



30

groszy

25. maj 1930

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

Towarzysz doli i niedoli...



Coraz mniej na świecie starych, poczciwych Fordów, tych prawdziwych towarzysów doli i niedoli swego pana. One to utorowały droge rasowym wozom, a same odchodzą zapomniane, prawie wzgardzone. Kilka ciepłych słów na pożegnanie poświęca im znakomity podróżnik polski, inż. Perkitny, w swym artykule na str. 3-ciej.

Fot. T. Perkitny

Niewiedzących pouczać

Stosunki między publicznością a automobilistami pogarszają się z dnia na dzień. Nikt nie może nam zarzucić pesymizmu nadmierne, ale już pobieżna obserwacja ulicy, kroniki lokalnej w pismach codziennych, sali sądowej podczas rozpraw na tle automobilowym, wszystko to mówi i krzyczy, że dzieje się gdzieś, coś, źle, że trzeba naprawiać jak najprędzej i jak najwydatniej. Liczba samochodów w Polsce wolno lecz stale wzrasta. Niestety nastroje nie powiedziałyby wrocie, lecz w każdym razie nieprzychylnie automobilizmowi, wzrastają w tym samym stosunku.

Nie będziemy tu powoływać przykładów. Każdy automobilista ma ich nadmiar i może je opowiadać dziesiątkami. Niech tylko zdarzy się jakikolwiek wypadek, choćby najdrobniejszy, zawsze „vox populi” jest po stronie nie automobilisty, a nierządnie są wypadki, że publiczność rzuca się i poniewiera kierowcę wozu, który przecież przeważnie bywa bez winy, a jeżeli jakkolwiek winę ponosi, to tylko dlatego, że nie napiął uwagi do tak wysokiego stopnia w danym jednym ułamku sekundy, w jakim inny śmiertelnik nie nauczył się koncentrować swych zmysłów przez całe swoje długie życie.

Jakaż to przyczyna? Mówi się często, że wrocie stanowisko wobec automobilisty, to socjalny odruch nieposiadającego, przeciw temu, który zdaje się mieć pieniądze. I rzeczywiście bardzo często w tłumie ulicznym po wypadku słychać głosy: „A to burżuj, przejeżdża robotnika”. Jednak jesteśmy skłonni przypuszczać, że są to objawy raczej przypadkowe, gdyż wrocie stanowisko tłumy również zaznacza się naprzykład wobec kierowcy ciężarówki, jak również wobec kierowcy drożki samochodowej, u których przecież na ogół o różnicy socjalnej w stosunku do innych składników tłumy ulicznego mówić nie można.

Przyczyną właściwą jest moment zgola inny. Jest to instynktowny odruch, skierowany przeciw mechanizacji życia i to ze strony ludzi, którzy żyjąc z pracy rąk swoich, czy głowy, w mechanizacji tej pracy widzą swego wroga. Jestto więc odruch pewnej zarobkowej podświadomości, zrozumiałej dla tego, kto sprawę rozważy sobie bezstronnie. Bo nie ulega kwestji, że „prima facie” każdy postęp techniczny pozbawia zarobku tę grupę ludzi, którzy służyli do wykonywania tejże samej pracy sposobem manualnym. To na pierwsze. W dalszej linii jednak czynniki te kierują się siłą równowagi gospodarczej do prac innych, a jest rzeczą oświaty, czy skierują się do zajęć wyżej kwalifikowanych. Jak wogóle, życie nowoczesne jest bez porównania trudniejsze niż dawniej, choć wysiłek rzeczywisty i celowy opłaca lepiej. Jednak celowość tego wysiłku może ocenić tylko ten, kto posiada dużo wiadomości, socjologiczny „homo instructus”. I dlatego kto wie, czy rozwiązanie naszych palących problemów społecznych nie leży czasem nie tyle na linii pracy ekonomisty, ile nauczyciela szkoły powszechnej, zawodowej i średniej.

To raczej nawiasowo. Nie potrzeba bowiem docierać do jądra rzeczy, aby wykazać, że specjalnie w kwestjach automobilizmu konieczne jest pouczanie. Wiadomo, że wogóle w kwestjach praktycznych szkoła nasza jest najzupełniej niedostateczna. Bo cóż pomoże gruntowna znajomość literatury polskiej, jeżeli obywatel Rzeczypospolitej po wyjściu ze szkoły nie umie naprawić sobie dzwonka w mieszkaniu, stwierdzić połączenia kolejowego na rozkładzie jazdy, zorientować się w kompetencjach władz i urzędów, podpisać weksła, wypisać deklaracji do podatku dochodowego,

wynająć mieszkania, a co nas najwięcej interesuje w danym wypadku — nie umie chodzić po ulicy. Leżby rozczarowań, kosztów, niepowodzeń zaoszczędziło się człowiekowi w życiu praktycznym, gdyby wszystkich tych wiadomości nabył tam, gdzie nabyć je powinien, to jest w szkole.

Wróćmy do nieumiejętności chodzenia po drogach publicznych. Jeżeli stosunki w mieście Poznaniu poprawiły się ostatnio pod tym względem bardzo znacznie, to jest to w pierwszym rzędzie, jeżeli nie wyłącznie, zasługą dyrektora Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego p. Mizgalskiego, który w okresie P. W. K. w ubiegłym roku urządził „tydzień chodzenia po ulicy”. Nauka ta nie poszła w las. Natomiast w innych miastach, większych, choćby już tylko w Bydgoszczy, stosunki są wprost rozpaczliwie. Jeszcze gorzej przedstawia się sprawa poza miastami, na drogach i szosach. Jeżeli zaprzęg konny jedzie środkiem szosy, nie usuwając się z drogi, to jest to albo prosta złośliwość, albo też polega na wadzie słuchowej woznicy. W różnych częściach Rzeczypospolitej stosowano w takich wypadkach samopomoc, z braku pomocy policji; szoferzy autobusów np. dobrawszy sobie odpowiednio wymownych w pięciuset pomocników, często udzielali namacalnej lekcji prawa drogowego na szosie. Przeciw złośliwości środek ten — to nie ulega kwestji — był bezwzględnie skuteczną, natomiast stosowany w wypadkach nieumiejętności i nieświadomości, robił w psychice ludu wiejskiego straszliwe spustoszenia, nastrajając ją nienawiścią do wszystkiego, co obraca się kołami bez żywej siły pociągowej. Inne wyroczczenia natomiast przeważnie polegają na czystej nieświadomości, połączonej z niedbalstwem. Do tego należy przede wszystkim częsty w ostatnich czasach zwyczaj jeżdżenia w nocy po szosie bez światła. Właściwie zwyczaj, to zbyt optymistycznie powiedziane. Albowiem na naszych szosach można jeździć setki kilometrów przez całą noc, spotkać setki zaprzęgów konnych, a z tych setek a n i j e d n e nie będzie prawidłowo oświetlony.

Musimy zdawać sobie sprawę, że prawo nie jest wszechmocne. Urok przepisu prawnego nie zmienia rzeczywistości, a zainteresowany póty będzie skłaniał się do zaniedbywania tego przepisu, póki nie zrozumie, że nie jest to tylko czcza formalność, lecz do pewnego stopnia kwestja jego zdrowia i majątku. Dobrze, że posiadając silne reflektory (które przecież kosztują i w dużej mierze przedrażają eksploatację samochodu, a mogłyby być słabsze i oszczędniejsze) ostrożnie omijają zaprzęgi tego rodzaju, lecz ileż było wypadków, że automobilista, oślepiiony ponadto blaskiem wozu zbliżającego się ze strony przeciwnej, nie dojrzy w ciemności, takiego zaprzęgu nieoświetlonego. Szkody bywają w takim wypadku przeważnie większe, niż wynosi wartość całego zaprzęgu.

Tu może pomóc tylko oświata. Trzeba wytłumaczyć wszystkim kierowcom i przyszłym kierowcom zaprzęgów konnych i wszystkim rowerzystom, że to przecież w ich własnym interesie istnieje taki przepis, aby uchronić ich przed niebezpieczeństwami ciennej szosy. A jeżeli wypadek taki się zdarzy, to prasa nasza niestety zawsze pisze o „kawalerskiej jeździe”.

Wyjaśnienie przepisów drogowych i to nie tylko w formie nauczania ich treści, lecz także przez wyjaśnienie ich sensu i celowości, jest więc bezwzględnie zadaniem szkoły i to przede wszystkim wiejskiej szkoły powszechnej. Nie można bowiem narzucić autorytatywnie wykonywania przepisu ludziom, którzy prze-

pisu tego nie znają, lub znają tylko ze słyszenia, nie można go narzucić również dlatego tylko, że prawo jest prawem, lecz trzeba wyjaśnić że przepis każdy ma swój cel, że jest on podporządkowany całemu systemowi, który w swym całokształcie ma zapewnić życie i mienie obywateli.

Jest rzeczą jasną, że szkolnictwo nasze w obecnej swej formie własnymi siłami nie jest w stanie podołać. Szkolnictwo bowiem jest nie tyle kwestją budynku szkolnego i uczniów, lecz przede wszystkim, jeżeli nie wyłącznie, kwestją personelu uczącego. Zdajemy sobie sprawę, że pełne przeprowadzenie nauki drogowej we wszystkich szkołach musi natrafiać na bardzo znaczne trudności. Trudnościami jednak zrażać się nie wolno.

W danym wypadku, gdzie trzeba nie tylko sił nauczycielskich, lecz również dość obfitych środków pomocniczych naukowych, jedyną wskazaną formą nauki drogowej byłaby instrukcja objazdowa, która w kilkudniowych kursach uczyłaby po kolei we wszystkich szkołach danego okręgu.

Jesteśmy przekonani, że wydatną pomocą w tych sprawach posłużyłby, jako najbliższe zainteresowane, automobilkuby polskie, które popularyzując automobilizm mają za obowiązek statutowy.

Skutek tego rodzaju nauki byłby, jesteśmy tego pewni, jak najlepszy. Jest bowiem rzeczą znaną, że lud polski nie lubi może przepisów martwych i dla siebie niezrozumiałych, natomiast starannie przestrzega wszelkiego rodzaju nakazów z tą chwilą, gdy zaczyna rozumieć ich celowość, a przestrzega ich wówczas, i opiera się na nich z pełną siłą przekonania.

Możeby Kuratorium Okręgu Szkolnego za stanowilo się nad tą kwestją? (pz)

Silnik Diesla przy wozie amerykańskim

Amerykański przemysłowiec samochodowy Cummings wmontował w celach doświadczalnych silnik dieslowski, który podczas pierwszych prób dał wyniki nieoczekiwane. Na znany torze przybrzeżnym w Daytona-Beach osiągnął wóz ten, turystycznie wyposażony i karosowany, szybkość maksymalną 100 km/godz. Podczas jazdy transkontynentalnej, której trasa wynosiła 4 000 km — Cummings sam przejadł wóz — osiągnięto przeciętną szybkość 70 km/godz., przezem koszty paliwa, zużytego do tej jazdy, wynosily tylko 4,75 dolarów.

Gwałtowne hamowanie niszczy opony

Każde ruszenie samochodu z miejsca i osiągnięcie określonej szybkości wymaga pewnej ilości energii. Taka sama ilość energii niezbędna jest przy hamowaniu wozu. Wielu automobilistów nie zdaje sobie sprawy z tego, że przy zatrzymaniu samochodu zużywa się tyleż energii, ile przy uruchomieniu. Energia ta oczywiście jest amortyzowana przez opony. Im częstsze więc są zatrzymania i im szybciej ruszamy z miejsca, tem szybciej niszczy opony.

Niektórzy kierowcy mają zwyczaj podjeżdżania zbyt szybko do skrzyżowania ulic, gdzie na znak policjanta zatrzymują się gwałtownie i następnie na dany znak, że droga jest wolna, ruszają gwałtownie z miejsca. Oszczędzają oni w ten sposób na czasie, lecz jednocześnie zużywają bardzo szybko opony.

Badania przeprowadzone wykazały, że przy łagodnym zatrzymaniu samochodu, bez ślizgania opon po powierzchni jezdni i przy równomiernym przyspieszaniu podczas uruchomienia, opony niszczą się 20 razy mniej niż w wypadku, kiedy kierowca rusza gwałtownie z miejsca i w taki sam gwałtowny sposób hamuje.

Inż. Tadeusz Perkitny

Starym Fordom na pożegnanie słów kilka

— Widziałem je wszędzie... pokraczne, odrapane, drutem wiązane, patyną błota pokryte... Widziałem je wszędzie... w śniegach Skandynawji, w puszczech Brazyliji, w stepach Argentyny, wśród afrykańskich pustyń i indyjskich dżungli!

Widziałem je wszędzie na obu półkulach, od zórz polarnych aż po ogniste słońce równika... Widziałem je zawsze te same... smukłe, wysokie, rozklekotane, wodę z chłodnic gubiące, a niezmordowane, odporne i bez granic wierne na usługach człowieka!

Widziałem je wzgardzone, wyśmiewane Fordziska stare, jak siejąc za sobą śruby, resory, tryby i żelastwo szły bez wytchnienia i skargi przez piachy, błota, góry, doły, rzeki i dziewczęce gąszcze, jak zębem dyferencjału ostatnim, bez oliwy i smaru, gnane jakgdyby ambicją i rozpaczą agonji darły się naprzód, byleby nie zawieść, nie sprawić kłopotu, a obowiązek swój spełnić wobec człowieka! Wiem i doceniam, czem były w walce z bezdrożami świata, wiem, jak niezliczone, potężne, a ciche triumfy odniosły w niesieniu w przestrzeń sztandaru kultury, dlatego teraz, kiedy spel-



Stary, poczciwy Ford chodzi równie po gładkich drogach południowej Hiszpanji...

Fot. T. Perkitny



... jak i po bezludnym stepie argentyńskim...

Fot. T. Perkitny

tach zrozumieć nie może duszy starego Fordziska.

Nie płacze po nim bogaty właściciel Minerwy lub kierowca wyścigowego Bugatti, bo jako niewolnik warsztatów, garaży, szos i delikatnych rączek nie wie z nich żaden, co dzieje się tam, gdzie zdana sama na siebie, nie wspomaganą przez nie inteligencja człowieka ciosa z zdanej samej na siebie maszyny kilometr po kilometry odporne bezdroża.

Po Fordach starych płaczą inni ludzie!

Płaczą ludzie ukryci w puszczech, moczarach, stepach, pustyniach i dżunglach... płaczą tysiące tysięcy pionierów kultury w wszystkich świata zakątkach... płaczą ludzie o dłoniach twardych, zakasanych rękawach i nieubłaganem haśle życiowem: Naprzód! chociaż wszystko idzie w drzazgi!

Dla ludzi tych stare Fordzisko było czemś więcej, niż dla bogacza Minerwa lub dla sportowca Bugatti... było towarzyszem nieodstępnym w doli i niedoli...

(Dokończenie na stronie 13-tej.)

niwszy swe wielkie zadanie odchodzą wśród drwin, śmiechu i wzgardy pospólstwa, pragnąc je pożegnać, z tą samą głęboką wdzięcznością i tym samym żalem, z jakim się żegna wielkich, a nieuznanych przez świat bohaterów.

Szlachetny, nieśmiertelną sławą okryty ród Fordów starych zaczyna wymierać!

Coraz ich więcej wycofuje się z życia, coraz ich więcej zajeżdża ostatniem westchnieniem motoru na ciche, odcięte od świata podwórza, by stamtąd już nie wrócić więcej, a okryć się rdzą... i rozpaść w martwy, bezkształtny stos starego żelastwa.

Niby ten szczerp Mohikanów waleczny ginie bezpowrotnie ród dawnych Fordów! Glinie... odchodzi... ustępuje miejsca... a razem z nim umiera, rzekłbyś, jakaś wielka, świetna epoka przebojów i zwycięstw... jakiś potężny romantyzm wiązania drutem, zbijania gwoździami i walk triumfalnych z bezdrożem... umiera coś, co było wyłączną własnością tego zdobywcy świata, Forda z cieknącą chłodnicą... a czego już żaden nowy Ford o linjach rasowych nigdy w sobie posiadać nie będzie!

Nie płacze po nim wygodny sofer taksówki, bo myśl jego szkolona na miejskich asfal-



... oraz przediera się zwycięsko poprzez dzikie dżungle Indji.

