



Organ oficjalny Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

30

groszy

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

22. czerwiec 1930

Nowy samochód dla Papieża



W ubiegłym tygodniu odbyła się na jednym z dziedzińców watykańskich ceremonia wręczenia Papieżowi luksusowego samochodu przez przedstawicieli pewnej wielkiej francuskiej firmy. Jest to już trzeci samochód, jaki Ojciec św. otrzymał w darze od wiernych w ciągu bież. miesiąca.

„Komtur” — dla dobra Państwa

Jeszcze o P. W. K. W jakim stopniu „Komtur” jest wystawą specjalną. Mechanizacja, czy motoryzacja wojska? Projekty Fullera, Camona i Alléhauta. A w naszych warunkach? Troska całego społeczeństwa.

Powszechne wystawy krajowe z racji swego przeznaczenia, są świętem, uroczystością, które obchodzi pewien naród. Takie wielkie święta są naturalną, psychiczną koniecznością każdego cywilizowanego narodu, tak jak pewne

narodowego „Komtura”, mianowicie:

1) Pewuka obejmowała całokształt przejawów życia polskiego, natomiast „Komtur” poświęcony jest wyłącznie dwom dziedzinom wymienionym w nazwie wystawy.



Wojna maszyn, czy wojna ludzi wspomaganých przez maszyny? Oto problem nad którym rozwiązaniem toczą się dyskusje zarówno w europejskich jak i amerykańskich kołach wojskowych.

La question que se posent les autorités militaires: la guerre de l'avenir sera-ce une guerre des machines, ou une guerre d'hommes aidés de machines? Mécanisation ou motorisation seulement de l'armée?

święta i uroczystości stały się normalną potrzebą dla indywidualnych osób, rodzin i organizacji. Wystawy powszechne są poza ten, jak trafnie się wyraził w 1908 r. francuski minister handlu Julian Roche, nie tylko dniami wypoczynku i radości w pracy narodów, ale stanowią one poza ten, jak gdyby wierzchołki, skąd mierzymy przebyta drogę. Człowiek czuje się pokrzepionym, pełnym animuszu i ożywienia. Wiara w przyszłość jest religią nowoczesnych czasów, kultem, w którym powszechne wystawy występują w charakterze przedsięwzięć, wprowadzających się nie względami materialnymi, a potrzebą pobudzenia w społeczeństwie wiary we własne siły i wiary w przyszłość.

Cele swe — w ten właśnie sposób zakresione — zeszlóroczna P. W. K. spełniła zaszczytnie i chwalebnie. Pamięć o niej nie zaginie. Na jej terenach powstanie, za kilka zaledwie tygodni „Komtur”. Jakże odmienną od Pewuki będzie Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki!

Możnaby z różnych punktów widzenia naświetlać różnice między powszechną wystawą r. 1929 i tegorocznym „Komturem”. Zdaniem naszym, dwie istniejące główne różnice, poza kwestją krajowego charakteru P. W. K. a między-

2) Podczas, gdy Pewuka miała w silnym stopniu charakter retrospektywny, „Komtur” służy wyłącznie przyszłości, nawet nie teraźniejszości.

Dlaczego nie teraźniejszości? Bo czas, który obecnie przeżywamy, znajduje się pod znakiem kryzysu niezwykle ostrego, hamującego w znacznej mierze wszelkie poczynania zarówno na rynkach zewnętrznych, jak i wewnętrznych. Atoli właśnie od podjęcia wielkich robót, na dziesiątki lat obliczonych, zależy poprawa położenia gospodarczego, bo zdrenowanie kraju kanałami komunikacji wodnej, kolejowej, samochodowej, powietrznej nie tylko zatrudni tysiące rąk roboczych, lecz również wycisnie przemożne piętno na strukturze naszego organizmu gospodarczego i społecznego.

Myliliby się, toby mniemał, że „Komtur” jest wystawą aż tak specjalną, że tylko wąskie stosunkowo koła winny nią się interesować, zaś szerokie warstwy społeczeństwa mogą odnosić się do niej z obojętnością. Tak nie jest. W naszych czasach gwałtowne usprawnianie sieci komunikacyjnej w całym świecie posiada nie tylko gospodarcze znaczenie i ma nie tylko pokojowe cele na oku. Tak długo, jak długo zagadnienia komunikacji nie wykraczają poza za-

Mécanisation ou motorisation de l'armée

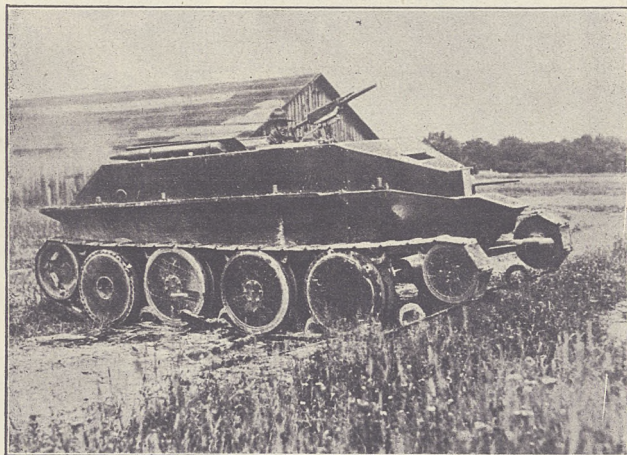
Après la guerre mondiale les fronts des armées combattantes se serrèrent à tel point, qu'à l'aide même d'un grand feu d'artillerie — l'infanterie n'arrivait plus à a — se fuyer le passage a — travers les positions fortifiées de l'ennemi. C'est alors que le „tanque” — rampeur apparut sur le champs de bataille. La tâche des rampeurs était non seulement de rompre les fortifications ennemies (tanques lourdes) mais aussi d'accompagner l'infanterie dans l'attaque suivante et de lui assurer les succès du contact avec l'arrière-garde de l'ennemi (tanques légers).

Après la guerre mondiale toutes les armées tâchent d'introduire dans l'armement et l'organisation des changements qui auraient pu permettre dans la guerre de l'avenir d'éviter tout ce qui raidit le front et mène à l'inflexible nécessité de la „guerre jusqu'à l'épuisement” c'est à dire jusqu'à la destruction permanente et systématique de toutes ses forces vitales. Pour évanéir finalement toute possibilité d'une guerre de remparts, qui immobilise réciproquement les ennemis, le colonel anglais Fuller propage une mécanisation absolue de l'armée par le remplacement de l'armement de tout genre (excepté les avions naturellement) par les tanques et les cadres des combattants placés sur les automobiles cuirassées. Il y a en Angleterre un grand nombre d'adhérents de pareille mécanisation, quand elle concerne la défense de la métropole ou la guerre sur le continent. Les colonies anglaises cependant ont besoin de tous les genres d'armement d'à présent: de l'infanterie ainsi que de l'artillerie et de la cavalerie. Mr. le colonel

Fuller est d'idée, que cette époque est passée, on-jadis c'est la cavallerie qui régnait sur le champs de bataille et aux derniers siècles l'infanterie et, que nous allons en commencer à présent une nouvelle, ou c'est l'artillerie cuirassée qui va jouer le rôle décisif avec une nouvelle armée, composée de deux divisions lourdes, de deux — légères et de deux autres — cuirassées et désignées à la poursuite de l'ennemi.

Cette armée de l'avenir aurait eu en somme 2 000 automobiles de bataille et 60 000 soldats et aurait dû être une armée professionnelle. Elle aurait été suivie des troupes de milice, fondés sur le devoir général du service militaire et adoptés pour l'occupation des territoires conquis par l'armée mécanisée ainsi que pour les luttes sur les espaces inaccessibles pour les machines, comme le sont les espaces marécageux ou couverts de montagnes. Les troupes de milice auraient été composées des genres d'armement d'à présent, mais bien motorisées. L'idée de l'armée mécanisée ne trouve point d'approbation parmi les cadres militaires français. Cette idée y est considérée comme une utopie. Elle y aurait eu sa raison d'être, si on avait pu adopter sur le continent les principes de la bataille maritime, ce qui est absolument exclu.

Il n'y a d'autre possibilité, que d'avoir une toute petite armée mécanisée. C'est parce que des raisons financières et commerciales ne permettent point une grande production des tanques, des autos et des aéro au temps de la paix, d'autout plus que le développement technique et la perfectionnement perpétuel de ces machines de guerre auraient été bien



„Wyścigowy” czołg wojenny. wynalazku amerykańskiego został ostatnio wypróbowany w Camp Meado. Osiąga on za miarę zoranej oraz na piaszczystych wierzchołkach szybkość 43 mil na godzinę, zaś na szosach 60 mil.

Un „tanque de course”, d'invention américaine, a réalisé dernièrement le temps de 60 milles au Camp Meado.

kres gospodarczy, problemy te nie potrzebują żywiej interesować ogółu, ale wówczas gdy wiążą się ściśle z zagadnieniem obrony niepodległości państwa zasługują na uwagę wszystkich obywateli.

A przecież podłożem i celem „Komtura“ jest właśnie takie usprawnienie naszego aparatu komunikacyjnego, aby on nam służył w czasach dobrych i złych, aby nam umożliwił nie tylko eksploatację bogactw naszych, ale i skuteczną obronę granic przed nieprzyjacielem. Temu ostatniemu zagadnieniu poświęcamy niniejszy artykuł.

* * *

W wojnie światowej fronty wojsk walczących uległy skrzepnięciu i nawet przy pomocy najsilniejszego ognia artyleryjskiego nie mogła piechota przelamywać umocowanych pozycji przeciwnika. Wówczas zjawiał się na polu walki czołg. Zadaniem czołga było zarówno przelamywanie nieprzyjacielskich umocnień, — czołgi ciężkie — ale także towarzyszenie piechocie w dalszym natarciu, dla zapewnienia jej powodzenia w zwarceniu się z odwodami przeciwnika (czołgi lekkie).

Wszystkie wojska usiłują wprowadzić w organizację i uzbrojeniu takie zmiany, które pozwoliłyby uniknąć w przyszłej wojnie stężenia frontów, prowadzącego do nieubłaganej konieczności do „wojny na wyczerpanie“, do długotrwałego, systematycznego wyniszczania swych żywych sił.

Abymy określić ostatecznie możliwości wojny okopowej, uieruchamiającej obu przeciwników, propaguje angielski pułkownik Fuller całkowite zmechanizowanie wojska, przez zastąpienie wszystkich dotychczasowych rodzajów broni (za wyłączeniem oczywiście lotnictwa) przez czołgi i oddziały walczące na wozach pancernych. Jest w Anglii sporo zwolenników takiej mechanizacji, jeśli chodzi o obronę metropolii, lub wojnę na kontynencie. Kolo-

nje angielskie potrzebują jednak dotychczasowych rodzajów broni — piechoty, kawalerii i artylerji.

Pułk. Fuller uważa, że przemianą okres królowania na polu bitew dawnej kawalerji, a w ostatnich wiekach piechoty, że nadszedł okres, w którym decydującą rolę odgrywać będzie umocniona artylerja, armja zmechanizowana, złożona z 2 ciężkich, 2 lekkich i 2 pościgowych dywizji pancernych. Ta armja przyszłości liczyłaby ogółem 2 000 wozów bojowych i 60 000 ludzi, musi być armja zawodową. Za nią stałoby wojsko milicyjne, oparte na powszechnym obowiązku służby wojskowej, używane do zajmowania terytorjum zdobytego przez armję zmechanizowaną, a także do walki w obszarach niedostępnych dla maszyn, jak np. w górach, błotach itp. Wojsko milicyjne składałoby się z dzisiejszych rodzajów broni zmotorizowanych.

Wśród wojskowych francuskich pomysły mechanizacji wojska nie znalazły uznania. Uważana ona jest za utopję. Miałaby sens, gdyby można stosować na lądzie zasady walki morskiej, co jest wykluczone. Armję zmechanizowaną można mieć tylko bardzo małą. Względy finansowe i przemysłowe nie pozwalają bowiem na wytworzenie wielkiej liczby czołgów, ciągników i płatowców w czasie pokoju, tembardziej, że rozwój techniczny i doskonalenie tych środków walki — zwłaszcza po wybuchu wojny — będą bardzo szybkie. Niepodobna przypuszczać, że narody nie użyją wszystkich swoich sił, wszystkich zdolnych do walki ludzi, powierzając losy wojny nielicznej stosunkowo armji zmechanizowanej. Doświadczalne manewry angielskie stwierdziły, że zmechanizowana brygada może przejąć zadanie kawalerji rozpoznania strategicznego, dokonać samodzielnie zagonu, może zaskoczyć przeciwnika. Ale nie można jej użyć w obronie; działać może tylko w terenie płaskim; jest bar-

(Dokończenie na stronie 6-tej).

precipités et surtout après la déclaration d'une lutte nouvelle. Il est impossible de supposer que les peuples ne fussent allés profiter de toutes leurs forces et de toute leur provision d'hommes capables de la lutte et qu'ils n'eussent confié le sort d'une guerre qu'à une seule petite armée mécanisée. Les exercices expérimentables anglais avaient bien prouvé qu'une brigade mécanisée peut bien prendre sur elle la tâche de la cavallerie dans une reconnaissance

et faisant une réserve principale de disposition; des arrières-gardes en autos-plateformes pour transporter des troupes et enfin — des autos — magasins d'approvisionnement.

La motorisation est un problème non seulement militaire, mais aussi économique. Il est possible de le résoudre uniquement à l'aide d'une action unanime et harmonisée, embrassant dans tout le pays tous les genres des moteurs à explosion. Les besoins de l'ar-



W armji francuskiej zaprowadzono nowy typ samochodów pancernych zaopatrzonych w kulomioty przeciwlotnicze.

L'armée française a introduit un nouveau type d'autos blindées munies de mitrailleuses contre avions.

ce stratégique, qu'elle peut aussi bien surprendre l'ennemi et accomplir indépendamment une incursion. Mais on ne peut point l'utiliser cependant à la défense: elle ne peut agir que sur un terrain plat, elle est par trop impressionnable au feu et de plus — son commandement est excessivement difficile. La mécanisation d'une armée tout entière n'est ni actuelle, ni facile à réaliser. Après la tendance d'une guerre de manoeuvre les cadres militaires français considèrent la motorisation (en opposition à la mécanisation) de l'armée comme un facteur assurant dans la guerre à venir un agrandissement considérable de la mobilité de l'armement actuel, ce qui pourrait avoir une influence décisive sur le résultat de la guerre.

