-administracyjnej.

Kontrolerzy drogowi

W ośmiu województwach centralnych i zachodnich czynni będą już w najbliższym czasie specjaliści t. zw. kontrolerzy drogowi. Zadaniem ich będzie stała kontrola ruchu kołowego na drogach publicznych, a przedewszystkiem ruchu samochodowego i autobusowego.

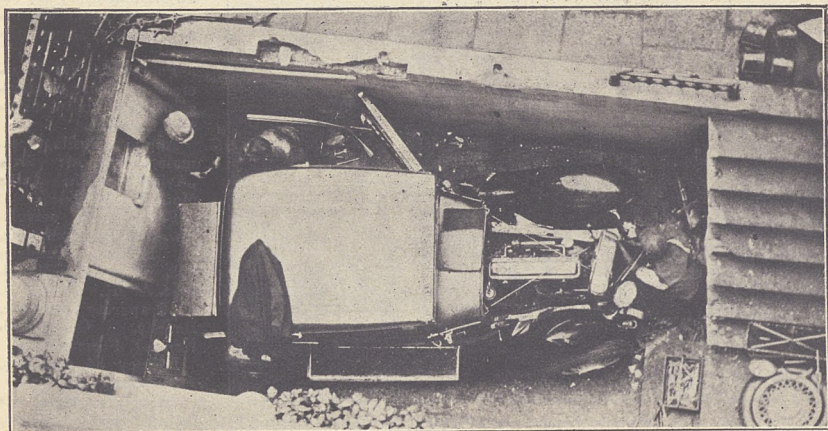
Kontrolerzy ci będą objeżdżali tereny swego województwa. Będą oni narazie wyposażeni w motocykle i spełniać swe czynności w asyście policji. W każdym z ośmiu województw czynnych będzie narazie po dwóch kontrolerów. Przejdą oni wszyscy specjalny kurs przeszkolenia. Niezależnie od powyższych kontrolerów, w województwach, w których policja drogowa (jak naprz. w woj. warszawskim) już istnieje, będzie ona narazie utrzymywana.

Niebezpieczne skrzyżowania

Skrzyżowania dróg publicznych z kolejami, przeważnie w jednym poziomie, tworzą nie tylko przeszkody, lecz i niebezpieczeństwa dla ruchu kołowego, które trzeba stopniowo usuwać. Skrzyżowania te bowiem w całym szeregu wypadków nie posiadają zapór, a zarząd kolejowy ma obowiązek usunąć niebezpieczeństwa, spowodowane skrzyżowaniem, w ustalonej kolejności, lub przebudować skrzyżowania na dwupoziome i zastąpić wiaduktami tam, gdzie intensywność ruchu tego wymaga. Ministerstwo Robót Publicznych wydało celem uzgodnienia kolejności dyrekcjom robót publicznych zarządzenie, aby opracowały zestawienie przejazdów niestrajonych, wymagających zaliczenia do strzeżonych i przejazdów, wymagających przebudowy na dwupoziome. Program ten ma być ułożony według kolejności chronologicznej w zależności od obecnego stanu i przewidywanego rozwoju ruchu.

Rajd Polskiego Klubu Motocyklowego

Polski Klub Motocyklowy urządza w dniu 1 czerwca rb. rajd motocyklowy dookoła województwa warszawskiego na trasie 260 km. Rajd zapowiada się bardzo ciekawie, zwłaszcza, że udział w nim wezmą obok najwybitniejszych kierowców Warszawy, także motocykliści z Łodzi, Grudziądza, Bydgoszczy i Poznania.



W Londynie w bieżącym tygodniu przełamał samochód osobowy poręcz, ochraniającą okno w pilnicy i wpadł do tejże.

Z ZAGRANICY

Autobus pobł kolej w Szwecji

Komunikacja autobusowa rozwija się w Szwecji z szybkością nadzwyczajną. Według ostatnich sprawozdań, liczba koncesyj na linie autobusowe dosięgła w Szwecji już 2100, a linie te posiadają ogółem 70 000 klm. długości, tj. są cztery razy dłuższe niż wszystkie, razem wzięte, szwedzkie linie kolejowe.

Przemysł samochodowy

Hiszpania nie posiadała dotychczas żadnego przemysłu samochodowego, mimo że na jej wspaniałych szosach kursuje ponad 200 tysięcy samochodów. Wprawdzie wspaniałe „Hispano-Suizy”, należące do elity marek europejskich pochodzą z Hiszpanii, jednakże właściwa fabryka znajduje się we Francji. Chcąc temu trochę dziwnemu stanowi zapobiec, zmarły niedawno dyktator Hiszpanji general Primo de Rivera polecił wybudować dużą fabrykę samochodów w kraju, która też pod nazwą „Fabrica Nacional de Automoviles” stanęła kosztem 70 milionów pesetów.

Kierownik techniczny tej fabryki E. Mogiła bezpośrednio po uruchomieniu jej przystąpił do zbudowania dwu modeli 8 i 12 cylindrowych. Trzy wozy tych typów przeznaczone są do 24 godzinnych wyścigów, które odbędą się w lecie w Le Mans, jednak jest rzeczą mocno wątpliwą, czy wozy te na czas zostaną wykonane. We własnych warsztatach budoje się karoserje, do których zamiast lekkich metali używają elektronu. Przez użycie lekkich a przytem trwałych metali waży 8 cylindrowa limuzyna około 1 300 kg.

Obniżenie podatku od samochodów we Francji

Na jednym z ostatnich posiedzeń obniżył parlament francuski podatek luksusowy od samochodów osobowych i ciężarowych o połowę dotychczasowej wysokości. Zamiast 12% płacić będą obecnie właściciele samochodów osobowych tylko 6%, zaś ciężarowych 3 procent dotychczasowego podatku. A możeby u nas czynnik miarodajny nad tą kwestją się zastanowiły?