Fot. T. Perkitny

Chłodzenie powietrzem czy wodą?

Kiedy przed 28 laty amerykański przemysł samochodowy był jeszcze w powijakach, konstruktorzy nie byli zgodni co do najciekawszego problemu, a mianowicie, czy pierwszeństwo należy oddać silnikom chłodzonym wodą czy powietrzem.

W teorii doskonałym i logicznym okazało się chłodzenie powietrzem. Silnik chłodzony wodą natomiast zależny był od wentylatora i od chłodnicy, która zamykała powietrzem chłodzącemu wszelki dostęp. Inne słowo: silnik taki również chłodzony był i powietrzem, więc mniej zajmowano się skomplikowanym krążeniem wody oraz ujemnymi stronami, które się łączyły z tym systemem.

Rozwiązanie problemu chłodzenia powietrzem było z obu najtrudniejszym zagadnieniem. Wentylatory, które wówczas stosowano przy samochodach do chłodzenia silników były niedoskonałe w konstrukcji, jeżeli chodziło o chłodzenie silnika bez wody, szczególnie wówczas, jeżeli wóz nie był w ruchu. Przewodnictwo ciepła różnych metali i stopów, które swego czasu stosowano do konstrukcji silników było niedostateczne. Z tej więc prostej przyczyny musiano szukać nowych stopów, któreby odpowiadały swemu celowi.

Trudny w założeniu problem wentylacji oraz długotrwałe doświadczenia nad celowymi metalami i stopami tak bardzo odstraszyły wszystkich — za wyjątkiem jednego — przemysłowców samochodowych, że obrali oni najprostszą drogę, tj. chłodzenie silnika wodą.

zagrzewał, kiedy był w ruchu lub pracował na jałowym biegu. Skutecznie więc konkurował on z wozami, chłodzonymi wodą, które ze względu na prostą konstrukcję pompy do wody, dużo swym właścicielom przysparzały kłopotów. Kilka lat później przekonstruował Franklin przyrząd do chłodzenia w kole rozprędom w turbinie powietrznej, wmontowaną

więcej rekordów na rajdach i wścigach górskich w Ameryce. Oczywiście, że sukcesy te w pewnej mierze należy przypisać swoistemu systemowi uresorowania wozów. M. in. dzierżą samochody Franklina dzisiaj jeszcze następujące rekordy:

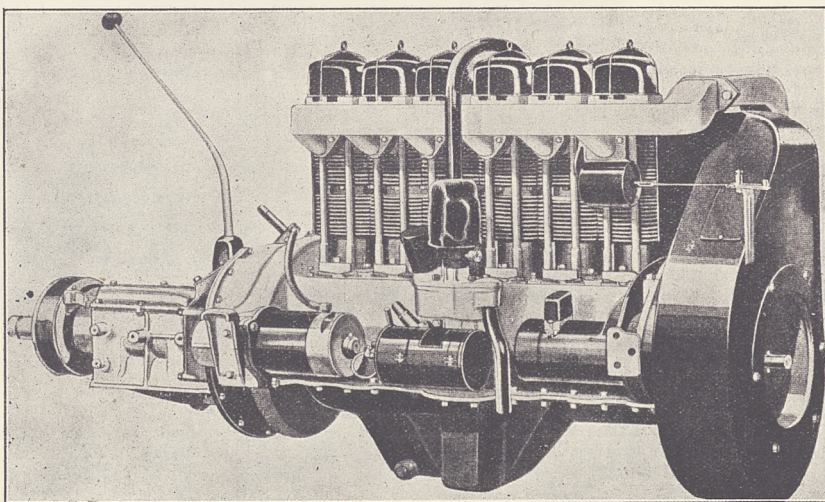
1) Trasę Los Angeles — Nowy Jork — Los Angeles, wynoszącą 10 707 km przebyły w 157 godz. 23 min. z szybkością średnią 68 km/godz. Jazda ta prowadziła przez wzgórze, pustynię, zatem trudne tereny, które samochody te przebyły bez najmniejszego zagrzenia się silnika i defektów innych, bijąc poprzedni rekord o 10 godzin i 36 minut. W wyżej podanym czasie u względnie czas na tankowanie, zmiany opon, posiłki itd.

2) Coast-to-Coast — Nowy Jork — Los Angeles. W tym klasycznym wścigu amerykańskim przebyły wozy te 5 300 km w 69 godz. i 31 min. Tym rekordem pobili Franklin swój poprzedni o 4 godz. i 9 min., przyczem jechał on szybciej o 8 godzin

i 9 minut od wszystkich wozów, chłodzonych powietrzem.

3) Nowy Jork — Chicago, 1 344 km w 18 godz. 59½ min. z średnią szybkością 71 km. W rajdzie tym uzyskał Franklin czas o 7 godz. 50½ min. lepszy od najszybszego wozu. Ekspres do przebycia tej trasy potrzebuje 20 godzin.

4) Nowy Jork — Miami, 2 465 km z średnią szybkością 79 km/godz., o 1 godz. 50 min. lepszy czas aniżeli najszybszy ekspres, mimo, że droga kolejowa jest krótsza o 246 km.

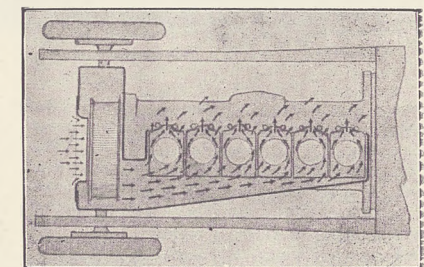


Silnik „Franklin“ chłodzony powietrzem o mocy 95 KM., z turbiną powietrzną.

na przodzie wału korbowego, która ni mniej ni więcej jak 1000 m³ powietrza na minutę mogła wprowadzić w ruch cyrkulacyjny. Ten sam system jeszcze dzisiaj jest w użyciu o tyle, że równocześnie z rozwojem silnika powiększono odpowiednio ilość powietrza. Nowym tym przyrządem łącznie z żebkami, których stop wynaleziony został przez inżynierów zatrudnionych u Franklina, zdolność chłodzenia została doprowadzona powyżej granicy potrzeby.

Kilkanaście lat temu, szczególnie w upalne dni urządził personel zakładów Franklina długie jazdy próbne, na pierwszym biegu z zapłombowanym lewarkiem biegowym. Jazdy te miały na celu wykazanie, jakie kurzyści dają chłodzenie powietrzem silnika Franklina, a ze względu na to, że żaden z zademonstrowanych silników nie wykazał śladów zagrzenia, więc szybko zjednały sobie popularność wśród publiczności, którą przekonały o doskonałości chłodzenia powietrzem. Odąd wstrzymano dalsze jazdy próbnopokazowe.

Gdy później budowano wozy pojemniejsze, a ich ciężar podwoił i potroił się, wtedy Franklin znalazł się w trudnym położeniu. Jego wozy były znacznie lżejsze aniżeli chłodzone wodą i to z tej prostej przyczyny, że nie posiadały bloku, wody, pompki do wody i chłodnicy. I otóż korzyści techniczne, które dawały samochody Franklina nagle wykazały swą najbardziej ujemną stronę, która nie cechowała wozów cięższych, a mianowicie w resorowaniu, które u ostatnich ocale nie było lepsze. Problem ten rozwiązał Franklin w ten sposób, że wmontował u swych wozów cztery podwójnie-eliptyczne resory, podobne do tych, jakie stosowano kilkadziesiąt lat wstecz u wszystkich karoc. Dolną część resoru wmontował pod osią, przez co punkt ciężkości wozu nisko został osadzony. To ulepszenie resorowania w zupełności zanulowało wszelkie braki, spostrzeżone z chwilą rozpoczęcia produkcji seryjnej. — W ostatnich latach udało się Franklinowi ustalić naj-



Schemat przepływu prądu powietrza, który wwołuje silna turbina powietrzna, umieszczona u przodu wozu.

Wozy Franklina mają do zanotowania również kilka rekordów w wścigach górskich. Przeważnie były to 5-cio osobowe limuzyny ze standardowym silnikiem.

Podczas wojny oddał Franklin patenty swe oraz wynalazki swoich inżynierów do dyspozycji armii, szczególnie lotnictwa. Dzisiaj prawie wszystkie silniki lotnicze amerykańskie są chłodzone powietrzem. Lindbergh, Chamberlain i Byrd dokonali swych lotów transatlantycznych na aparatach, zaopatrzonych w silniki chłodzone powietrzem. Dzięki wymianie poglądów na sprawę tych silników do-

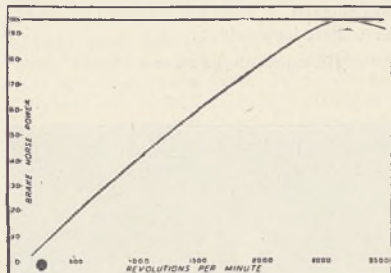


Diagram wydajności silników Franklina typu 1930.

Pionier przemysłu automobilowego H. H. Franklin był o korzyściach, jakie daje chłodzenie powietrzem, tak dalece przekonany, że już w roku 1902 wypuścił na rynek pierwszy model chłodzony powietrzem, który odniósł bardzo wielki sukces. Od tego czasu produkował on li tylko samochody chłodzone powietrzem, a dzisiaj produkuje je seryjnie po 85 sztuk dziennie.

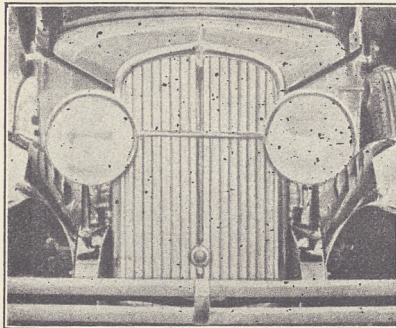
Pierwszy samochód Franklina chłodzony był przyrządem do ssania, wmontowanym w kole rozprędom oraz żebkami dookoła silnika jednocylindrowego. Rzecz oczywista, że wóz ten miał swoje błędy, ale nigdy się nie

szło do zupełnego przewrotu w przemyśle lotniczym i równocześnie do zmiany konstrukcji silnika samochodowego Franklina. Model Franklina 1930 jest jedynym samochodem, wyposażonym w głowice cylindrów z glinu i automatyczne nastawienie zaworów. Są to rzeczy zgoła nowe, które odkryto łącznie z rozwojem silników lotniczych.

Ogólne zastosowanie chłodzenia powietrzem dla amerykańskich silników lotniczych — z chwilą upływu ważności niektórych patentów — znowu zwrócić musi uwagę zainteresowanych na problemy chłodzenia powietrzem albo wodą. Silnik chłodzony wodą jest dzisiaj tak doskonały, że wyrównana została część zalet silnika chłodzonego powietrzem. Dzisiaj już pompki do wody — jeżeli są prawidłowo smarowane — pracują tak doskonale, że wykluczają zamarznięcie wody w chłodnicy i koszulkach, nawet bez dodatku chemikaliów.

Inżynierowie niestety łamią sobie nadal głowę nad następującymi problemami:

1) Ze względu na to, że znany jest punkt wrzenia wody, regulacja temperatury ścian cylindrów ponad pewien stopień jest niemożliwa, a stopień ten znowu jest za niski dla osiągnięcia maksimum sprawności i daleko idącej oszczędności w paliwie. Franklin wnioskuje



Chłodnica samochodów „Franklin” model 1930.

więc, że głównie z tej przyczyny silnik jego rozwija większą moc na pojemność cylindra, aniżeli każdy inny silnik samochodowy.

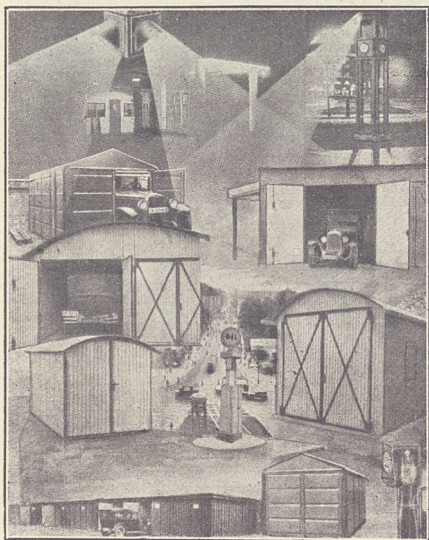
2) Kilkaset funtów wagi odpada od ciężaru wozu wskutek braku chłodnicy, wody, bloków cylindrów, pompki do wody i innych części, niezbędnych do systemu chłodzenia wodą, przez co przednia oś mniej zostaje obciążona, a temsamem podwozie może być lepiej wybalansowane.

3) Chłodzenie wodą jest mniej lub więcej zależne od ruchu wozu, co najwydatniej się odbija przy braniu wzniesień i dróg piaszczystych na pierwszym lub drugim biegu.

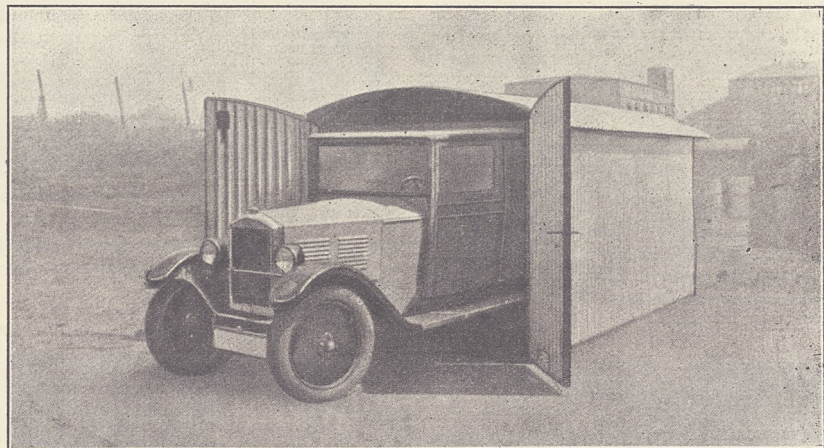
Wprost odwrotnie ma się sprawa z chłodzeniem powietrzem, które zależne jest od ilości obrotów silnika. Wóz Franklina — obójtnie czy to będzie jazda pod górę czy w piasku, ciągnąć może na pierwszym biegu i przystem nigdy się nie zagrzeje. Wiele wozów Franklina, będących własnością agentów turystycznych, regularnie przebywa pustynią Arizoną, czego znowu nie mogą wozy chłodzone wodą dlatego, że musiałyby zabierać ze sobą wielkie jej zapasy.

Dzisiaj już wielu konstruktorów samochodowych jest zdania, że samochód przyszłości będzie wozem z silnikiem chłodzonym powietrzem, może to być nawet silnik Diesla. Kiedy ten przewrót nastąpi, trudno dzisiaj przewidzieć, prawdopodobnie nie tak szybko, bo jak długo publiczność gonić będzie za wozami chłodzonymi wodą, przemysłowcy — śmiemy wątpić — czy zdecydują się na inwestycję milionów, potrzebnych do przeprowadzenia radykalnej zmiany w konstrukcji silników samochodowych, a dalej choćby dlatego, że inżynierowie ich w tej dziedzinie mało posiadają doświadczenia.

