



30

groszy

Samochód

Organ oficjalny Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

20. lipiec 1930

Dzielna sportsmenka



W ubiegłą sobotę, 12 b. m. przybyła do Poznania znana czeska „sportswoman” p. Mila Krejzowa, która na motocyklu „Praga” odbywa rajd po Europie. Dzielną motocyklistkę witali pod Poznaniem p. konsulowa Matouskova, przedstawicielka „Pragi” p. Śliwińska oraz prasę.
 Fot. M. Białeński, Poznań

Z KOMTURA

Śpiesz do Poznania!

Być w Polsce, a nie widzieć Wystawy Samochodowej na M. W. K. T. Poznańskiej — byłoby wprost niedopuszczalne. Skoro mamy walczyć z czasem i przestrzenią — walczmy rozsądnie, walczmy ekonomicznie. Wystawa Samochodowa rozpostarła przed nami taki ogrom typów, rodzajów odmian, przystosowanych do każdego niemal przeznaczenia lub oponowania, że wybranie najbardziej odpowiedniego wozu, nie przedstawia rzeczywicie żadnej trudności. Są zwykłe wozy osobowe, są sanitarki, jakby gabinety lekarskie urządzone, są ciężarówki maszynowe, są lekkie, a nawet składane autobusy komfortowe i najnowsze, opalane ropą naftową, motocykle wycieczkowe, cyklonetki, wreszcie rowery. Jest to „Wielka Parada” samochodowa, która największego niedowiarka przekona, że przyszłość komunikacji będzie udziałem trakcji spalinowej.

Można tanio zwiedzić Komtura

Ministerstwo Komunikacji przyznało znaczne zniżki taryfowe osobom, udającym się na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, która otwarta została w dniu 6 lipca br. i trwać będzie do dnia 10. sierpnia br.

Tak mianowicie — osoby pojedyncze, udające się na Wystawę, korzystają z 33,3 proc. zniżki w każdą stronę, nabywając na stacjach wyjazdu *biuletyny powrotne*, (ważne 10 dni). Bilety te sprzedają wszystkie kasy kolejowe. Przed wyjazdem z Poznania bilet powrotny winien być ostateczny w kasie kolejowej.

Osoby, zamieszkujące poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, które po zwiedzeniu M. W. K. T. powracają zagranicę, lub też zamierzają odbyć podróż po Polsce, mogą korzystać z 50 proc. zniżki od cen normalnych, na podstawie zaświadczeń wydawanych przez Dyрекcję M. W. K. T.

Grupy osób, złożone najmniej z 25 osób, korzystają przy przyjeździe do Poznania i w drodze powrotnej — z ulgi 50 proc.

Młodzież szkolna, udająca się grupami co najmniej z 10-ciu osób, korzysta z ulgi 66,6 procent, przy przejeździe na Wystawę i w drodze powrotnej.

Wystawcy i ich pracownicy korzystają z 50 proc. zniżki, przy przejazdach do Poznania i z powrotem.

Poza temi ulgami — przewidziane są osobne bilety okręgowe — imienne, które wydają Wydziały Handlowo-Taryfowe Dyрекcyj P. K. P., względnie kasy biletowe w miejscowościach, będących siedzibami Dyрекcyj.

Ceny 5-dniowego biletu okręgowego na całą sieć P. K. P. są następujące:

I kl — 325 zł, II kl — 195 zł, III kl — 130 zł.

Powyższe zarządzenia wydane zostały z myślą wzmocnienia podczas M. W. K. T. ruchu turystycznego i umożliwienia turystom zagranicznym zwiedzenia za tanie pieniądze, zarówno Wystawy Poznańskiej, jak i innych ośrodków w Polsce.

Publiczność domaga się przedłużenia godzin otwarcia pawilonów

O olbrzymim zainteresowaniu się Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki świadczą liczne listy wziędających, w których domagają się przedłużenia godzin otwarcia pawilonów na M. W. K. T.

Stosując się do tych życzeń Dyрекcja Wystawy zarządziła od dnia dzisiejszego, aby pawilony wystawowe były otwarte dla wziędających do godziny 8-jej wieczorem.

Atrakcje wieczorne

Dyrekcja M. W. K. T. podaje do wiadomości ogółu, że po godz. 8-mej wieczorem otwarte są dla publiczności wejścia do Parku Wilsona od ulicy Berwińskiego i Matejki (wprost ulicy Jarochowskiego). Kasy wieczorne są otwarte do godziny 11 wieczór. Cena biletów wstępu do Parku Wilsona 50 groszy od osoby.

Park Wystawowy jest wspaniale iluminowany reflektorami i różnobarwnymi lampami elektrycznymi, przez co wywiera wprost bajkowe wrażenie wzrokowe. Uzupełnia to wrażenie olbrzymi wodotrysk świetlny i przepych dekoracyjny cudnych trawników.

W obrębie parku funkcjonują: w przepięknym szklanym pawilonie dancing z występami artystycznymi pierwszorzędnych sił; wykładowe restauracje ze znakomitą obsługą oraz kino, w którym wyświetla się filmy krajoznawcze. Seanse kinowe odbywają się o godz. 5, 7, i 9. Palmiarnia, zawierająca najwspanialsze okazy flory, jest otwarta do godz. 8 wieczorem.

Po zwiedzeniu pawilonów Wystawy tysiączne rzesze zapelniają Park Wilsona na M. W. K. T., zachwycając się jego przepięknie i odpoczywając w zacisznych restauracjach.

Rajd samochodowy

Przypominamy gościom, przybyłym na M. W. K. T. o niezmiernie interesującej imprezie sportowej, jaka odbędzie się dnia 12-go bm. Jestto samochodowy zjazd gwiazdzysty do Poznania (meta na hippodromie przy ul. Grunwaldzkiej — dojazd tramwajami 6 i 11). Dyрекcja M. W. K. T. ofiarowała zwycięzcy rajdu wspaniały puhar.

Telegramy gratulacyjne

Minister włoski p. Philipp Pennavaria po wyjeździe z Poznania nadesłał w dniu 8 bm. z Gdyni na ręce p. Prezydenta Ratajskiego telegram treści następującej:

„Jestem oczarowany niezapomnianem przyjęciem w waszym znakomitem mieście. Proszę przyjąć odemnie i od mojej żony wyrazy bardzo głębokiej wdzięczności”.

Bułgarski minister Rolnictwa Grigor Wassileff nadesłał z Sofji telegram następujący:

„Wzruszając z całego serca z okazji dokonanego dzieła, które będzie czynnikiem lepszego poznania się i zbliżenia wszystkich narodów. Proszę o zaproszenie delegatów do odwiedzenia Warny i Bułgarii. Niech żyje Poznań!”

Pan Minister Sokal z Genewy zadespował: „Wyrażając szczerzy żal, że nie mogę przybyć do Poznania, proszę Pana Prezesa o przyjęcie serdecznych życzeń powodzenia dla M. W. K. T.”

Treść telegramu J. E. Biskupa Okoniewskiego z Pelplina:

„Niech Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki zbliży i zjednoczy narody i państwa, niech ujawni ich piękność i zachęci do głębszego poznania się wzajemnego”.

Pan Minister Sprawiedliwości Stanisław Car nadesłał telegram treści następującej:

„Nie mogę przybyć osobiście na uroczystość otwarcia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki składam uprzejmie podziękowanie za łaskawie nadesłane zaproszenie oraz życząc najlepszych wyników tej Wystawy”.

Pan Dr. Stanisław Wachowiak nadesłał z Antwerpii despesz następujący:

„Z powodu otwarcia Wystawy serdecznie życząc zupełnego powodzenia”.

Prócz wymienionych wyżej telegramów do Pana Prezydenta Ratajskiego i Zarządu Wystawy nadchodzą codziennie setki despesz gratulacyjnych.

Wycieczki z zagranicy

Wycieczka Polaków z Niemiec. Staraniem Konsulatu Generalnego R. P. w Berlinie przybędzie na M. W. K. T. wycieczka członków Związku Polaków w Niemczech.

Wycieczka Polaków z Turcji. W dniu 3 lipca wyjechała z Konstantynopola wycieczka Polaków celem zwiedzenia M. W. K. T. w Poznaniu. Rodacy nasi z Turcji zatrzymują się w Krakowie, skąd bezpośrednio potem przybędą na M. W. K. T.