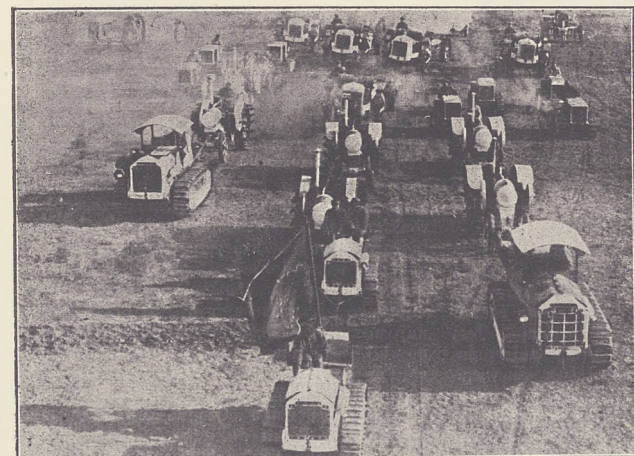
Mr. le général Camon propage la motorisation par l'introduction des moteurs à explosion dans l'artillerie, la formation (à l'aide d'une requisition) d'une arrière-garde des autos-plateformes pour transporter des détachements d'infanterie et de plus il conseille le remplacement de la cavallerie par des légères divisions d'autos. Mr. le colonel Allehaut est enclin à motoriser l'armée toute entière sans détruire d'ailleurs son organisation à présent. D'après son idée l'armée devrait être formée de la manière suivante: la masse générale ayant la formation d'aujourd'hui; des petites divisions d'attaque-motorisées aussi et placées sur des autos-plateformes — praticables sur les mauvaises rou-

mées doivent être d'accord avec les exigences pacifique du transport, du commerce et de l'agriculture.

Nous prenons la liberté de répéter encore une fois, que la motorisation est un problème non seulement militaire, mais aussi et dans un haut degré — un problème économique. Les soins et les arrangements concernant la motorisation auraient du, au lieu de se trouver presque uniquement entre les mains des facteurs militaires — devenir le plus tôt possible le sujet des soins scrupuleux et énergiques de toute la société contemporaine. Pour nous prouver avec toute une clarté possible, comme ils sont grands et pressés à résoudre — ces problèmes de mécanisation — nous n'avons qu'à comparer nos pauvres 30 et quelques millions de véhicules mécanisés chez notre occidental...

C'est pourquoi le perfectionnement de l'appareil communicatif polonais (si extraordinairement primitif et très peu accommodé, aux besoins et aux exigences modernes) doit être considéré comme un problème patriotique des plus sérieux (après les chemins de fer) et doit être unanimement soutenu et devenir le sujet de tous les avantages et accommodements.

Notre „Komtura“ est le vrai héraud de toutes ces vérités sus-dites. Nous l'avons nommé le „défenseur des frontières“.



W Sowdepji motoryzuje się gwałtownie rolnictwo, jednak wątpić należy, czy kolumna traktorów, którą widzimy powyżej, służyć będzie wyłącznie celom pokojowym.

Les progrès dans la motorisation de l'agriculture soviétique font craindre, qu'il ne s'agit seulement des buts pacifiques, mais aussi d'autres.

Miganiki stołeczne

Nie ulega żadnej wątpliwości, że Warszawa idzie wielkimi krokami naprzód. Tylko ten nieszczęsny dworzec przyjazdowy — jak stał w zamierzonej przeszłości, gdy pierwsza linja kolejowa w Polsce budowano, tak do dnia dzisiejszego stoi. Wprawdzie wielki już czas, żeby upomnił się o niego konserwator zabytków z muzeum osobliwości i starożytności; niestety jeszcze tysiące międzynarodowych ekspresów i dziesiątki tysięcy cudzoziemców będą miały okazję podziwiać ten wspaniały okaz budownictwa z epoki kamiennej, zanim stanie projektowany gmach centralnego dworca, zakrojony prawdziwie na miarę europejską.

Takie refleksje przychodzą człowiekowi do głowy, gdy znękany podróżą w czasie obcych upałów, z pewną ulgą i nadzieją rozglądać się zacznie po dziwnych splotach rozłożonej na przestrzeni siedmiu kilometrów głównej stacji warszawskiej. Narazie do przeszłości należą te czasy, kiedy z okien wagonu podziwiać mogłeś caemi kwadransami i godzinami wyczekujące orszaki wszelkiego rodzaju wehikułów na przejazdach kolejowych przy ulicy Towarowej i Żelaznej. Pociąg zaczyna spadać gwałtownie w dół, w gotowy już częściowo wykop przyszłej linii średnicowej, pozostawiając ponad sobą miejski ruch konny i automobilowy — na wybudowanych nad torami przepustach.

Pierwsze kroki w Warszawie wprowadzają nas odrazu w tętno ruchu wielkomięjskiego.



Potrójny szereg pojazdów, zatrzymany magiczną pałeczką policjanta na skrzyżowaniu Nowego Świata i Al. Jerozolimskich.



Róg Kredytowej i Jasnej — lustro umożliwiający kierowcy autobusu miejskiego wgląd w ulicę, w którą wypadnie skręcić.

Nieprawdopodobny ruch i zgiełk rzuca się nam zaraz w oczy, zwłaszcza na dwóch skrzyżowaniach Aleji Jerozolimskiej — z ul. Marszałkowską i z ul. Bracką. Niedawne to jeszcze czasy, gdy ruch ten —

przypominający chwilami stłoczony ruch na chodniku Europy, regulowało w tych miejscach aż pięciu policjantów. Dziś — dzięki zainstalowaniu sygnałów świetlnych i dzwonek — kieruje tem całem kłębkiem pojazdów nad podziw sprawnie jeden policjant, a w godzinach specjalnego natężenia ruchu — trzech.

Policjantowi warszawskiemu należą się zresztą zaraz na wstępie słowa rzetelnego uznania. Jest on tutaj najsympatyczniejszy ze wszystkich bodaj miast w Polsce. Należąc do specjalnych plutonów ruchu ulicznego, jest opanowany, wyszkolony, świetnie zgrany z ulicą, a zwłaszcza z jezdnią, bacny na każdą najmniejszą

przeszkodę, powodującą zator, który tylko z trudem i wielką energją można potem w ciągu kilku lub kilkunastu minut spławić w bocznej arterji.

Jazda zresztą samochodem około tych skupień i skrzyżowań odbywa się z wielką ostrożnością i uwagą. Oczywiście, że na przebyte króciutkiego odcinka, naprzykład Marszałkowskiej od Siennej do Nowogrodzkiej, potrzeba paru minut czasu. Tramwaje również jadą tu „noga za nogą“. Mimo to na skrzyżowaniu z Chmielną lub Złotą wypadki automobilowe są zjawiskiem codziennem. Oznaczone wbitymi w jezdnię gwoździemi przejścia dla pieszych, niewiele pomogły, bo każdy śpieszy najkrótszą drogą, choćby naukos i z narażeniem życia.

Tramwaje warszawskie, które powiększyły swój tabor o 30 procent, są mimo to wycznie natłoczone, tak, że na bliższy zwłaszcza dystans odcieciewa się korzystać z tego środka komunikacji. Nowe wozy prezentują się imponująco, a część ich ma świetne siedzenia fotelowe, na wzór amerykańskich zasad demokracji. Nowością są również szczegółowe rozkłady jazdy, wystawione na kartoniku obok motorniczego, w których wypisany jest dla każdego wozu dokładny czas przejazdu przez najważniejsze skrzyżowania, w celu równomiernego przepuszczania wozów przez miejsca najtrudniejsze. Dość przypomnieć, że przy pomniku Mickiewicza wozy tramwajowe przechodzą co 12 sekund. Dzisiaj przypada ich 5 na każdą minutę, gdy dawniej bywało naraz 10, a potem w ciągu następnej minuty — pustka i spokój. W kierunku zrównania ceny biletów korespondencyjnych z ceną zwykłego biletu nie się nie robi. Za to mianowicie, że magistrat nie zdobył się na urządzenie wszystkich potrzebnych linii, trzeba przy przesiedaniu się opłacać niezmiernie nieuzasadniony haracz 40-groszowy.



Przystanek dwóch linii autobusowych przed Domem towarowym Braci Jabłkowskich, na skrzyżowaniu Chmielnej i Brackiej.

Specyficzną osobliwością Warszawy jest jeszcze „salaciarz” i „chalaciarz”. I jeden i drugi należą do rozpowszechnionego w Polsce bractwa „wykpigroszów”. „Salaciarz”, szcztąkowe zjawisko minionej epoki komunikacyjnej, inaczej „dryndziarz”, coprawda już nie tak butnie rozpiera się na koźle, jak za dawnych czasów. Dzisiaj bowiem wybitną konkurencją dla dorożek konych stanowią taksówki, których liczba przekroczyła 2 i pół tysiąca. „Chalaciarz” zaś — przedstawiciel narodu wybranego — bardzo często jeszcze spełnia w handlowej dzielnicy Warszawy, na Dzikiej, Gęszej albo na Nalewkach, rolę japońskiego „rikszy”. Można go widzieć, ciągnącego z wysiłkiem, w pocie czoła i brody, wózek, napelniony nieprawdopodobną ilością pudełek i paczek.

— Zysł du, a burżuj! — mówi, wskazując palcem na szczęśliwego posiadacza wózka, zgarbiony wpół żydowski tragarz ręczny, dzwigający na pochylonym grzbiecie niemniejszą wagę ilości towaru.

Granatowi przedstawiciele władzy mają z temi wózkami istne piekło.

— Panie władzo! — słyszą co parę minut — niech pan mnie przepuści prosto (główną ulicą), ja tu zaraz, o kilka domów stąd...

Władza milczy, bo zna już dobrze te wybiegi — nielitościwa paleczka kieruje wózki w boczne, mniej uczęszczane ulice.

Obok tej nędzy ludzkiej, gdzie człowiek spełnia rolę konia pociągowego, a raczej konia mechanicznego, mkną wspaniałe półcietarówki bogatych firm warszawskich. Można by całą epopeję, cały poemat piękny i przedziwny napisać o prostolinijnych lub modnie zalamanych, mieniących się wszystkimi barwami tęczy karoserjach firmowych półcietarówek — ale ponieważ nie jestem spokrewniony z Mickiewiczem, ani nawet z Tuwimem — więc melodję tej prawdziwej poezji, zakłętą w jakimś najmiłszy dla oka wygląd reklamowych wozów kupieckich i przemysłowych, niechaj każdy czytelnik w duszy swej dośpiewa.

W godzinach natężonego ruchu, naprzykład trzy kwadransy na ósmą, warto zaiste zatrzymać się dłuższą chwilę w okolicy teatrów i śleźć samemu owe długie, podwójne albo nawet potrójne linie wozów wszystkich światowych marek, zdążających przed teatry. Równie przykuwa wzrok zamilowanego automobilisty godzina 11 wieczorem, naprzykład na Nowym Świecie.

Ruch jednokierunkowy obowiązuje na wielu ulicach — na niektórych coprawda niezbyt potrzebnia. Tak jest naprzykład na placu Piłsudskiego. O tym placu różnie ludzie sobie

gadają. Złośliwi skąpecy mówią, że szoferzy taksówek warszawskich mają mianować honorowym członkiem swego związku komisarza rządu na miasto stołeczne Warszawę. Faktycznie niespożyte położyl on zasługi, ustanawiając na tym gigantycznym placu ruch jednokierunkowy. Śpieszący się pasażer z trwogą myśli o 400-metrowym przymusowym objeździe, natomiast szofer z przyjemnością (jemu tylko właściciwi) spogląda od czasu do czasu na licznik... w którym wyskakują coraz to nowe 20-groszówki. O wiele prostszą rzeczą i słusniejszą byłoby po zachodniej stronie placu, kędy przebiega jedna z najważniejszych arterij komunikacyjnych Warszawy — poszerzyć jezdnię, a raczej wybudować aleję o jezdni podwójnej.

Tylko autobusy miejskie korzystają z tego przywileju, że mogą jechać prosto, bez objazdu. Autobusy te, to wspaniałe środek nowoczesnej komunikacji miejskiej. Obecne trzy linie przewożą około 40 tysięcy osób dziennie. Wszystkie one idą z południa na północ, natomiast dalsze linie mają przecinać dotychczasowe tak, żeby śródmieście pokryte było siatką krzyżujących się linii autobusowych. Mają

te autobusy tylko tę wadę, że jedno wyjście nie pozwala na szybkie opróżnienie i napełnienie wozu. Przez to pokrzywdzono ostatnio pasażerów na krótką metę, podnosząc koszt przejazdu 1 kilometra o 50 procent. Skutek taki, że gdy przedtem mnóstwo osób jechało właśnie ten 1 kilometr (za 10 groszy), dzisiaj idą ci „krótkodystansowcy” piechotą.

Gdy jeszcze przybędzie Warszawie „metro” (kolejka podziemna), której pierwsza linja Muranów — Mokotów kosztem 60 milionów złotych ma być niedługo wybudowana — będziemy mieli w stolicy „całą Europę”. Niema tygodnia, żeby do zarządu miasta nie zgłaszali się finansisci zagraniczni, pragnący ulokować swoje oszczędności i kapitały w tym zyskowym projekcie. Niestety, magistrat uparł się i ofert zagranicznych rozpatrywać nie chce, mając nadzieję wyciągnąć potrzebne kapitały z kieszeni zniekanych i zawodzących głośno płatników podatków miejskich.

Jeszcze jedna podziemna robota nie ukończona, a już miasto obiecuje, że za lat 5 będziemy jeździć kolejką podziemną. Roboty około średnicowej linji kolejowej trwają, narazie posunęły się już nieco w dzielnice mniej uczęszczaną, a więc są mniej widoczne.

Specjalnie trudne do wykonania będzie skrzyżowanie kolejki podziemnej z normalnotorową linją średnicową w okolicy dworca głównego. Ale nasi inżynierowie nie takie rzeczy potrafią... Linja średnicowa skróci podróż z zachodu na wschód Europy conajmniej o 20 minut, tracone obecnie bezowocnie na mozolny objazd naszej stolicy kolejką obwodową. Trakcja w tunelu pomyślana jest jako trakcja elektryczna.

Na kolejkach podmiejskich zanika ruch pasażerski miarowo, ale stale. Co rok wszystkie pociągi są o 1 wagon krótsze — boć przeczy autobus podmiejski mknie jeden za drugim, przewożąc szybciej, taniej i bliżej celu podróży. Rzecz charakterystyczna, że na linji Warszawa — Grodzisk, gdzie posiadamy wspaniałą kolej elektryczną (w święta luksusowe wozy co 15 minut), autobusów niema zupełnie. Z wygodnym wozem kolei elektrycznej, mknącym 50 kilometrów na godzinę, nasze rozklekotane autobusy konkurować nie mogą.