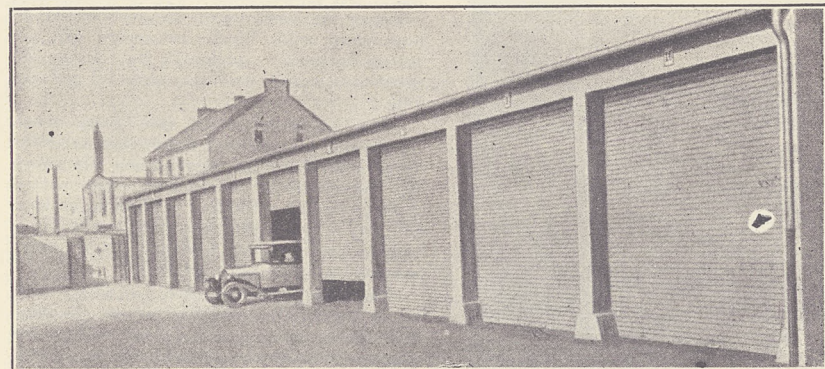
NOWOCZESNE GARAZE



Leży w naturze rzeczy, że masywne i na dłuższy przeciąg czasu przewidziane garaże murowane, nie mogą dotrzymać kroku szybkiemu rozwojowi automobilizmu i że ilość ta-



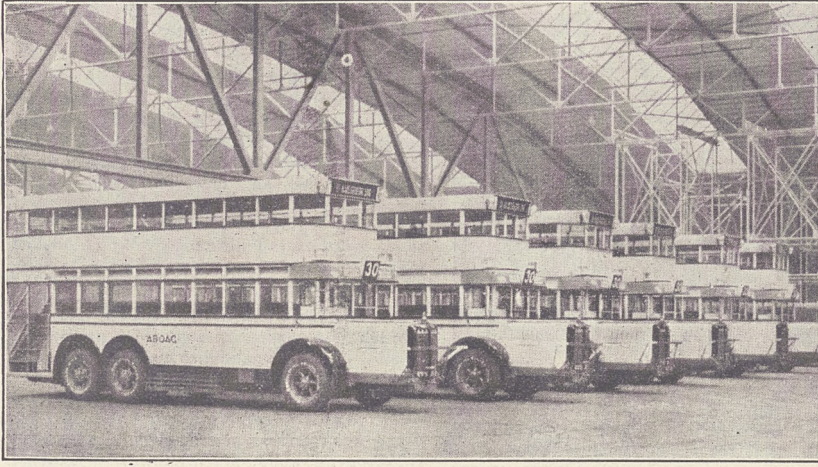
Znakomite usługi przy budowie lekkich, pewnych i łatwych do przenoszenia z miejsca na miejsce garaży, oddaje blacha falista.



Drzwi skrzydłowe okazały się przy garażach nieodpowiednie. Niejedną już latarnię zbili, nie jeden błotnik zgięły takie zatraskujące się od wiatru drzwi, dlatego coraz częściej stosuje się obecnie zamknięcia żaluzjowe.

kich garaży stale musi być za małą dla — z każdym dniem przybywających — nowych tysięcy samochodów. W Sztokholmie około 1000 samochodów nie może znaleźć pomieszczenia w garażach i parkować musi na ulicy dzieląc lot bezdomnych, zaś w stolicy Rzeszy ilość takich samochodów dosięga poważnej cyfry pięciu tysięcy, pomijając już zupełnie te pojazdy, które z braku miejsca garażować muszą w warsztatach, szopach i przejazdach bramowych, co nie zawsze jest bezpieczne. Podobne stosunki panują w Ameryce oraz w większości silniej zautomobilizowanych krajów Europy.

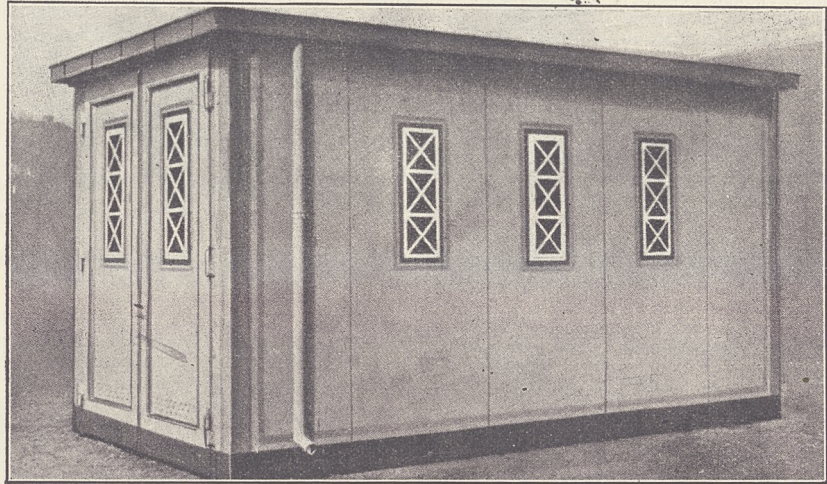
Wielkie zespoły garażów czynszowych, mimo stalego powiększania się, nie są zdolne udzielić gościny wszystkim ubiegającym się o



Z stali buduje się również garaże-olbrzymy, mogące pomieścić całe setki wielkich autobusów i innych samochodów.

nią, a prócz tego zbyt wielki popyt podbija ceny, które stają się dla niejednego skromniejszego samochodziarza za wysokie i nie wytrzymują kalkulacji, zwłaszcza w odniesieniu do nowych tanich samochodów. Jeszcze jedna kwestja zmniejsza znacznie użytkową wartość garaży zbiorowych, mianowicie fakt, że często są one zbyt oddalone od miejsca zamieszkania danego automobilisty, który na drogę z domu do garażu zużywa zbyt wiele czasu.

Jedynym a zarazem idealnym rozwiązaniem kwestji pomieszczenia samochodu nowoczesnego człowieka, jest pojedynczy garaż przy domu. I tu zaczyna się wielka rola stali względnie blachy stalowej przy konstrukcji garaży. Blacha taka, to materiał lekki, łatwy do obróbki i dający szerokie możliwości konstrukcyjne. Ważną jej zaletą jest możliwość rozszerzania każdego czasu garażu we wszystkich kierunkach. Dla motocykla z przyczepką buduje się niewielką skrzynię z blachy w kącie podwórza, zaś z chwilą kupienia choćby nawet sześciuosobowej limuzyny, skrzynię tę można rozszerzyć w górę, wzdłuż i w szerz, aż do wymaganych rozmiarów. Gdy zachodzi konieczność przeprowadzki rozmontowujemy nasz garaż w krótkim przeciągu czasu, ładujemy na wózek i przewozimy na nowe miejsce zamieszkania, by go tam ustawić. Niezmiernie ważną



Otą naprawdę estetyczny i ładny garaż z prasowanej blachy.

rolę przy budowie garaży z blachy stalowej, gra to, że są one od murowanych od ca. 60—65% tańsze.

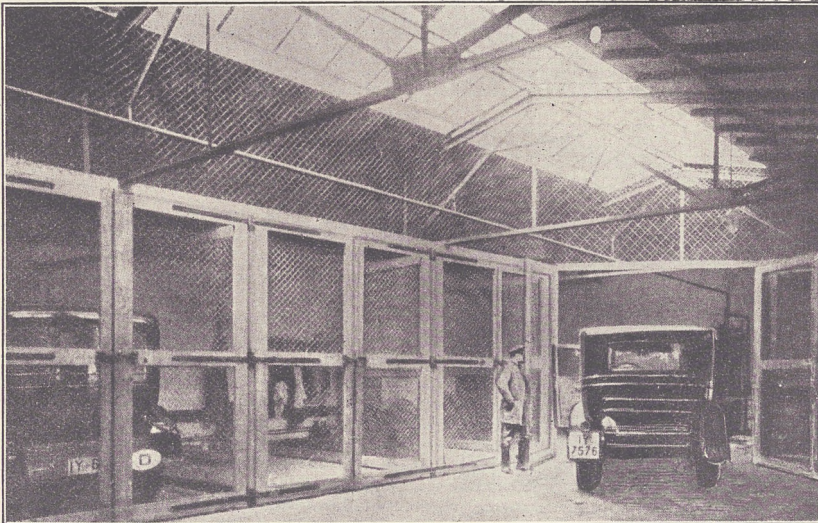
wygląd zewnętrzny naszego garażu niezmiernie zyska.

Jeszcze lepsze rezultaty daje przy budowie garaży nowszy materiał budowlany — blacha prasowana. Przy stosowaniu blachy falistej, rolę szkielestu i tragarzy gra profilowanie jej, zaś blachę prasowaną wytwarza się w gotowych prostokątach z zagiętymi brzegami, które ześrubowuje się razem i które również zastępują konstrukcję szkieletową.

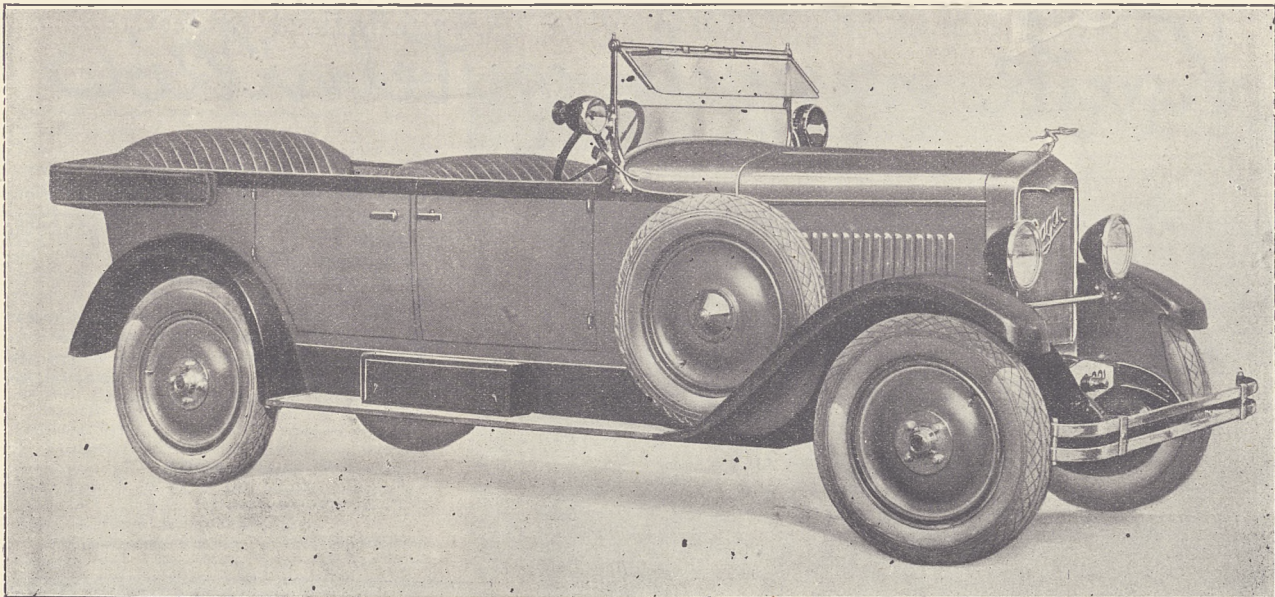
Najważniejszą jednak zaletą blachy prasowanej jest jej estetyczny wygląd zewnętrzny, nadający się znakomicie do postawienia go przy ładnej willi. Blacha prasowana daje poza tem możliwość — podobnie jak i falista, do ustawienia garażu w ciągu najwyższej jednego dnia.

Przy garażach wielką rolę grają drzwi. Najprostsze i najczęściej stosowane, normalne drzwi skrzydłowe nie są właściwie dla swego celu odpowiednie. Często wiatr zatrzaśkuje je, tłukąc reflektory i uszkadzając błotniki, zaś w najlepszym wypadku, trzeba kilkakrotnie z samochodu wysiadać, by na nowo otworzyć przymykające się drzwi.

Znacznie praktyczniejsze i bardziej celowe są drzwi żaluzjowe, podnoszone do góry. Nie zajmują one przy otwieraniu miejsca, zaś specjalne urządzenie uniemożliwia samowolne zamknięcie się drzwi. Na rycinie widzimy wielki garaż szeregowy, zaopatrzone w tego rodzaju urządzenie wejściowe.



W wielkich garażach halowych odgradza się boksy zwykle siatką drucianą.



Wśród nowych modeli

Skoro tylko jaki nowy typ samochodu staje na wysokim poziomie technicznym i odpowiada swym pierwszym odbiorcom, a ceną nie odstrasza klientów o skromniejszych środkach, wtedy powodzenie jego jest gwarantowane. Taką niezwykłą wziętością cieszą się obecnie m. in. właśnie nowe typy Pragi, a szczególnie nowa sześciocylindrowka Alfa, będąca pośrednim typem między zwinną i małą Piccolo, a potężną ośmiocylindrowką Grand. Oddawna już dawał się odczuć brak takiego typu, dopiero Alfa wypełniła tę lukę.

O wielkim powodzeniu Praga-Alfa świadczy fakt, że zakłady Praga wypuściły tylko w ciągu ub. miesiąca 2 000 sztuk wozów tego typu, co uwzględniając precyzyjną, europejską produkcję — jest znakomitą wynikiem. Fabryka, już od dłuższego czasu zmuszona jest pracować na trzy zmiany. Na terenie Czecho-słowacji Praga-Alfa zajmuje procentowo pierwsze miejsce wśród wszystkich sześciocy-

lindrówek, a w Polsce należy ona do najbardziej rozpowszechnionych wozów.

Na popularność jej składają się przede wszystkim nadzwyczajne techniczne zalety, no i przystępna cena. Alfę cechuje niezwykle spokojny, elastyczny bieg 30-to-konnego silnika i cztery szybkości, nadające się w każdy, najtrudniejszy teren, oraz cały szereg drobnych a wiele znaczących ulepszeń, będących przeważnie patentem Pragi i nie dające się znaleźć przy wielu innych wozach. Wielką rolę grają również piękne linie i barwy karoserji Praga, m. in. sześciocylindrowa Alfa, skarosowana jako roadster została zaszczytnie wyróżniona na konkursie elegancji podczas P. W. K.

Z okazji rekordowej cyfry produkcji miesięcznej życzyć należy bratnim zakładom Pragi, które nawiasem mówiąc ukończyły obecnie budowę wielkiej fabryki w Polsce, dalszego rozwoju.

lon nie powinien wznosić się ponad chmury, lecz powinien podczas całego pościgu być widocznym.

Nagroda główna. Do kosza balonu przymocowany będzie liś ogon. Ten z zawodników, który po definitywnym lądowaniu balonu zabierze ten ogon — otrzymuje pierwszą nagrodę, przyczem przy zabieraniu ogona obowiązany jest oddać pilotowi swą kartę startową. Zawodnikom nie wolno przy tem wyręczać się osobą trzecią, względnie szoferem zawodowym. — Samochodem nie wolno podejść do balonu — przy lądowaniu jak i po skutecznym lądowaniu — bliżej jak na 200 metrów. Natychmiast po osiągnięciu tej granicy należy zgasić silnik. Przekroczenie tych przepisów powoduje utratę prawa do nagrody. Również w obrębie tej granicy 200 metrów zabrania się palenia tytoniu, względnie zapalania otwartego światła. Po opuszczeniu samochodu zawodnicy — o ile ich więcej oczekuje na lądowanie balonu — mają prawo podbiegać do balonu dopiero po jego definitywnym wylądowaniu. Moment ten oznacza pilot przez wystawienie czerwonej chorągiewki. — Przy ewentualnym lądowaniu balonu na drzewach — decyduje o zdobyciu pierwszego miejsca dotknięcie drzewa, na którym balon wisi.

Nagrody dodatkowe. Pilot balonu rzuci podczas lotu w dowolnych odstępach czasu trzy proporzki. Odnalezienie proporzki przez zawodnika decyduje o otrzymaniu nagrody dodatkowej.

Plakiety. Każdy ze zgłoszonych i startujących zawodników otrzymuje — niezależnie od zdobycia nagród — pamiątkową plaketę.

Rozdanie nagród. Rozdanie zdobytych nagród odbędzie się tego samego dnia o godzinie 19,30 w „Dworze Artusa” w Toruniu. Dla otrzymania nagrody musi dany zawodnik zdobyty liś ogon, względnie odnalezione proporzki, wręczyć najpóźniej do godziny 19-ej komandorowi pościgu. Proporzki należy oddać wraz z kartami startowymi.

Protesty i zażalenia. Ewentualne protesty i zażalenia przyjmuje się tylko na piśmie za dołączeniem wadium w sumie zł 50,—, które zostanie zwrócone w razie uwzględnienia protestu. Do godziny 19,30 tegoż dnia.

Odpowiedzialność. Pomorski Automobilklub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności cywilnej ani prawnej za jakiegokolwiek spowodowane przez uczestników pościgu wypadki. — Wobec tego zwraca się zawodnikom specjalną uwagę na konieczność przestrzegania przepisów ruchu kołowego, jak również na postanowienia par. 9-go regulaminu.

Odwołanie pościgu. Pomorski Automobilklub zastrzega sobie prawo odwołania pościgu, o ile wymagałyby tego warunki atmosferyczne, względnie o ile nie zgłosi uczestnictwa przynajmniej 10 samochodów. W tych tylko wypadkach wpłacone wpisowe podlega zwrotowi.

Komentowanie regulaminu. Do interpretowania tego regulaminu powołane są tylko władze konkursowe.