Wycieczka 13 dziennikarzy ze Słowaczyny. W najbliższych już dniach przybędzie do grodu Przemysława specjalnie zorganizowana na M. W. K. T. przez energicznego Konsula R. P. w Koszycach p. Henryka Wielowiejskiego wycieczka dziennikarzy słowackich i czeskich w następującym składzie:

1. Jan Gruenwald, dyrektor „Slovenskiego Vychodu”, „Slovenskiej Krajiny”, „Slovenskiego Ludu” i „Vesny”.

2. Jan G. Stanol, redaktor „Slovenskiego Vychodu”.

3. Marja Stanolowa, korespondentka „Slovenskiego Dennika”.

4. Wincenty Navara, naczelny redaktor „Slovenskiego Vychodu” i „Vesny”.

5. Dalibor Janek, red. „Slovenskiego Vychodu”.

6. Karolina Satosova, urzędniczka drukarni „Slovenskiego Vychodu”.

7. Rudolf Koto, I. redaktor „Lidovych Novin”.

8. Helena Kotolova, członek redakcji „Lidovych Novin” filii w Koszycach.

9. Józef Janeczek, redaktor „Slovenskiego Vechernika”.

10. Karol Murges, redaktor „Slovenskiej Pravdy”.

11. Ing. Bohumir Solc, redaktor gosp. „Slovenskiego Vychodu”.

12. Dr. Grigorij Medvecky, red. „Gazdovskich Novin”.

13. Rudolf Kryl, red. „C. T. K.” (agencja prasowa).

Wycieczka konsulów i radców kons. państw obcych w liczbie 20 osób przybyła do Poznania dnia 10 bm. około północy. Przybyli przedstawiciele konsularni państw: Francji, Anglii, Rosji Sow., Rumunii, Argentyny, Brazylii, Łotwy, Norwegii, Hiszpanii, Holandii, Czechosłowacji, Grecji i Jugosławii. Towarzyszył im p. Konsul Kosow, kierownik ref. Propagandy Ekonomicznej M. S. Z. oraz delegat Departamentu Konsularnego M. S. Z. Minister Reform Rolnych prof. Staniewicz na M. W. K. T. W dniu 9 bm. przybył do Poznania o godz. 3-ciej i zwiedził Wystawę w towarzystwie dyrektorów M. W. K. T. p. Minister Reform Rolnych prof. Staniewicz.

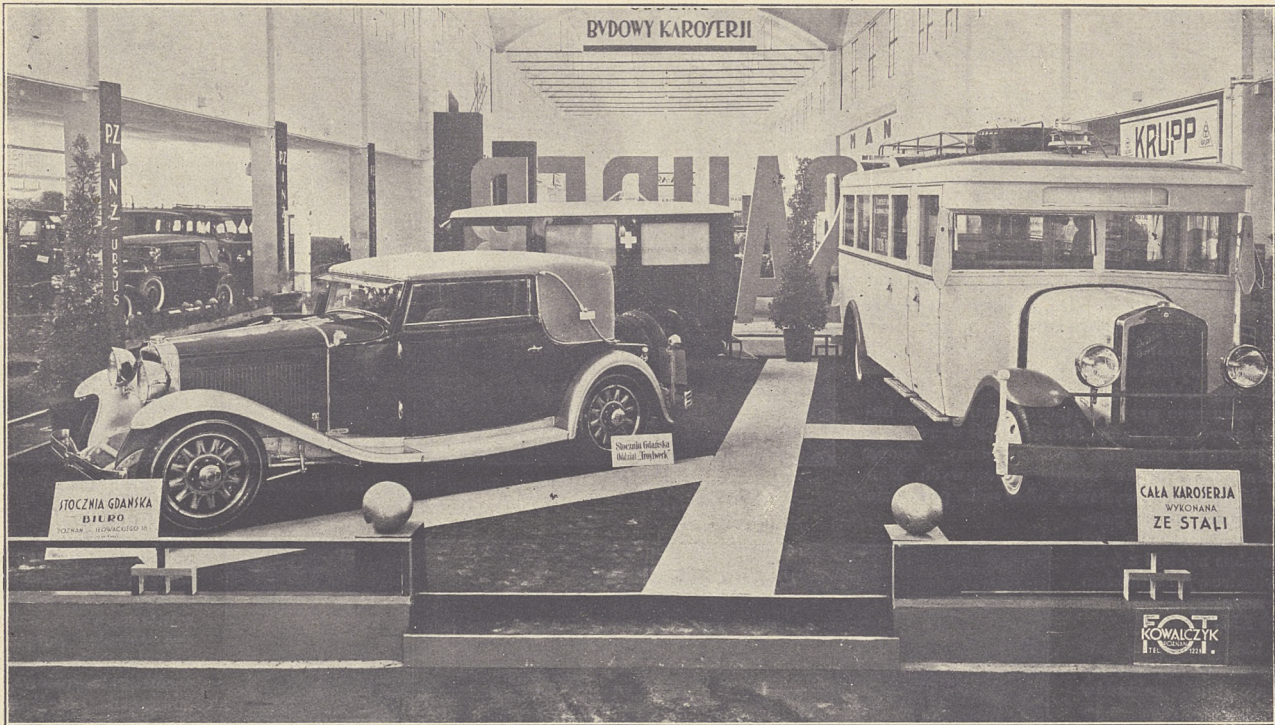
Groźny konkurent

Wrażenie, jakie się uzyskuje po zwiedzeniu Wystawy Samochodowej na M. W. K. T. Poznańskiej, jest istotnie imponujące. Dopiero tak wszechstronny przegląd stanu i dynamiki przemysłu automobilowego uzmysławia tę potęgę, jaką dziś przedstawia samochód. Niema wprost dziedziny życia publicznego, do którejby się samochód nie wdarł i któryby, dzięki swym właściwościom nie zmodyfikował. Produkcja rolna zna już od dawna plugi motorowe, traktory i żniwiarki. Na Wystawie widzimy najnowsze ich modele wystawione m. in. przez Forda, Skodę i Renault.

Handel nowoczesny bez samochodu nie mógłby egzystować. Tem się tłumaczy tak olbrzymi nawal eksponatów, mogących istotnie zadowolić wszystkie wymagania, od wielkich ciężarowców, wystawianych przez Skodę, Fiat, Mercedes-Benz, Buessing, Saurer, Hentschel, Krupp, z hydraulicznym 3-ostromnem urządzeniem wyrotowem, lub Tatra z lamaną osią kół tylnych, począwszy, do małych półciężarówek polskiego Ursusa i kombinowanego wozu osobowego z nakładaną półciężarową karoserją Skody.

Ale prawdziwa „wielka parada” automobilowa, to — autobus, ten groźny konkurent kolei żelaznych. Już sama elastyczność trakcji autobusowej stanowi jej atut nie do zwalenia, a mimo to wysiłki produkcji autobusowej idą coraz bardziej w kierunku dostosowania urządzeń do wymagań rynku. Trudno się dziwić nierentowności niektórych drugorzędnych linii kolejowych, gdy się ogląda dbałość w urządzeniach eksponowanych autobusów. Takie wozy Skody na 10—30 osób, Seemia, Renault, Buessing, Morris, Polski Ursus, Saurer, ostatni model Benz z motorem opalanym ropą, dającym 80 proc. oszczędności paliwa, są przekonującym dowodem, że przyziemna trakcja spalinowa jest w pełni swych sił rozwojowych.

Poszczególne dążenie śladem Ameryki do posiadania własnego samochodu znalazło swoje odbicie w produkcji niewielkich rozmiarami, lecz nazywanych pakownych samochodów B. M. W. 4-osobowych o mocnym silniku, ekonomicznej eksploatacji, dość znacznej, bo do 70 km. na godzinę dochodzącej szybkości. Zaś dla celów reprezentacyjnych widzimy piękne w linii Austro-Daimler, Fiaty, Pragę, chyżą Lancię, sportowo-wycieczkowe przesłężone Mercedes-Benz, robiącego z latwością 200 km. na godzinę, a obok dla kontrastu pierwszy benzynowy samochód na świecie z roku 1881 teźże marki o „rekordowej” na owe czasy chyżości... 18 km. na godzinę. A to wszystko w otoczeniu sprzętu samochodowego, motocykli i cyklonetek, o których napiszemy innym razem. Gdy wychodzimy z Wystawy Samochodowej, trudno oprzeć się przed podziwem dla geniuszu i wyjątkowej pracy „ludzi motorów”.



Kabriolet na podwoziu Nash, autobus „De Dion Bouton“ ze stalową karoserją oraz sanitarka tejże samej marki, skarosowana w Stoczni Gdańskiej.



SALON SAMOCHODOWY NA „KOMTURZE”

II.

Pawilon 13.

Na samym wstępie pawilonu 13 widzimy stoisko Stoczni Gdańskiej, która wystawia kabriolet skarosowany we własnych zakładach na podwoziu Nash, odznaczający się niezwykłą piękną linią i barwą, oraz dwa autobusy na podwoziach De Dion Bouton również z własnymi karoserjami.