Stanisław Prószyński.



Zaspanego wieśniaka, przybyłego z za Wisty, obudzi mandat karny i głos policjanta, domagającego się dwuzłotówki.

TECHNIKA

Oszczędności na paliwie

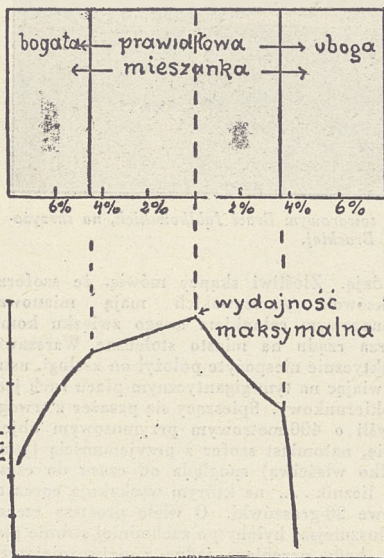
Każdy szczegół konstrukcyjny i napędowy u samochodu, zle obmyślony względnie zastosowany, pociągać musi za sobą olbrzymie straty na paliwie. Celem zapobieżenia tym stratom znaleziono sposoby, dzięki którym można robić znaczne oszczędności na materiałach pędnych. Pod nazwą przyrządów do oszczędzania paliwa należy rozumieć pewną ściśle oznaczoną grupę urządzeń technicznych, jak dodatkowe wloty do powietrza, które doprowadzają do mieszanki, znajdującej się między karburatorem a cylindrem, powietrze dodatkowe. Ze tą drogą można zaoszczędzić na paliwie, tłumaczy się tem, że karburator nie zawsze wytworzyć może najekonomiczniejszy stosunek mieszanki, t. j. powietrza i benzyny.

Wiadomo wszystkim, że ekonomiczność spalania nie jest wyłącznie zależna od stosunku ilościowego powietrza i paliwa. Należy przytem uwzględnić czystość i rozpylenie benzyny, temperaturę i inne okoliczności, których jest dość dużo. Bądź co bądź, prawidłowy stosunek ilościowy ma tak wielki wpływ na oszczędności na paliwie, że jemu warto poświęcić słów kilka.

Calkowite wykorzystanie energii cieplnej, zawartej w paliwie, warunkuje się doskonałym spalaniem się mieszanki, co można osiągnąć li tylko przy znacznym nadmiarze powietrza. Nadmiar ten jest tem ograniczony, że obniża on zdolność zapłonu i szybkość spalania, a co zatem idzie, obniża wydajność maszyny, gdyż cylinder o pewnej pojemności przyjąć może o tyle mniej energii termicznej paliwa w miarę uboższej mieszanki. Te wykluczające się wzajemnie warunki prowadzą do pewnego ściślego i korzystnego stosunku ilościowego, który jest niezależny od ilości obrotów silnika, zaś przy pewnych okolicznościach ruchu, szczególnie przy ruszaniu z miejsca i wydajności maksymalnej silnika musi być uwzględniony. Odchylenia te, jak również własność karburatora, by przy różnych obrotach dostarczał różną co do składu mieszankę, wymagają korektury jej stosunku.

Nowoczesna konstrukcja karburatorów posiada już w sobie taką korekturę. Niestety jest ona często niewystarczająca choćby z tej przyczyny, że nie można tutaj uwzględnić wymagań, powstałych przez szczególne okoliczności ruchu przy automatycznie działającym urządzeniu. Wzmoczone napięcie procesu ssania działa na zwiększenie napelnienia cylin-

drow i czyni mieszankę bogatszą; w przybliżeniu — jest szybkość przepływu proporcjonalna do powierzchni z napięcia ssania. Ponieważ jednak przy zwiększeniu się depresji gęstość powietrza się zmniejsza, zaś ilość płynu rozpylonego przez dyszę skutkiem wyższej szybkości



Wplyw jakości mieszanki gazowej na pracę całego silnika. Widzimy, że nie tylko uboga, lecz i bogata mieszanka powoduje zmniejszenie wydajności pracy.

przepływającego w rurze Venturiego powietrza się zwiększa, przeto z zwiększeniem się obrotów silnika mieszanka ta staje się coraz więcej bogatsza w materiał opalowy. Ponieważ jednak przy ruszaniu i przy większych oporach jazdy jest pożądana bogatsza mieszanka, przeto w większości konstrukcyj karburatorów przewidziano dodatkowe dysze, które przy prawie przymkniętej przepustnicy są czynne. Także odpowiedni rozdział powietrza sprowadza te same warunki korekcyjne, co powyższe dysze dodatkowe. Prąd powietrza bywa częstokroć tak rozdzielony, że tym sposo-

dem można osiągnąć pewną korekturę opisanych stosunków.

Dokładne pomiary wykazały, że wszystkimi temi środkami i sposobami nie można osiągnąć maksymalnej ekonomiczności, a urządzenia do oszczędzania na paliwie umożliwiają tylko wtedy osiągnięcie lepszych wyników, jeżeli mogą być ręcznie regulowane w czasie jazdy. Automobilisci zapatrują się sceptycznie na wszelkiego rodzaju środki i przyrządy pomocnicze, służące do oszczędności na paliwie. Wychodzą oni z tego założenia, że zastosowanie ich musiałoby wreszcie zużycie paliwa spowodować poniżej zera, co znowu wydaje się być paradoksem. W każdym więc pomysłnym wypadku należy zważyć, czy przez zastosowanie tych urządzeń nie uplepsy się wyników. Zdążyć się może, że będą one ujemne, nawet gdyby oddzielnie prowadzone doświadczenia w obu wypadkach dały wyniki dodatnie. Ale tem nie trzeba się zrażać.

Najbardziej przedyskutowany proces do podniesienia ekonomiczności na paliwie u silników samochodowych, to wysoki spręż przy domieszkach do paliwa środków autotetonacyjnych. Ze jedynie tem można zaoszczędzić znaczny odsetek paliwa, tego dobitnym powodem liczne doświadczenia, które dokonano w ubiegłych miesiącach. W sensie powyższych badań można stwierdzić, czy korzyści te przy równoczesnym zastosowaniu urządzeń do oszczędności na paliwie są realne. Na to już teraz można odpowiedzieć przytakująco, co zresztą wykazały doświadczenia i badania robione nad tą materją w zakładach Junkersa w Niemczech. Zakłady te podwyższyły w swym typie silnika L 5 spręż z 5,5 do 7 atm., co obniżyło — bez zastosowania specjalnych urządzeń do oszczędzania paliwa — zużycie na klm/g. z 241 do 233 gr. Przy zastosowaniu urządzenia do oszczędności paliwa wynosiło ono przy niższym sprężu 225 gr., a obniżone zostało przez wysoki spręż do 180 gr. Wysoki spręż podwyższył równocześnie wydajność silnika z 240 do 273 KM., przyczem urządzenie do oszczędności paliwa było tak uregulowane, że jego zastosowanie nie zmieniło ilości KM. Na inne silniki spalinowe, (benzynowe) szczególnie samochodowe, można te wyniki bez wąskiego przeniesić. Zastosowanie więc urządzeń do dodatkowego powietrza przynosi wobec tego każdemu właścicielowi samochodu nieocenione korzyści materialne.

„Komtur“ dla dobra Państwa

(Dokończenie ze str. 3-ciej.)

dzo wrażliwa na ogień; dowodzenie jest niesłychanie utrudnione. Mechanizacja wojska w całości nie jest zagadnieniem aktualnym i realnym.

W dążeniu do wojny manewrowej francuskie kola wojskowe uważają motoryzację (w przeciwstawieniu do mechanizacji) wojska za czynnik zapewniający w przyszłej wojnie znaczne zwiększenie ruchliwości i skuteczności rodzajów broni, co może mieć decydujący wpływ na wynik wojny. General Camon propaguje częściową motoryzację przez wprowadzenie ciągu silnikowego do artylerji, utworzenie (drogą rekwizycji) od-

wodu samochodów ciężarowych do przeznaczania jednostek piechoty, oraz zastąpienie kawalerji lekkimi dywizjami samochodowymi. Pułkownik Alléhaut jest zwolennikiem motoryzacji obejmującej wojsko w całości, bez zniszczenia zresztą jego dzisiejszej organizacji. Według niego wojsko powinno wyglądać następująco: główna masa o cechach dzisiejszych; lekkie dywizje rozpoznania z czołgami; dywizje zmotoryzowane; silna artylerja zmotoryzowana i zmotoryzowane dywizje szturmowe na wozach terenowych, niezwiązanych z dobrmi drogami, jako główny odwód dyspozycyjny; odwody samochodowe do przesuwania wojsk; wreszcie zmotoryzowane służby zaopatrujące.

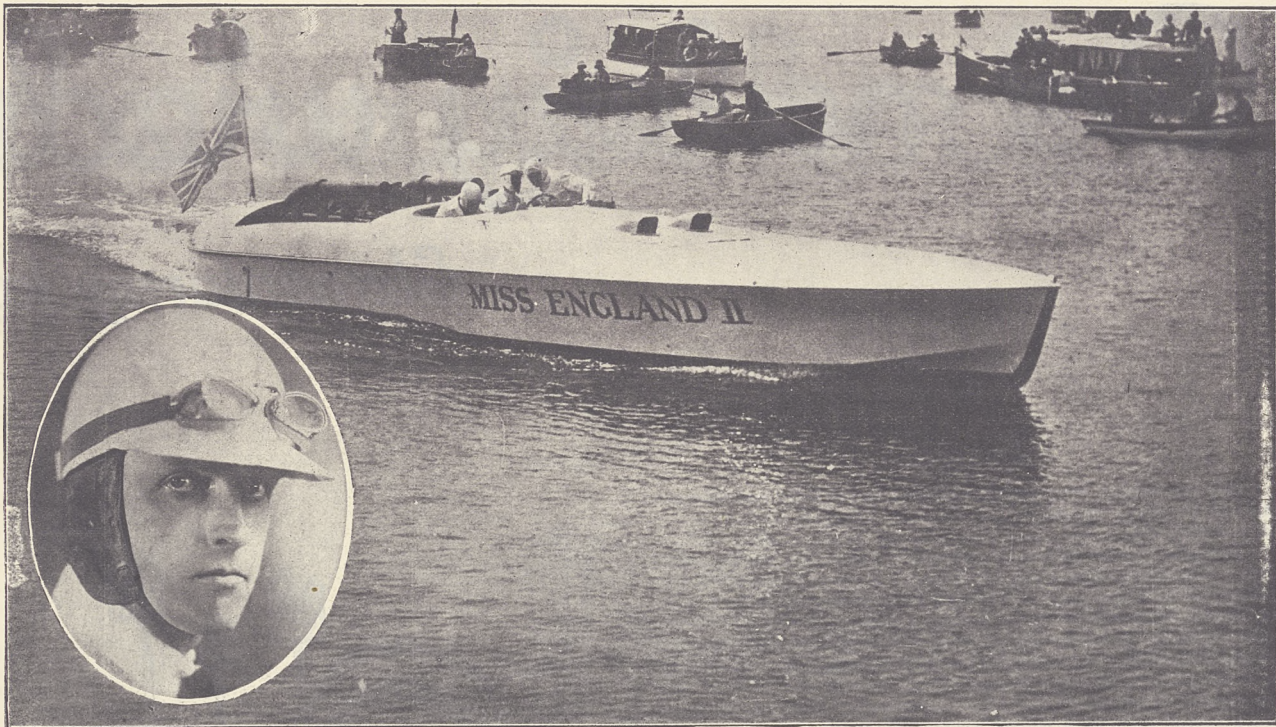
Motoryzacja jest zagadnieniem zarówno wojskowym, jak i gospo-

darczem. Rozwiązanie tego zagadnienia jest możliwe jedynie drogą planowej akcji, obejmującej całe państwo, wszystkie rodzaje ciągu silnikowego. Potrzeby wojska muszą być uzgodnione z pokojowymi wymaganiami przewozu, przemysłu i rolnictwa. Niezależnie jednak od tej pracy koniecznej powinniśmy wyjść z prób przewożenia piechoty na samochodach, stosowanego przez nas zresztą z powodzeniem w czasie wojny, przed dziesięćmi laty.

Jak już rzekliśmy, motoryzacja jest zagadnieniem zarówno wojskowym, jak i gospodarczym. Troška o motoryzację spoczywać winna nie tylko w rękach czynników wojskowych, ale winna ciążyć na całym społeczeństwie. Jak wielkie i jak pilne zadania mamy do odrobienia, o tem niechaj zaświadczy

porównanie naszych 30 i kilku tysięcy samochodów z przeszło milionem pojazdów mechanicznych, kursujących u naszego zachodniego sąsiada...

Dlatego to usprawnienie polskiego aparatu komunikacyjnego, tak niezwykle prymitywnego i do potrzeb nowoczesnych niedostosowanego, winno być uznane za jedno z najpilniejszych, najważniejszych zadań państwowych. Dlatego najważniejszy, wraz z kolejnictwem, dział komunikacyjny — automobilizm winien cieszyć się powszechnym poparciem, wszelkimi udogodnieniami i ułatwieniami. Heroldem powyższych prawd jest „Komtur“. Dlatego nazwaliśmy go w tytule: obrońca granic.



„Miss England II“ na falach jeziora Windermere w chwili startu. W owalu major Sir Henry Segrave.

Tragiczny koniec króla szybkości

Zaledwie w ubiegłym numerze podaliśmy wzmiankę o nowych, rekordowych zamierzeniach majora Sir Henry Segrave'a, zwanego królem szybkości i zamieściliśmy fotografię jego motorówki „Miss England II“, na której zamierzał ustalić nowy rekord światowy. Segrave uszedł szczęśliwie śmierci, czającej na niego na przestronnej plaży w Daytona Beach, po której mknął z niewiarogodną szybkością 377 klm na godzinę, śmierci, której nie ominął Lee Byble, który zginął pod dymiącym stosem żelastwa, w jakie zamienił się dumny „Triplex“. Segrave miał ze swym „Golden Arrow“ więcej szczęścia: zdobył światowy rekord szybkości, niepozbity do tej pory; za nowy rekord — tym razem na wodzie — zapłacić musiał życiem. Moloch ruchu nie pozwolił długo igrać ze sobą.

„Miss England II“ miała Wielkiej Brytanii zdobyć z powrotem rekord, będący dotąd w posiadaniu Stanów Zjednoczonych. Segrave był zdania, że będzie ona mogła osiągnąć szybkość do 184 klm na godzinę.