Przewaga ośmiocylindrowek

W Stanach Zjednoczonych montuje się obecnie już więcej ośmiocylindrowek niż czterocylindrowek. W handlu znajduje się 46 modeli ośmiocylindrowych, podczas gdy z sześciocylindrowych reprezentowanych jest 42.

Samochody pancerne w armii amerykańskiej

Ministerstwo Wojny Stanów Zjednoczonych zatwierdziło ostatnio projekt przydzielenia do dywizji kawalerji, oddziału złożonego z 12 samochodów pancernych. W czasie mobilizacji oddział ten zostaje zwiększony o dwa samochody i tworzy szwadron samochodów pancernych. W związku z tem przeprowadzono ostatnio szereg prób

Nowa placówka samochodowa



W dniu 30 kwietnia r. h. odbyła się w warsztatach firmy „Rotor” Przemysł Samochodowy T. z o. o. w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego 78 a, skromna uroczystość wypuszczenia z remontu 150-ego samochodu od dnia powstania tej placówki (1 stycznia 1930 r.).

„Rotor” zainstalował się w obszernych lokalach byłej fabryki obuwia, przerabiając ją odpowiednio do swoich potrzeb i wymagań. Czystość, światło, centralne ogrzewanie, doskonała kanalizacja ułatwiają niezmiernie pracę dobrze zgranemu personelowi.

Kierownictwo spoczywa w rękach wytrawnego administratora inżyniera technologa Stanisława Zdrojewskiego i inż. Michała Bohatyrewa, znanejsze z czasów przedwojennych jako doświadczony fachowiec samochodowego.

Korzystając ze sposobności zwróciłem się do p. inż. Zdrojewskiego o udzielenie mi ośmownych informacji co do celów i zadań tej placówki.

„Zadaniem naszym jest przedewszystkiem stworzenie warsztatów samochodowych, opartych na zasadach prawdziwie technicznych i fachowych.

z samochodami pancernymi i zatwierdzono ostatecznie dwa typy: lekkie i ciężkie.

Samochód pancerny lekki T. 1. posiada następujące cechy charakterystyczne: ciężar około 1 133 kg, silnik 40 KM., szybkość od 8 do 65 klm/godz. Załogę jego stanowi: jeden kierowca i dwóch strzelców.

Uzbrojenie składa się z 2 k. m. 7,62 mm (jeden z nich nadaje się do strzelania przeciwniczego). Grubość pancerza 6,35 mm.

Samochód ciężki T. 2. posiada: ciężar 2 500 kg, silnik 60 KM., szybkość od 10 do 72 klm/godz.

Współczesny samochód jest mechanizmem tak precyzyjnym i stworzony jest z tak wysokowartościowych materiałów, iż wszelkie eksperymentowanie lub niewłaściwa naprawa, hołśnie odczuwa się na całokształcie pracy maszyny. Do urzeczywistnienia naszych zadań realizujemy następujący program: — Fachowe kierownictwo, wykwalifikowany personel, dobre narzędzia.

Dla realizacji programu powyższego nie szczędzimy kosztów. Monterzy ukończyli specjalne kursy. Wermistrza wysłaliśmy do wytwórni na szkolenie. Narzędzia mamy najnowsze typu „Kent-Moore”, „Walden’a” i inne.

Jeżeli uwzględnimy, iż posiadamy zastępstwa na wyroby „Scintilla” (oświetlenie elektryczne samochodów) i akumulatorów PETEA wraz ze składem części i warsztatami naprawy — program naszycowany będzie całkowicie urzeczywistniony.

Zakres naszej działalności widoczny jest z naszych prospektów: Stacja obsługi wozów General Motors, warsztaty reparacyjne dla wozów innych marek, szlifiernie cylindrow, autogeniczne spawanie, naprawa instalacji „Scintilla” i sprzedaż akumulatorów.

Zjazd właścicieli autobusów w Kielcach

W dniu 4. bm. odbył się w Kielcach z inicjatywy Centralnego Związku, organizacyjny zjazd właścicieli autobusów województwa kieleckiego przy udziale 98 przedsiębiorców. Zjazd zajął delegat zarządu głównego p. Przyluski. W dyskusji zebrani poruszali wszystkie bolączki właścicieli autobusów, jak niesumienna konkurencja, wprowadzona przez pewnych przedsiębiorców, zły stan dróg, brak ujednolinitania postępowania powiatowych władz administracyjnych i samorządowych w stosunku do przedsiębiorstw i ruchu autobusowego. Po dyskusji dokonano wyboru władz organizującego się związku. Zjazd powołał m. in. wielce zmienną uchwałę, skierowaną przeciw tym kupcom samochodowym, którzy sprzedają autobusy na niesłuchanie dogodnych warunkach powodują tem nadmierne przeciążenie linii komunikacyjnych autobusami oraz wywołują zbyt wielką konkurencję. W związku z tem zjazd postanowił upoważnić organizację centralną do wszczęcia rokowań z przedstawicielami handlu samochodowego o obostrzenie warunków sprzedaży.

Komunikat

Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

Zebranie filji poznańskiej odbyło się w przyszły wtorek dnia 20 maja b. r. o godz. 19.45 na sali pani Kasperkowej przy ulicy Kraszewskiego 16.