Całą boczną nawę rozległej hali zajęły eksponaty najważniejszej placówki krajowego przemysłu samochodowego: Państwowych Zakładów Inżynierji i Ursusa. Widzimy tam trzy piękne modele samochodów osobowych C. W. S.: limuzynę, torpedo i kabriolet, z których ten ostatni przedstawia się imponująco i zadowolić może najbardziej wybrednego amatora. Prócz tego P. Z. I. wystawiają kilka wozów ciężarowych i sanitarnych, oraz szereg autobusów Ursus. Nadzwyczaj okazałe przedstawia się również motocykl z przyczepką, marki C. W. S.

Stwierdzić należy, że nasz polski przemysł samochodowy narazie obral właściwą drogę dla swego rozwoju. Samochody C. W. S.

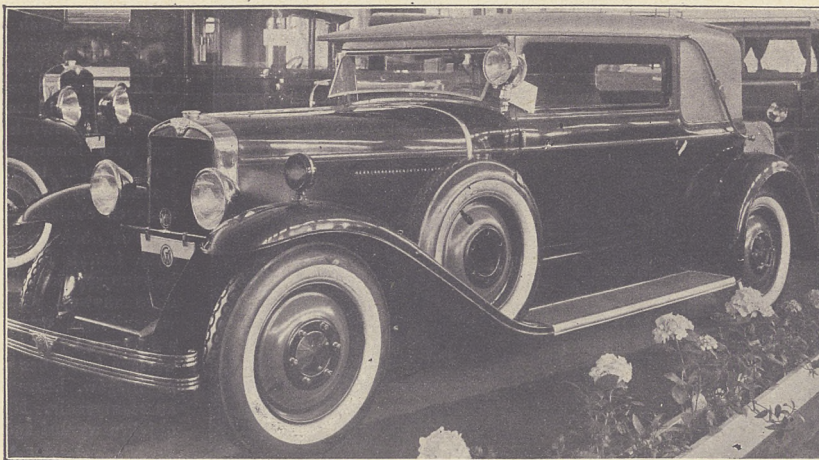
i Ursus są pierwszymi wyrobami tej branży w Polsce, nie będąc naśladownictwem żadnych konstrukcyj zagranicznych, lecz tworem pracy intelektualnej polskich inżynierów konstruktorów, stworzone wysiłkiem rąk polskiego robotnika z polskiego materiału. Plany samochodów C. W. S. opracował znany konstruktor polski inżynier Tadeusz Tański. Konstrukcja wozów tej marki odznacza się niezwykłą, prawie że niedoścignioną prostotą, dzięki czemu cały silnik i wszystkie części podwozia rozkręcić można kluczem o dwóch rozwartościach, zaś napęd wału rozrządowego, pompki wodnej, pompki oliwnej, wentylatora i regu-

latora, następuje zapomocą systematu tylko trzech kół zębanych.

Zarówno samochody C. W. S., jak i Ursus przeszły już dawno ogniową próbę stu tysięcy kilometrów przebytych w najgorszych i najróżnorodniejszych warunkach drogowych Polski i wysoka ich jakość jest już ogólnie znana. Z drugiej strony dzięki jak najdalej idącej racjonalizacji pracy udało się fabryce przejść na produkcję seryjną, tak, że produktem miesięcznej pracy zakładów jest poważny obiekt zgórą trzydziestu wozów, gotowych do wypuszczenia na rynek. Stwierdzić też należy, że ta racjonalizacja produkcji umożliwiła obniżenie cen do tego stopnia, że nie są one obecnie wyższe od cen fabrykatów zagranicznych tej samej jakości.

Odczuwając wielkie zadowolenie na widok lśniących produktów krajowego przemysłu samochodowego i z nadzieją w sercu, że na następnej wystawie samochodowej eksponaty te zajmą jeszcze więcej miejsca, idziemy dalej.

Zdaleka już rzuci się w oczy olbrzymimi, kilkumetrowymi literami reklama Saure-ra. Na stoisku tej znanej, szwajcarskiej fabryki, widzimy nader ciekawe podwozie cięż-



Piękny kabriolet CWS, przynoszący chlubę krajowej produkcji.

zarowe z silnikiem sześciocyndrowym na paliwo ciężkie, oraz drugie podwozie z czterocyndrowym silnikiem benzynowym.

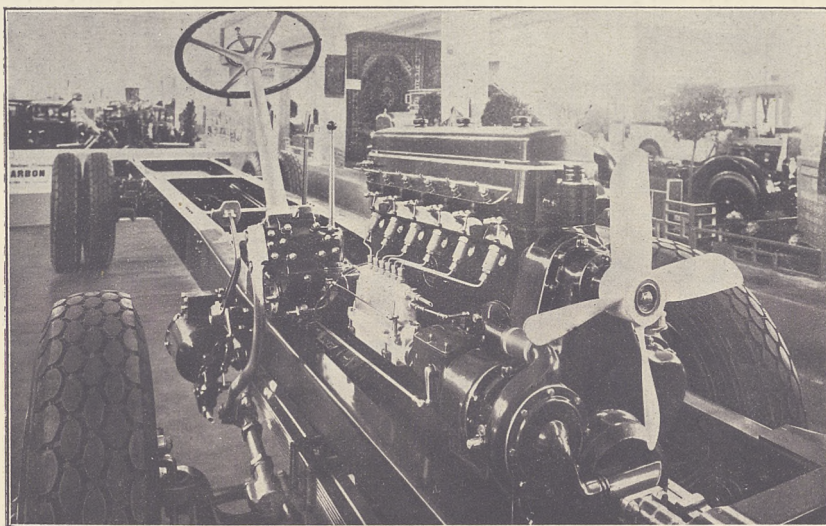
Po drugiej stronie sali znajduje się stoisko Graham-Paige, skąd uśmiecha się do nas piękne, kremowe torpedo, dalej zaś ciągnie się pokazny „stand“ zakładów Kruppa. Najciekawszym eksponatem tego stoiska jest ciężarówka pięciotonowa, która przejechała w rajdzie po Europie 80 tysięcy kilometrów. Na następnym stoisku firmy Panhard-Levassor widzimy nadzwyczaj interesujące silniki gazogenowe, dozwalające na oszczędność na paliwie dochodzącą do 75%. Dalej rozciąga się stoisko firmy Henschel, gdzie widzimy ciężarówkę, zaopatrzoną w wywrotnicę. Specjalna pompa oliwna podnosi, przy wykorzystaniu siły motoru, całe nadwozie, umożliwiając niezwykle szybkie wyładowanie materiałów masowych, jak węgiel, drzewo, piasek etc. Ma to szczególne znaczenie przy transporcie materiałów budulcowych. Ta sama firma wystawia również ciężarówki normalne oraz autobusy. Znana niemiecka fabryka wozów ciężarowych Man w Mannheim wystawia olbrzymie podwozie autobusowe, oraz gotowy, skarosowany już autobus miejski z 6-cio cylindrowym silnikiem benzynowym o sile 65 KM.

Całą środkową partję olbrzymiej hali zajmuje stoisko zakładów Oświęcim-Praga — jedno z najokazalszych na Salonie. Widzimy tam wszelkie typy Pragi od najmniejszych, zwrotnych Piccolo, wstawionych ostatnie rajdami, do poważnych, majestatycznych limuzyn Grande. Szczególnie pięknie wyglądają roadstry coupé typu Alfa.

Bezpośrednio za „standem“ Pragi rozciąga się niemiejsza wystawa Tatry. Widzimy tam znane ze swej wysokiej jakości torpeda i limuzyny dwu i cztero cylindrowe, chłodzone powietrzem. Brak natomiast najciekawszego wyrobu Tatry: sześciocyndrówek z normalnym



Jednym z najokazalszych stoisk Salonu jest wystawa samochodów Oświęcim-Praga.



Potężne podwozia Saurer-Arbon z sześciocyndrowym silnikiem Diesla.

chłodzeniem termosyfonicznym. Ogólną uwagę zwraca limuzyna czterocyndrowa z dachem dającym się otwierać. Praktyczna ta ino-

wacja zagranicą od dość dawna już zaprowadzona, jest u nas nowością. Zrozumiałe zainteresowanie wzbudza również potężna, sześciocyndrowa ciężarówka trzyosiowa z łamanymi półosiakami. Potężny ten wóz porusza się w najtrudniejszym terenie po najgłębszych piaskach ze zwinnością lekkiego czołga, co udowodniły niedawne pokazy.