Mniej entuzjastyczni rzeczoznawcy wyrażali zapatrywanie, że szybkość tej łodzi przekroczy w każdym razie 160 klm/godz. Nawet wówczas odbiłałby Anglia rekord szybkości Ameryce, i stałaby się już szczęśliwą posia-

dawką rekordu szybkości na lądzie i na morzu.

Łódź posiadała dwa motory Rolls Royce o sile 4 tysięcy koni każdy. Zanim została skonstruowana, dokonywał Segrave prób na małych modelach, wpuszczając je na wodę w wannie, następnie zaś przeniósł się ze swe-

England II“ posiadała 38 stóp (11,4 mtr.) długości i razem z materiałem popędowym, ważyła około 4½ tony. Motory popędały śmigło, posiadające tylko 38 cm średnicy, lecz obracające się z fantastyczną szybkością 12 500 obrotów na minutę. Przypomnieć należy, że śmigło „Miss England I“ obracało się tylko 6 800 razy na minutę.

Właściwy korpus łodzi został obudowany poprostu dookoła tych dwóch motorów. Oprawa z metalu i drzewa kształtem swym przypominała kołyskę i wyłożona była drogocennymi gatunkami drzewa z Hondurasu.

Pod nogami kierowcy znajdowały się dwójakie urządzenia kontrolne. Nie były one połączone ze sobą, tak, że w razie defektu jednego z motoru można by go było zupełnie wyłączyć i napędzać łódź tylko drugim motorem.

Na tablicy rozdzielczej znajdowało się 24 przyrządów, z której po 10 podlegało uważać każdego z pilotów, zaś 4 należały do pilota.

W wywiadzie z dziennikarzami londyńskimi oświadczył Segrave o swej łodzi, że najmniejsza szybkość, do której jest ona zdolna, wynosi 27,2 klm/godz. Wtedy wykonują motory tylko 400 obrotów na minutę. Największa szybkość 184 klm. na godzinę.

(Dokończenie na stronie 15-tej.)



Inżynier mr. Willcocks, jedyny przy życiu pozostały towarzysz Segrave'a, w chwilę po wydobyciu go z wody.

mi próbami do basenu ogrodowego. Każdego wieczora pracował i ulepszał swe małe łódeczki. Nie mógł się zdecydować jaką oprawę powinny mieć motory, zasadniczo jednak chciałby ją upodobnić do swojej „Golden Arrow“.

Po długich próbach zdecydował się Segrave na oprawę formy gruszkowatej. „Miss

Co należy wiedzieć o samochodzie

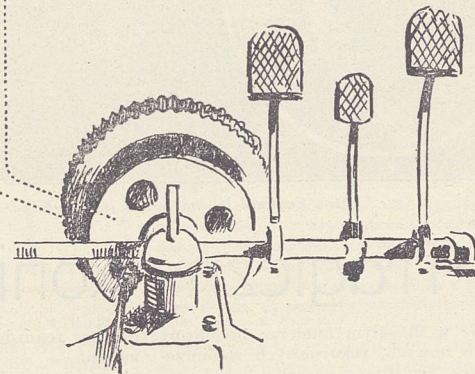
Elementarny kurs jazdy samochodowej

IV.

Sprzęgło

Gdy naciśniemy lewy pedał, widzimy, że od koła rozpędowego oddziela się druga tarcza. To jest sprzęgło.

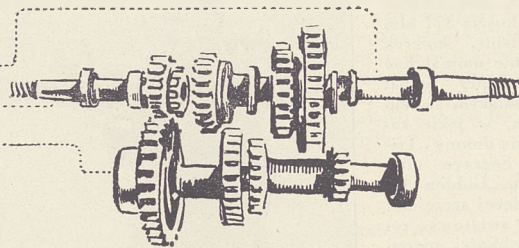
Sprzęgło stanowi łatwe do zwolnienia połączenie między silnikiem a dalszym mechanizmem samochodu. W pozycji normalnej jest sprzęgło przyciśnięte potężną sprężyną do koła rozpędowego, tak, że się obraca razem z niem, póki pracuje motor. Z chwilą naciśnięcia pedału sprzęgła, przerywa się momentalnie to połączenie, zaś motor pracuje oddzielnie, nie przenosząc swej siły na cały wóz. — Dowiemy się nieco później, dlaczego w czasie jazdy następować to musi bardzo często. Wyprzężanie może być dokonane gwałtownie, energicznie przyściśnięciem nogi, jednak wyprzężanie należy dokonywać możliwie najłagodniej. Celem złagodzenia tej chwili łączenia dwu tarcz, wyłożone jest sprzęgło warstwą azbestu metalowego. Istnieje bardzo wiele konstrukcji sprzęgła. Przy wszystkich jednak jest ta sama zasada, że jedną lub więcej tarcz przyciska się siłą sprężyny do koła rozpędowego i obraca się razem z niem. W większości nowoczesnych samochodów sprzęgło posiada specjalną obudowę, tak, że nie jest widoczne.



Skrzynka przekładniowa

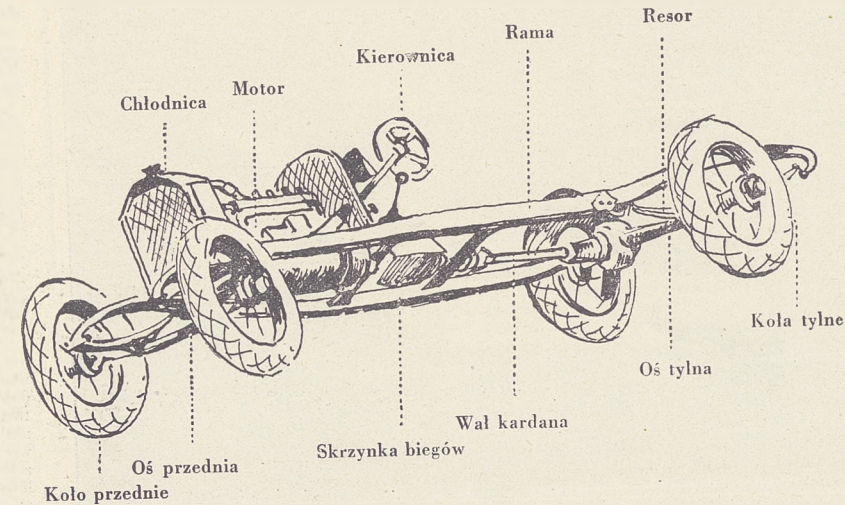
Siła motoru przenosi się z koła rozpędowego poprzez sprzęgło na skrzynkę przekładniową, a stamtąd przez wał kardana na oś tylną. Skrzynka przekładniowa składa się z trzech wałów z kompletami trybów zębatych różnych wielkości. Wał prowadzący stanowi przedłużenie sprzęgła i przymocowany jest bezpośrednio do wału sprzęgła.

Tutaj rozdzielają się one i mogą być ze sobą połączone albo bezpośrednio (bieg bezpośredni), albo też za pośrednictwem wału zdawczego. Wał zdawczy biegnie o połowę wolniej od wału sprzęgła, gdyż koło zębate wału sprzęgła musi się dwa razy obrócić zanim tryb atakujący na wale zdawczym, posiadający podwójną ilość zębów dokona jednego obrotu. Przez włączenie jednego z trybów wału prowadzącego (które dają się przesunąć zapomocą lewarka biegowego) z odpowiednim trybem wału zdawczego, dają się utworzyć mniejsze i większe przekładnie, które przy jednakowych obrotach silnika powodują rozmaite szybkości wozu. Gdy żaden tryb wału prowadzącego nie jest złączony z żadnym kołem zębatym wału zdawczego, wówczas ma miejsce t. zw. bieg jałowy tj. silnik, mimo włączonego sprzęgła, nie porusza wozu, gdyż przenośnia siły w skrzynce biegów jest przerwana. (Lewarek znajduje się wówczas w pozycji środkowej). Dalszy mały wał w skrzynce, przeznaczony jest do obrotów w odwrotnym kierunku. Jest to wał dla biegu wstecznego.

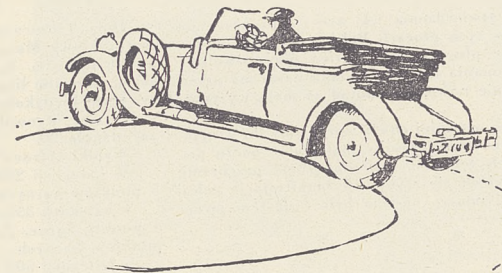


Wał kardana

Zapewne wiemy już co to jest podwozie. Podwozie zwane z czułością „chassis” jest to rama z potężnych szyn, która za pośrednictwem resorów spoczywa na przedniej i tylnej osi i dźwiga całkowicie mechanizm samochodu. Spójrzmy teraz pod podwozie: niektóre części rozpoznamy natychmiast:

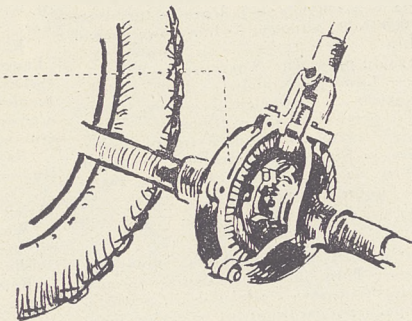


Silnik, sprzęgło i skrzynka przekładniowa stanowią w nowoczesnych samochodach jeden blok i wbudowane są w podwozie. Ponieważ jednak rama może poruszać się, gdyż jest elastycznie wsparta na resorach, a więc i przenośnia siły między skrzynką a osią tylną, nie może być nieruchoma. Bezpośrednio za skrzynką znajdują się w tym celu ruchomy przegub kardana, zwany w skróceniu także kardaniem, w technice zaś sprzęgłem przegubowym. Czasem miejsce kardanu zastępuje elastyczna tarcza Hardy'ego. Ruchomy przegub jest najczęściej chroniony specjalną obudową w kształcie rury.



Dyferencjał

Gdy się przypatrzymy śladom, jakie pozostawia za sobą samochód, to zauważymy że na zakręcie odhyla każde z kół tylnych drogę różnej długości. Koło zewnętrzne przebywa dalszą drogę niż wewnętrzne: musi zatem obracać się prędzej, jeśli wóz ma przebyć zakręt bez trudności. Z tego powodu napęd tylnych kół nie odbywa się stale równomiernie na oba koła. W środku osi tylnej znajduje się dyferencjał — skomplikowany zespół trybów, który automatycznie wyrównuje bieg obu kół.



Hamulce

Każdy samochód zaopatrzone być musi w dwa niezależne od siebie urządzenia hamulcze. Najczęściej działa hamulec nożny na wszystkie cztery koła, zaś lewarek ręczny tylko na tylne koła albo na wał prowadzący skrzynki biegów. Sam mechanizm hamujący posiada zwykle kształt bębna przytwierdzonego do piasty lub szprychów poszczególnych kół. Gdy przesuniemy lewarek lub naciśniemy hamulec, wtedy przyciskają się specjalne klocki do obwodu wewnętrznego bębna, powodując gwałtowne tarcie, a temsamem hamowanie. Ponieważ bębny hamulcze mogą się przy użyciu łatwo rozgrzewać, buduje się je zwykle w wielkich rozmiarach i zaopatruje w specjalne żeberka chłodzące.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Czytelnikom naszym przypominamy o „Zjeździe nad morze”, organizowanym przez Pomorski Automobilklub w dniach 28/29 czerwca r. h. pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, a w dziesięciolecie odzyskania przez Polskę dostępu do morza i w dzień podniesienia bandery na największym dorobku naszej floty, na statku „Dar Pomorza”.

Wakacyjny i urlopowy okres powinien zachęcić jak największe koła do wzięcia udziału w tej imprezie dla połączenia z wyczynem sportowym

nałożyło nawet na swych członków obowiązek przebycia co najmniej 600 kilometrów. Z Automobilklubu Wielkopolski w Zjeździe i innych imprezach turniejowych wzięli udział pp. Głowiński (Lancia), Skibiński (Lancia), Szymczak (Whippet), Łyszczyski (Fiat) i Carst (Lancia). Zarówno o Zjeździe, jak i o pozostałych imprezach związanych z krakowskim Turniejem Samochodowym referowaliśmy już obszernie w ubiegłym numerze.

* * *

pierwsze miejsce w kategorii ½-litrowej, ustanawiając w Koenigsbruck nowy rekord na tej trasie, z przeciętną 99½ km/g.

* * *

W ubiegłym tygodniu odbyły się zawody motocyklowe i automobilowe o szybkość na jednym kilometrze w Sezanne. Najlepszy czas — 33 sekundy — osiągnął Perrobin na motocyklu Terrot. Wśród automobilistów Rodeński na Bugattim — 32 sekundy, z przeciętną 112 km 500 na godzinę.

* * *

W sobotę o godzinie 3-ciej popołudniu przyleciała do Warszawy z Pragi amerykańska eskadra lotnicza, składająca się z 4 aeroplanów najnowszego typu marki „Curtiss-Wright-Raid”. Samoloty te pilotowane są przez majora Jamesa W. Doolittle, mjr. Melvin Halla, kpt. Józefa Panon, por. J. Parkera i Wiljama S. Guldinga.

Lotnicy amerykańscy powitani zostali na lotnisku przez przedstawicieli lotnictwa polskiego wojskowego i cywilnego. Amerykańscy lotnicy zabawią w Warszawie około 3 dni. W niedzielę o godzinie 5 popołudniu lotnicy amerykańscy odbywali na lotnisku cywilnym loty popisowe, oraz demonstrowali swoje aparaty.

Samochód na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki

Niezwykłą atrakcją M. W. K. T. jest urządzenie po raz pierwszy w Polsce wielkiej wystawy samochodowej. Dotychczas, chcąc przyrzeć się podobnej wystawie, trzeba było zwieżdzać salony automobilowe w Paryżu, Wiedniu, Londynie, Berlinie itp. Obecnie dzięki Międzynarodowej Wystawie Komunikacji taką wystawę samochodową, zakrojoną na wielką skalę a przewyższającą salony automobilowe w Europie, oglądać będą mogli w Poznaniu wszyscy zainteresowani.

W Wystawie bierze udział niezwykła ilość wystawców ze wszystkich państw produkujących samochody.

Demontrowane będą najnowsze modele i najnowsze typy samochodów także z jego zastosowaniem do przeróżnych celów. Zatem wystawa samochodowa w Poznaniu obudzić musi specjalne zainteresowanie wśród właścicieli uli turystycznych, autobusów, przedsiębiorstw ekspedycyjskich, kupców i przemysłowców, a więc tych wszystkich, którzy z postępem czasu, zaniechawszy posługiwania się koniem jako siłą pociągową, przeszli do używania środków transportowych z motorami spalninowymi.