Na porządku dziennym bardzo ciekawy wykład p. prof. Kaźmierczaka na temat: „Pogląd

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowy wiersz nonparelony 30 groszy

Sprzedam samochód

marki Minerva, 6-cio osobowy, limuzyna, w bardzo dobrym stanie cenna niska. Zgłoszenia: Kalisz, ulica Niecła 6. Dr. M. Szmitelski, także można oglądać. zd 49 132

Wyjątkowa okazja

Samochód

elegancka limuzyna 6 osobowa sprzedam za zł 3 500. Oferty Samochód. Poznań zdw 52 273

Fordzista

poszukuje zaraz posady. Zgłoszenia „Samochód”. Poznań, św. Marcin 70, pod zd 51 095

Szofer

kowal - monter, z dłuższą praktyką, z poleceniami, szuka posady zaraz lub później. Okolica obojetna. Oferty „Samochód”. Poznań zd 52 064

Sprzedam

koncesję doradcza. Samochodowa. Adres wskazać „Samochód”. Poznań zd 51 217

Kupię samochód

mało używany, w dobrym stanie, 4 osobowy, kryty, znanej marki światowej. Zgłoszenia Szeliga Naest, Fabryka czekolady i cukrów deserowych, Poznań, Marszałka Focha 110.

Szofer-stangret

z dobrimi świadectwami i poleceniami, były kawalerzysta, lat 27, poszukuje posady zaraz lub od 1. 6. 1930 r. na majątek. Łaskawe zgłoszenia „Samochód”. Poznań zd 52 888

Samochód

Jest jedynym piśmem dla automobilistów...

Tak pisze w swym liście z dnia 5. hm. p. Zb. M. z Radomia.

„Samochód” jest jedynym piśmem dla automobilistów, w Polsce drugiego mu równego niema. Mnie osobiście przynosi bardzo dużo ciekawych i pożytecznych wiadomości i z tego powodu każdemu znajomemu to piśmo polecam.

Szanownej Redakcji „Samochodu” życzę dwa razy większego nakładu piśma.

Radom, 5. V. 30 r.

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

na światowy ruch zawodowy w dobie dzisiejszej". Ze względu na ważne komunikaty Zarządu oraz na ciekawy temat wykładu prosimy o liczne i punktualne przybycie wszystkich członków i sympatyków. Zarazem donosimy wszystkim niezorganizowanym kierowcom autodorożek, iż w najbliższym czasie przystępujemy do zawarcia zbiorowych umów z Inspektoratem Pracy w Poznaniu, wobec czego prosimy wszystkich zainteresowanych tą umową, aby zgłaszali swe propozycje w sekretariacie, Aleje Marcinkowskiego 13 oraz, aby się na członków Zrzeszenia w sekretariacie zgłaszali, byśmy mogli w obronie jak największej ilości zrzeszonych przed Inspektorem Pracy wystąpić.



Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

Wycieczka do Czarnkowa — Ujścia — Chodzież. W niedzielę, 11 maja odbyła się wycieczka A. W. do Czarnkowa — Ujścia i Chodzieży. W wycieczce wzięło udział 13 samochodów i każdemu uczestnikowi zaliczono po 33 pkt. Specjalne podziękowanie wyrażamy p. Staroście Boguszeowskiemu za łaskawą opiekę i pomoc okazaną w urzędzeniu parku samochodowego w Czarnkowie oraz podczas drogi i pobytu w Ujściu. Również dziękujemy serdecznie p. Sawalowi z Czarnkowa za okazaną nam pomoc podczas pobytu w Czarnkowie.

Imprezy sportowe. W niedzielę, 25 maja urządził A. W. na rzecz L. O. P. P. imprezę automobilową pod nazwą: „Turniej Samochodowy A. W.". Apelujemy do wszystkich pp. członków, by w imprezie tej wzięli jak najliczniejszy udział. Zgłoszenia przyjmuje Sekretariat A. W. do dnia 23 maja br.

W najbliższą sobotę, t. j. 17 maja urządzi Łódzki Automobilklub Zjazd Gwiazdzysty do Łodzi. W następny dzień, tj. 18 maja odbędzie się pod Łodzią „Wyścig płaski", który zaliczony jest do konkurencji o tytuł mistrza Polski. Zwracamy się do pp. członków z apelem, by w Zjeździe tym wzięli liczny udział. Bliższych szczegółów udzieli Sekretariat A. W.

We wtorek, 27 maja rozpoczyna się Wolyński Rajd Automobilowy. Bliższe szczegóły podamy na życzenie.

Już dziś przypominamy, że w sobotę, 7 czerwca odbędzie się doroczny Polski Zjazd Gwiazdzysty i to w roku obecnym do Krakowa. Zjazd ten jest połączony z następującymi imprezami, urządzonymi przez K. K. A.

Niedziela, 8 czerwca: Wyścig pod Ojcowem.

Poniedziałek, 9 czerwca: Rajd Pętlicowy.

Wtorek, 10 czerwca: Gynkhana oraz konkurs piękności samochodów.



Komunikat Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unia“

1. Na członków nadzwyczajnych zostali przyjęci z dniem 1 maja 1930 r. pp. Teodor Weigt, Zofja Ficnerska, Wiktor Nowaczyk i Tadeusz Niewiadomski.

2. W niedzielę, dnia 18 bm. odbędzie się do Bydgoszczy zjazd plakietowy z okazji 5-lecia K. M. Bydgoszcz. Każdy uczestnik przybywający pomiędzy godz. 11-tą a 13,30 do mety, która się

mieści przy ul. Gdańskiej, otrzyma pamiątkową plakietę a niezależnie od tego może zdobyć zespołową nagrodę, o ile większa ilość motocyklistów weźmie udział.

Zbiórka w Poznaniu przed lokalem klubowym (Europa) ul. Bukowska 1, o godz. 9, poczem nastąpi wspólny wyjazd.

3. W niedzielę, 25 bm. organizujemy na rzecz L. O. P. P. wyścigi motocyklowe na boisku Sokola. Wyścigi te odbędą się według następującego podziału klas, a mianowicie: A motocykle do 250 cm³, B motocykle do 350 cm³, C motocykle ponad 350 cm³, D motocykle z przyczepkami bez względu na pojemność. Każdy bieg odbywa się w 15 okrążeniach, co stanowi 15,6 klm.