Na stoisku Studebackera oglądamy wszystkie typy tej marki od małego Erskine do wielkich ośmiocyndrowych Director i President. Do Studebackera bezpośrednio przylega „stand“ angielskich zakładów Morris-Covley w Oxfordzie. Widzimy tam wielkie ciężarówki typu Morris-Commercial, autobus turystyczny z nadzwyczaj wygodną karoserią uplassowaną na podwoziu typu Viceroy. W dalszym ciągu widzimy wozy osobowe, które cieszą się na rynkach polskich, zwłaszcza zastosowane jako taksówki, znaczną popularnością.

Zrozumiałe zainteresowanie budzi stoisko Buessinga. Widzimy tam podwozie autobusowe gigantycznych wężów rozmiarów, wsparte na trzech potężnych osiach. Napęd każdej z par kół następuje zapomocą oddzielnego wału kardanowego, zaś hamowanie tego olbrzymia skutecznie się zapomocą potężnych hamulców ciśnieniowych systemu Knorr, podobnie jak przy lokomotywach i wagonach kolejowych. Prócz tego kolosa wystawia Buessing jeszcze cały szereg mniejszych, niemniej pożytecznych chassis.

Tuż obok znajduje się stoisko zjednoczonych fabryk N. A. G.-Protos. Widzimy tam imponujący kabriolet, budzący zachwyt każdego znawcy. Charakterystyczną cechą tego wspaniałego wozu jest t. zw. sprzęgło automatyczne (Autokupplung), umożliwiające jazdę bez wyduszenia sprzęgła i zmiany biegów, które to czynności odbywają się automatycznie. Niestety, cena tego pięknego obiektu wynosi zgórą 60 tysięcy złotych.

Nieco dalej oglądamy eksponaty Vogtlaendische Maschinen-Fabrik, która wystawia sze-



Wielkie stoisko Tatry w tymże samym pawilonie.

reg chassis ciężarowych. Prócz tego widzimy tam wyrotnicę podobną jak Henschla, odznaczającą się tem, że można do niej dołączyć przyczepkę również zaopatrzoną w urządzenie do unoszenia nadwozia. Ciekawym eksponatem jest również polewaczka uliczna nader ciekawej konstrukcji. Specjalne urządzenie umożliwia mianowicie zastosowanie jej każdej chwili jako siłkawki przeciwpożarnej. Zapomocą silnej pompy rozbrzygiwanie wody następuje pod ciśnieniem, co znacznie rozszerza zasięg działania maszyny zarówno użytej jako siłkawka, jak i jako polewaczka uliczna.

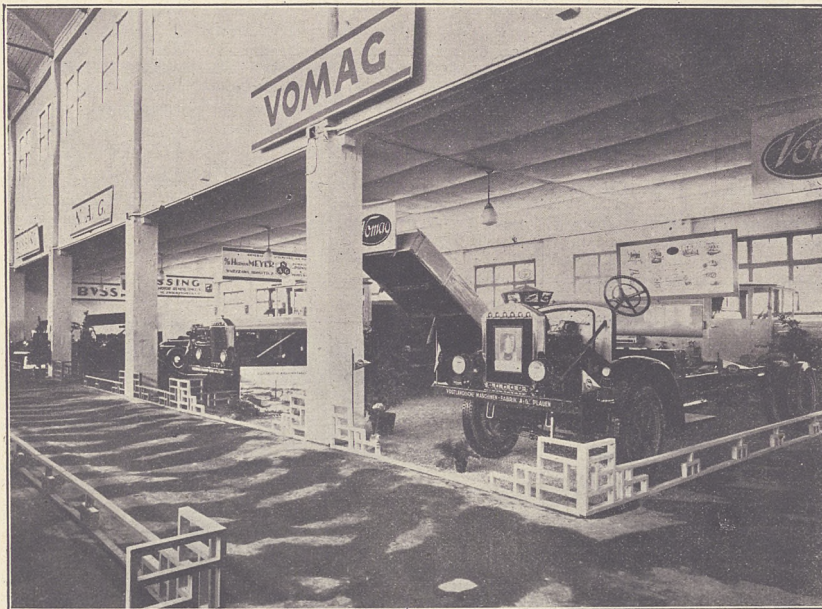
Jeszcze kilka uwag zasadniczej natury, jakie nasuwają się oglądającemu tę część Salonu. Podólnie, jak charakter opisywanej w poprzednim odcinku Wieży Górnośląskiej dopraszał się tego, by umieszczono tam wyłącznie samochody ciężarowe i specjalnego przeznaczenia, tak w pawilonie 13-ym winny być skomasowane samochody osobowe. Jak już wspomnieliśmy, razi również niejednolitość napisów.

Z potężnym masywem dawnej hali elektro-technicznej łączą się bezpośrednio pawilony

12 i 12a. Prócz kilku firm samochodowych między innymi czeskiej Zbrojovki, posiadającej własny pawilon, znajduje się tam wystawa akcesoryj samochodowych i materiałów pęd-

tu ostatniej, sensacyjnej kreacji Renaulta: słynnej Reinastella. Widzimy natomiast mniejsze typy: Nervastella, Vivastella i Monastella, prócz tego kilka podwozi półciężarowych, oraz gotowych, skarosowanych kamionów i okazały autobus. Polskie Towarzystwo Zakładów Skody, prócz swej wystawy samochodów osobowych, którą omówimy później, eksponuje tutaj samochody ciężarowe oraz traktory przemysłowe.

Miłą niespodzianką stanowi nadzwyczaj duża ilość firm krajowych, produkujących akcesoria samochodowe. Z samej Warszawy wystawia akcesoria pięć poważnych firm, mianowicie: Michał Bogusławski (windy i lewarki nader pomysłowej konstrukcji oraz inne akcesoria), Wytwórnia Mechaniczna Wł. Zieliński (gaśnice samochodowe, kompletne chłodnice, siatki na chłodnice, zderzaki etc.), J. Segalowicz (reflektory, kierunkowskazy, wycieraczki do szyb), L. Krupka (akcesoria, przede wszystkim zaś Sp. Akc. Ursus, która wystawia urządzenia oświetleniowe, amperomierze i części samochodowych instalacji elektrycznych.



Stoisko Vogtlaendische Maschinen-Fabrik, na którym widzimy ciekawą ciężarówkę — wyrotnicę Vomag.

nych, pomijając narazie motocykle, którymi zajmujemy się oddzielnie. Z samochodów, środków pawilonu zajmuje okazałe stoisko Societe Anonyme des Usines Renault. Niestety brak

Próba sił

Choćby nie było innych korzyści z Wystawy Komunikacji, jak tylko jedynie możliwość porównania obsługi ludności przez kolejnictwo z obsługą przez trakcję samochodową, to już to samo byłoby nieocenioną zasługą Wystawy i jej organizatorów.

Korzyści te są z natury rzeczy, jako in potentio spoczywające, dla przeciętnego obywatela słabo dostrzegalne, nie mniej są olbrzymie. Możliwość porównania zasięgu użyteczności weterana komunikacji z młodym, rwącym się do czynu automobilizmem, umożliwi przedewszystkiem na zorientowanie się w układzie rentowności dróg kolejowych. Ze dzięki temu uniknie kolejnictwo niejednokrotnie postawienia błędnych kroków; że dzięki temu uniknie się niepotrzebnych wydatków; że miast zdobywać pozycje stracone będzie kolejnictwo mogło przeznaczyć fundusze zaoszczędzone na inwestycje istotnie rentowne — to wszystko, można powiedzieć, już jest zasługą Wystawy.

Rozwój komunikacji autobusowej jest zjawiskiem szczególnie ważnym dla Polski, gdyż stosunek przewozu pasażerskiego w autobusach do kolei wynosi jak 1 do 3. Przeczem ten stosunek zmienia się na korzyść samochodu olbrzymimi skokami rok rocznie, przed dwoma laty bowiem wynosił jak 1 do 5. Wobec pewnego ustalenia się ruchu kolejowego, a z wyjątkiem jedynie roku zeszłego, pewnej tendencji zniżkowej, można za lat parę oczekiwać nawet zrównania.

Świadomość takiego stanu rzeczy prowadzi w konsekwencji do zajęcia pewnego pozytyw-

nego stosunku do przyziemnej trakcji spalinowej. Wymaga ona oczywiście pewnej ingerencji państwa, i to w najważniejszych dziedzinach ruchu, jak skoordynowanie rozkładu jazdy, ujednostajnienie taryfy przewozowej i dbałość o bezpieczeństwo podróży, ale patrząc na to bogactwo typów, wystawionych na M. W. K. T., na tę powszechną dążność do zaspokojenia wszelkich realnych wymagań, dochodzi się do wniosku, że państwo będzie musiało automobilizm uznać za równorzędny do kolejnictwa system komunikacji.