Liczyc się więc należy z tem, że wystawa samochodowa na M. W. K. T. cieszyć się będzie niezwykłym zainteresowaniem wśród ogółu ludności.

W Wystawie wezmą udział poza autobusami następujące typy samochodów: 1) samochody ciężarowe do przewozu towarów, sanitarne, do czyszczenia i polewania ulic, poźnicze (ważny dział dla zarządów miast i sejmików), handlowe i reklamowe, prowadzące do modernizacji ważnej funkcji wymiany towarowej, samochody osobowe, traktory, a pozatem mnogość typów cyklonetek, motocykli, rowerów i sprzętu samochodowego.

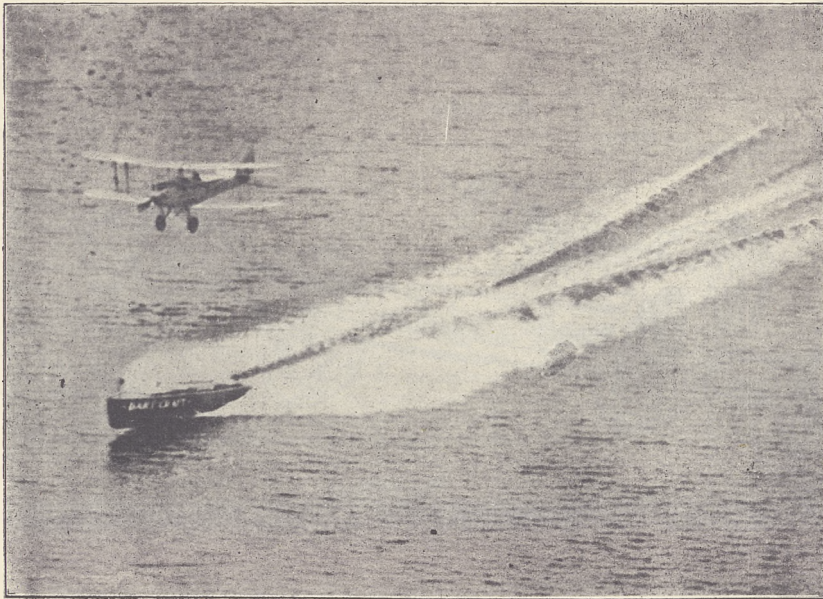
Dowodem zainteresowania się zagranicy akcją wystawową jest ilość zgłoszeń najpoważniejszych firm. Przegląd stoisk przedstawi się istotnie imponująco.

Według ostatnich informacji w wystawie samochodowej na M. W. K. T. wezmą udział następujące fabryki:

Austro-Daimler, Austro-Fiat, Steyr, Citroen, Ford, Praga, Minerva, Fiat, Stoer, DKW., BMW., Norton, Singer, Hyllman, Bentley, Humber, Rolls-Royce, Graham-Paige, Commer. Buessing, Horch, Lancia, Chrysler, Tatra, Voisin, Rochet-Schneider, Peugeot, NAG, Berliet, Adler, Henschel Saurer, Zrojovka, Vomag Brennbauer, Krupp, M. A. N., Renault, Delage, Scemia, Latilo, Morris, Skoda, Mercedes-Benz, Dyrsan, Morgan-Rouhabout.

Produkcję polską reprezentować będą Państwowe Zakłady Inżynierii, Podlaska Wytwórnia Samolotów i Stocznia Gdańska.

Całość zajmująca prawie 12,000 m², ujęta w wielką Międzynarodową Wystawę Samochodową, zostanie otworzona dnia 6 lipca br.



Niecodzienny wyścig odbył się niedawno w Mendon (Anglja). Na starcie stanęła motorówka i... samolot. Nieprawdopodobnym wręcz wydaje się, że zwycięstwo odniosła motorówka.

naocznego stwierdzenia jak wre i kipi praca na Pomorzu, w tych płucach Polski, dla zadokumentowania, że płucem tym skarlec nie pozwolimy i dla przekonania się, że turystyka nasza ma przed sobą choć nie nowe, lecz dotąd za mało wyzyskane pole.

To też w ostatniej chwili apelujemy do wszystkich, którym czas i zasoby materialne na to pozwolą: niech ten zew nad morze nie przebrzmi bez echa, niech się wyłoni w manifestację całej Polski, że Pomorze naszym było i naszym pozostanie!

* * *

W dniach od 22 do 29 czerwca r. h. odbędzie się na trasie 3 100 klm. IX międzynarodowy rajd Automobilklubu Polski. Tegoroczny rajd wzbudza specjalne zainteresowanie, ponieważ klasyfikacja maszyn oparta została nie na podstawie litrażu wozów, lecz na zasadzie ceny maszyn loco Warszawa. Pierwszą grupę stanowią wozy popularne (cena do 1 500 dolarów), drugą — turystyczne (do 3 000 dol.), a trzecią — luksusowe (ponad 3 000 dol.).

Trasa rajdu prowadzi: Warszawa — Wilno — Nieśwież — Lwów — Kraków — Łódź — Gdynia — Warszawa. — Ogółem 7 etapów. Dzień odpoczynku przewiduje się w Gdyni.

W rajdzie wezmą udział najwytrawniejsi kierowcy polscy z Ripperem, Liefeldtem, Potockim, Zawadowskim na czele oraz zawodnicy zagraniczni.

* * *

Zjazd Gwiazdzysty do Krakowa, stanowiący pierwszą część Turnieju Samochodowego zgromadzi na trasie 107 maszyn z całej Polski i przedstawi się imponująco zarówno pod względem ilości zawodników, jak i poziomu wyników. Zgórą 12 zawodników przebyło przestrzeń 1 000 kilometrów, co świadczy o tem, że poziom naszego automobilisty klubowego stałe się podnosi. Szereg klubów

Dnia 9 czerwca zakończył się 3-dniowy rajd motocyklowy Malopolskiego Klubu Motocyklowego we Lwowie. Rajd ten był jednym z największych, zarówno liczebnie, jak i co do długości trasy, jakie kiedykolwiek w Polsce urządzano. Długość trasy wynosiła bowiem 860 klm, motorów zaś stanęło 20.

Wyniki cyfrowe przedstawiają się następująco:

W kategorii 250 ccm: Szablowski na „Arielu”

5 punktów karnych;

w kategorii 350 ccm: J. Loteczkowa na „F. N.”

4 punkty karne, J. Michalski na „Peugeot” 310

punktów karnych;

w kategorii 500 ccm: Z. Epstein na „B. M. W.”

0 punkt kar., L. Fichtel na „Ariel” 0 punkt kar.,

K. Krzemiński na „Ariel” 0 punkt kar., Leśniakowski na „N. S. U.” 5 punkt kar., B. Scholta na

„F. N.” 19 punkt kar., Uściński na „F. N.” 82

punkt kar., M. Wolak na „F. N.” 82 punkt kar.,

Siciński na „F. N.” 139 punkt kar.

Kategoria ponad 500 ccm: Maccucato na „B.

M. W.” 15 punkt kar., Szarek na „Ariel” 19 punkt

kar.

Karatnicki na „Ariel” 500 ccm i Waligóra na

„Peugeot” 350 ccm pomimo ukończenia rajdu nie

zostali zaklasyfikowani: pierwszy z powodu od-

roczenia w drodze powrotnej przywózka, drugi

z powodu przybycia na finish bez pasażera, z którym wystartował do rajdu.

Rajdu nie ukończyli: Barczyński na „New

Hudson”, Kolarz na „New Hudson”, Pyć na

„F. N.”, Frey na „Ariel” i kpt. Niedźwirski na

„Ariel”.

Wicekomandorami rajdu byli pp. T. Rudawski,

wiceprezes klubu i p. Olearczyk M. Funkeje na

finishu spełniali pp. prof. Geslerowie.

Rozdanie nagród nastąpi w dniach najbliższych,

o czem zarządzi wiadomymi zawodników.

* * *

Bauhoffer, zwycięzca „Grand Prix” w Katowicach, zajął w zawodach o mistrzostwo Niemiec

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Groźny wypadek samochodowy). Krótko po północy, przy placu Prezydenta Drwęskiego, samochód PZ nr. 46 488 firmy Siejkowski (Garaz Międzynarodowy), najechał na wóz z piwem firmy Surdyk (Wierzbicze 11). Skutkiem zderzenia wóz uległ rozbity w drobne szczątki, koła uległy ze złamaną nogą. Jadący samochodem właściciel garażu Siejkowski i prof. gimnazjum Marij Magdaleny dr. Dzikowski odnieśli pokaleczenia. Poranionych opatrzyła na miejscu Pogotowie Lekarskie (tel. 55-55). Szczątki wozu i konia usunęła załoga miejskiej straży pożarnej.

SWARZĘDZ. (Poważna katastrofa autobusowa.) W pobliżu Swarzędza wydarzyła się poważna katastrofa autobusu, która mogła pociągnąć za sobą groźne następstwa, jedynie dzięki nadzwyczajnemu zbiegowi okoliczności, cudem prawie uniknęli pasażerowie autobusu strasznej śmierci lub cięższych kaleczeń. Ofiarą wypadku padł autobus, kursujący między Swarzędzem i Poznaniem, wypełniony licznymi pasażerami. Autobus w chwili, kiedy usiłował wyminąć nadjeżdżający z przeciwej strony samochód, wpadł na drzewo. Groźny wypadek pociągnął względnie łagodne następstwa za sobą: jedno koło odpadło oraz wszystkie szyby wyleciały, raniąc pasażerów. Poza ten autobus uległ poważnemu uszkodzeniu. Z pasażerów zaś 4 osoby zostały lżej ranne, a jedna ciężiej ranna. (p)

WARSZAWA. (Pociąg towarowy najechał na samochód.) W warszawskiej dyrekcji kolejowej na stacji Sosnowiec pociąg towarowy nr. 9 571 podczas podstawiania wagonów na kopalni „Halina” pod naladowanie węglem na przejeździe kolejowym najechał na samochód z 5-ciu pasażerami, z których jeden doznał lekkich obrażeń. Samochód uszkodzony. (p)

KATOWICE. (2 studenci W. S. H. ofiarami zderzenia z samochodem.) Na szosie między Tyłami a Mikołowem wpadło auto ciężarowe browaru tychowskiego na mijający je motocykl, którym jechało 2 studentów W. S. H. w Poznaniu. Skiba Henryk i Luka Alojzy. Skutkiem zderzenia motocykl został zupełnie zdruzgotany, a obaj studenci odnieśli szereg bardzo ciężkich obrażeń; w beznadziejnym stanie odwieziono ich do szpitala w Mikołowie. (p)

PRAGA. (Katastrofa w drodze na pogrzeb lotnika.) Samochód wojskowy, wiozący oficerów pułku lotniczego na pogrzeb kapitana Malkowskiego, który zginął podczas pokazów lotniczych, rozbił się koło Beneszowa. Jeden oficer jest śmiertelnie ranny, 2 ciężko i 6 lekko rannych. (p)

OJCÓW. (Wypadek podczas świąt.) W pierwszy dzień ubiegłych świąt wiele osób z Sosnowca hawilo w Ojcowie. Między innymi antem wybrali się pp. E. Kosmala i Jastrzębski. Przy wjeździe do Ojcowca w odległości kilkuset metrów od hotelu p. Łokietkiem na drodze przed antem ukazała się grupa dziewcząt. Na sygnał dany przez prowadzącego auto p. K. dziewczęta usunęły się, a tylko jedna z nich nie mogąc zdecydować się, w którą stronę należy usunąć się, pozostała na szosie. Nie chcąc najechać na dziewczynkę, prowadzący auto skręcił gwałtownie w bok wskutek czego auto wpadło na nasyp i przewróciło się. P. Kosmala został uderzony w pierś kierownicą, doznając obrażeń, na szczęście niezbyt poważnych. P. J. i chłopiec, znajdujący się w aucie wyszli bez szwanku. Nie uszkodzone poważnie pozostało i auto, w którym potłukły się tylko szyby. (p)

GRUDZIĄDZ. (14-letni goniec magistracki pod kołami auta.) Na narożniku ulic Radzyńskiej i Dworcowej miał miejsce tragiczny wypadek, którego ofiarą padł 14-letni Wacław Holz, goniec z Urzędu Budowlanego przy magistracie m. Grudziądza, zamieszkały przy ul. Nadgórznej 26. Holz przebiegając przez ulicę nie zauważył nadjeżdżającej taksówki nr. 44 (PM 50 301) i wpadł pod koła. Szofer Mieliński zatrzymał momentalnie samochód i z pomocą przechodniów wydobyl bardzo ciężko kaleczącego chłopca z pod wozu. Ofiarę wypadku przewieziono natychmiast do szpitala w stanie beznadziejnym. (p)

ŁÓDŹ. (Autobus wpadł do rowu.) Na 4 kilometry od Łodzi w Rudzie Pabjanickiej przy fabryce Horaka miała miejsce katastrofa autobusu.

Autobus nr. ŁD 81 573, kursujący na linii Łódź — Pabjanice — Łask wpadł do rowu, przyniatając swym ciężarem pasażerów. Skutki wypadku okazały się fatalne. Kilka osób odniosły rany, w autobusie zaś zostały wybite szyby oraz wygięte resory. Powodem wypadku był defekt w kierownicy. (p)

Zwiedzajcie

Międzynarodową Wystawę
Komunikacji i Turystyki
w Poznaniu
od 6 lipca do 10 sierpnia rb.

PAKOŚĆ. (Skutki nadmiernej szybkości na zakręcie.) Z Wielka jechał w godzinach wieczornych p. Piński na motocyklu nadmierną szybkością. W pewnej chwili, gdy chciał nagle skrócić na drogę przeznaczoną dla pieszych, stracił równowagę, runął całą siłą na przydrożne kamienie, kalecząc sobie twarz i doznając silnych kontuzji. Przechodnie podnieśli ofiarę nadmiernej szybkości i odwieźli do domu. (p)

TUNIS. (Samochód runął do przepaści.) Samochód ciężarowy, na skutek uszkodzenia kierownicy, wpadł do przepaści. Jedna osoba została zabita, a 19 odniosło rany.