Siedem osób

wraz z bagażem

podróżuje tanio i wygodnie w limuzynie Citroën

NAJTAŃSZY ŚRODEK KOMUNIKACJI 100 kilometrów

za zł 4,40 od osoby w czterocylindrowej
za zł 5,20 od osoby w sześciocylindrowej
limuzynie.

Cena siedmioosobowej limuzyny

C 4 . . . zł 15,500,—

C 6 . . . zł 18,900,—

CITROËN

Polskie Towarzystwo Samochodów Citroën w Warszawie. — Składy fabryczne:

POZNAŃ, UL. DĄBROWSKIEGO 7. — Bydgoszcz: Gdańska 152. — Inowrocław: Rynek 16.

Z uwagi na propagandę L. O. P. P. winna wziąć udział jak największą ilość uczestników. Informację udziela Paczkowski, Łąkowa 10, telefon nr. 24-09.

Komunikaty

M. W. K. T.

Imprezy sportowe i wycieczki na M. W. K. T.

Wielkopolski Klub Automobilowy na ostatnim posiedzeniu Komisji Międzyklubowej omawiał sprawę rajdu automobilowego w związku z Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu.

Termin t. zw. Zjazdu Gwiazdzystego do Poznania ustalono na dzień 12 lipca b. r. Następnego dnia odhodzi się w Poznaniu poćgic za wolnym balonem.

Klub motocyklowy „Unja” przygotowuje w czasie trwania M. W. K. T. szereg imprez krajowych i międzynarodowych. Terminy tych imprez będą ustalone w połowie maja.

Na M. W. K. T. zapowiedziany jest przyjazd szeregu wycieczek krajowych i zagranicznych.

Przewidywane są też liczne wycieczki szkolne. Niektóre Kuratoria szkolne, w uznaniu pouczających walorów M. W. K. T., wydały już okólniki, zachęcające do organizowania tego rodzaju wycieczek.

Dowiadujemy się, że pod patronatem Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich organizuje się w roku bieżącym zbiorową wycieczkę wioślarską polską drogą wodną do Sztokholmu.

Czy nie byłoby wskazane, przez wzgląd na od-

bywającą się właśnie w roku bieżącym w Polsce Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki, spowodować skierowanie tej wycieczki zamiast do Sztokholmu szlakiem wodnym do Poznania?

Wszak jest nie do pomysłenia, aby w rzędzie innych licznie zapowiedzianych wycieczek na M. W. K. T. zabrakło wycieczki wioślarskiej!

Z Bydgoskiego Klubu Motocyklowego

(Dokończenie ze str. 7-ej.) raz barwy polskie zawisły na maszcie największego ośrodka sportu motocyklowego w Europie.

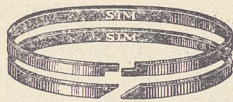
Obecnie organizuje K. M. B. z okazji obchodu 5-cio lecia swego istnienia Plakietowy Zjazd Gwiazdzysty do Bydgoszczy, który się odbędzie w dniu 18 maja b. r.

Cenne nagrody klubowe i bardzo ładne plakiety otrzymają uczestnicy tego zjazdu w myśl regulaminu, przesłanego już klubom zainteresowanym.

K. M. B. przygotował wszystko, by gościom swym upamiętnić pobyt w Bydgoszczy i liczy na liczny udział wszystkich klubów polskich.

ZAMIENIE

Chevrolet mod. 1928, 4 cyl. 4 drzwiowy 35 000 km jazdy z koncesją na taksówkę w Gdyni na mniejsze gospodarstwo z dopłatą. Oferty pod „Samochód” do Ekspozytury Kurjera Poznańskiego w Gdyni.

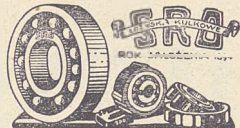


SIM S.A. MORGES SZWAJCARIA
TŁOKI, PIERŚCIENIE TŁOKOWE
I ZAWORY SAMOCHODOWE

AUTOTECHNIKA

KRAKÓW, UL. BRACKA L. 5
TELEFON Nr. 4343

DOSTAWA ZE SKŁADU
CENY KONKURENCYJNE
ZASTĘPCY POSZUKIWANI



J. SCHMID-ROOST S.A.
OERLIKON-ZÜRICH
ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

Samochodem dokoła świata

(Dokończenie ze str. 4-tej.)

W końcu cały widnokrąg pokryły różnokolorowe punkty świetlne. Nagle, wyjechawszy z za pagórka, który nam przez pewien czas zasłaniał widok, huczną w niebo olbrzymi napis: Citroen. Była to reklama francuskiego Forda, umieszczona wzdłuż całej wieży Eiffla, na wysokości 300 m. O zmroku sunęliśmy już gładkim asfaltem Pól Elizejskich. Nowoczesny Babilon wchłonął nas.

Ruch w „stolicy świata” — kolosalny. Zdziwić musi każdego automobilistę fakt, że olbrzymi ten ruch jest stosunkowo bardzo mało regulowany; podziwiać jednak trzeba nadzwyczajną sprawność i ostrożność kierowców, przyczem szybkość niema żadnego ograniczenia. Prawie żaden samochód nie posiada również t. zw. kierunkowskazów, a mimo to, wypadków, spowodowanych nieprawidłową jazdą, jest proporcjonalnie bardzo mało...