Wystarczy na wyrobienie sobie takiego przekonania nawet pobieżny, a więc nie zupełnie kompletny przegląd eksponatów w pawilonie 11, 12, 12a, 13 i 16-ym. Naliczyliśmy około 10 marek, eksponujących między innymi wyrobami autobusy. Firmy te należą do najpotężniejszych koncernów przemysłowych. Jest więc taki Buessing, M. A. N., Mercedes-Benz, Morris, Oświęcim, Saurer, Sremia-Renault, polski Ursus (polski naprawdę, bo podwozie, karoserja i motor są wyłącznie polskiej konstrukcji i fabrykacji). Wszystko to marki, które są dzisiaj każdemu prawie znane, i które dla zdobycia rynku starają się jak najbardziej do jego wymagań dostosować. Polityka zatem komunikacyjna państwa polskiego ma do rozwiązania zadanie nielada, bo gdy z jednej strony musi dbać o zaspokojenie coraz bardziej rozwijającego się ruchu, to z drugiej musi dawać baczenie na pozycję bilansu handlowego.

Tembardziej zadanie nielada, że automobilizm sięgać zaczyna coraz natarczywiej po

wyłączną do tej pory domenę trakcji parowej: przewóz towarów. Co prawda, kolejnictwo samo dało asumpt ku temu przez podwyższenie taryfy; inna rzecz, że zapewne krok ten był w zupełności usprawiedliwiony, niemniej odbił się na przewozach niekorzystnie. Rentowność przewozów towarowych ciężarówkami musi być powszechna, skoro mnogość typów jest jeszcze większa, niż w autobusach. Oprócz poprzednio wymienionych marek, wystawiły bądź duże ciężarówki, bądź półciężarówki również światowej sławy Fiat, Citroën, Skoda, Henschel, Vogt i Tatra.

W ten sposób, już tylko te dwa typy samochodów mogą być podstawą do próby sił między sztywną koleją a elastycznym samochodem. Ale nie trzeba zapominać, że w dążeniu do zindywidualizowania automobilizmu na wzór Ameryki, powstała i w Europie produkcja małych, ale pakownych i niedrogich samochodów, jak np. — B. M. W., które mimo niepokąźnych rozmiarów mają silny motor i stosunkowo dużą, bo do 70 km/godz. dochodzącą szybkość. A że koszt przejazdu stoi na poziomie mniej więcej 3 klasy, więc i ze strony ruchu turystycznego grozi kolejnictwu, zresztą nie tylko polskiemu, ubytek pasażerów.

To też, jak wspominaliśmy na początku, próba sił, jaką jest Wystawa Komunikacji, rozgrywana na gruncie twardej rzeczywistości, a nie grząskich domysłów, pozwoli zreflektować zamierzenia rozwojowe i skierować je w łozysko korzyści ogólnonarodowej.

Tadeusz Kozłowski.

Nowoczesna szkoła samochodowa

Najpilniejszym postulatem dla każdego społeczeństwa w okresie dzisiejszego rozwoju techniki użytkowej jest bezwzględnie sprawa wszechstronnego zmechanizowania życia i zastąpienia pracy ludzkiej maszyną.

Maszyna — ten cudowny wytwór geniuszu ludzkiego nie posiada właściwie kresu swego rozwoju, a sprowadzając w zastosowaniu do celów komunikacyjnych olbrzymią ekonomię czasu i pieniędzy, zdolna jest do wyczynów, wprowadzających ustawicznie w podziw nawet nas — ludzi XX-go wieku.

Ujmując rzecz w innej płaszczyźnie, każde społeczeństwo, a więc i nasze, musi iść do intensywniej mechanizacji życia, musi iść niewolniczo w tempie rozwoju samej techniki, bez względu na źródło jej pochodzenia, by nie zostać zdystansowanym przez innych i nie stać się ofiarą w ogólnym i bezwzględnie wyścigu pracy i myśli.

Wprowadzenie szerszej mechanizacji życia w danym ośrodku nie jest jednak łatwe, zwłaszcza u nas, tam, gdzie są do dyspozycji kapitały, mechanizację życia wprowadza sam pieniądź, goniony za zyskową lokatą, bądź też ogólny dobrobyt, żądający wygody i przyjemności. Tam gdzie kapitałów brak, niezbędny postęp techniczny winien i musi wypłynąć sam z siebie, jako odruch w przednio utęchnionego umysłowo społeczeństwa, jako skutek naturalnego głodu mechanicznego ogółu.

Jest to, ściśle biorąc, śmiśle odwrócenie utartego dziś biegu rzeczy a oparte na niezbitym fakcie, że, o ile człowiek nie znający np. techniki samochodowej, ale mający pieniądze kupi czasem maszynę dla przyjemności lub interesu — o tyle każdy biedak nawet, nieświadomy technicznie wogóle, a w zakresie samochodu w szczególności, będzie pożałował posiadania maszyny tak, jak każdy chłopiec tęskni za karabinem a dziewczynka za lalką. W taki sposób działa na ogół popularyzacja techniki samochodowej! Albo inaczej — dlatego mamy w Polsce 40 tysięcy samochodów a spożywcę alkoholu w milionach litrów, ponieważ każde dziecko wie że szkoły co to jest Chimborasso i Guadaluquir (!) ale 99,9 proc. ludzkości polskiej nie ma pojęcia co to jest np. ... silnik spalinowy.

Tego chyba nikt nie zaprzeczy. A przecież takówa jeździ już każdy a na Chimborasso nie był jeszcze żaden rozsądny Polak...

Z tego wynikają logiczne i imperatywne wnioski:

Spółczeństwo nasze potrzebuje umechaniczenia umysłowego by nabrać ochoty do użytkowania maszyn zaś dwie dziedziny techniki, dziś już „par excellence” ludowej i popularnej tj. automobilizm i lotnictwo powinny doczekać się narzęście poczesnego miejsca w programach naukowych każdej szkoły w Polsce, na równi z tablicz-

ką mnożenia lub choćby geografją krajów egzotycznych.

Następny wniosek jest już więcej szczegółowy i dotyczy tego szkolnictwa, które wyłącznie zajmuje się techniką komunikacyjną. Dzisiejsze szkoły komunikacyjne — to w dużej części szkoły samochodowe. W Polsce jest ich kilkadziesiąt różnego pokroju i autoramentu, niestety w małym tylko procencie spełniają one swe zadanie jako kuźnie czy źródła popularnej techniki samochodowej. Przeważnie chodzi w nich o uchwycenie i wyeksploatowanie modnego dziś i po części „owczego” pędu za... prawem jazdy! Dużo już o tem pisano mniej lub więcej treściwie. Na dzisiejszych kursach samochodowych jedynie skrupulatnie i namiętnie uprawiana nauka — to kre-

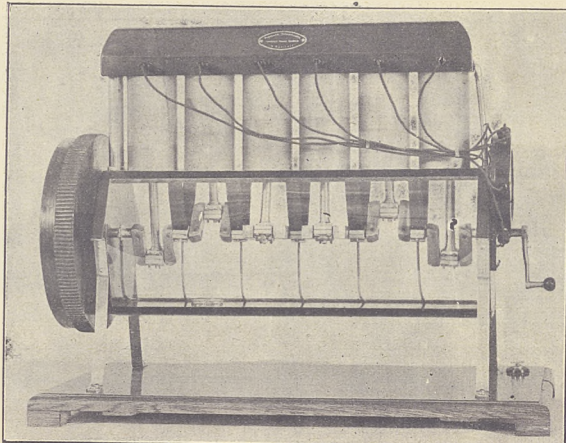
go w ruchu, najwyżej na nic nie mówiąc mu rysunku.

Jest to wynikiem dziwnego naprawdę faktu, że dotychczas nie posiadają szkoły odpowiednich urządzeń demonstracyjnych i modeli ćwiczebnych, któreby stwarzały uczyniwo warunki przyjemnej, racjonalnej i co najważniejsze s a m o d z i e l n e j nauki w szkole w myśl nowoczesnych zasad pedagogicznego nauczania. Nauka przedmiotów przyrodniczych jak fizyka, mechanika czy elektrotechnika przechodzi już od dawna z sali szkolnej do laboratorium ćwiczebnego. Pytanie, dlaczego ta sama fizyka i mechanika w konkretnej formie samochodowej i silnika, czyli jako nauka przyrody s t o s o w a n e j nie doczekała się dotychczas typowo szkolnego opracowania.

Dlatego też prawdziwą rewelacją w tym kierunku stanowi oryginalna kolekcja eksponatów, jaka ukazała się na obecnej Wystawie Komunikacyjnej. Zwiedzający pawilon nr. 15 z przyjemnością i zaciekawieniem oglądając będą prawdziwy gabinet fizyki samochodowej i silnikowej wystawiony na stoisku Pracowni Doświadczalnej Lotniczych Pomocy Szkolnych w Dęblinie, a składający się z szeregu trafnie pomyślanych i pomyslowo opracowanych modeli demonstracyjnych, do nauki techniki samochodowej.