Z KRAJU

Kto ma prawo udzielania koncesji na stacje autobusowe

Przed paru tygodniami magistrat m. Łodzi na skutek wniesionego przez związek inwalidów wojennych podania, udzielił mu koncesji na prawo wzniesienia stacji autobusowej przy ul. Zagajnikowej, mimo, iż zapytane o opinię władze starościńskie przeciwstawiły się temu, gdyż delegowana przez starostwo komisja stwierdziła, iż upatrzone na stację miejsce nie nadaje się do tego celu. W międzyczasie do starostwa grodzkiego w Łodzi wpłynęło pismo związku strzeleckiego, o udzielenie również koncesji na prawo wzniesienia stacji autobusowych w okolicach Bałut i Górnego Rynku. Decyzję władz starościńskich zaskarżył związek inwalidów do władz wojewódzkich, które po zapoznaniu się z materiałem i odnośnymi przepisami, wydały zarządzenie podległym sobie starostwom, aby trzymały się zasady, że magistrat nie wolno udzielać koncesyj na budowę stacji autobusowych, gdyż sprawa ta wyłącznie należy do kompetencji władz starościńskich. Zaś co do obu podań, inwalidów i związku strzeleckiego, starosta łódzki zdecydował, która z tych organizacji prawo do budowy stacji otrzyma. (p)

Ubezpieczenie pasażerów w autobusach

Centralny związek właścicieli autobusów czyni obecnie starania o wprowadzenie ubezpieczeń pasażerów podróżujących autobusami. Autobusy te będą nosiły specjalne napisy, informujące pasażerów, że każdy z nich, jadąc w autobusie jest ubezpieczony. (p)

Nowy typ autobusów w Warszawie

Tytułem próby uruchomiono po raz pierwszy w Warszawie na linii A. autobus, posiadający zamkniętą tylną platformę, do której dostęp podzielony jest na wejście i wyjście, jak na dotychczas otwartych platformach. Jest to autobus zaprzęgnięty w motor 6-cio cylindrowy i modelową karoserję, wykonaną w całości w fabryce paryskiej. (p)

Kolej podziemna w Warszawie

Magistrat warszawski prowadzi obecnie rokowania z zagranicznymi grupami finansistów w sprawie budowy kolei podziemnej w Warszawie. Pierwsza linia tej kolei łączyłaby Muranów z Mokotowem, wyosząc około 6 km. Według obliczeń kilometr kolejki podziemnej będzie kosztował około 10 milionów złotych. (p)

Polskie autobusy w Jugosławii

Centralny związek właścicieli autobusów w Warszawie otrzymał, za pośrednictwem Polskiego Poselstwa w Belgradzie, propozycję od wielkiego przedsiębiorcy autobusowego w Jugosławii, p. Skobli, utworzenie polsko-jugosłowiańskiego związku autobusowego. Przedsiębiorstwo to, zakrojone na wielką skalę, miałoby obsługiwać wszystkie linie autobusowe w całej Jugosławii, przyczem autobusy byłyby sprowadzane z Polski. (p)

Uporządkowanie ruchu na jezdniach i drogach publicznych

W tych dniach poczęło obowiązywać rozporządzenie M. R. P. o wymianiu i wyprzedaniu na drogach publicznych. Reguluje ono doniosłą sprawę ruchu na szosach i jezdniach publicznych w ten sposób, że wszyscy, korzystający z dróg publicz-



W Warszawie ustawiono przed Dworcem Głównym pierwszą wieżyczkę komunikacyjną, wykonaną całkowicie ze stali.

nych dla jazdy, wożenia, pędzenia lub prowadzenia zwierząt jako to: kierowcy pojazdów mechanicznych, woźnice, cykliści, jeźdźcy i poganiacze zwierząt, obowiązani są trzymać się prawej strony drogi w kierunku jazdy i przy wymijaniu pojazdów, lub zwierząt jadących lub idących w przeciwnym kierunku, usunąć się z pojazdami lub ze zwierzętami więcej na prawo. Również powinni więcej zbroczyć na prawo, gdy zostają wyprzedzani, natomiast gdy wyprzedzają dążących w tym samym kierunku, powinni o tyle o ile potrzeba zbroczyć na lewo, po upewnieniu się, że mogą to uczynić, bez zawadzenia o jakąś przeszkodę i bez narażenia się na zderzenie z dążącymi drogą w przeciwnym kierunku, a po wyprzedzeniu skierować się z powrotem na prawą stronę drogi, jednak po upewnieniu się, że mogą to uczynić bez niebezpieczeństwa dla wyprzedzonych. Pragnący wyprzedzić obowiązani jest dać sygnał względnie ostrzec wolaniem o swem zbliżaniu się, a ostrzeżony powinien usunąć się na prawo i przepuścić wyprzedzającego po swej lewej stronie. Wyprzedzać można tylko wówczas, gdy droga jest odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzaniem znajduje się dostateczna przestrzeń wolna i gdy żaden pojazd lub zwierzę nie zbliża się z przeciwną stroną. Zabrania się wyprzedzać, jeżeli droga nie jest widoczna na dostateczną odległość, jako też na mostach, skrajach, skrzyżowaniach i znacznych spadkach. Winni przekroczenia tego rozporządzenia będą karani w myśl przepisów ustawy o przepisach porządkowych na drogach publicznych. (p)

Wycieczka autobusowa policyjnego klubu w Toruniu

W tych dniach zorganizowana została staraniem klubu Sport-Oświat. P. P. w Toruniu wycieczka 5-ciu autobusami, w której udział wzięło około 120 osób, w tem 40 funkcjonariuszy policyjnych z rodzinami, reszta zaś osób prywatnych. Wycieczka, prowadzona pod przewodnictwem prezesa wspomnianego klubu podkom. Konarskiego, udała się w całej pełni, do czego głównie przyczyniła się dobra organizacja. Wycieczkowiце wyruszyli o godzinie 4-tej rano z placu Teatralnego 5-ma autobusami, a to: 1) Lux-Expressem, własność Sp. inż. Chelmiński i Załęski, 2) Brockway p. Chmury, 3) Chevrolet p. Jaskiewicza i 4) Ferrall, 5) Chevrolet p. Nowakowskiego. Początkowo do Tezewa, prowadził wycieczkę Brockway, następnie zaś Express-Lux. W czasie jazdy przytrafił się tylko jednemu z wozów nieznaczny defekt gumy, poza tem zaś wszystkie wozy szczęśliwie przybyły o godzinie 10-tej do Gdańska. Po obejrzeniu najbardziej zasługujących na uwagę zabytoków, wycieczka z powodu ograniczonego czasu w Gdańsku dłużej się nie zatrzymała i niezwłocznie udała się do Gdyni, jedynie z półgodzienną przerwą w Sopotach. Po przybyciu do Gdyni wycieczką zaopiekował się tamtejszy komendant P. P. kom. Sozański i zastępca tegoż podkom. Smolnicki, którzy obwieili wycieczkę czekającymi już na nią dwoma holownikami po porcie handlowym i wojennym, a następnie na molo pasażerskie, skąd wycieczka udała się statkiem „Jadwiga“ na Hel. Po około 2-godzinny pobycie na Helu wycieczka powróciła do Gdyni, skąd o godzinie 20-tej autobusy stopniowo zaczęły powracać do Torunia. Podkreślić należy wprost minimalne koszty wycieczki, które wynosiły za przejazd tam i z powrotem 11 zł oraz doskonałą organizację, objawiającą się zwłaszcza przez poczynione przygotowania w tem, że wycieczka na granicy nie tylko nie doznawała najmniejszych trudności, ale przeciwnie władze tak polskie jak i gdańskie starały się jej na każdym kroku przejazd ułatwić. Nagość wycieczka pozostawiła po sobie jak najmilsze wspomnienia, i dostarczyła jej uczestnikom dużo wrażeń. (p)

Okólnik

Min. Oświaty w sprawie szkół szoferskich

Ministerstwo Oświecenia Publicznego wystosowało do Kuratorjum Okręgowych okólnik w sprawie ujawnianych w różnych dzielnicach państwa oszukanych lotnych szkół kierowców samochodowych. Proceder ten odbywa się w ten sposób, że w mniejszych miastach prowincjonalnych pojawiają się osobnicy, posiadający samochody i weryfikują uczniów na kursy kierowców samochodowych. Łatwowierni mieszkańcy dają często posłuch takim nauczycielom, którzy obiecują intratne posady szoferów po ukończeniu urządzonych przez nich kursów. Po pewnym czasie, kiedy uczniowie mają jeszcze nader słabe pojęcie o samochodzie

i po odbyciu zaledwie kilku jazd próbnych samochodem, lotna szkoła przenosi się do innego miasta. Uczniom daje się zapewnienie, że w najbliższych dniach przybędzie na miejsce wojewódzka komisja egzaminacyjna, która wydyplomuje szoferskie. Ministerstwo poleciło przeprowadzić przy współdziałaniu władz administracyjnych inspekcję, celem ujęcia kilku grasujących na terenie miasta lotnych i pokątnych nauczycieli sztuki szoferskiej i pociągnięcia ich do odpowiedzialności za brak koncepcji na prowadzenie nauczania. W sprawie powyższej nadesłał nam Komisarjat Rządu m. st. Warszawy następujące zawiadomienie:

„W związku z artykułami niektórych organów prasowych, przedstawiającymi w fałszywym świetle akcję komisarjatu rządu i urzędu śledczego w stosunku do afery szkoły samochodowej Syndykatu turystycznego, a mianowicie przez twierdzenie, jakoby akcja ta była umorzona, komisarjat rządu komunikuje, że dochodzenie w powyższej sprawie spoczywa w rękach urzędu prokuratorskiego.“

W ostatniej chwili

przypominamy, że kto nie odnowił jeszcze przedpłaty ilustrowanego tygodnika „Samochód“ na

III. kwartał 1930 r.

niech to uczyni niezwłocznie. Kto nie zamówi zaraz, może się narazić na opóźnione dostarczenie pierwszego numeru w nowym kwartale.

Przedpłata już z dostawą do domu wynosi

kwartalnie tylko 3,79 zł
miesięcznie „ 1,30 „

Drogi na wybrzeżu morskiem

Komisja międzyministerjalna dla spraw rozwoju wybrzeża morskiego zwróciła się do Ministerstwa Robót Publicznych z projektem, który przewiduje wytyczenie trasy drogi wzdłuż półwyspu Helu, kosztem terenów państwowych z nadleśnictwa helskiego, przyczem część terenów może być rozparcelowana, a uzyskane ze sprzedaży działki środki mogą być użyte na budowę samej drogi. W sprawie projektu tego, budowy nadmorskiej drogi w h. r. rozpocząć już nie będzie można. Budowa wspaniałej drogi nadmorskiej Wielka Wieś — Jastrzębia Góra będzie w tym roku wykonana. Szosa już dziś przedstawia się imponująco i będzie należało do jednej z najpiękniejszych dróg naszego kraju, tembardziej, że jezdnią pod względem wymagań w niczem nie będzie ustępowała jeźdźniom ulic wielkich miast. Na specjalne podkreślenie zasługuje praca wydziału powiatu morskigo, który w h. r. rozpocznie budowę drogi łączącej miejscowości, Pierwszozno — Mosty — Rewa. Zamierzona swego czasu budowa drogi Sławoszno — Ostrowo — Mieruszyno zostanie zanieczona z tego względu, że droga ta z powodu budowy bulwaru nadmorskiego i równoległej drogi na samym wybrzeżu do Karwi traci rację bytu. Obecnie pilniejszą jest kwestja budowy drogi dla połączenia Ostrowa z drogą Karwia — Jastrzębia Góra. Do jednego z ważnych etapów w rozwoju naszego wybrzeża należy zaliczyć projekt, który ma wielkie szanse realizacji budowy drogi z Gdyni do Chwaszczyna, co umożliwi dogodną komunikację z Kartuzami i wogóle z całą t. zw. Szwajcarią Kaszubską. (p)

Z ZAGRANICY

Zużyte samochody główną przyczyną wypadków

„Komitet badania samochodów“ złożył amerykańskiemu senatowi — jak z Waszyngtonu donosi „Corriere della Sera“ — raport, z którego wynika, że 15 procent wypadków śmierci skutkiem katastrof samochodowych w okresie czasu od 1 stycznia do 31 grudnia 1929 r. przypisać należy defektom samochodów. W niektórych miejscowościach obowiązują ustawy, nakazujące perjodycz-

ne badanie pojazdów mechanicznych co cztery lata, przy każdorazowym udzieleniu specjalnego dokumentu stwierdzającego zdolność do jazdy. Komitet jest zdania, że należy rozszerzyć ustawę na wszystkie państwa, w których dotąd nie obowiązują. Defekty, będące główną przyczyną niezszczęśliwych wypadków, dzielą się jak poniżej: hamulce — 28 proc., latarnie 25 proc. — inne części samochodu 7 proc.

Komitet rozpatrywał również sprawę „używanycy“ samochodów, stojąc na stanowisku, że „zwycały sprzedawania i nabywania używanych samochodów zamenil każdego sprzedającego samochodu w handlarza starymi maszynami“. Zdarza się często, — stwierdza raport — że jeden i ten sam samochód zmienia kilkunastu właścicieli, a gdy staje się starym i niezdolnym prawie do użytku, niesumienni handlarze odnawiają go, udzielając nawet przy sprzedaży gwarancji. Te właśnie samochody — szczególnie w niedoświadczonych rękach — stają się groźnym niebezpieczeństwem dla drugih kierowców i piechurów.

Raport zgadza się zupełnie z zamiarem większych wytyrniń wyfoniań rok rocznie z obiegu starych pojazdów celem zniszczenia.

Samokontrola szybkości

Bardzo pomyslową samo-kontrolę szybkości wprowadzają niektóre fabryki automobilów. Licznik szybkości połączony jest kilkoma różnobarwnymi lampkami, które się zaświecają kolejno w miarę rozwijanej przez samochód szybkości. Po kolorze światełek już zdaleka rozpoznnać można automobil, poruszający się z większą szybkością. Wyłączenie licznika nie przydaje się na nic, gdyż w tym wypadku lampka kontrolna nie świeci się zupełnie, zdradzając również przekroczenie przepisów.

Finansowanie handlu automobilowego w Ameryce

Departament izby handlowej w Nowym Jorku ogłosił statystykę, dotyczącą ratalnego i kredytowego handlu automobilami. Statystyka ta obejmuje 9 miesięcy ub. r. Finansowaniem handlu automobilami zajmowało się 369 towarzystw. Towarzystwa te sfinansowały kupno 2.700.000 automobilów, łącznej wartości 1.259 milj. dolarów. Z liczby 2.700.000 automobilów było 55,4 proc. automobilów nowych, a 42,5 proc. automobilów używanych. Z sumy, użytej na sfinansowanie 70,3 proc. przypada na wozy nowe, a 27,8 proc. na używane. Kredyt, udzielony na kupno samochodu nowego, wyniósł przeciętnie 529 dol., na kupno używanego zaś 304 dol.