Przechodzimy przez Vendome, który to plac jest miejscem parkingowym dla całej dzielnicy. Co za fantastyczny przepływ w dziedzinie samochodów! Śnieżnobiałe Rolls-Royce, wybity wewnątrz węzową skórą, z soferem i służącym — murzynami w białych liberjach. Obok Packard, błękitny jak toń Adriatyku, z wytworną młodą damą przy sterze i gro-mem w tylnym siedzeniu. Nieco dalej czerwony Mercedes-Benz, niski, niesłychanie dług i jakby przyczajony do skoku; błyszczy w słońcu rząd potężnych, niklowanych rur wydechowych. Każdy taki samochód, to wielki, poważny majątek... taki już jest Paryż. Niestety, z 40 tysięcy kilometrów, jakie mieliśmy przed sobą, zrobiliśmy zaledwie kilka tysięcy... Komu w drogę, temu czas. Pakujemy kufry, regulujemy słone rachunki, roz-wijamy biało-czerwony poręcznik i — odprowadzeni przez kilka klubowych wozów — ruszamy w dalszą drogę — na południe.

Bronisław Podczaski.



RENOLD'a

łańcuchy do motocykli
najpewniejsze w świecie

zapytania skierować do

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

Silniki samochodowe

silniki samochodowe lub innych celów przemysłowych
wzgl. rolnych o różnych wydajnościach silników
poleca bardzo korzystnie

E. STADIE - AUTOMOBILE
Tel. 16-02 i 21-63 BYDGOSZCZ ulica Gdańska 160

KOMPLETNE URZĄDZENIE

zakładu
wulkanizacyjnego

Nowoczesne amerykańskie
maszyny do wulkanizacji
oponidętek samochodowych,
prawie nowe — okazjynie
do sprzedania. Łaskawe
zgłoszenia kierować do f-my

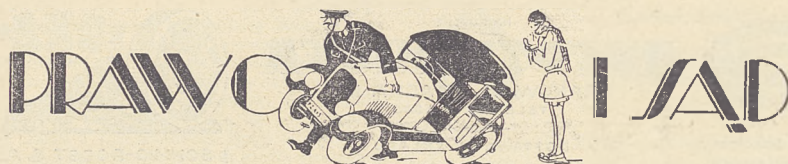
„OPONA” WARSZAWA
MAZOWIECKA 11, TEL. 135 84

Wymagające naprawy samochody

różnych fabryk między innymi

„Ford”, „Chevrolet”, „Stoewer”, „Protos”, „Benz”
i t. d. sprzedam po każdej możliwej cenie. Najlepsza okazja
dla warsztatów reparacyjnych.

E. STADIE - AUTOMOBILE
Tel. 16-02 i 21-63 BYDGOSZCZ ulica Gdańska 160



Tor hamowania

W poprzednim numerze naszego pisma omówiliśmy z pośród trzech momentów, opóźniających zatrzymanie wozu w razie nagłej przeszkody dwa, a mianowicie czas reakcji i czas uruchomienia hamulców. Stwierdziliśmy wówczas, że już te dwa momenty dają opóźnienie od 1—1½ sekundy, co przy przeliczeniu na przestrzeń przy szybkości 30 km. na godz. wynosi od 8,33 mtr. do 12,52 mtr. Trzecim momentem, to tak zwany tor hamowania, czyli przestrzeń przebyta przez samochód od chwili pełnego uruchomienia hamulców aż do zatrzymania się wozu.

Jest rzeczą jasną, że tor hamowania waha się w dość znacznych granicach i zależy jest z jednej strony od stanu technicznego wozu, a więc od konstrukcji hamulców, od ciężaru własnego samochodu, od stanu ogumienia, z drugiej zaś od stanu nawierzchni. Poszczególne dane można uzyskać w zasadzie drogą doświadczeń, które w praktyce przeprowadzano bardzo licznie, między innymi w Niemczech, przede wszystkim dla użytku policji berlińskiej. W dalszym ciągu posługiwać będziemy się cyframi z tych doświadczeń, zestawionymi między innymi przez kapitana policji Rothenburga w numerze kwietniowym miesięcznika „Motor”.

O ile chodzi o zahamowanie samo, to możemy uogólnić dwa sposoby hamowania: 1) hamulec uruchomiony tak silnie, że koła blokują się; wówczas koła ślizgają się po nawierzchni drogi, 2) hamulec uruchamiany się tylko tak silnie, że koła jeszcze się obracają i nie są zablokowane.

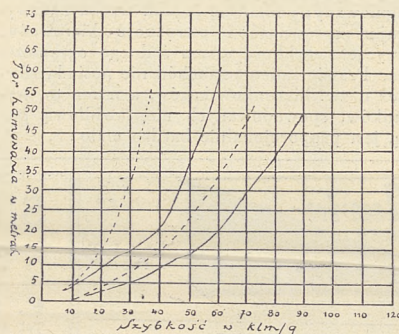
Każdemu automobilistcie wiadomo, że efekt hamowania jest bez porównania większy, o ile koła znajdują się jeszcze w ruchu obrotowym. Przy zablokowaniu koła bowiem efekt hamowania zmniejsza się bardzo znacznie, a ponadto zaczyna grozić niebezpieczeństwo poślizgu i wiadomo, że w tych razach kierowca traci prawie że zupełnie panowanie nad sterem. Mimo to jednak jest rzeczą zrozumiałą, że w wypadkach nagłego niebezpieczeństwa kierowca przycisnie hamulec z całej siły, to znaczy, że zablokuje koła. Wobec tego — w obliczeniach najkrótszego toru hamowania, trzeba uwzględnić w konkretnym wypadku tor hamowania z kołami zablokowanymi, który będzie nieco dłuższy niż tor hamowania w warunkach najlepszych.