Regulamin samochodowego pościgu za balonem wolnym dnia 1 czerwca 1930

Przepisy ogólne. Pomorski Automobilklub w porozumieniu z Automobilklubem Polski oraz wspólnie z dowódcą Bataljonu Balonowego w Toruniu urządzi w dniu 1 czerwca 1930 r. konkurs samochodowy zamknięty pod nazwą „samochodowy pościg za balonem wolnym”.

Warunki dla samochodów. Do konkursu dopuszczoną są samochody turystyczne i sportowe wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom stawianym samochodom dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Warunki dla zawodników. Zawodnikami mogą być członkowie Polskich Klubów Automobilowych (A. P. i kluby afiliowane), względnie osoby wprowadzone przez 2 rzeczywistych członków polskich klubów automobilowych. Samochód może być prowadzony przez osobę trzecią. Licencji żadnych nie wymaga się, natomiast kierowca i samochód musi posiadać wszelkie dokumenty, wymagane przez władze policyjne.

Zgłoszenia. Zgłoszenia na normalnym formacie pocztówkowym, zawierające: a) imię i nazwisko zawodnika, b) dokładny adres, c) przynależność klubową, d) markę i numer samochodu, — winny być kierowane do Pomorskiego Automobilklubu, Bydgoszcz, Matejki 10, najpóźniej do dnia 30 maja 1930 r., godz. 18-a. — Równocześnie ze zgło-

szaniem należy wnieść wpisowe w wysokości zł 10 od samochodu. Zgłoszenia bez opłaty wpisowego nie będą uwzględniane.

Władze konkursowe. Władzę konkursową tworzą: komandor pościgu, dowódca bataljonu balonowego wraz z 1 oficerem bataljonu balonowego i dwaj delegaci Pomorskiego Automobilklubu.

Zbiórka zawodników. Zbiórka zawodników przewidziana w „Dworze Artusa” w Toruniu, skąd o godzinie 14,30, dnia 1 czerwca 1930 r. odjazd pod wodzą komandora na miejsce startu.

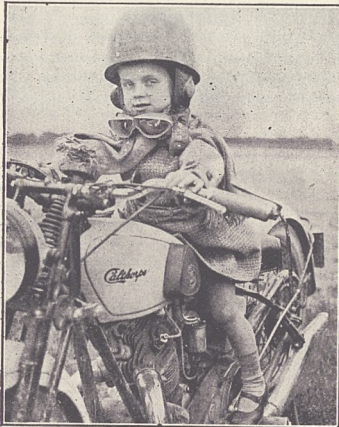
Start. Start tak balonu jak i samochodów odbędzie się o godzinie 15-ej z pod hali balonowej na Bydgoskim Przedmieściu w Toruniu. Przed startem otrzymają zawodnicy t. zw. kartę startową i informacje odnośnie warunków atmosferycznych, sily i kierunku wiatru i t. d. Komandor pościgu upoważniony jest do opóźnienia, względnie przyspieszenia startu balonu, względnie samochodów, o ileby warunki atmosferyczne tego wymagały.

Przepisy dla balonu. Balon powinien lądować po osiągnięciu granicy w promieniu ca. 50 km od Torunia. W razie nieosiągnięcia tej granicy ze względu na warunki atmosferyczne w ciągu 2 godzin — balon winien lądować bez względu na osiągniętą odległość. Lądowanie balonu powinno nastąpić o ile możności w pobliżu drogi bitej. Ba-

Kącik naszych czytelników



Drodzy Czytelnicy! Tak, jak przypuszczaliśmy, spotkał się nasz (a raczej Wasz) kącik z nader sympatycznym przyjęciem u Czytelników. Ze wszystkich stron Polski otrzymujemy fotografie, w których powodzi nieomal toniami. Prosimy zatem o wyrozumiałość, gdy otrzymanych zdjęć nie zdołamy umieścić natychmiast. W każdym razie zdjęcia do numeru, wychodzącego w piątek prosimy nadsyłać najpóźniej do soboty poprzedniego tygodnia. Do druku nadają się wyłącznie zdjęcia odbite na papierze czarno-białym (gazowym lub bromo-srebrnym).



Jeden z najwybitniejszych współczesnych artystów scen polskich, mistrz Aleksander Węgielko, jest stuprocentowym sympatykiem „Samochodu” i zapewnił nas, że po otrzymaniu numeru studjuje go „od deski do deski”, z wielkim, dla siebie i swego samochodu pożytkiem.

* * *

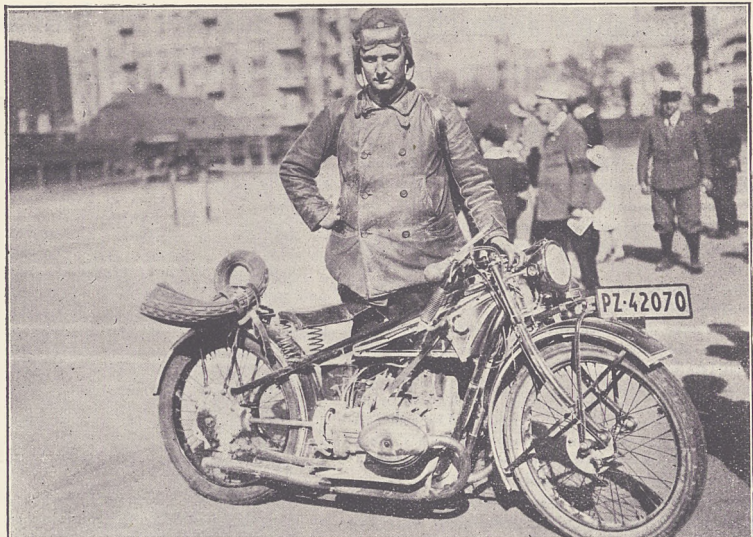
Mały Kondzio W. jest zapalonym motocyklistą. Stale bierze udział we wszystkich imprezach „Unji”, której starszy braciśzek jest członkiem. Narazie mały Kondzio jest widzkiem, później zapewne stanie się podporą klubu.



Grupa zdecydowanych sympatyków „Samochodu” — członkiń i członków wspomnianej już „Unji”, zasyła wszystkim czytelniczkom i czytelnikom „Samochodu” serdeczne pozdrowienia z wycieczki do Grodziska.



Piękna Pani dyr. J. B. uczęszcza obecnie pilnie na wykłady Kursów Samochodowych J. Piątkowskiego, spodziewając się, że mąż kupi jej wkrótce Rolls-Royce'a.



Chłuba polskiego motocyklizmu p. Edward Fischer v. Mollard przy swej maszynie BMW.. 750 ccm., na której zdobył już niejedne laury: I on również jest gorliwym czytelnikiem „Samochodu”.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Do organizowanego przez Automobilklub Polski w dniu 4. bm. „Konkursu na zużycie paliwa” zapisane zostały następujące samochody: B. M. W., Zbrojovka, 2 Tatry, 3 Citroeny, 1 Skoda, 1 Essex i autobus Saurer, który nie nadszedł na czas do Warszawy. Trasa konkursu wynosiła 318 km. Warszawa—Kazimierz n. Wisłą — Warszawa.

Wyniki konkursu są następujące: B. M. W. zużył benzyny 14,70 kg., przeciętna szybkość 40,2 klm. na godz. pkt. 103, Zbrojovka 17,65 kg., przeciętna szybkość na godz. 33,02 km. na godz. pkt. 87, Tatra 15,8 kg., przeciętna szybkość 33,9 km. na godz. pkt. 74, Citroen 16,35 kg., przeciętna szybkość 39,1 km. na godz. pkt. 80, Citroen 18,5 kg., przeciętna szybkość 38,92 klm. na godz. pkt. 91, Citroen 22,44 kg., przeciętna szybkość 39,15 klm. na godz. pkt. 104, Skoda 34,49 kg., przeciętna szybkość 45,1 klm. na godz. pkt. 121.

Klasyfikacja ogólna: I. miejsce zajęła Tatra, kierowca Tytus Grzędzica, II. Citroen, kierowca St. Kozłowski, III. Zbrojovka, kierowca Edmund Kuczewski, IV. Citroen, kierowca Enzebjusz Dzierliński, V. B. M. W., kierowca Czesław Marcinia, VI. Citroen, kierowca Szymkowiak, VII. Skoda, kierowca mjr. Romanowicz.

Jury przyznało plakietki srebrne zawodnikom następującym: Tatrze-Auto, Tow. Citroen, Tow. Skoda, Auto-Renesans i p. E. Kuczewskiemu oraz za prace przy organizacji konkursu p. komandorowi J. Grabowskiemu i wicekomandorom pp. Senkowskiemu i Szydelskiemu.

* * *

Praga (koresp. wł.). Doroczny wyścig górski, wchodzący w skład rozgrywek o mistrzostwo Europy, cieszy się niezwykłą popularnością. Zawody te odbywają się corocznie na odcinku Zbrasław—Jilovischtzy. Długość trasy wynosi 5,6 klm. Pierwsze zawody na tej trasie odbyły się już w roku 1908, a zwycięstwo odniósł wówczas Medinger, osiągając czas 3,57,2. Wyścig ten z każdym rokiem zyskiwał na znaczeniu i zainteresowaniu wśród kół sportowych nie tylko kraju ale i zagranicy. Wyrazem tego jest start aż 70 kierowców w roku 1927 i ustanowienie wówczas aż 18 nowych rekordów. Nowy rekord Niemca Bauhofera na B. M. W. wyniósł wówczas 3,08,1. Rok ubiegły przyniósł znowu dwa dalsze rekordy, a mianowicie v. Stucka na Austro-Daimlerze 2,45,8 i Stegmanna na B. M. W. 2,57,5.

Tegoroczne zawody przewyższyły wszystkie dotychczasowe pod względem zainteresowania, o czym świadczą olbrzymia ilość zgłoszeń, wynosząca 185 kierowców, w czem połowa z zagranicy. Ogólnymi faworytami byli znakomici Hans Stuck v. Villiez (Austro Daimler ADR) i Carraciolla (Mercedes-Benz SS.). W wyścigu tegorocznym wzięły udział mistrz Polski w jeździe automobili-



Dnia 9 i 10 bm. odbyły się na torze wyścigowym Brooklands dwudniowe wyścigi. Na rycinie widzimy kierowców, pędzących po oddanym sygnale startowym do swych wozów.

wej inż. Henryk Liefeldt na Austro-Daimlerze. W bieżącym roku wyścig z Brasław-Jilovischtzy ma specjalne znaczenie, ponieważ wchodzi w skład zawodów górskich o mistrzostwo Europy. Na starcie stawilo się 160 samochodów, prowadzonych — prócz wspomnianych już asów — przez wielu najwybitniejszych kierowców europejskich. Nie zabrakło tam znakomitego hr. Arco na Mercedesie, wielokrotnego zwycięzcy Targa Florio — Divo na Bugatti oraz wielu innych. Wyścigi zakończyły się zwycięstwem v. Stucka, ale przyniosły wielki i nadspodziewany sukces polskiemu automobilizmowi, ponieważ jego reprezentant inż. Liefeldt, zdobył bardzo zaszczytne drugie miejsce, dając się wyprzedzić zwycięzcy tylko o trzy sekundy, mając za sobą długi szereg kierowców o światowej sławie.

Czas zwycięzcy v. Stucka na A. D. R. w kategorii wozów wyścigowych od 3 000 do 5 000 ccm wynosi 2:45,7; jest to najlepszy czas dnia i nowy rekord, bijący dotychczasowy o 1/10 sekundy. Liefeldt na A. R. R. uzyskał 2:49,8, trzecim był Knapp na Waltherze w czasie 3:05,6.

Z innych ciekawszych wyników zasługują na uwagę: w kategorii wozów wyścigowych 1100 do 1500 ccm: 1) ks. Leiningen na Bugatti 3:16,5, od 1500 do 2000 ccm: 1) ks. Lopkowitz na Bugatti

3:04,3, od 2000 do 3000 ccm: 1) Hartmann na Bugatti 2:55,5 (rekordowy czas), 2) Morgen na Bugatti, od 5000 do 8000 ccm: 1) hr. Arco-Zinneberg na Mercedes-Benz 2:55,6.

W kategorii wozów sportowych od 750 do 1100 ccm: 1) Szmidt na Amilcar 3:23 (rekord), od 1100 do 1500 ccm: 1) Levy na Bugatti 3:33,4, od 1500 do 2000 ccm: 1) Buggaller na Bugatti 3:06,5, od 3000 do 5000 ccm: 1) Pedrazzini na Cord 4:06,7, od 5000 do 8000 ccm: 1) Carraciolla na Mercedes-Benz 2:52,7 (rekord).

W ogólności uzyskano 11 nowych rekordów, z tego 5 w konkurencji krajowej, a 6 w konkurencji międzynarodowej. Rozegrano również wyścigi: motocyklowe, w których najlepszy czas dnia uzyskał Wiedeńczyk Runtsch na Douglas (3:01,04). Wyścigi zgromadziły olbrzymie, dawno niewidziane tłumy widzów, których liczbę ocenia się na 80 tysięcy osób. Około 5 tysięcy samochodów przywiozło uczestników zawodów, jak i publiczność na miejsce startu. Wypadków poważniejszych nie było.

* * *

Podczas wyścigu na słynnym torze w Brooklands, który się odbył 9 i 10 bm. nie oberzło się bez poważniejszych wypadków.

W czasie wyścigu, do którego wystartowało 58 współzawodników m. in. Kaye Don i Campbell zaszedł tragicznie wypadek. W momencie wymiiania samochodziku Talbot, plk. Rabagliati zahaczył się o niego i został rzucony na wóz Anglika Hebelera, który wypadł z toru i po przełamaniu barjery zabił dwóch widzów oraz zranił kilkunastu.

Rabagliati oraz mechanik jego zostali na miejscu zabici, podczas gdy Hebler i mechanik wyszli cało.

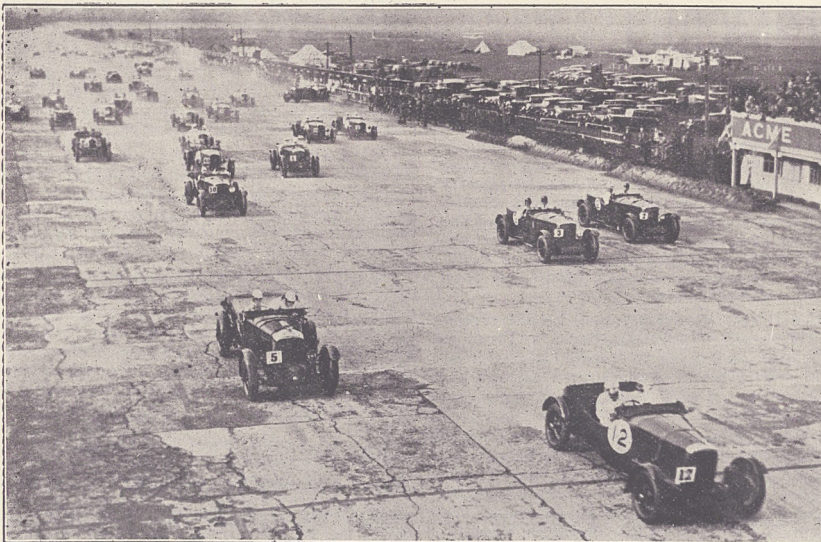
Druga część wyścigu zgromadziła tylko 37 maszyn. Ostateczne zwycięstwo przypadło maszynie Bentley, kierowanej przez Woolf Barnato i Clementa. Dalsze miejsca zajęli: Davies i Clive Dunfee (Bentley) osiągając średnią szybkość 88 mil czyli 142,4 klm. na godz.; Whiteraft i Hamilton (Ridley) i Berelli oraz Holder na Astor-Martini.

* * *

Dnia 2. bm. pobił Stewart na torze angielskim w Brooklands na samochodzie marki „Austin” rekord światowy w tej klasie na 500 milach. Dy-stans ten (804,655 klm.) przejechał on z średnią szybkością 153,9 klm. na godz.

* * *

Dnia 2. bm. odplynęli do N. Jorku okrętami „Rome” Borsacchini i Maserati z 16-to cylindrowym samochodem marki „Maserati”, przeznaczonym do wyścigu o „Wielką Nagrodę Indianapolis”, który się odbędzie 30 bm.



Niezwykle szeroki — acz podniszczony już tor w Brooklands daje znakomite pole do popisu kierowcom. Na pierwszym planie widzimy zwycięski wóz Woolfa-Bentley.