Alfabet niejako kolekcji stanowi duży, tablicowy szemat silnika 4-suwowego który po uruchomieniu przy pomocy korbki demonstruje o p t y c z n i e przebieg procesów wewnętrznych w silniku spalinowym, w sposób zdumiewająco prosty, ciekawy no i pouczający. Urządzenie naprawdę oryginalne (opatentowane) stanowi, naszym zdaniem i niezbędny przedmiot nauki w każdej szkole, w której mówi się o silniku spalinowym. W skład kolekcji wchodzi dalej szereg modeli silników 6, 8 i 12-cylindrowych dosłownie „przezroczystych” w których cylindry i karter z celuloidu wykonane, zezwalają na jasne i proste pojęcie budowy silników wielocylindrowych. Po uruchomieniu każdego modelu cylindry „palają” w przepisanej kolejności. Następne eksponaty przedstawiają w oddzielnych całościach i sterowanie samochodem, hamulec szczękowy, skrzynkę przekładniową 4-biegową i najmniej znany z działania organ samochodu a mianowicie dyferencjał. Każdy z wystawionych modeli jest na wskroś przejrzysty, działa zupełnie normalnie, zaś swym celowo pomyślanym układem zezwala uczniowi na uchwycenie sposobu działania w kilku sekundach.

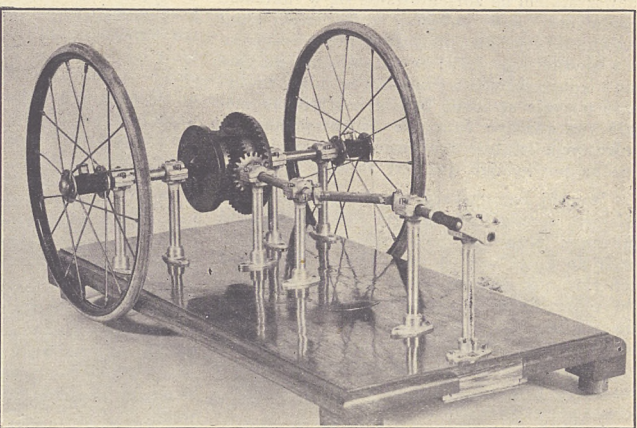
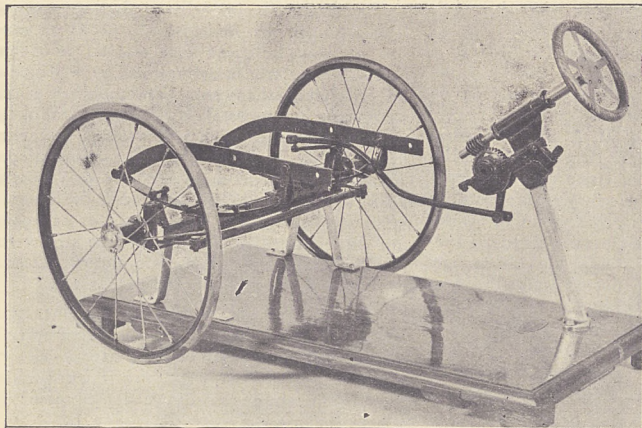
Cały szereg konstrukcji z zakresu ściśle lotniczego, zrealizowanych dotychczas przez kpt. Kondratiuka w jego Pracowni Doświadczalnej znalazło już szerokie zastosowanie i uznanie w szkolnictwie samochodowym i lotniczym naszym i zagranicznym.



Model silnika 6-cylindrowego, przezroczystego, w którym cylindry i karter z celuloidu wykonane, zezwalają na jasne i proste pojęcie budowy silników wielocylindrowych.

cenie kierownicą czyli jazda. Tak zwana technika samochodu schodzi na plan dalszy, przyczem ta część wykszolenia, należąca zresztą obowiązkowo do programu, ustalonego przez ministerstwo jest dla ucznia nudna, niewygodna bądź też zanadto... brudząca. Zależnie od tego, czy nauka prowadzona jest więcej systemem „gadaniowym”, czy też więcej praktycznie w formie pokazów na demontażu.

Jest rzeczą zrozumiałą, że uczeń szkoły samochodowej winien wynieść w życie wystarczające opanowanie steru i pedałów, ugruntowane przytem d o k ł a d n ą znajomością budowy samochodu i jego głównych organów. Jak wspomniano, braki w tym kierunku są dziś dość poważne, gdyż uczeń przy obecnym, typowo wykładowym systemie szkolenia uczy się np. dyferencjału „na pamięć” nie mając możności przeżycia zobaczenia



Sterowanie samochodu oraz najmniej znany z działania organ samochodu, a mianowicie dyferencjał.

O wiskozie olejów samochodowych

Każdy olej, a więc i automobilowy, ma do spełnienia dwa zadania: pierwszym jego zadaniem jest możliwie wielkie zmniejszenie tarcia w tych częściach motoru, które tarcia podlegają, drugim zaś zadaniem jego jest chłodzenie trących się części.

Biorąc pod uwagę, że temperatury części smarowanych są różne, wahają się bowiem w granicach od 40 do 400° C, zależnie od tego czy dana część podlegająca smarowaniu jest łożyskiem wału korbowego, łożyskiem sworzni tłokowego, ścianą cylindra czy też prowadzeniem wentyla, — dalej, że ciśnienie w niektórych częściach zmienia się kilkadziesiąt razy w ciągu sekundy, osiągając raz wartości mniejsze od jednej atmosfery (moment ssania) to znów dochodzące do 40 a nawet 50 atmosfer w momencie zapalenia się mieszanki, dojdziemy do wniosku, że zadanie, które ma spełnić smar, jest bardzo skomplikowane. Stan ten, tak niekorzystny dla smaru, jeszcze bardziej się pogarsza przy motorach chłodzonych powietrzem, gdzie temperatura ścianek cylindra jest o 20—25% wyższa i osiąga wartość około 200° C., podczas gdy temperatura cylindrów chłodzonych wodą utrzymuje się na poziomie do 150° C.

Aby spełnić tyle i tak różnorodnych zadań, olej musi być dobry, t. zn. musi odznaczać się pewnymi właściwościami określonymi doświadczalnie w laboratorium i potwierdzonym w praktyce.

Otóż nauka o smarach mówi nam, że dobry olej:

1) winien posiadać małe tarcie wewnętrzne (tarcie cząstek oleju między sobą = kohezja), oraz winien czepiać się części trących do siebie silnie (przyczepność = adhezja).

Co się tyczy małego tarcia wewnętrzного smaru to potrzebne ono jest dlatego, by cząstki smaru mogły się łatwo względem siebie przesuwać, a więc by nie hamowały ruchu.

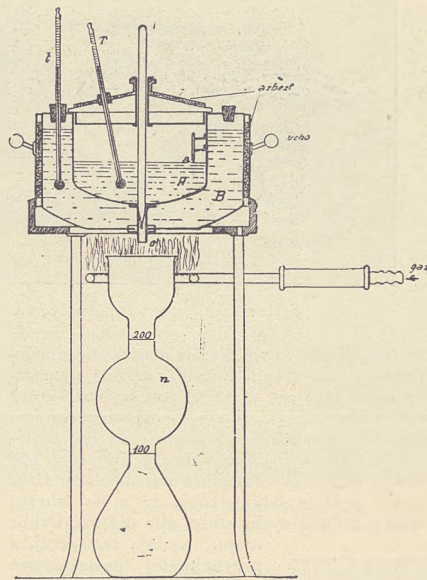
Warunek przyczepności smaru ważny zaś jest z tego względu, że teoria smarowania mówi, że zadaniem smaru jest rozdzielanie trących się części i zamiana tarcia dwu ciał stałych na tarcie cząstek smaru o siebie. Smar o małej przyczepności zostalby łatwo usunięty przy większym ciśnieniu, następstwem czego byłoby bezpośrednie tarcie części stałych i ich zatarcie się względnie wytopienie łożysk.

Otóż w myśl teorii tarcia części trące się winny być oddzielone od siebie dostatecznie grubą warstwą smaru, a grubość tej warstwy zależy z jednej strony od adhezji, t. j. od siły z jaką smar czepia się powierzchni, zaś z drugiej strony od siły z jaką te części są do siebie przyciskane. Np. smar o pewnej adhezji przy małej sile dociskającej części trące do siebie, może części te oddzielić od siebie warstwą smaru pewnej grubości, jeżeli jednak nie zmieniając innych warunków (temperatura musi pozostać ta sama) zwiększymy samo tylko ciśnienie, to możemy doprowadzić do tego, że grubość warstewki zmaleje, a wreszcie warstewka ta się przerwie. Jeżeli stan taki potrwa pewien czas, to następstwem będzie zniszczenie powierzchni trących się części;

2) nie powinien ulegać zmianom zarówno pod działaniem nań powietrza, jak też pod działaniem zmian ciśnienia i temperatury. Bardzo często bowiem pod działaniem tych czynników przy równoczesnym współdziałaniu kurzu olej, niedość dobry, skorupieje. Niektóre zaś oleje dość silnie parują przy wysokich temperaturach. Ma to miejsce w cylindrach maszyn parowych, gdzie oprócz parowania olej pod działaniem pary wodnej, wysokiego ciśnienia i wysokiej temperatury ulegać może rozkładowi.