Długość toru hamowania zależy ponadto od stanu nawierzchni drogi. Im bardziej gładka jest jej powierzchnia, tem mniejsze jest tarcie między oponą a powierzchnią, tem dłuższy tor hamowania. Doświadczenia wykazują, że najlepiej hamuje nawierzchnia z drobnej kostki kamienniej, nieco gorzej t. zw. „kocie lhy” i zwykła kostka kamienna, podczas, gdy nawierzchnie makadamowe, oraz cementowane — z powodu dużej gładkości — powodują dłuższe toru hamowania. Ponadto tor te przedłużają się o ile nawierzchnia jest mokra i to w pewnym mniejszej stępalym stopniu. A więc: drobna kostka 1—1,5; kostka drzewna 1—2,7; asfalt 1—3,38.

Jak więc z powyższej tabelki wynika, najmniej korzystnym z punktu widzenia sprawności komunikacji jest właśnie asfalt, który ponadto, o ile nie jest starannie czyszczony, wytwarza razem z kurzem i błotem niebezpieczną dla komunikacji maź, stanowiącą nieraz przeszkodę komunikacyjną. Z tego punktu wi-

dzienia zakładanie dojazdowych szos asfaltowych w stolicy jest momentem niesłychanie mało korzystnym.

Rzecz jasna, że długość toru hamowania zależy również od szybkości, z jaką porusza się wóz w chwili rozpoczęcia hamowania. Poniżej podajemy tabelkę z wykresem, z której bezpośrednio można odczytać tor hamowania w metrach przy danej szybkości w wypadkach najprzekrzeszkiej, bo na mokrym i na suchym asfalcie. Jak widzimy przy szybkości około 30 km. na godz. hamulec czterokołowy zatrzymuje wóz na przestrzeni 20 metrów, to jest na przestrzeni praktycznie uniemożliwiającej wszelkie przeciwdziałanie nagłemu niebezpieczeństwu już z samych względów technicznych. Jeżeli przytem uwzględnimy zwykłe w



Opis krzywej od lewej: hamulec na dwa koła na mokrym asfalcie, hamulec na cztery koła na mokrym asfalcie, hamulec na dwa koła i na cztery koła.

tych razach opóźnienie wskutek czasu reakcji, musimy przyznać, że w świetle powyższych rozważań jazda w mieście, na mokrym asfalcie z szybkością 30 km. jest już ryzykiem, którego żaden poważny automobilista nie może się podjąć.

Również poważną rolę odgrywa rodzaj ogumienia. Gumy pełne wymagają dłuższego toru hamowania niż opony wysokonaciśkowe, a te znowu większego niż opony balonowe niskonaciśkowe. Ponadto trzeba również uwzględnić stan zużycia opon, gdyż im bardziej opona jest zużyta, a więc zgładzona jej powierzchnia, tem słabszy staje się efekt hamowania, tem dłuższego potrzeba toru. Również odgrywa rolę nachylenie drogi, przy czem zaznaczyć należy, że wykres załączony obliczony jest dla toru idealnie poziomego, bez uwzględnienia ewentualnych nierówności.

Powracając do praktycznego zastosowania powyższych momentów sąd dla rozstrzygnięcia kwestii, czy automobilista zastosował wszelką w danych wypadkach staranność, musi uwzględnić i odpowiedzieć na następujące kwestie: 1) Kierowca zauważył niebezpieczeństwo w odległości 20 mtr. Jechał z szybkością 30 km. na godz. Przyjmując czas reakcji na sekundę, czas uruchomienia hamulców na ¼ sekundy, kierowca od chwili zauważenia przeszkody, do chwili uruchomienia hamulców przebył przestrzeń 12,52 mtr. nie hamując i to w sposób, w którym niema z jego strony żadnej winy. Mając hamulec czterokołowy

na czterech kołach i jadąc na suchym asfalcie powinien był zatrzymać wóz (porównaj tabelę) na przestrzeni 5 mtr. 2) Uwzględniając powyższe dane, wóz powinien był stanąć na przestrzeni 12,52 mtr. plus 5 mtr. razem 17,52 mtr. Jeżeli więc zgadza się z rzeczywistością, że zauważył przeszkodę na przestrzeni 20 mtr. to miał możliwość zatrzymać wóz teoretycznie na ca. 3 mtr. przed przeszkodą, praktycznie na 1 mtr. lub 1½. Jeżeli tego nie uczynił, nie zastosował wszelkiej w danych okolicznościach wskazanej staranności, lub też zachodzi wada w działaniu hamulców. W jednym i drugim wypadku dana jest odpowiedzialność cywilna, co do karnej natomiast trzeba by zbadać urządzenie wozu i właściwości jego hamulców.

W praktyce sądowej powyższe obliczenia mogą mieć znaczenie bardzo konkretne również dla wyśrodkowania szybkości z jaką jechał kierowca bezpośrednio po wypadku, mianowicie wówczas, jeżeli przeszkoda ujawniła się nagle i jeżeli bezpośrednio po wypadku zmierzono tor hamowania. W pewnych sprzyjających warunkach nie przedstawia to żadnych poważniejszych trudności, gdyż np. zablokowane koła pozostawiają na asfalcie suchym i mokrym ślady zupełnie wyraźne, podczas gdy na piasku zlekka wilgotnym odróżnić można nawet przestrzeń hamowania łagodnego po zmianie rysunku śladów kół, a oko wprawne odróżni przestrzeń hamowania w pewnych warunkach na piasku suchym względnie na zapiaszczonej zlekka powierzchni twardej przez to, że ślady kół przy hamowaniu nieco grubiej i rozszerzają się. O ile więc — przyjmując wypadek najczęstszy — dowiemy się, że kierowca koła zablokował i że na suchym asfalcie ślad tych kół wynierzono na 12 mtr., to uwzględniając powiększenie toru hamowania, przy kołach zablokowanych na ca. 20 proc. odczytamy z tabeli, że kierowca miał szybkość niewiele więcej 60 mniej 2 razy 6 (w celu uwzględnienia powyższych 20 proc.), a więc 48 km. na godz., to znaczy szybkość już niedopuszczalną. Jest rzeczą jasną, że obliczenie takie pełnego dowodu stanowić nie może i że należy zważyć wszelkie okoliczności towarzyszące; mimo to jednak może to być bardzo ważną wskazówką dla wyśrodkowania prawdy rzeczywistej, szczególnie w sensie odrotnym. Ma to miejsce wówczas, jeżeli — jak to najczęściej się dzieje — oskarża kierowcę o zbyt szybką jazdę. W takim razie przemierzony tor hamowania pozwala na obliczenie, które może nie będzie ściśle co do cyfr absolutnych, może jednak wykazać konkretnie, że kierowca w danym wypadku mimo twierdzeń przeciwnych nie przekroczył szybkości dopuszczalnej. Będzie to w każdym razie sprawdzianem bez porównania pewniejszym niż zeznanie świadka, który z natury rzeczy nie jest w stanie ocenić rzeczywistej szybkości. (pz)