Z tygodnia

Zjazd Gwiazdzisty do Łodzi

Łódź, 18 maja (koresp. wł.). Zjazd gwiazdzisty do Łodzi, który zakończył się w sobotę, wypadł wspaniale. Ogółem przybyło w przepisanim czasie 48 maszyn. Zwycięzcą zjazdu został Kazimierz Poznański na maszynie „Steyr“, który też zdobył nagrodę m. Łodzi w postaci połączonego żetonu. Drugą nagrodę m. Łodzi srebrny żeton otrzymała p. Szomańska-Romerowa z Warszawy na „Citroenie“, trzecią nagrodę Łódzkiego Automobil-Klubu zdobył p. Dzierliński z Warszawy na „Citroenie“.

Niestety, w czasie zjazdu nie obyło się bez poważnego wypadku samochodowego.

Między Aleksandrowem i Łodzią szło zoszą 2 ludzi podchmielonych, którzy nie zważając na sygnały ostrzegawcze, nie usunęli się z drogi. Obaj wpadli pod samochód i ponieśli śmierć na miejscu.

Kierowca natychmiast zatrzymał auto. Koło auta zgromadził się momentalnie tłum, który rzucił się na szofera i p. Bogatko, usiłując ich zlynaczyć, przyczem szofer został pobity do krwi.

Od samosądu tłum uratował automobilistów dopiero oddział policji. Szofer w międzyczasie uciekł. Władze wdrożyły w tej sprawie dochodzenia.

Dwie nagrody Karola hr. Raczynskiego, prezesa Automobil-Klubu Polski i Kazimierza Poznańskiego, przewodniczącego komisji turystycznej Łódzkiego Automobil-Klubu, nie zostały jeszcze rozegrane; obowiązuje w danym wypadku suma punktów za zjazd gwiazdzisty do Łodzi i czwarty zjazd gwiazdzisty do Krakowa łącznie.

Złocene plakietki za najlepszy wynik, mianowicie za przebytą maksymalną trasę 690 km otrzymali: pp. Kazimierz Poznański (Łódź), Szomańska-Romerowa (Warszawa), Alfred Kelsch (Łódź), Zochowski (Warszawa), Dzierliński (Warszawa), Karol Plichal i Grętkiewicz (Łódź).

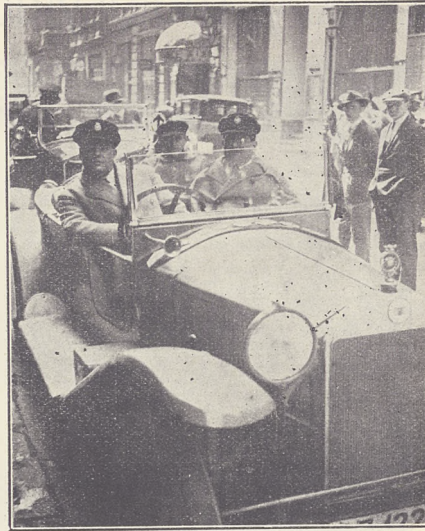
Srebrne plakietki za przebyte minimum 500 km otrzymali pp. Wirfels (Łódź), Romanowie (Warszawa), Gębałski (Łódź) i Karsz.

O godzinie 6-tej wieczór odbyła się defilada uczestników zjazdu na ul. Piotrkowskiej.

Wścig płaski

Zjazd gwiazdzisty do Łodzi był wstępem do walskiej imprezy — wścigu płaskiego, który również udał się znakomicie.

W próbie szybkości wóz wścigowych zdobył pierwsze miejsce w pierwszej kategorii Liefa na „Austro-Daimlerze“ w czasie 1.49.2, 2) hr. Mycielski na „Bugattim“, 3) Potocki też na „Bugattim“. W wścigach wozów sportowych pierwsze miejsce zajmuje Potocki przed Widawskim.



Lancia p. Glowinińskiego przed lokalem Automobilklubu, w chwili startu gwiazdzistym szlakiem do Łodzi.

Motocyklowy Zjazd Gwiazdzisty do Bydgoszczy

Z okazji pięćciolecia istnienia klubu motocyklowego w Bydgoszczy, został zorganizowany rajd gwiazdzisty drużynowy, w którym zwyciężyła warszawska Legja, 33 motocykle przebyły 8 976 km; 2) Unja (Poznań) — 27 motocykli — 3 510 km; 3) Gdynia (Gdańsk), 8 motocykli — 1 504 km.

Również i ta impreza obfitowała w nieszczęśliwe wypadki.

Mianowicie na szosie koło Bydgoszczy zderzyło się bokami maszyn dwóch motocyklistów, Zygmunt Osieźewicz i Zygmunt Stolarek, obaj z Warszawy, odnosząc dotkliwie poranienia na nogach. Drugi wypadek zdarzył się przy zbiegu ulic Dworcowej i Gdańskiej, gdzie w czasie hamowania motoru przez jednego z motocyklistów dostała się pod koła pewna kobieta. Motocyklista upadł na bruk i doznał bardzo ciężkich obrażeń w głowę i ramiona. Kobieta odniosła również ciężkie kontuzje.

Wszystkich rannych przewieziono do szpitala.

Auto zostało zniszczone doszczętnie, a z jadących jeden strażak, mianowicie Jan Kolanko, kasjer Banku Spółdzielczego w Łasku, został zabity na miejscu, a sześciu jego kolegów musiano odwieźć do szpitala. (p)

WARSZAWA. (Tragiczna śmierć szofera prębitego kierownica.) W odległości 20 kilometrów od Warszawy na szosie poznańskiej pod Józefowem wydarzyła się katastrofa samochodu, którym jechali wiceprezes Okręgowego Urzędu Ziemskiego p. Jerzy Sztelki i referent tegoż urzędu p. Zygmunt Świątkowski. Skutkiem pęknięcia kierownicy samochód wpadł do rowu i wyrzucił się do góry kołami, pasażerowie odnieśli rany, a szofer Piotr Strawiński poniósł śmierć na miejscu, przebity kierownicą. (p)

ŁÓDŹ. (Katastrofa motocyklowa pod Kaliszem.) Onegdaj około godz. 20-tej na odcinku szosy Szczypiorno — Kalisz wydarzyła się tragiczna w skutkach katastrofa. Mianowicie motocykl, którym jechał porucznik 20 p. strzelców kaniowskich Kazimierz Ratajski, oraz syn obywatela z kaliskiego Wacław Huebner, wpadł na stertę kamieni i przewrócił się.

Por. Ratajski poniósł śmierć na miejscu, zaś Huebner odniósł tak ciężkie okaleczenia, że przewieziony do szpitala w Kaliszu wkrótce zmarł.

Przyczyną wypadku była kawalerska jazda, od której niestety wielu motocyklistów — obójtnie czy to w mieście czy na szosie — odzwyczaj się nie mogą.

KALISZ. (Przeszkoda na drodze przyczyną katastrofy.) Dwaj znani w Kaliszu sportmeni Wacław Hybner, przemysłowiec i porucznik 27 pp. Kazimierz Rapalski wybrali się na wycieczkę motocyklową. Po załatwieniu pewnych spraw w Szczypiornie wracali do Kalisza wśród ciemności i ulewy. Na czwartym kilometrze od Kalisza natrafili na jakąś przeszkodę na drodze, wskutek czego Hybner, starając się ją ominąć, tak nierozważnie skreślił motocyklem, że całym impetem wpadł na drzewo. Skutki zderzenia były straszne. Obaj jadący zostali wysadzeni z siedzeń, a motocykl w jednej chwili stanął w płomieniach. Ciężko rannych motocyklistów odwieziono do szpitala w Kaliszu, wszelkie jednak zabiegi lekarskie okazały się bezskuteczne. Obaj zmarli, wywołując w mieście powszechny żal. (p)

PIOTRKÓW. (Tragiczny skok z padającego autobusu.) Na szosie z Piotrkowa do Radomska w pobliżu wsi Wadlew, mieszkaniec tejże wsi Józef Różga, jadąc autobusem wyskoczył z padającego wozu, przyczem uczynił to tak niecierpliwie, że padając na nawierzchnię szosy doznał pęknięcia podstawy czaszki. Nieostrożny pasażer zmarł w szpitalu, dokąd go przewieziono. (p)

TARNOPOL. (Wypadek autobusowy wskutek nieprzestrzegania przepisów drogowych.) W ub. dniach wydarzyła się na szosie Mikulińce — Tarnopol katastrofa autobusu. Autobus, wiozący 7-miu pasażerów, którym kierował szofer Kościecki wjechał na zdążającą z przeciwnej strony furę Pawła Gąldy z Zagrobeli. Zderzenie nastąpiło z winy szofera, który nie jechał przepisową stroną drogi, nie oświetlił należycie wozu i nie dał sygnału na skrecie. Z powodu tego zderzenia dyszel wozu zaczeplił prawą stronę autobusu, wybijając drzwi i 2 szyby, wskutek czego ranni zostali dwaj pasażerowie, jadący tym autobusem.

MAGDEBURG. (Samochód wpadł do rzeki.) Na moście pod Magdeburgiem wydarzył się ciężki wypadek samochodowy. Prywatny samochód jednego z kupców magdeburgskich w pełnym biegu spadł z mostu do Starej Łąby. Szofer i dwaj pasażerowie odnieśli bardzo ciężkie rany. (p)

ALGIER. (Tragiczny zgon znanej automobilistki.) W Algierze wydarzył się w ub. tygodniu tragiczny wypadek podczas wścigów samochodowych o „Grand Prix“ Algieru. Oto baronowa Elern, prowadząca auto wścigowe, chcąc wyminąć drugą maszynę, najechała na słup telegraficzny z taką siłą, iż wypadła z samochodu i poniosła śmierć na miejscu.

Z KRAJU

Import samochodów do Polski w roku 1929

W ubiegłym roku wyniósł przywóz samochodów i akcesoriów do Polski wartość 71 milionów złotych. Z tego przypada na gotowe wozy (osobowe i autobusy) 36,4 milionów złotych, wobec 50 milionów w roku poprzednim. To zniżenie się wartości importu tłumaczyć należy roz-

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Niesumienny kierowca.) Na ulicy 27-go Grudnia został najechany przez nieznaną samochód p. Leonard Wisniewski, zamieszkały przy Ryнку Śródeckim 15. Poranionego opatrzyć musiano z powodu potłuceń na głowie i ran na prawej nodze w lecznicy miejskiej. Niesumienny kierowca samochodu odjechał, nie troszcząc się o swą ofiarę.

ROGOŹNO. (Śpioch woźnica.) Między Poznaniem a Rogoźnem kursuje autobus osobowy p. Gruszkiewiczowej z Poznania. W tych dniach blisko Rogoźna wydarzył się wypadek, który tylko dzięki przytomności umysłu szofera nie przybrał poważniejszych rozmiarów. Wracający z targu gospodarz z Nienawisća, podchmielony nieco spal, zdając kierownictwo w zupełności na konia. W chwili, kiedy autobus zdążający z Poznania przejeżdżał koło wozu, koń przestraszył się i wpadł pod koła autobusu. Szofer natychmiast zatrzymał maszynę. Okazało się, że koń złamał nogę, a samochód miał uszkodzoną kierownicę. Konia musiano zastrzelić. (p)

PANIGRODZ. (Przymusowa kąpiel w rowie przydrożnym.) Auto aptekarza Grzeszkowiaka z Bydgoszczy, w drodze do Poznania wpadło w Panigrodu wskutek pęknięcia opony do rowu przy-

drożnego, napełnionego obficie wodą po ostatnich opadach. Poza przymusową kąpielą w deszczówce, wypadek nie pociągnął innych następstw. (p)

WOLSZTYN. (Tragiczna katastrofa autobusu.) Pomiędzy Broniawami a Solem miała miejsce tragiczna katastrofa autobusu, której ofiarą padł jeden z pasażerów, Franciszek Stelmaszewski, kapelmistrz muzyki wolsztyńskiego Sokola, zabity na miejscu. Katastrofę spowodował szofer, który nieco podchmielony, zasnął przy kierownicy. Sprawa nieszczęścia, nazwiskiem Józef Górny, został aresztowany. (p)

MOGILNO. (Rowerzysta pod kołami autobusu.) Na szosie między Mogilnem a Barcinem wpadł pod autobus przejeżdżający rowerzysta nazwiskiem Strzyżowski, pochodzący z Annowa pod Szubinem. Strzyżowski zmarł w drodze do szpitala. (p)

ŁASK. (Katastrofa samochodu straży pożarnej.) Na szosie, wiodącej z Łasku do Szczercowa, zdarzyła się katastrofa samochodu 1-asiej straży ogniowej, wiozącego dziewięciu strażaków na ćwiczenia do Szczercowa. Jeden ze strażaków, prowadzący auto, z powodu panujących ciemności nie zauważył gwałtownego skrętu w pobliżu Szczercowa. W chwili gdy auto skręciło w bok, kierownica odmówiła posłuszeństwa, w wyniku czego samochód wpadł do rowu przydrożnego.

wojem krajowego przemysłu, który w ostatnich latach rozwinął się bardzo znacznie. Przywóz motocykli natomiast wykazuje wzrost 54%. Jednocześnie wzrósł również przywóz akcesoriów samochodowych z 35,4 milionów na 40,1 milj. zł.

Całkowity stan posiadania samochodów w Polsce wyniósł per 1 stycznia 1930 r. 43,319 wozów (prócz samochodów wojskowych), w tem 18,878 wozów osobowych, 7 333 autodorozek, 6 738 ciężarówek, 5 901 motocykli, 4 084 autobusów i 422 specjalnych.

Jeden samochód przypada na 714 osób ludności, podczas gdy 1 stycznia 1929 na 1 034 osób. Z cyfr powyższych wynika szybki rozwój automobilizmu w Polsce.

Zwolnienie samochodów od podatków

W wyniku akcji interwencyjnej, podjętej przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Łodzi, Urząd Wojewódzki w Łodzi wydał decyzję stwierdzającą, iż samochody osobowe, służące celom zarobkowym, nie podlegają komunalnemu podatkowi od przedmiotów zżytku.

Sąd we Lwowie stwierdza wadliwe umieszczenie znaków ostrzegawczych

Odroczona przed niedawnym czasem rozprawa przeciw przemysłowcowi z Poznańskiego, p. Ludwikowi Puzickiemu, współwłaścicielowi maszyn rolniczych, który w jesieni r. 1928, wracając własnym autem z Tarnopola z podróży handlowej do Lwowa, przejechał na ulicy 11-letnią dziewczynkę, zakończyła się w tych dniach przed Trybunałem, orzekającym pod przewodnictwem s. Lokera. Głównie chodziło na tej rozprawie o to, czy p. Puzicki ma odpowiadać przed sądem karnym za przejazd ulicą Ruską, mimo, że widnieje tam znak, że ulica ta została dla ruchu kołowego zamknięta. Rozprawa wykazała, że znak magistracki był faktycznie umieszczony, tak, że obcemu trudno było się na podstawie tego sygnału zorientować, która właściwie ulica jest zamknięta. Z tego też powodu Trybunał po raz drugi uwolnił p. Puzickiego.

Zniżka cel

na import używanych samochodów

Dwaj kupcy polscy z Warszawy złożyli amerykańsko-polskiej izbie handlowej w Nowym Jorku dla przesłania rządowi polskiemu memoriał w sprawie proponowanej przez nich niższej ceny na importowane do Polski używane samochody. W memoriale tym projektodawcy zwracają uwagę na ogromną ilość rzucanych na rynek amerykański używanych samochodów, zdalnych do dłuższego jeszcze użytku.

Ku naprawie stosunków

W r. z. zwrócono uwagę na ruch samochodowy w godzinach nocnych, który przeszkadza mieszkańcom odpoczywać po pracy dziennej. Władze sanitarne i zdrowia publicznego zwróciły uwagę na ten stan rzeczy i podjęły inicjatywę w kierunku wydania przepisów o zachowywaniu się szoferów w godzinach od 10 wiecz. do 6 rano. W godzinach nocnych nie wolno będzie samochodom nadużywać sygnałów, poza tem zabronione będzie puszczanie motorów na miejscu. Również unormowana będzie sprawa zbierania się szoferów i dorożkarzy na stacjach. Głośno zachowywanie się kierowców i dorożkarzy i dość częste awantury niepokoją ludność.