Podnieść również należy, że dobroć oleju zależy także od punktu jego zapłonu, t. zn. od temperatury do jakiej olej podgrzać należy, aby zebrane nad nim, a uchodzące z niego, gazy zapaliły się od zbliżonego do nich płomka.

Poza temperaturą zapłonu, ważną jest również znajomość temperatury, przy której dany olej krzepnie. Ważną jest zarówno ze względu na to, że często używa się olejów w urządzeniach chłodniczych, gdzie temperatury są stale niskie, jak i ze względu na to, że często temperatura powietrza otaczającego silnik bywa bardzo niska (w zimie motor automobilowy w czasie mrozów — w lecie silnik lotniczy na wielkich wysokościach). Próby tej jednak bardzo często nie przeprowadzamy, zadawala-



Wiskozymetr Englera, przyrząd do mierzenia lepkości olejów.

jąc się przeważnie tylko stwierdzeniem, że dany olej nie krzepnie przy pewnej niskiej temperaturze, jakiej w danych warunkach możemy się spodziewać.

Dodać należy, że w czasie próby na krzepnięcie, gdy olej sztucznie oziębamy, nie wolno go nitylko mieszać, ale, że nawet nie wolno go wstrząsać;

3) olej winien być zupełnie wolny od kwasów nieorganicznych (np. kwas siarkowy), które nader ujemnie działają na powierzchni tarcie. Wprawdzie kwasy te spotyka się stosunkowo bardzo rzadko w olejach mineralnych, jednak dość często stwierdzić można ich obecność w olejach pochodzenia roślinnego, gdzie dostają się bądź w czasie wyciągania resztek oleju z wycłocznym przy pomocy tegoż kwasu, bądź też przy jego rafinacji, czyli czyszczeniu, którego dokonuje się kwasem siarkowym.

Co się zaś tyczy kwasów organicznych, które są produktami rozkładu oleju roślinnego, to o ile znajdują się w nim w niewielkich, są, jak mówi doświadczenie, dla części maszynowych zupełnie nieszkodliwe;

4) olej winien być zupełnie wolny od stałych domieszek. Domieszkami takimi mogą być cząstki tkanin, szlam przy olejach roślinnych, cząsteczki koksu przy olejach mineralnych, które mogą się tam znaleźć bez wiedzy fabrykanta czy też sprzedającego, oraz inne substancje któreimi niesumienni handlarze fałszują jego ciężar. Prawie wszystkie te domieszki, z wyjątkiem grafitu w pewnych wypad-

kach, powodują zwiększenie pracy tarcia, tworzenie się skorupy, bywają przyczyną zatkania kanałów rozprzewadzających olej itp.

Należy jeszcze zwrócić uwagę, że każdy, nawet najlepszy olej, po dłuższej pracy będzie zawierał w sobie bardzo drobne cząsteczki startego metalu, które szczególnie dla łożysk są nader niebezpieczne. Uniknąć się tego nie da w żaden inny sposób, jak tylko przez dostatecznie częstą zmianę. W silnikach automobilowych przez spuszczenie oleju z karteru i nalanie świeżego;

5) wreszcie olej winien być wolny od domieszki wody, której obecność jest szczególnie niepożądana przy smarowaniu zapomocą knota. Przy takim bowiem smarowaniu obecność wody powoduje zmniejszenie własności śsających knota. Wprawdzie ten rodzaj smarowania nie bywa stosowany w samochodach, jednak obecność wody w smarach nigdy nie jest pożądana. Próba na obecność wody jest nader łatwa i nieskomplikowana; robi się ją bowiem przy pomocy małego aparatu destylacyjnego.

Powyższe wywody dają nam wprawdzie pojęcie o tem, jakie właściwości winien mieć dobry smar, byłyby jednak niezupełne i prawie bez wartości, jeżeli nie wspomnielibyśmy o jednej bodaj najważniejszej właściwości dobrego oleju, a mianowicie o t. zw. wiskozie.

Wiskozą zwiemy, wprawdzie ściśle od siebie zależne i jedna z drugiej wypływające jednak dla lepszego zrozumienia istoty rzeczy od siebie oddzielone, dwie właściwości oleju tj. jego lepkość i płynność. Ściśle rzecz traktując obie są właściwie jednym i tem samym.

Otóż wiskozą oleju, którą mierzy się w stopniach Englera (o czem poniżej) jest bardzo ważną jego własnością, niemniej jednak dobre smarowanie nie zależy od samej wiskozy oleju, jak to niektórzy twierdzą. Twierdzenie takie, jak dotychczas nie jest oparte na żadnych głębszych podstawach, to też przyjmować należy że oprócz wiskozy, na dobre smarowanie mają wpływ oprócz innych właściwości olei także i czynniki zewnętrzne.

Wybór smaru odpowiedniego jest sprawą równie ważną jak trudną; — ciężkie bowiem łożyska wymagają smarów o większej wiskozie jak lekkie, pozatem przy wyborze odpowiedniego smaru należy się kierować wielkością ciśnienia w miejscu, gdzie smar ma działać, prędkością obrotu (prędkości obwodowa) spodziewaną względnie faktycznie w danym miejscu istniejącą temperaturą i innemi.

Biorąc te rzeczy pod uwagę, rozróżniamy kilka rodzajów olejów, w zależności od tego do jakiego celu mają one służyć.

Najczęściej, z grubsza, dzieli się oleje na:

- 1) oleje wrzecionowe
- 2) lekkie oleje maszynowe
- 3) ciężkie oleje maszynowe
- 4) oleje cylindrowe.

Zdając sobie już sprawę z istoty i ważności wiskozy, zapoznamy się z metodą jej mierzenia. Otóż w różnych państwach używają do tego celu skonstruowanych przyrządów zwanych wiskozymetrami, które jednak nigdy nie podają absolutnych wartości wiskozy, a tylko wartość względną tj. w odniesieniu do czystej wody o temperaturze ściśle określonej.

W Polsce, podobnie jak w Niemczech, używa się do tego celu wiskozymetr Englera. Pod wiskozą danego oleju, wyrażoną w stopniach Englera, rozumiemy iloraz czasów wypływu ściśle określonej ilości oleju o dowolnej temperaturze i takiej samej ilości wody o temperaturze 20 st. C., które wypuszczamy z naczynia przez wąską, dokładnie zmierzony otwór. Przyjęło się, że wiskozę lekkich olejów wrzecionowych określa się przy 20 st. C., cięż-

kich i średnich olejów maszynowych przy 50° C., zaś ciężkopłynnych olejów cylindrowych przy 100° C. temperatury badanego oleju. Mówi się zatem o wiskozie, wyrażonej w stopniach Englera, przy 20, 50 i 100 stop. — co oznacza się w ten sposób E₂₀, E₅₀ i E₁₀₀. Mówiąc: przy 20° C wiskozą równa się 25 stopniom Englera — piszemy: 25 E₂₀.

Aby lepiej zrozumieć istotę pomiaru wiskozy, opiszemy tutaj wiskozymetr Englera, oraz przytoczymy przykład.

Wiskozymetr Englera zrobiony bywa prawie zawsze z miedzi, a składa się z podstawy, dwóch naczyń (A i B) między którymi znajduje się woda, nakrywki, dwóch termometrów (Z i T), otworu (o) przez który badaną ciecz wypuszczamy i z zatykającego ten otwór wrzecionka (c), oraz z naczynia (n) do którego wylewa się ciecz z otworu (o). Wewnątrz środkowego naczynia znajduje się igła, której koniec (a) wskazuje poziom do jakiego ciecz badaną należy nalać. Całość podgrzewa się palnikami gazowym. Termometr (t) służy do pomiaru temperatury wody, zaś termometr (T) temperatury badanego oleju.