Zakonnica przy sterze samochodu

Sport automobilowy rozwijał się tak znacznie w ostatnich czasach, iż znajduje coraz liczniejszych zwolenników wśród szerokich sfer społeczeństwa we wszystkich krajach. Mimo to jednak pewną sensację wywołał w jednym z miast węgierskich fakt następujący: Oto jedna z zakonnice wniosła do władz miejskich podanie o przyznanie jej prawa kierowania samochodem. Zakonnica ta powróciła niedawno ze Stanów Zjednoczonych, w których przepędziła ostatnich 10 lat. W Ameryce kupiła sobie samochód, którym się tam stale posługiwała. Samochodem tym przybyła niedawno do klasztoru na Węgrzech.

Władze węgierskie, aczkolwiek zaskoczone podaniem zakonnicy, poddały ją szczegółowemu egzaminowi samochodowemu, który zdała, rzecz prosta, znakomicie. Komisja egzaminacyjna nadała wobec tego dyplom automobiliste w szatach zakonnich.

HUMOR

Konsekwentny...

Na ostrym zakręcie wpada samochód do rowu. Jakiś człowiek podchodzi i oparłszy się o drzewo przygląda się obojętnie wypadkowi. Automobilista wściekle krzyczy:

— No czy pan nic nie mógł pomóc?

— Nie, toby mi zajęło cały dzień. Takie wypadki zdarzają się tu co pół godziny!

Dziwne wymaganie...

Policjant zatrzymuje pędzący samochód.

— Pan jechał conajmniej 80 na godzinę! — krzyczy do automobilisty. — Czy pan nie czytał tablicy z napisem: „szybkość maksymalna 30 km.”

— Tablicę? No wie pan, jak ja mogę w tempie 80 km. czytać tablicę?

Przyzwyczajenie...

Wielkie wyścigi samochodowe dobiegły końca. Wielotysięczny tłum widzów ruszył ku wyjściu, które w mgnieniu oka zostały zatartowane. Jakiś widz, nie spiesząc się ku wyjściu usiłował wydostać się przez płot.

— Panie, panie — krzyczy na to kontroler — czy nie może pan wyjść tą samą drogą, którą pan wszedł?

— Właśnie to robię!

Wiek kobiety

Auto potrąca parę małżeńską, która poturbowana, upada na ziemię. Nadchodzi posterunkowy i pyta:

— Czy zapamiętał pan numer auta?

— Przypadkowo tak... Bo pierwsze dwie liczby, to mój wiek, a ostatnie dwie, to lata mojej żony.

Na to powiada żona:

— Dajmy lepiej pokój i nie róbmy żadnego doniesienia!

Odgadł...

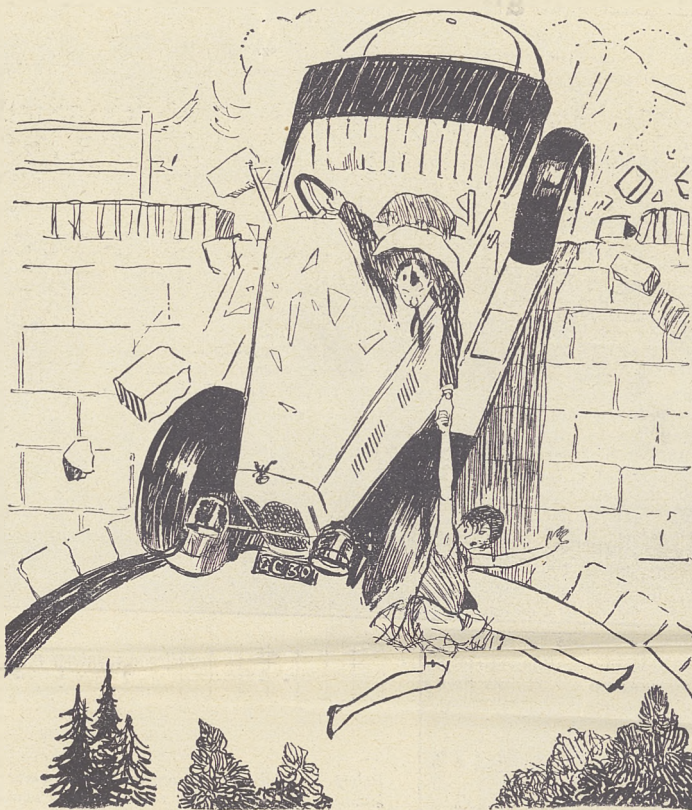
Pechowiec został skazany za kradzież motocykla na jeden rok więzienia.

— Nie rozumiem skąd fabryka mogła zgóry wiedzieć, że dostanę za to rok więzienia.