Czas pracy obsługi samochodów i autobusów

Na posiedzeniu komisji polityki socjalnej izby przemysłowo-handlowej w Warszawie rozważany był przy udziale rzeczoznawców i przedstawicieli sfer interesowanych, rządowy projekt rozporządzenia w sprawie czasu pracy obsługi samochodów ciężarowych i autobusów. Komisja postanowiła przedstawić poprawki, zmierzające przede wszystkim do rozszerzenia kategorii pracowników, podlegających przepisom rozporządzenia, do zapewnienia odpowiednich warunków pracy w przemyślach sezonowych itd.

O rozwój automobilizmu

Otrzymałmy następującą odezwę: Rozwój automobilizmu wymaga poważnej opieki i wyraźnego doń ustosunkowania, jako do czynnika, mającego doniosłe znaczenie w dalszym naszym rozwoju kulturalnym, gospodarczym i państwowym.

W porównaniu z zagranicą stawiamy w tym kierunku pierwsze kroki, kroki chwiejne i niezdeterminowane, a życie czeka...



Max Valier, znany całemu światu konstruktor samochodów raketowych, ostatnio usłwiony swymi próbami zastosowania płynnego azotu, zamiast rakiet prochowych, uległ śmiertelnej katastrofie. Przedwczesny wybuch rakiet rozerwał mu tętnicę na szyi.

Błędne posunięcia i brak wyraźnego programu odbija się fatalnie na rozwoju automobilizmu, doprowadza do zmarnowania zaangażowanych w samochody kapitałów, zniechęca i rujnuje ludzi.

Sprawa podatków, dróg, uzdrowienie stosunków w handlu samochodami i materiałami eksploatacyjnymi, sprawa warsztatów, garaży, uporządkowania stosunków komunikacji autobusowej, sprawa szoferów i szkolnictwa samochodowego, sprawa materiałów pędnych, sprawa własnego przemysłu samochodowego i wiele innych zagadnień bezpośrednio lub pośrednio związanych z automobilizmem, czekają na rozwiązanie, a czekać długo nie mogą bez narażenia naszego życia gospodarczego na poważne, może niepowetowane straty.

Jednym z naczelnych zadań sekcji samochodowej polskiego Touring Klubu będzie podnoszenie tych spraw, publikowanie odnosnych materiałów i faktów, otwieranie na te tematy dyskusji, precyzowanie wymagań i potrzeb.

Każde z tych zagadnień — to rzecz, szczególnie w naszych warunkach, bardzo skomplikowana i wymagająca głębokiego, zdrowego ujęcia.

Zainteresowani, t. j. właściciele samochodów i motocykli, mają tu coś do powiedzenia, lecz wiedzieć będą mogli tylko wtedy, gdy będą zorganizowani, gdy szeroko pojęta samopomoc uniezależni ich od wzyssku i nieuczciwego kupca, pośrednika lub przedsiębiorcy, a poprzez zdrowe jednostki, firmy i organizacje, gdy zbiorowy głos będzie miał wpływ na decyzje władz, często powierzchownie obznajmionych z nasuwającymi się problematami.

Organizację i metody pracy oparto na wzorach podobnych organizacyj zagranicznych, jak ADAC niemieckie, AA angielskie i amerykańskie, sekcje samochodowe Touring Klubów francuskiego, belgijskiego, włoskiego i in.

Są to organizacje, liczące dziesiątki i setki tysięcy członków, dające im potężną opiekę i szereg realnych korzyści, jak pomoc drogową, reparację, garaże, tryptyki, asekurację, niższe przy zakupach, zapewnienie miejsce po zniżonych cenach w hotelach, restauracjach, kawiarniach, teatrach i t. p. organizowanie i dawanie wszelkich informacji, dotyczących turystyki. W ogólnych sprawach automobilizmu organizacje te mają wiele do powiedzenia i opinia ich jest często decydująca.

Wszystkie te wyżej wymienione cele i zadania pragnie zrealizować sekcja samochodowa polskiego Touring Klubu, której rozwój wzrasta z dnia na dzień, jednocząc szerokie masy automobilistów i motocyklistów, zarówno w stolicy, jak i na prowincji.

Pozyczka na zakup autobusów

Magistrat m. stol. Warszawy zabiega o większą pożyczkę na rozszerzenie komunikacji autobusowej w Warszawie, oraz ulepszenie jezdni.

W związku z tem przybył do Warszawy wiceprezydent zarządu amerykańskiej firmy samochodowej Chryslera, p. Briggs, celem podjęcia rokowań bezpośrednich. P. Briggs przyjęty był przez wiceprezydenta miasta, p. M. Borzęckiego, jako przewodniczącego komisji koncesyjnej magistratu.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowy wiersz nonparelony 30 groszy

Szofer

pożyczający poszukuje za małym wynagrodzeniem najchętniej na majątku ziemskim. — Łaskawe ogłoszenia „Par”. biuro ogłoszeń. Poznań. Aleje Marcinkowskiego 11, pod nr. 215/5.

Mistrz-mechanik

wzgl. monter do samodzielnego prowadzenia warsztatów samochodowych, w większym mieście na prowincji, co najmniej z 5-letnią praktyką, energiczny i dzielny w swym zawodzie, potrzebny. — Zgłoszenia z odpisem świadectw i podaniem wysokości pensji do eksp. nin. pisma pod zw. 53 684

Szofer

mechanik poszukuje posady z 6-letnią praktyką. Adres wskazać „Samochód”. Poznań zdw 52 188

Szofer

żonaty z 6-letnią praktyką poszukuje posady. Miejscowości obojętne. Oferty „Samochód” Poznań zdw 53 244

Szofer

urzędnik zredukowany, poszukuje zajęcia z mniejszym wynagrodzeniem. Oferty „Samochód” Poznań zdw 53 759

Szofer

młodszy, trzeźwy, sumienny, zmieni posadę zaraz lub później. — Oferty z podaniem marki samochodu pod „Samochód” Poznań zdw 53 745

Szofer-monter

samochodowy z 8-letnią nauką i egzaminem czeladniczym, 20-letnią praktyką (specjalnie lagrowanie silników i prace tokarskie) poszukuje odpowiedniego zajęcia. Adres: Stefan Ebbig, Dakowy-Mokre pow. Grodzisk. zdw 53 229

Sprzedam samochód

marki Minerwa, 6-cio osobowy, limuzyna, w bardzo dobrym stanie, cena niska. Zgłoszenia: Kalisz, ulica Niecała 6, Dr. M. Smigiełski, tamże można oglądać. zd 49 132

Samochód

ciężarowy 3-tonnowy marki „Horch” platforma w bardzo dobrym stanie okazynie na sprzedaż. Wiadomość „Autopol”. Poznań, ul. Sew. Mielżyńskiego 21 (Hotel Monopol).

Samochód kto wypożyczy

na niedzielne wyieczki, sumiennemu, odpowiedzialnemu kierowcy, amatorowi. Oferty z podaniem ceny do „Samochodu”. Poznań zd 54 885

Samochody

używane w bardzo dobrym stanie „Dürkopp” otwarty 6-osobowy, „Fiat 501” otwarty 4-osobowy, „Rugby” reklamówka (furgon) 1-tonnowy, „Horch” ciężarówka 3-tonnowa — jako kupna okazynie poleca „Autopol”, Poznań, Sew. Mielżyńskiego 21 (Hotel Monopol).

O polski motocykl

Posiadamy już parę typów polskiego motocykla. Z pomiędzy nich wyróżnia się trwałą konstrukcją typ, zbliżony do amerykańskich silnych motocykli. Jest on podobno bardzo odpowiedni na polskie drogi.

Sfery samochodowe wojskowe, zainteresowane sprawą szybkiego rozpoczęcia polskiej produkcji motocyklowej, pragną budować seryjnie ten właściwy typ.

Znany automobilista, wytrawny fachowiec motorowy, p. Kpt. Szydelski, przemawiając do Pana Prezydenta Rzplitej podczas zjazdu sztafet motocyklowych z całej Polski, powiedział m. in., co następuje:

„Motocyklizm, ogarniający jak najszerze warstwy społeczeństwa, śmiało może być uważany za podwaliny motoryzacji w najszerzym tego słowa znaczeniu, daje bowiem nietylko sportomenów, ale i fachowców prawdziwie i szczerze oddanych sprawie motoryzacji.

Każdy tu z obecnych i tych wszystkich, których mamy zaszczyt reprezentować, pamięta zawsze, że nietylko jest sportowcem, ale przedewszystkiem żołnierzem Rzeczypospolitej Polskiej, gotowym na każde Twe wezwanie stanąć w szeregu polskiej siły zbrojnej, aby dobrze zasłużyć się ojczyźnie, a podczas pokoju godnie bronić barw polskich na terenie sportowym.

Lecz Najdostojniejszy Panie, za nami stoją tysiące młodych, pełnych sił i zapału sportowców, którym ciężkie warunki bytu nie pozwalają iść w nasze ślady i dla których posiadanie stalowego rumaka jest, jak dotychczas, nieiszczalnym marzeniem.

W ich to imieniu zwracamy się do Ciebie, Najdostojniejszy Panie, abyś zechciał łaskawie dać rozkaz, na który zawarczą motory, zagryzają obrabiarki i rozraduje się serce młodzieży polskiej nfuje, że marzenia ich staną się upragnioną rzeczywistością, że wreszcie zdobędą dobry, odpowiedni i dostępny polski motocykl, na którym sięgną po laury sportowe i potrafią należycie spełnić służbę, jakiej zażąda od nich Rzeczpospolita Polska“.

Próby użycia takich silników w lotnictwie czynione już były z pomyślnym wynikiem przez zakłady „Junkersa“ w Niemczech, a obecnie mamy do zanotowania nowe próby, dokonane w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Oto lotnicy amerykańscy, inż. Woolson i Walter Lee, dokonali lotu na samolocie „Stinson“, zaopatrzonego w silnik „Packard-Diesel“ o mocy 225 KM., napędzany olejem ciężkim. Lot ten trwał 10 godzin i 15 minut i odbywał się na dystansie Detroit — Miami. Pokonano przestrzeń 2 000 km, co w porównaniu z szesloroczną próbą, która dała wynik 1 100 km, stanowi w nowej tej dziedzinie badań krok naprzód.

Nieiszlagające szosy asfaltowe

W Anglii i Francji przystąpiono ostatnio do pozabawienia szos asfaltowanych ich właściwościami szlagającymi przy dżdżystej pogodzie. Wszystkie szosy asfaltowe tych krajów mają zostać pokryte warstwą specjalnie preparowanej smoly, która ma wykluczyć wszelką możliwość poślizgu w każdej porze roku. W przyszłości dotyczyć to ma również ulic asfaltowanych wielkich miast. Również Niemcy mają zamiar w najbliższym czasie pokryć ulice asfaltowe Berlina owym preparatem smolowym.



Komunikat

Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja“

Na członków nadzwyczajnych przyjmuje się z dniem 1 czerwca pp. Klemensa Musiała i Tadeusza Taffa z Poznania.

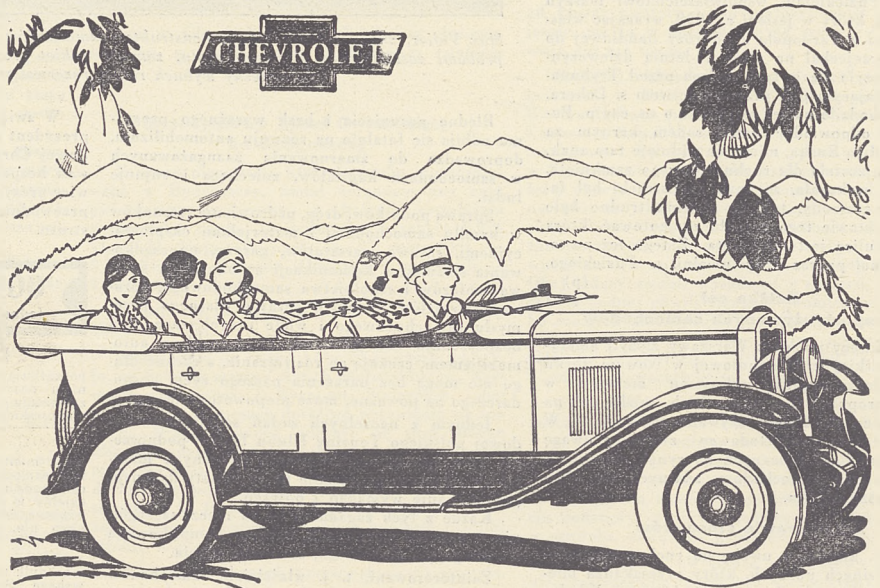
Na zasadzie § II/17-20 skreśla się z listy członków z dniem 31 grudnia 29 r. pp. Leona Winnickiego i Bronisława Koleczyńskiego.

W sobotę, 24. bm. odbędzie się w lokalu klubowym o godzinie 19:ej wykład dla przygotowujących się do egzaminu na kierowcę.

Wyścigi „Grand Prix“ odbędą się 8 czerwca. Zgłoszenia do 30 maja. Zwraca się uwagę dla startujących o natychmiastowe zgłoszenie o licencji.

W dniu 29. bm. urządza miejski komitet w f i pw dzień propagandy, w którym bierzemy gromajnie udział. Zbiórka o godzinie 8,10 przed Katedrą. Po nabożeństwie odbędzie się defilada.

Rozdanie nagród z ostatnich imprez odbędzie się w sobotę, dnia 31. bm. o godzinie 8-ej na salodawn. Gospody Polskiej, przy ul. św. Marcina 40.



Nowoczesny 6 cylindrowy samochód poniżej Zł. 10.000

Jaki samochód w cenie poniżej 10.000 zł. posiada:

1. 6 cylindrowy motor,
2. hamulce na 4 koła,
3. elektryczną instalację Delco-Remy,
4. szybkość do 110 km. na godzinę,
5. wygodne pomieszczenie dla 5 dorosłych osób,
6. gwarancję co do jakości i wykonania,
7. pierwszorzędną obsługę, dzięki własnej fabryce montażowej w Polsce i gęstej sieci zastępców.

Niedawno jeszcze wydawało się niepodobnym kupić dobry samochód w Polsce po tak niskiej cenie. I dziś, cena otwartego wozu Chevrolet Zł. 9.950, jest zjawiskiem niebywałym. Chevrolet bowiem, pod względem ceny należący do klasy wozów najtańszych, pod względem konstrukcji i wykonania zalicza się do wozów wysokiej kategorii. Nic więc dziwnego, że Chevrolet jest ulubionym wozem osób, które licząc się z każdym groszem, pragną jednak posiadać samochód pierwszorzędnej jakości.

Dogodne warunki spłat.

CHEVROLET 6

WYRÓB GENERAL MOTORS

Z ZAGRANICY**Ruch autobusowy w roku 1929 w Niemczech**

Rok 1929 wykazał znaczny wzrost ruchu pasażerskiego na liniach autobusowych niemieckich kolei państwowych. Ruch towarowy uległ nieznacznemu zmniejszeniu. Ilość przebytych kilometrów ruchu pasażerskiego wzrosła z 1,2 w roku 1928 na 2,4 miliony w roku ubiegłym. Również zwiększyła się znacznie liczba przewiezionych osób, która w roku 1928 wyniosła 1,6 miliona, zaś w r. 1929 3,8 milionów. W ogólności przebyły autobusy kolei Rzeszy w ubiegłym roku 30,5 milionów osobo-kilometrów.

Nowy Diesel w lotnictwie

Znany na innych polach techniki silnik Diesla, napędzany paliwem ciężkim, znajduje w najbliższej prawdopodobnie przyszłości również zastosowanie do celów lotniczych. Silniki te pracują daleko ekonomiczniej, a poza tem napędzane paliwem ciężkim, przedstawiają również większe bezpieczeństwo pod względem ogniomym.



Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

Turniej samochodowy. W niedzielę, 25 maja r. b. zarządza Automobilklub Wielkopolski na rzecz L. O. P. P. turniej samochodowy na arenie P. W. K. wejście z Alei Reymonta. Początek turnieju naznaczony na godzinę 16.14. Regulamin przewiduje 7 zadań i to:

1) Podjechać samochodem pod linię umieszczoną pionowo tak, aby zapaliło się światło i włączył się sygnał cichy, lecz nie włączyła się głośna syrena. 2) Jazda przez pomost ruchomy „wagę”. Przez platformę, zbudowaną na wzór wagi (dźwignia dwuramienna) należy przejechać samochodem, utrzymując wagę przez 5 sekund w równowadze. 3) Rozwieszenie obręczy kolorowych na słupkach. Z sześciu słupów, ustawionych w równych odstępach, pięć będzie oznaczonych 5 kolorami. Na szóstym słupie będzie 5 obręczy kolorowych, stosowanych do kolorów, oznaczonych na słupkach. Należy podjechać bez zatrzymania wozu kolejno pod wszystkie słupy, zdjąć z pierwszego obręczy i rozwiesić je na słupach stosownie do koloru. 4) Jazda z przeszkodami wstępnym biegiem z jankiem na tyłce. 5) Przeprowadzenie piłki do bramki. W oddaleniu 50 metrów od ustawionej bramki znajdować się będzie duża piłka, którą należy zapomocą uderzeń samochodem przeprowadzić przez boisko i skierować do bramki. Zadanie uważa się za ukończone z chwilą, gdy piłka przejdzie przez linię bramkową między ustawionymi słupkami, lub przejdzie przez linię przybramkową. 6) Jazda wokół pała. 7) Strzelanie do baloników.

Pozatem odbędą się wyciegi samochodowe dla dzieci na małych samochodach „Citroen”, postawionych A. W. do dyspozycji przez p. dyr. Sierszyńskiego, reprezentanta Polskiego Tow. „Citroen” w Warszawie. Do zadań z balonikami i Rogoziński i S-ka, magazyn obuwia przy Starym Rynku, podarowała 150 baloników. Jak z dotychczasowych zgłoszeń wynika stanie do konkursu około 20 zawodników. Publiczność będzie miała możliwość porównywania z najbliższej odległości sprawność poszczególnych zawodników oraz dokładnego orientowania się w osiągniętych wynikach.

Wejście dla publiczności na arenę znajduje się z Alei Reymonta, dojazd tramwajami linii 6 i 11, dla samochodów wyznaczono dojazd z ul. Wypiańskiego, gdzie na terenach będzie urządzony park samochodowy. Bilety w przedsprzedaży można nabyć w Sekretarjacie A. W. przy ul. Kantaka 1 i w składzie cygar p. Szejbrowskiego, przy ul. Fredry.

Wycieczka do Gostynia i Boruku. Następną wycieczkę A. W. organizuje Komisja Turystyczna A. W. na czwartek 29 maja r. b. (dzień Wniebowstąpienia) do Gostynia i Boruku. Odjazd samochodów wyznaczony na godzinę 9.30 z ul. Kantaka 1 z przed lokali klubowych. Spodziewać się należy, że i w tej wycieczce udział członków będzie liczny i przyczyni się do dalszego podniesienia życia towarzyskiego w Klubie.

Zatarg Związku Zawodowego Automobilistów R. P. ze Zrzeszeniem Zw. Zaw. Automobilistów

Otrzymałmy od Zw. Zaw. Automobilistów R. P. komunikat, zawierający motywy i powody zatargu ze Zrzeszeniem, który to zatarg ostatnimi czasy szczególnie przybrał na sile, zwłaszcza na tle ustalania nowej taryfy zarobkowej. Nie chcąc wprowadzać na łamy naszego pisma polemiki, noszącej charakter klasowy czy nawet polityczny, zmuszeni jesteśmy narazie wstrzymać się od umieszczenia komunikatów polemicznych obu związków. Umieszczać będziemy nadal chętnie wszelkie komunikaty informacyjne i fachowe. Miejmy nadzieję, że smutny ten zatarg w krótkim czasie zostanie zlikwidowany, ku korzyści członków i automobilizmu.

Redakcja.

Starym Fordom na pożegnanie słów kilka

(Dokóńczenie ze str. 3-ciej.)

„This is my Ford!” chwalił się Anglik, „El Ford anda siempre!” z dumą wołał Hiszpan, „Ca marche toujours!” uśmiechał się Francus... czy to na tej, czy to na tamtej półkuli, czy w śniegach północy, czy w blaskach południa, a choć ów dumny kierowca miał zazwyczaj ręce po łokcie zasmarowane oliwą, a wóz jego resor tylny złamany, a przedni podparty klockiem drewnianym, nikt, nigdzie

i nigdy nie wątpił, że dla takiego kierowcy i dla takiego wozu niema tam i przeszkód żadnych na świecie!

I dziś zatem, kiedy wycofywać poczyna się ze świata kochane Fordzisko stare, kiedy dawna, smukła, a wspomnień pełna jego sylwetka coraz rzadziej i rzadziej zjawia się na drogach, to i smutek powstaje w gronie jego przyjaciół i tęsknota się rodzi za ginącą z nim na zawsze epoką przeboju.

Trudno! Wszakże wszystko w życiu przemija!

Przyszedł... zawojował świat... ruszył na podbój przestrzeni... dotarł zwycięsko na wszystkie globy krańce... wniósł życia tempo żywe w najdalsze ostępy, gdzie dawniej tylko piechur włókł się w pocie czoła, lub muś lewniwy toczył się ospale... rozniósł zwycięsko twórczą myśl człowieka na wschód, zachód, północ i południe... otworzył drogę dumnym Fiatom, Buickowi i Lincolnom... i oto pokornie ustępuje z miejsca, swe wiekopomne spełniwszy zadania! Dziś bezszelstny wóz nowoczesnym wyparł z życia biedne, stare Fordy... odsunął je jako przestarzałe, śmieszne i niepotrzebne... kto jednak widział ich rolę na światowej arenie, kto zdołał pojąć czem były w historii kultury... dla tego na zawsze żyć będą w pamięci jako ten symbol owej wielkiej, przełomowej ery triumfalnego ujarzemia bezdroży wszystkich kontynentów globu!

RENOLD'a

łańcuchy do motocykli
najpewniejsze w świecie

zapytania skierować do

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



Przy
ból głowy
zazębieniu
reumatyzmie
ASPIRIN
tabletki

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

ROWERY z MARKA „ŁUCZNIK”

DOSTĘPNE DLA WSZYSTKICH

PARTYJNE WYTWÓDNE UŻYTOBIENIA W WARSZAWIE
Główna Słoneczna i Włodzimie

GEN. PRZEDSTAWICIEL: KAROL REISZIG, Warszawa 1-10 Włodzimie 21

Sprzedaż: Poznań, Przecznicza 7, Dr. K. Hobenauer



„POLMIN”
PAŃSTWOWA FABRYKA
OLEJÓW MINERALNYCH
Oddział w Poznaniu

św. Marcin 18

Telefon 35-36

poleca
BENZYNE wkrótce **BENZYNAL**
też

wysokowartościowe

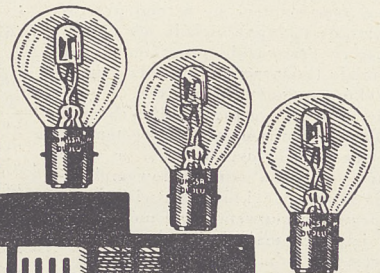
OLEJE SAMOCHODOWE

z składu na Komandorji oraz

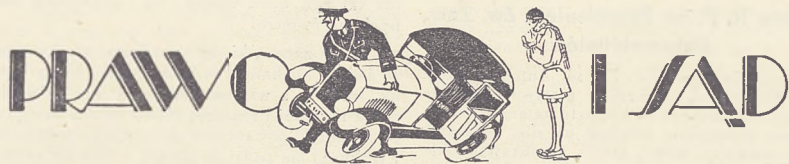
STACYJ ULICZNYCH w POZNANIU

ul. Wąły Król, Jadwigi róg Górnej Wildy
ul. Warszawska róg Podwala
ul. Wypiańskiego róg Al. Reymonta

Czeki benzynowe do nabycia w biurze św. Marcina 18.



TUNGSRAM
DUOLUX
ŻARÓWKI REFLEKTOROWE
najnowszej konstrukcji
zwiększają
bezpieczeństwo jazdy



Ruch międzynarodowy

Przed niedawnym czasem ogłoszono, jak już donosiliśmy, dwie konwencje międzynarodowe, dotyczące ruchu samochodowego specjalnie, i ruchu drogowego, i to wraz z dokumentami ratyfikacyjnymi. (Dz. U. R. P. nr. 21 z dnia 27 marca 1930). Konwencje te, podpisane w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 przez 40 państw, ujednolajniły przepisy o między narodowym ruchu samochodowym na całym prawie świecie. Dla ruchu samochodowego, ściśle biorąc, nie było to nowością, gdyż normy międzynarodowe istniały już przedtem. Nowością natomiast, i to nowością godną wszelkiej pochwały, jest konwencja druga, o międzynarodowym ruchu drogowym, której brak dawał się bardzo poważnie we znaki.

Ratyfikacja konwencji tej przez Polskę odwołała się nieco wskutek tego, iż z zrozumiałych powodów rząd nie chciał przystępować do konwencji, nie ujednolajniwszy i uzgodniwszy własnych przepisów wewnętrznych z tą konwencją. Stało się to przez rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z 20 stycznia 1928, tak, że obecnie ratyfikowana konwencja nieczego absolutnie nowego pod względem rzeczowym nie przynosi. Są natomiast postanowienia między państwowe, które interesują nas bardzo. Przedewszystkiem dla automobilisty, przejeżdżającego obcą granicę powstaje odrazu kwestja bardzo poważna: jak w danym kraju wygląda prawo samochodowe. Przy dużym zainteresowaniu, którem automobilizm cieszy się u polickiej wszelkich krajów, jest to sprawa bardzo poważna, bo nieraz zawiniona przez prostą tylko nieświadomość grzywna, szczególnie w krajach o wysokiej walucie, powoduje obcięcie najpiękniejszych nawet planów dalszej podróży. Z zapoznaniem się z temi przepisami był zazwyczaj kłopot nielada, choćby dlatego tylko, że przeważnie poszczególne państwa nie miały tłumaczeń swych ustaw na któryś z języków rozpowszechnionych, a teksty oryginalne były przeważnie dla obcych niedostępne. Obecnie konwencja stara się temu zaradzić w ten sposób (art. 8 zd. 3) że wyciąg z przepisów o ruchu samochodowym będzie do nabycia w urzędzie, który załatwia odprawę celną. Wprawdzie konwencja nie mówi o tem, w jakich językach mają być redagowane odnośne wyciągi, jednak jest rzeczą jasną, iż państwa same postarają się o tłumaczenie na jeden z języków używanych w obrębie międzynarodowym a więc na francuski lub angielski.

Co do papierów, tak samochodowych, jak i dla kierowcy, niema żadnych zasadniczych zmian. Natomiast nowością w tej formie jest wprowadzony art. 10, obowiązek komunikowania się władz poszczególnych państw, sygnujących konwencję, co do osób, które uzyskały międzynarodowe świadectwo samochodowe, lub międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodu, o ile samochody powodowały poważniejszy wypadek, lub o ile kierowca dopuścił się przekroczenia przepisów o ruchu drogowym. Wiadomości te mają ustalić tożsamość kierowców. Jak przedstawia się kwestja ew. karania ich, z uwagi na to, że są oni przecież obywatelami obcymi, to już sprawa odrębna, którą zajmujemy się innym razem. Jeden rygor natomiast otwiera konwen-

cja sama, pozwalająca każdemu z państw sygnujących odbierać pod pewnymi warunkami papiery wydane przez inne państwo. W tych warunkach (art. 10 zd. 2) państwo to jest zobowiązane zawiadomić o zastosowanych rygorach państwo macierzyste danego samochodu.

Bez porównania większe znaczenie ma w praktyce natomiast konwencja dotycząca ruchu drogowego, jest to pewnego rodzaju zobowiązanie, którego podjęły się poszczególne państwa w celu wprowadzenia pewnych obowiązków do siebie w stosunkach wewnętrznych norm jednolitych w sprawie ruchu drogowego. Zobowiązały się innemi słowy do wydania odpowiednich ustaw. Jest rzeczą jasną, że w tej formie nie można było uzyskać pełnego uregulowania wszystkich spraw, tak, że konwencja ogranicza się tylko do kilku, ściśle biorąc, trzech kwestyj zasadniczych, a mianowicie: porządku jazdy, oświetlenia, wyprzedzania i wymijania.

Konwencja skonstruowana jest w ten sposób, że uwzględnia oba zasadnicze rodzaje ruchu drogowego, w równej mierze prawo — jak i lewotorowy. W tym kierunku postanawia tylko, że w obrębie tego samego kraju nie mogą istnieć obydwie systemy, i że może istnieć tylko jeden kierunek przepisowy. Będzie to szczególnie ważne np. dla Austrii, która przechodzi obecnie z ruchu lewotorowego na prawotorowy, przyczem w poszczególnych częściach kraju są przewidziane różne terminy wprowadzania tych zmian, tak, że w pewnym krótkim okresie przejściowym może się zdarzyć, że w jednej części Austrii będzie jeszcze obowiązywał ruch lewotorowy, podczas gdy w innych już będzie wprowadzony ruch prawotorowy. Ponieważ jednak chodzi tu o okres przejściowy, więc trudności praktyczne będą tu prawdopodobnie niewielkie.

Obowiązek oświetlenia wozów na drogach publicznych przeprowadzony jest jednolicie. W konwencji mówi się o „oddzielenie jadących pojazdach“ a więc o pojazdach wszelkiego rodzaju, do których stosuje się obowiązek oświetlenia. Byłoby więc ważną kwestją prawną: czy wobec tego mogą istnieć nadal pewne ulgi dla lokalnego ruchu pojazdów konnych, wprowadzone przez normy polskie, a stosowane według uznania władz administracyjnych?

W każdym razie należy przypuszczać, że wobec ratyfikacji konwencji międzynarodowej, nasze władze administracyjne zajmą się narezycie nieco energicznie powszechnym u nas zwyczajem nieoświetlania wozów konnych w porze nocej, i nie będą narażały Polski na „uwagi“ pod tym względem na forum międzynarodowym.

O znakach międzynarodowych, w których także niema poważniejszych zmian, napiszemy osobno. Należy tylko zauważyć, że nasze ustawodawstwo wewnętrzne w całości już jest przystosowane do ratyfikowanych konwencji międzynarodowych. Dlatego też automobilista polski, jadący zagranicą ściśle według przepisów polskich, nie narazi się na żaden konflikt z przepisami obcymi, o ile przepisy międzynarodowe już w danym państwie zostały uwzględnione w ustawodawstwie wewnętrznym. (pz)

Komunikaty M. W. K. T.

Dowiadujemy się, że w okresie trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, a mianowicie w dniu 13 lipca br. odbędzie się w Poznaniu impreza, zatytułowana „Dzień Wołynia“.

Program „Dnia Wołynia“ ma być następujący: od godziny 12 do 13 — „Godzina Wołynia“ w radio (chór, odczyt o Wołyniu i regionalne pieśni wołyńskie). „Godzina Wołynia“ będzie transmitowana przez wszystkie radiostacje polskie. O godz. 16-tej — zbiórka na arenie wystawowej. O godz. 17-tej do 18,30 — „Dożynki“ i „Wiośnianki“. O godz. 18,30—20-tej — pochód przez miasto na tereny M. W. K. T.

Przy wejściu na Wystawę od ulicy Matejki Prezydentowi st. m. Poznania Cyrylowi Ratajskiemu wręczone będą wianki przez wykonawców „Dożynek“, poczem nastąpią popisy chorów śpiewających.

Równocześnie wyświetlany będzie w kinie wystawowym krajoznawczy film wołyński, poprzedzony prelekcją o znaczeniu i historii Wołynia.

Zbiorowe kwatery dla 200 osób wykonawców programu „Dnia Wołynia“ są już zapewnione.

Odpowiedzi redakcji

P. Emanuel Zuckerberg — Stanisławów. — Generalne zastępstwo motocykli „B. M. W.“ na Polskę posiada firma „Polmotor“ w Poznaniu. ul. Zwierzyniecka 7. Najbliższe rejonowe przedstawicielstwo znajduje się we Lwowie przy ul. Na Bagnach 31, u p. Edwarda Kustanowicza.