Tak szeroko zakrojona akcja finansowa przy bardzo niskiej stopie procentowej jest niezawodnie jednym z najważniejszych czynników rozwoju automobilizmu w Ameryce. Gdyby producenci automobilów amerykańskich chcieli i u nas udzielać tego samego taniego kredytu, jakiego udzielają u siebie w Ameryce, a cenę swego produktu kalkulowali ściśle według ceny tego produktu z danymi faktycznych kosztów cla i transportu, bez dobijania specjalnych nadwyżek, byłby automobil amerykański u nas o wiele tańszy.

Kredyt amerykański, tak tani w Ameryce, w drożynie swojej nie ustępuje u nas — naszemu.

Masakra samochodów wojskowych w Niemczech

Z Kassel donoszą, że drogą z Hemilbergu do Veckerhagen przejeżdżał batalion pionierów z Minden na wielkiej ilości samochodów osobowych, motocyklach oraz 25—30 samochodach ciężarowych z przyczepkami. Z powodu zepsucia się hamulca najechał pierwszy samochód ciężarowy na zakręcie na mur mostowy. Kilka jadących za nim samochodów najechało na niego i spadło z wysokości 4—5 metrów.

Wedle opowiadania świadków tej katastrofy, z pod przewróconych pojazdów wydobyło ośmiu ciężko rannych i dziesięciu łeż.



Moda... i wypadki samochodowe

Pułkownik Sopte zwraca uwagę w londyńskim „Times” na niebezpieczeństwo jakie pociągają za sobą nowe modele kapeluszy kobiecych z długim zwisającym rondem z boku. Kapelusz, który opada głęboko na twarz, przesłaniając jedną jej połowę nie pozwala obserwować ruchu na jezdni. Pułkownik był świadkiem w dwu wypadkach, kiedy kobiety noszące modne kapelusze wpadły pod auto ponieważ nie dostrzegły wozu nadjeżdżającego z prawej strony. Autor artykułu wie z własnego doświadczenia iż szofer wytrawny, widząc twarz przechodnia odgaduje zwykle jego zamiary i stosownie do tego kieruje samochodem. Jeżeli kobieta ma na głowie „ostatni krzyk mody” to niepodobna dostrzec gry jej rysów. (p)

Międzynarodowa konferencja energetyczna

Zgodnie z zapowiedzią odbyło się w poniedziałek w Berlinie uroczyste otwarcie międzyna-

rodowej konferencji energetycznej. Obrady toczą się na zebraniach plenarnych i w sekcjach. Przewodniczącym sekcji dwunastej — zajmującej się kwestią paliwa stałego, wybrany został profesor politechniki warszawskiej inż. Świętosławski. Delegacja polska jest bardzo liczna. Podczas uroczystości otwarcia w imieniu delegacji przemawiał prezes polskiego komitetu energetycznego p. Tollocko. (sp)



Komunikat
Oddziału
Motocyklowego
Tow. Sportowego
„Unja“

Na członków nadzwyczajnych przyjęto z dniem 1 czerwca pp. Stanisława Schimmera i Henryka Juraszka.

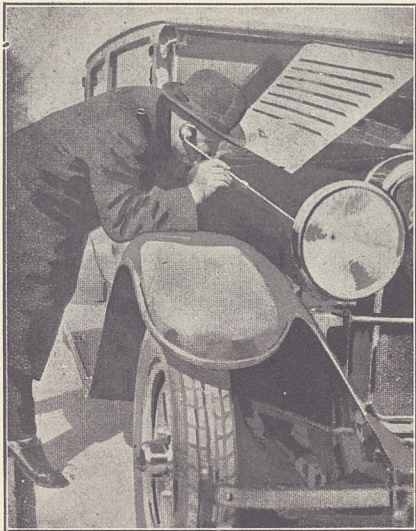
Z dniem 31 marca br. skreślono na własne życzenie z listy członków zwyczajnych kol. Zdzisława Trzeciaka.

Propozycje klubowe na motocykle nabyć można po zł. 5,— za okazaniem legitymacji Oddziału Motocyklowego w firmie „Mascotte” Pasaż Apollo. Legitymacje wydaje członkom sekretariat w godzinach urzędowania od 17 do 19-ej.

W niedzielę, dnia 22. bm. urządzamy gonitwę za lisem na szlaku Poznań—Stęszew. Wyjazd lisa o godzinie 7.30, uczestników o 8.30 z ulicy Bukowskiej 1 (Europa). Zbiórka po skończonej imprezie o godzinie 11 w ogrodzie Jezioro przy Góreckim Jeziorze.

We wtorek, dnia 24. bm. odbędzie się w sekretariacie o godzinie 8-jej zebranie drużyny wyścigowej dla omówienia i załatwienia wielu spraw związanych z najbliższymi imprezami. Do drużyny wyścigowej zalicza się wszystkich jeźdźców posiadających licencję P. Z. M. oraz takich, którzy winni posiadać licencję a dotąd jej jeszcze nie posiadają.

„Auto Doktor“



Podobnie, jak lekarz, badając chorego, przede wszystkim przykłada mu do piersi i płców słuchawkę, tak samo mechanik, wyszukując w maszynie przyczynę złego działania, musi przedewszystkiem znaleźć miejsce skąd stuk się wydobywa. O ile jednak człowiek obdarzony mową, jest w stanie wskazać lekarzowi, co mu dolega, o tyle niema maszyna musi „cierpieć w milczeniu”. Nie tyle wprawdzie w milczeniu, o ile w trudnym do zlokalizowania hałasie.

Ktokolwiek miał do czynienia z silnikami spalowanymi, wie jak trudno jest nieraz wykryć, z jakiego miejsca wydobywa się niepożądany szmer, czy trzask, czy też stukanie, które w porę zauważono i zlokalizowane zapobiegłoby poważnemu często uszkodzeniu silnika. Ponieważ więc, jak wspomnieliśmy, maszyna jest niema, należy, aby dobry mechanik sam jej dolegliwości odgadawał i z wczasu usuwał.

Jak to zrobić? Co pewną ilość przejechanych kilometrów dobry kierowca zmienia oliwę w silniku. Czy to wystarczy? Czy nie należałoby również systematycznie zbadać, czy cały silnik jest w porządku? A więc rozbiierać silnik co 1000 klm. i potem z powrotem montować? Nie, tylko po prostu osłuchać, tak jak to robi lekarz z chorym.

Wszak, aby zbadać stan zdrowia ludzkiego, nie trzeba człowieka zaraz krajać i do wnętrza zaglądać. Wystarczy przyłożyć słuchawkę i posłuchać. To sami obecnie daje się i do wszelkich maszyn stosować, a to dzięki praktycznemu wynalazkowi „Auto-Doktor“.

Odpowiednio skonstruowany stetoskop (słuchawka lekarska) przyłożony do pracującego silnika pozwala bardzo łatwo zbadać przyczynę nieprawidłowych stuków i hałasów.

Wiedząc, skąd stuk się wydobywa, łatwo bowiem domyślić się przyczynę jego, a więc i usunąć ją.

K O M T U R
MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA
Komunikacji i Turystyki
w POZNANIU

w Wystawie
bierze udział
30
państw
z pięciu
kontynentów

Otwarcie 6 lipca 1930 roku

nywania robót renowacyjnych powłoki tłuczniowej na drodze państwowej nr. 15/2 Kępno — Ostrów w km. 11,3—12,0 na odcinku Kochłowy — Rogaszyce i to przy użyciu walca parowego. Wykonywanie powyższych robót trwać będzie przypuszczalnie 8 dni.

Ruch kołowy na tymże odcinku podtrzymany zostanie wprawdzie w czasie trwania wspomnianych robót, atoli skierowany na łatówkę i przy znacznie umniejszonej szybkości pojazdów mechanicznych (nie ponad 10 klm.).

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolomowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Szofer

z kilkoletnią praktyką, poszukuje posady z dobrymi świadectwami, poleceniami zaraz lub później. Oferty „Samochód”, Poznań zdw 62 491

Stangrel-szofer

poszukuje posady w majątku. Ujeżdża konie wierzchowymi, umie jeździć czwórka. Oferty upraszam „Samochód”, Poznań pod nr 12 883

Szofera-montera

z kaucją, również do wszelkich prac hotelowych poszukuje od 21 czerwca do miasta powiatowego Wlkp. Zgłoszenia przy wólnym stole i stacji pod nr 12 179 do admin. „Samochód” w Poznaniu.

Ślusarz-monter

samochodowy, samodzielny, z prawem jazdy szuka pracy. Oferty Kurjer zdw 61 855

Szofer-kawal

praktyka szoferska, kaucja 400 zł, poszukuje posady. Zgłoszenia „Samochód”, Poznań zdw 61 649

Szofer

mechanik, Małopolański, z kaucją, na wszystkie wozy, samotny. Miejscowość obojętna. Oferty „Samochód”, Poznań zdw 61 571

Szofer-mechanik

z praktyką, który w wolnych chwilach zajmie się polowaniem lub inną pracą, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia „Samochód”, zdw 61 563

Szofera

z większą kaucją, egzamin, świadectwa na wozy prywatne, firmowe, taksówki, trzeźwy, pracowity, zaraz lub później. Oferty „Samochód”, zdw 61 564

Szofer-ogrodnik

z świadectwami, z osmioletnią praktyką ogrodniczą i półroczną praktyką szoferską w Poznaniu, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia „Samochód”, Poznań zdw 61 221

Samochód

9/80 Praga Mignon używana, po generalnym remoncie, w bardzo dobrym stanie natchemist korzystnie do nabycia. Oferty „Par”, Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11, pod nr. 24.21

Samochód

nowy Morris - „Oxford” 8/50 K. M., karetka 6 osobowa natchemist do sprzedania na korzystnych warunkach. Wulkanizator, Borysłak i S-ka, Poznań, 3. Maja 7, telefon 40-96.

Kawal - szofer

z dobrem świadectwem, poszukuje posady zaraz. — Józef Kumański, Kurnatowice, p. Kwilcz, pow. międzychodzki. zdw 60 359



Komunikat
Automobilklubu
Wielkopolski

ODPIS.

OBWIESZCZENIE.

w sprawie zamknięcia względnie obowiązkowego ograniczenia szybkości ruchu kołowego na drodze powiatowej nr. 3 Ostrzeszów — Kobylągóra — Makoszyce.

Podaje się niniejszem do publicznej wiadomości, iż Zarząd Drogowy powiatu Ostrzeszowskiego przystępuje z dniem 27 czerwca br. do wykonywania robót renowacyjnych powłoki tłuczniowej na drodze powiatowej nr. 3 Ostrzeszów — Kobylągóra — Makoszyce i to przy użyciu walca parowego. Wykonywanie powyższych robót trwać będzie przypuszczalnie do 14 lipca br.

Ruch kołowy na tymże odcinku podtrzymany zostanie wprawdzie w czasie trwania wspomnianych robót, atoli skierowany na łatówkę i przy znacznie umniejszonej szybkości pojazdów mechanicznych (nie ponad 10 klm.).

Celem zwrócenia uwagi na powyższą przeszkodę w ruchu, ustawione będą w odległości około 200 m. od rozpoczęcia się wspomnianego odcinka w obydwóch kierunkach przepisywane znaki ostrzegawcze.

Ostrzeszów, dnia 13 czerwca 1930 r.

(—) Zentkeler

Kierownik Starosta Powiatowego.

ODPIS.

OBWIESZCZENIE.

w sprawie zamknięcia względnie obowiązkowego ograniczenia szybkości ruchu kołowego na drodze państwowej nr. 15/2 Kępno — Ostrów, na odcinku Kochłowy — Rogaszyce.

Podaje się niniejszem do publicznej wiadomości, iż Zarząd Drogowy powiatu Ostrzeszowskiego przystępuje z dniem 20 czerwca br. do wyko-

Celem zwrócenia uwagi na powyższą przeszkodę w ruchu, ustawione będą w odległości około 200 m. od rozpoczęcia się wspomnianego odcinka w obydwóch kierunkach przepisowe znaki ostrzegawcze.

Ostrzeszów, dnia 13 czerwca 1930 r.

(—) Zenkeler

Kierownik Starostwa Powiatowego.

ODPIS.

Wydział Powiatowy.

Nowy Tomyśl, dnia 12 czerwca 1930 r.

Zawiadamiam, że w związku z podjęciem robót renowacyjnych na drogach bitych tutejszego powiatu powstaną następujące przerwy względnie utrudnienia w ruchu komunikacyjnym:

I. szosa państwowa nr. 165

1) odcinek Rudniki — Michorzewo w km. 44,3 — 46,1 całkowite wstrzymanie ruchu w czasie od 16. VI. do 28. VI. 30 r. Objazd Rudniki — Michorzewko — Michorzewo i na odwrót.

2) odcinek Pakosław — Lwówek km. 56,6 — 58,7 utrudnienie ruchu komunikacyjnego w czasie od 29. VI. do 8. VII. 30 r.

II. szosa wojewódzka nr. 9.

Odcinek Bolewice km. 8,4—9,3 utrudnienie ruchu komunikacyjnego w czasie od 9. 7. do 17. 7. 30 r.

III. szosa wojewódzka Grodzisk — Zbąszyń.

Odcinek Chobienice — Przyprostynia km. 43,9—44,7 utrudnienie ruchu komunikacyjnego w czasie od 21. 7. do 29. 7. 30 r.

Przewodniczący:

(—) Czubiński.

nych w Polsce, raczył ofiarować Wielkopolskiemu Klubowi Jazdy wspaniałą nagrodę wędrowną dla zwycięskiej ekipy w postaci pucharu z brązu, wyobrażającego rękę oplecioną laurem a trzymającą ściętą kulę polo, w której pomieści się flaszka szampa. Puchar ten, wykonany przez znanego i cenianego artystę rzeźbiarza prof. Władysława Gruberskiego, waży 12 kg.

Komunikaty M. W. K. T.

Puchar Prezydenta Rzeczypospolitej

Wielkopolski Klub Jazdy Konnej organizuje w czasie trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu wielkie zawody konne na hippodromie przy ul. Grunwaldzkiej w czasie od 6—13 i od 20—27 lipca br.