— Fabryka? — zapytuje zdumiony sędzia.

— Tak, bo w skrzynce z narzędziami znalazłem kartkę z napisem: „Jeden rok gwarancji”

Przytomność umysłu



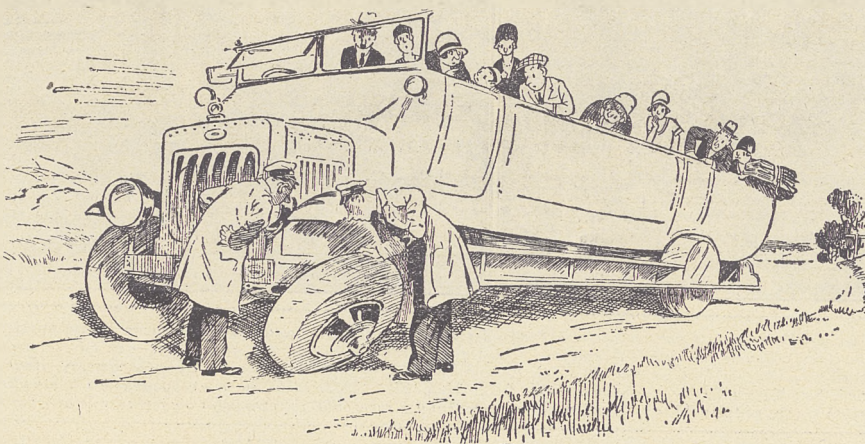
— I mówią, że nie należy prowadzić samochodu jedną ręką! Coby było, gdybym nie miał teraz jednej ręki wolnej.

Nasi właścianie

— Czemuż to kumie nie zwozicie już waszego drobiu na targ?

— A, bo teraz obok mojej zagrody przejeżdża tyle samochodów. Właściciele ich muszą podwójnie płacić za przejechanie dróg...

Udał się...



— I co teraz. Stale udajesz znakomitego mechanika, więc napraw ten defekt na miejscu.

Nie da się...

Posterunkowy, regulujący ruch podnosi palkę i zatrzymuje samochodziarza.

— Niech no pan mi powie zna pan przepisy ruchu?

— Ależ oczywiście — odpowiada automobilista, nie dający się zbić z tropu — a co chciałby pan wiedzieć, panie posterunkowy?

Obraza...

— Pogniewałem się z Lili. Obraziła mnie śmiertelnie!

— Cóż takiego zrobiła?

— Zapytała mnie, czy umię kierować samochodem.

— Czyż to obelga?

— Tak, bo ja właśnie wtedy prowadziłem swoje auto!

Nieczyste sumienie

Pewien automobilista został oskarżony o przejechanie jakiegoś przechodnia. W swem mieście rodzinnym został komisarycznie przesłuchany.

W dzień procesu miał mu o wyniku rozprawy. Rzeczywiście, następnego dnia otrzymuje nasz automobilista taką depezę:

„Sprawiedliwość zwyciężyła”.

Oddepešował natychmiast:

„Niezwłocznie założyć apelację”.

Uprzejmy

Policjant, który został przewrócony przez uroczą automobilistkę:

— To moja wyłączna wina, zapóźnie się cofnąłem.

Automobilistka: — Pan jest naprawdę najmlodszy policjantem, jakiego dotąd widziałam!

Małe nieporozumienie

W Belgii zakupiłem wspianalego Rembrandta!

— Kryty? a jaki motor?

Zapasowa świeca

W ciemną noc zatrzymuje się daleko od osiedli ludzkich samochód, wskutek defektu instalacji elektrycznej.

— No, teraz siedzimy bez światła — powiada zrozpaczony kierowca.

— Jakto, — odpowiada towarzyszką — przecież mówiłeś zawsze, że nigdy nie zapominaś zabierać świec zapasowych.

Rozmaitości ze świata

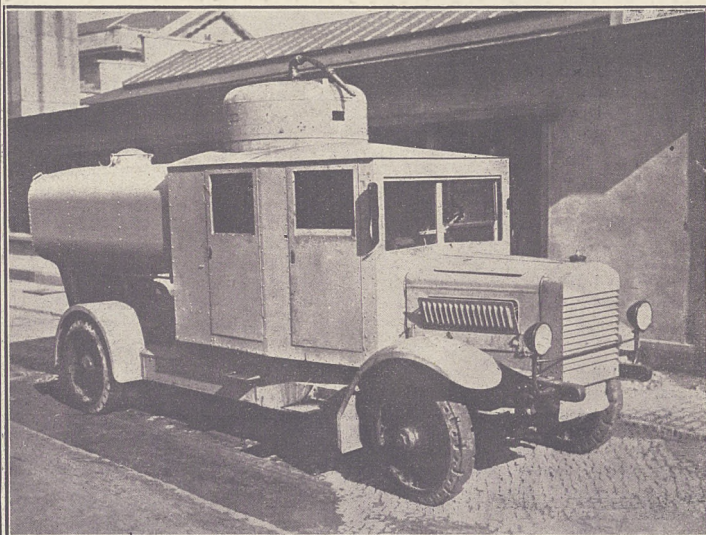
W Berlinie uruchomiono w ostatnich dniach nowy autobus typu „Twin Coach” 9,80 m. długi i mogący pomieścić 40 pasażerów. Autobus ten zaopatrzony jest w dwa silniki o łącznej sile 130 KM.



W Londynie... liczne autobusy w skrzynki do listów, których zawartość opróżniają na stacji końcowej urzędnicy pocztowi. Można u nas o tem pomysleć!

* * *

Policja berlińska została wyposażona w samochody ze zbiornikami do wody o pojemności 5 tysięcy litrów, zaopatrzone w pompę motorową i siłownię, którymi posługuje się do rozpraszania tłumów.



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