Dla wyjazdu motocyklem zagranicę należy mieć Międzynarodowe świadectwo drogowe, zastępujące kartę rejestracyjną oraz prawo prowadzenia motocykla (dyplom). Świadectwo to wydaje władza wojewódzka. Ażby na granicy celnej nie składać kaucji w wysokości przypadającego cla, mogą członkowie klubów automobilowych uzyskać trytyki zwalniające od kaucji celnej. Poza tem na motocyklu musi być umieszczona biała owalna tablica z literami PL. (Polska).

P. J. J. — Radom. — Jednym z najlepszych podręczników automobilowych, w którym poza bardzo szerokim działem budowy silników jest również obszerny dział elektrotechniki samochodowej jest „Samochód nowoczesny“. A. Tuszyńskiego, wydawnictwo Trzaska, Ewert, Michalski. Poza tem godna polecenia jest książka p. t. „Budowa samochodu“, wydawnictwa Instytutu wydawniczego wojskowego. Poza tem znany jest podręcznik p. Wallmodena o samochodzie, specjalnie motocyklowy.

P. K. K. Ino. — Zamówienie samochodu bezpośrednio w fabryce jest oczywiście możliwe. O ile ma Pan w Ameryce kuzynów, to mogą oni nabyć ten samochód dla Pana i przesłać go do Europy. Zyska Pan na tem tyle, ile wynosi za robek sprzedawcy. Nie potrzebuje Pan w tym wypadku pisać do fabryki, tylko polecić wykonanie tej transakcji swoim kuzynom w Ameryce. O ile pieniądze wyłożą za Pana, — cała ta transakcja może być dla Pana korzystna. Jednakże należy wziąć pod uwagę wielkie trudności, związane z ocleniem, a co najważniejsze z uzyskaniem pozwolenia przywozu, które wydaje Ministerstwo Handlu i Przemysłu w Warszawie.

Ponieważ istnieje pewien kontyngent na wwoz samochodów, uzyskanie tego pozwolenia przedstawia pewne trudności, należy więc uprzednio upewnić się, że się takowe uzyska. Wszelkich informacji co do przewozu udzielić mogą Panu biura transportowe ewentualnie linie okrętowe w Gdańsku. Sądymy jednak, że tą sprawą mogliby się zająć również kuzyni Pana w Ameryce.

Zaznaczamy jednak, że te wszystkie czynności zabierają tyle czasu i pieniędzy człowiekowi, nie mającemu w tej dziedzinie wprawy, iż należy się dobrze zastanowić czy nie opłaci się lepiej bez kłopotu nabyć ten samochód w kraju, gdzie można uzyskać bardzo dogodnie spłaty, dochodzące nie raz do 2 lat, a skorzysnąć natomiast z pożyczki, którą Panu mogą udzielić krewni w Ameryce.

P. A. Królak, Poznań. — Samochód, który Pan posiada, tak jak wszystkie inne wozy, obojętnie, do jakiego celu one służą, podlega opodatkowaniu. Śmiemy wątpić, czy reklamacja Pana odniesie jakikolwiek skutek.

HUMOR

Hałas

— Zdaje się, że żona pańska czeka na dole na pana?
 — Nie, panie. Ten hałas pochodzi z mego samochodu.

Kiepskie czasy

— W ubiegłym roku kupiłeś żonie na imieniny samochód. Cóż jej sprezentujesz w tym roku?
 — Eh, ciężkie czasy! Chyba każę jej napompować opony!

Baby - car

— Zdaje mi się, że przejeżdżaliśmy przez tunel.
 — Jaki tunel? Przejechaliśmy tylko pod autobusem.

Zachęta

— Chętnie kupiłbym sobie samochód, ale tak się boję wypadków!
 — Iii panie, do tego się człowiek przyzwyczai!

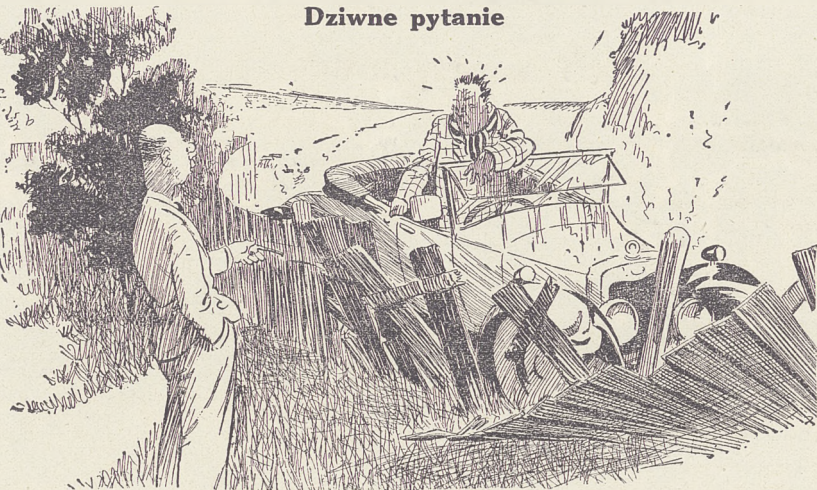
Pod gwarancją...

— Panie, panie, sprzedał mi pan samochód „pod gwarancją“, a teraz widzę, że jeden cylinder jest pęknięty, chłodnica cieknie i dwie opony są dziurawe.
 — To mnie nic nie obchodzi. Sprzedałem panu samochód pod gwarancją. A czyż to nie jest samochod?

Ma powody...

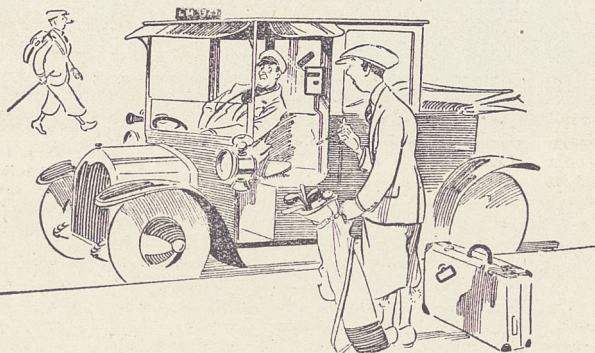
Teściowa (2 i pół centnara żywej wagi) powiada do córki:
 — Słuchaj, dlaczego twój mąż zaprasza mnie zawsze na przejażdżkę w przyczepce swego motocykla, gdy jest brzydka pogoda.
 — Przypuszczam, że obawia się, że motocykl mógłby bez obciążenia zarzucać i ślizgać się.

Dziwne pytanie



Właściciel posiadłości: — Czy to pan zrobił?

Skrupulatny szofer



Gość: — Panie, dlaczego pan nie odstawia zegara?
 Szofer: — Bo za ten czas, w którym szukam drobnych też trzeba zapłacić!

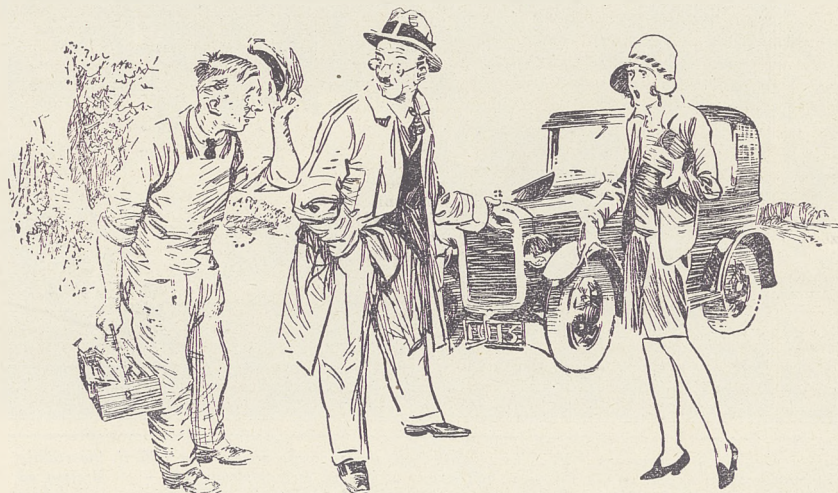
Uspokoi go...

— Mój nowy szofer opowiadał mi, że kiedyś służył u państwa.
 — Na Boga, cóż on takiego mógł opowiedzieć?
 — Niech się pan uspokoi, zdaje mi się, że nie więcej, jak dziesiątą część!

Pomyłka

Sędzia: — A więc włamał się pan w nocy do ciemnego garażu firmy samochodowej, wyprowadził pan używany samochód, który następnie zostawił pan na ulicy. Niech mi pan wytłumaczy poco pan to robił, kiedy pan samochodu tego nie ukradł?
 — Ja myślałem, że to jest nowo wy samochod!

Małe nieporozumienie



Właściciel samochodu do mechanika: — Zanim pan zacznie naprawiać, muszę pana zapoznać z moim starym gratem.
 Mechanik: — Bardzo mi miło poznać panią.

Strach, czy bita śmietana?

Poeta wybrał się ze swą bogdanką na wycieczkę motocyklem do podmiejskiej restauracji. Pod wieczór wracali tą samą, kamienistą drogą.
 — Wolniej, wolniej — krzyczy towarzyszka na tylnym siedzeniu.
 — Azali strach mieszka w twem ciele? — pyta poeta.
 — Nie strach, ale... bita śmietana!

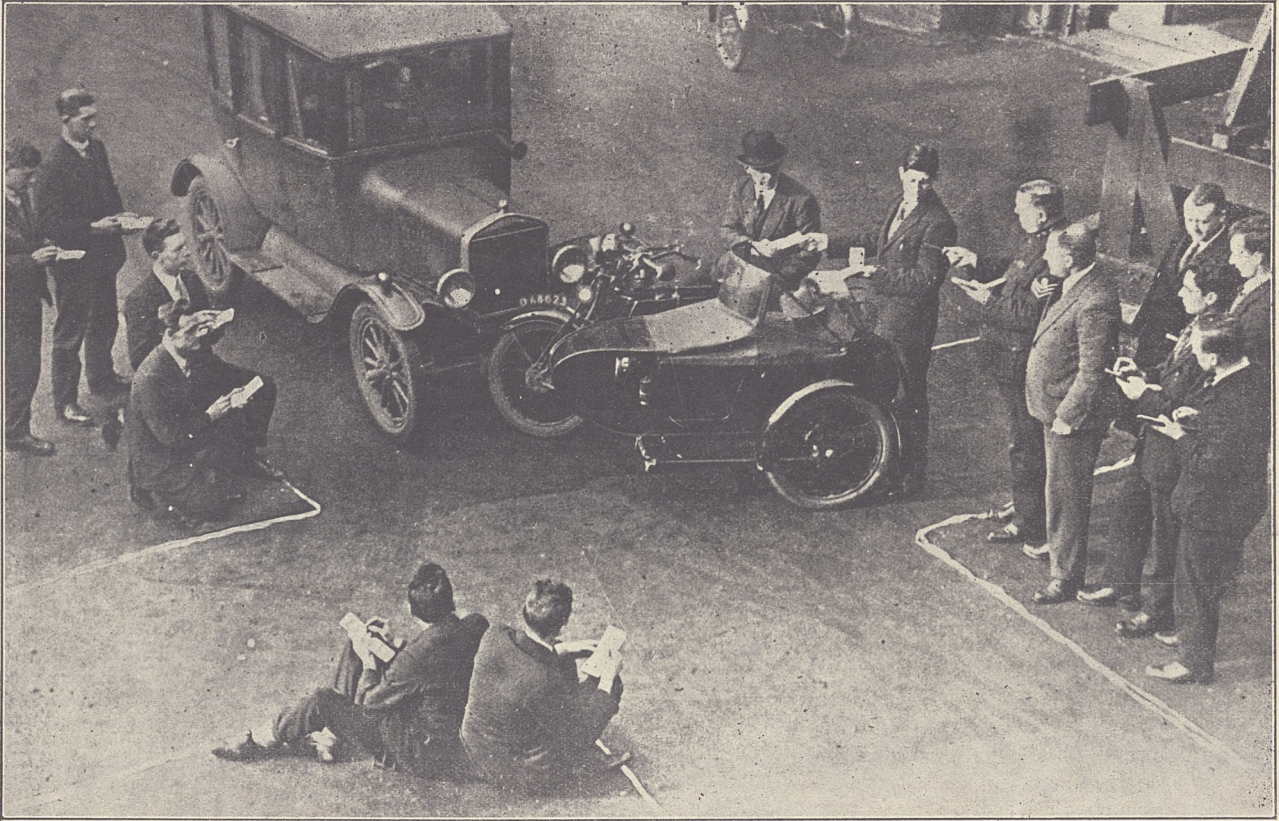
Urzędowe potwierdzenie

Pan Ksawery kupił sobie stary samochód. Przedpotopowy typ! Mimo drwin wszystkich przyjaciół, wyjechał tym gratem z narzeczoną na przejażdżkę. Nieopatrznie wjechał na nie dozwoloną drogę. Żandarm zatrzymuje Ksawerego i mówi:
 — Czy pan nie wie, że tu nie wolno jeździć samochodem?
 — Słyszałeś? — powiada Ksawery — on powiedział „samochód“. Teraz mam urzędowe potwierdzenie!

Stracony samochód

— Wiesz? Straciłem swój samochód.
 — Dlaczego nie meldujesz o tem policji?
 — Ba! kiedy policja mi go odebrała!

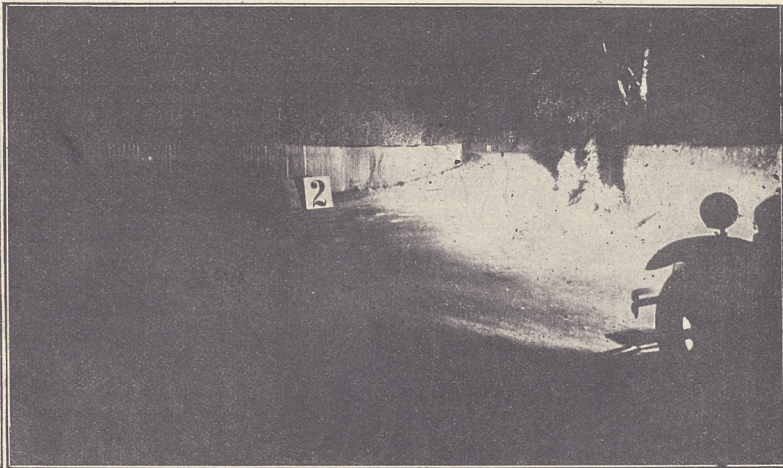
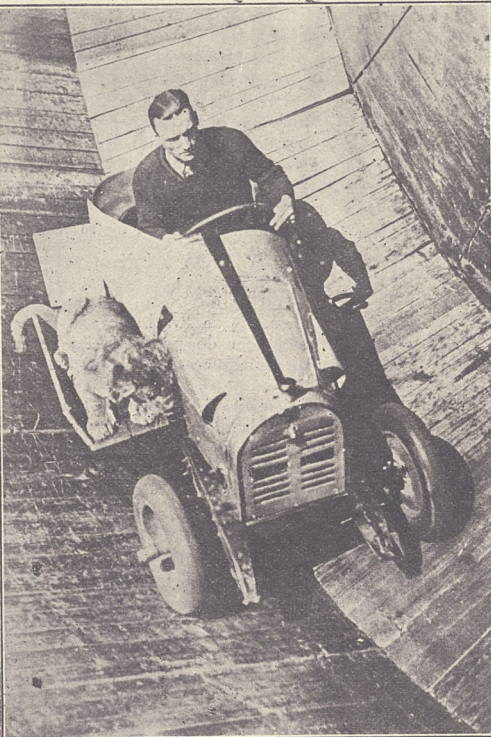
Rozmaitości ze świata



Londyńskich policjantów, przeznaczonych do regulacji ruchu, szkoli się nie tylko teoretycznie, ale i praktycznie. Na zdjęciu widzimy fikcyjny wypadek, przyczem instruktor udziela objaśnień.

Niezwykle karkołomnego doświadczenia dokonał ostatnio znany amerykański kierowca akrobatyczny Egbert. Jadąc po prostopadłej ścianie wałka, zabrał ze sobą lwa, którego najmniejszy ruch musiałby spowodować upadek wozu. Eksperyment udał się znakomicie.

Zakłady Siemens Schuckert wypuściły niedawno nowy model reflektorów samochodowych, oświetlających automatycznie krzywizny. Nowy ten wynalazek okazał się niezwykle przydatnym.



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: 4161, 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.