Między innymi zawody te składać się będą z: Konkursu hipicznego, Turnieju Polo, Konkursu zaprzęgów ziemiankich, Konnych Turniejów Wojskowych oraz innych zawodów sportowo-konnych.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, będący — jak wiadomo — wielkim miłośnikiem i protektorem wszelkich zawodów kon-

Odpowiedzi redakcji

WPan Alfred Lubjański, Lubliniec, Śląsk. — Podobne zjawisko (szarpanie kierownicy przy wolnej jeździe) zachodzi również przy Lancji-Lambda naszego wydawnictwa. Z całą pewnością nie polega ono jednak na defekcie przednich amortyzatorów hydraulicznych. Powodem tego zjawiska może być albo zły stan jednej z opon przednich (wyboje naskutek częstych wulkanizacji) albo też najprawdopodobniej zużycie się sprężynki w ciągłe (Stosstange).

WPan dr. Komischke, Łasin. — Wspomiane przez WPana „Tablice samochodowe do szybkiego odnajdywania uszkodzeń” inż. Nowaskowskiego, nabyć można — jak nas poinformowano — w Księgarni Robotniczej, Warszawa, Warecka 9.

Ważne dla wystawców M. W. K. T.



Projektujemy i urządzamy kompletne stoiska w nowoczesnym stylu, nie wyłączając wykresów.

Projekty wraz z kosztorysem bezpłatnie.

Prace malarskie wykonujemy najnowszym aparatem natryskowym „Sprio” na szkło, blachę, płótno, drzewo i t. d. Wydobymy maksimum efektu, który jest o 50% większy od pracy ręcznej, przy jednoczesnej różnicy w cenie o 20%. Przy zamówieniach seryjnych wyjątkowe warunki. — Wykonanie terminowe.

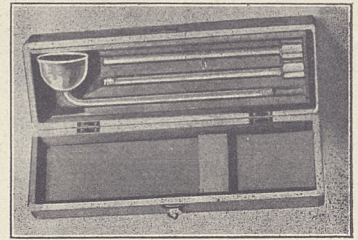
POZNAŃ, UL. WYSPIAŃSKIEGO 35.
TELEFONY 71-01, 71-03.

SILNIK WASZ NIE POWIE WAM CO MU DOLEGA

ukryte defekty są tak groźne, jak groźne są ukryte choroby ludzkie.

Dawniej: ażeby wyszukać powód wadliwego działania silnika, należało go rozebrać na części — zbierało to wiele czasu i pracy.

Dziś: wystarczy posiadać stetoskop samochodowy n. „AUTO-DOKTOR”, a każdy defekt odnajdywany jest z łatwością.



NAJLEPSI AUTOMOBILIŚCI, NAJPOWAŻNIEJSI EKSPERCI ZAGRANICZNI I POLSCY,

jak inż. Rychter, Tazyński, prof. Politechniki Warszawskiej Stefanowski, dali wyraz uznania stetoskopom

„AUTO-DOKTOR”

jaką genialną i niezbędną wynalazkowi w dziedzinie motoryzacji; potrzebnego do obsługi każdego silnika spalinowego i wszystkich maszyn parowych i ropnych

Silnik bez „Auto-Doktora”, to tak, jak człowiek bez lekarza.

Generalna Reprezentacja:

„ATLANTIC” Poznań, plac Sapieżyński nr. 4 — Telefon nr. 20-25.

Aspirin

TABLETKI 

niezbędne również podczas lata jako środek uśmierzający ból.

Do nabycia w aptekach.

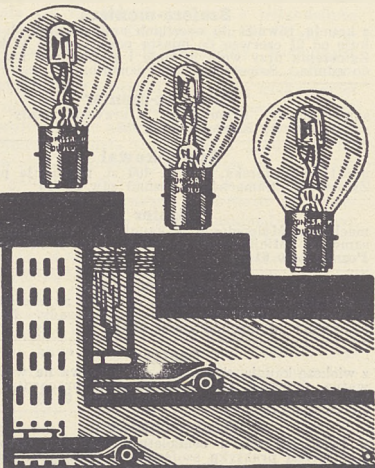
Do ilustrowania wszelkiej reklamy polecamy

KLISZE

kreskowe i siatkowe na cynku. Nasza tygodniowa produkcja wynosi przeszło 40 000 kwadratowych centymetrów.

Drukarnia Polska, Sp. Akc. w Poznaniu,

św. Marcin 70



TUNGSRAM

DUOLUX

ŻARÓWKI REFLEKTOROWE
najnowszej konstrukcji
zwiększają
bezpieczeństwo jazdy

HUMOR

Roztargniony profesor

— Wiesz, siedzę już tu od pół godziny i czekam na swoje auto.

— Ależ człowieku, przecież siedzisz w nim!

Optymista

— Od czasu, gdy miałem nieszczęśliwy wypadek z motocyklem, nie wsiadam więcej na takie bydlę!

— Nonsens! W takim razie musiałbyś również przestać jeść, gdy raz znajdziesz włos w talerzu z zupą!

Dernier cris

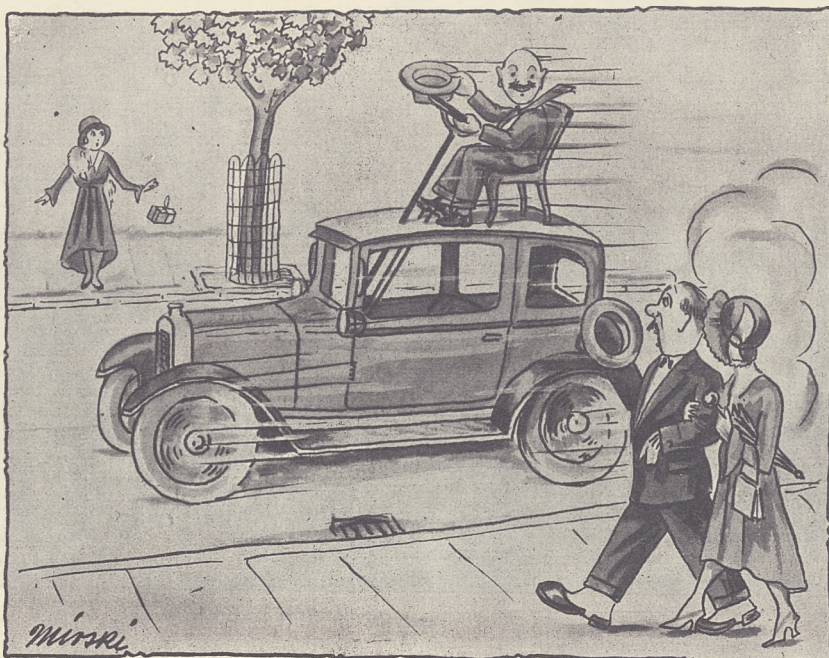
— Kochanie — powiada żona do męża, — byłby czas, byśmy sobie nareszcie sprawili lila samochód!

— Dlaczego koniecznie lila?

— Bo to jest ostatni krzyk mody!

— No, to zamknij uszy!

Amator świeżego powietrza



Sevius, Bolcio!

Mała różnica

Ktoś oddał samochód do warsztatu naprawy, celem dokonania drobnej reparacji. Otrzymałszy rachunek, stwierdził, że jest on za słony.

— Pan policzył co najmniej dziesięć złotych za wiele — powiada wreszcie do mechanika.

— Ach, przepraszam, lecz mój pomocnik biurowy jest taki roztargniony...

— No, a gdyby się omylił na pańską niekorzyść?

— Taki roztargniony on znowu nie jest.

Niemożliwe

— Żona powinna towarzyszyć mężowi wszędzie, gdziekolwiek on się udaje.

— Tak? Dla mnie jest to niemożliwe. Mój mąż jest szoferem taksówki.

Tragiczny koniec króla szybkości

(Dokończenie ze strony 7-mej).

Po ukończeniu budowy łodzi oddał się Segrave pilnym treningom na malowniczym, w pieśni angielskiej opiewanym jeziorze Windermeere, w którego nurtach znalazł również śmierć. 14 czerwca o godzinie 17-jej major Segrave postanowił dokonać definitywnej próby na jeziorze Windermeere pod kontrolą specjalnej komisji i bardzo czułych stoperów i tachometrów. Podczas trzeciego okrążenia toru łódź wyrwała się nagle na wirażu, podskoczyła w górę, następnie zaś wryła się dziobem w fale jeziora, pod którego powierzchnią zniknęła. Oniemiałym z przerażenia widzom na brzegu, wśród których znajdowała się również żona Segrave'a zabrakło tchu w piersiach. Po kilku sekundach łódź wynurzyła się na powierzchnię, już bez załogi, i poczęła tonąć. Dzięki natychmiastowej pomocy wydobyto z wody Segrave'a i jednego z inżynierów, konstruktorów łodzi Wilcocks'a, natomiast towarzyszący im mechanik utonął. Segrave, mając złamane obie nogi, jedną rękę, 6 żeber oraz płuca przebite w kilku miejscach, dawał już tylko słabe oznaki życia i zmarł w kilkadziesiąt minut po wypadku na rękach swej żony. Mimo wypadku bohaterski król szybkości, ustalił na swej łodzi nowy rekord światowy, który wynosi 98,7 mil na godzinę; dotychczasowy wynosił 96,25 mil na godzinę.

Major Sir Henry Segrave liczył 34 lata, był dyplomowanym lotnikiem i jak już wspomnieliśmy, posiadaczem światowego rekordu szybkości samochodu. W czasie wojny światowej odznaczył się niezwykle bohaterskim i otrzymał szereg najwyższych odznaczeń angielskich i francuskich. W 1918 roku opuścił

lotnictwo wojskowe w randze majora, poczem z zamilowaniem poświęcił się sportowi motorowemu.

Prasa angielska ubiegłego tygodnia poświęciła prawie wszystkie wstępne artykuły katastrofie Segrave'a, który był jedną z najbardziej popularnych postaci w Anglii w ciągu ostatnich lat. Badania specjalnie ustanowionej komisji, złożonej z najwybitniejszych inżynierów i rzeczoznawców, nie doprowadziły do wykrycia powodu wypadku. Oha silniki do ostatniej chwili działały prawidłowo, czego dowodem jest, że licznik, który zaciął się w chwili katastrofy wykazywał maksymalną ilość obrotów. Również bez zarzutu pracowały stery i inne mechanizmy pomocnicze. Prawdopodobnie katastrofę spowodowało zbyt gwałtowne pochylenie łodzi na wirażu.

Pokoje dla przyjezdnych, przybywających do Poznania, celem zwiedzenia M. W. K. T.

Zgodnie z zapowiedzią Dyrekcji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, lista zgłoszeń kwater prywatnych dla przyjezdnych, przybywających do Poznania, celem zwiedzenia M. W. K. T. została zamknięta w dniu 15. bm. Wołec tego dalszych zgłoszeń się nie przyjmują.

W biurze kwaterunkowym Wystawy zarejestrowano przeszło 1500 pokoi prywatnych (około 2600 łóżek).

W dłałości o zapewnienie taniego pomieszczenia wycieczkom zbiorowym, Dyrekcja M. W. K. T. zorganizowała dla wycieczek kwaterę masową na 250 miejsc. Członkowie wycieczek, którzy korzystają będą z tej kwatery, otrzymają siennik i koc za 2 zł. za dobę.

Zgłoszenia zbiorowe wycieczek na Wystawę należy nadsyłać zawczasu do Biura Kwaterunkowego M. W. K. T. w Poznaniu (ul. Marszałka Focha 18) z podaniem terminu przybycia do Poznania projektowanej wycieczki i dokładnej ilości osób, biorących w niej udział.

Ceny pokoi w pierwszorzędnym hotelach, zarejestrowanych w Biurze Kwaterunkowym M. W. K. T., wynoszą od 7 i pół zł. wzwyż. W hotelach tych zapewniono dla przyjezdnych około 600 pokoi.

Wystawa Krajobrazu Polskiego na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

W dziale turystyki krajowej M. W. K. T. przy poparciu Departamentu Sztuki W. R. i O. P. i wydatnem współdziałaniu Ministerstwa Robót Publicznych urządzona będzie wystawa obrazów krajobrazu polskiego, mająca na celu zapoznanie spodziewanych licznych gości zagranicznych z pięknością naszego pejzażu i wybitnymi dziełami tej gałęzi malarstwa polskiego.

Dyrekcja M. W. K. T. zwraca się z gorącym apelem do artystów polskich i właścicieli arcydzieł malarstwa polskiego o nadesłanie prac, zapraszając jednocześnie do komisji kwalifikującej pp. Dyrektora Dep. Sztuki Min. W. R. i O. P. prof. Wł. Skoczylasa, prof. L. Wyczółkowskiego, Poznań, prof. Ferdynanda Ruszczyca, Wilno, prof. Wł. Jarockiego, Kraków, Radę Min. Robót Publicznych K. Łapińskiego, kier. art. prof. W. Jastrzębowski, Warszawa, Prezesa Zw. Polskich art.-grafików, prof. Fr. Siedleckiego, Warszawa, red. Jana Kleczyńskiego, Warszawa.

Dla przeprowadzenia akcji technicznej wyznaczono delegata M. W. K. T. p. red. Jerzego Guranowskiego, Warszawa.

Rozmaitości ze świata



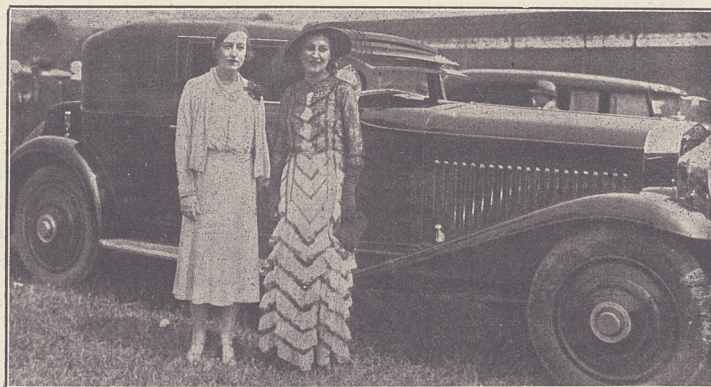
Na amerykańskich placach „parkingowych“ spotyka się częstokroć najprzeróżniejsze „dziwy świata automobilowego“. Oto widzimy olbrzymią limuzynę Cadillac, przeznaczoną na camping. Na dachu przedsiębiorczy właściciel urządził taras, zaś we wnętrzu sypialnię.

* * *

W Kansas (U. S. A.) wszystkim stacjom benzynowym nadano osobliwy kształt wigwamów indyjskich, na pamiątkę walecznych Indian, do niedawna gospodarzy tej ziemi.

* * *

W Nicy odbył się w ubiegłym tygodniu konkurs elegancji samochodów. Pierwszą nagrodę uzyskał wspaniały kabriolet Hispano-Suiza, który widzimy na ilustracji.



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-lamowy milimetr na stronie 5-lamowej 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.