Pomiar robimy w sposób następujący: Do naczynia (A) wlewamy olej przez gęste sitko, aby usunąć mechaniczne zanieczyszczenia, które cały pomiar mogłyby uczynić iluzorycznym. Wodę ogrzewa nieco wyżej ponad pożądaną temperaturę oleju. Gdy olej osiągnie żądaną temperaturę, podnosimy wrzeciono (C) a przez otwór (o) zaczyna wypływać olej do naczynia (n) w którym się zbiera. Ze stopperem w rękę obserwujemy jak długo trwało wypływanie tych 100 cm. sześć. oleju. To samo powtarzamy z wodą o temperaturze 20° C.

Czas jakiego potrzebowała woda o temperaturze 20° C aby wypłynąć przez otwór z aparatu zwiemy „stałą“ aparatu. Zwykle wynosi on 50 do 52 sekund i jest podany na t. zw. świadectwie danego aparatu. Dzieliąc czas wypływu oleju (podany w sek.) przez czas wypływu wody (również w sek.) otrzymamy wiskozę danego oleju wyrażoną w stopniach Englera.

Przykład: „Stała“ aparatu względnie czas wypływu 100 cm. cześć. wody o 20° c., przez nas zmierzony wynosi 50,5 sek. Czas wypływu 100 cm sześć. oleju o temperaturze 50° C. wynosi 30 sek. = 210 sek., zatem wiskozą, wyrażoną w stopniach Englera, będzie miała wartość

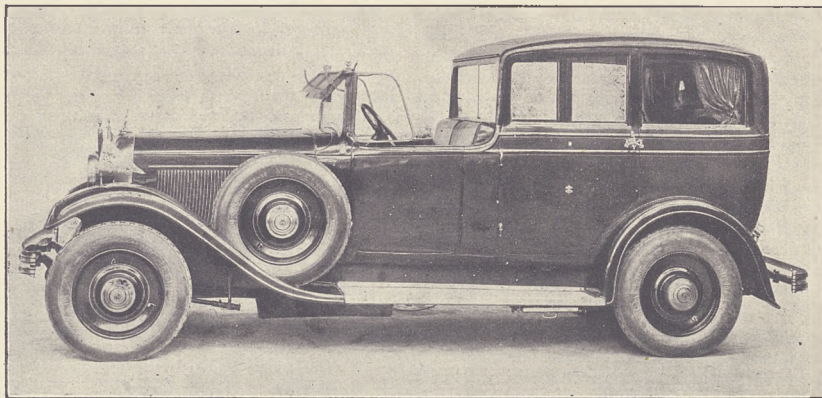
$$E_{50} = \frac{210 \text{ sek}}{50,5 \text{ sek}} = 4,16$$

Wiskozą olejów a typy motorów.

Oleje, których się używa do smarowania motorów automobilowych, wykazują zazwyczaj wiskozę od 4 do 15 stopni Englera. Do

gał na sucho. Użył jednak takiego oleju do motoru motocyklowego doprowadził do tego, że w temp. ok. 200 st. C. przyczepność smaru zmalała tak bardzo, iż warstwa oleju się przerwie a tłok po krótkim biegu bez oleju zatrzyma się i motor stanie. Zatem do motorów chłodzonych powietrzem musimy użyć oleje o większej wiskozie, a mianowicie o 12—15 E, oleju, którego wiskozą przy 200 st. C. będzie jeszcze miała około 1,4 E.

Wprawdzie u ciężkopłynnych olejów wiskozą małe bardzo szybko a przy 200 st. C. jest nie wiele wyższa od wiskozy wody, to jednak mimo gorąca pewne różnice na korzyść olejów



Samochód Citroën - Italiana, ofiarowany ostatnio papieżowi Piusowi XI.

motocykli używa się olejów o wiskozie dochodzącej do 22 stopni Englera, zresztą w zależności od tego czy maszyna jest szybko — czy wolno-bieżną. Jakże oleje — o jakiej wiskozie stosować ma właściciel samochodu czy motocykla, — oto pytanie, któreby mi zadał słuchacz, gdyby nie odległość nas dzieląca. Otóż na to pytanie odpowiadają za mnie fabryki olejów mineralnych, które, aby ułatwić wybór oleju, wydają zazwyczaj, a przynajmniej poważniejsze z nich, obszernie tabele olejowe. Tablice takie bywają skrupulatnie opracowywane i podają jakiego oleju użyć do bardziej znanych typów motorów tak na okres letni jak też i zimowy.

Do motorów amerykańskich zazwyczaj wystarcza olej o 6—8 stopniach Englera, ponieważ stopień sprężenia kompresji i liczba obrotów bywają niższe jak u wozów europejskiej produkcji. Przedostatni model Forda pozwala na użycie oleju o 4 stopniach Englera, ponieważ całe urządzenie do oliwienia skonstruowane jest na oleje rzadko-płynne, — przytem nacisk jednostkowy (na 1 cm, kwadr.) w łożyskach jest stosunkowo niski i pozwala przez to na użycie rzadko-płynnego oleju.

Zwyżka temperatury a gęsto-płynność oleju.

Ze zwyżką temperatury wszystkie oleje tracą na gęstości a oleje rzadko-płynne stają się w temp. 150 st. C. tj. na ściankach cylindra niemal tak płynne jak woda, — bywa to jednak wystarczające aby tłok nie bie-

ciężkopłynnych zachodzą i to takie różnice, że w zupełności wystarczają one, aby olej od powiedział wyższym wymaganiom.

Mała tabelka przedstawi nam jak się zachowują niektóre oleje przy wzroście temperatury:

	przy 20° C	przy 50°
olej dla Forda	około 25 E (9,4)	około 4 E (2,8)
olej autom. lekki (płynny)	„ 72 E (35,25)	„ 7 E
olej autom. średni	„ 112 E (70,7)	„ 12 E
olej autom. ciężki	„ 198 E (160,0)	„ 20 E (24,1)

	przy 100°	przy 200°
olej dla Forda	około 1,4 E	około 1,01 E
olej autom. lekki (płynny)	„ 1,6 E (1,9)	„ 1,2 E
olej autom. średni	„ 1,9 E (2,4)	„ 1,3 E
olej autom. ciężki	„ 3,1 E (3,5)	„ 1,6 E

dla olejów o wiskozie wyrażającej się krzywą płaską.

Oprócz wpływu ciepła, należy zwrócić uwagę jeszcze na rozcieńczenie smarów (oleju) resztkami materiału pędnego, który ściekając po ścianach cylindra, poprzez pierścienie, dostaje się do karteru. Szczególnie narażone bywają na to motory o smarowaniu rozbryzgowym, mniej zaś motory o smarowaniu pod ciśnieniem. W takich wypadkach należy używać gęściejszego oleju. Przeciekanie materiału pędnego można zapobiec przez podgrzewanie mieszanki przed wpuszczeniem jej do cylindra.

Inż. Stanisław Kwolek, Lwów.

Citroën dla Ojca Świętego

Samochód ofiarowany Ojcu Świętemu przez firmę „Citroën-Italiana“ dla upamiętnienia Traktatu Laterańskiego i kapłańskiego jubileuszu Papieża, zwaną interesujące świat cały pytanie, czy Pius XI uda się rychło w podróż zagraniczną. Nowy ten samochód jest tak wspaniałym środkiem lokomocji, że mógłby zachęcić Ojca Świętego do przedsięwzięcia w nim podróży przez Alpy. Bardziej jest jednak prawdopodobne, że samochód ten

(Dokończenie na stronie 13-tej.)



Wnętrze tego wozu cechuje nadzwyczajny przepych.

Zjazd Gwiazdzisty do Poznania — Wyciąg Tatrzański

Z okazji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki odbył się w niedzielę, dnia 12 lipca r. b. Zjazd Gwiazdzisty do Poznania, zorganizowany przez Automobilkłub Wielkopolski, w którym brało udział 55 zawodników. Wśród 47, którzy ukończyli rajd, było 9 zawodników A. P., 10 Łódzkiego Automobilkłubu, 2 Śląskiego, 5 Pomorskiego oraz 21 z Wielkopolski. Do Jury wchodził reprezentanci wszystkich automobilkłubów, którzy stwierdzili następujące wyniki:

9 Żochowski Jerzy (A. P.) Delage 633 (1 024); 155 Duszyńska Aleks. (A. W.) Tatra 657,5 (963); 8 Szrednicki Julian (A. P.) Fiat 663 (955); 22 Bogatko Antoni (A. P.) Essex 647 (923); 156 Wysocki Tad., inż. (A. W.) Citroën 658 (895); 173 Poznański K. (Ł. A. K.) Steyr 648 (868); 172 Skibiński Józef (A. W.) Lancia 611 (867); 151 Siciński Janusz (A. W.) Steyr 624 (852); 74 Wirfel Oskar (Ł. A. K.) Steyr 621,5 (806); 6 Gorzkowski Olg. (A. P.) A. S. 626 (753); 162 Śliwińska Klem. (A. W.) Praga 606 (652); 153 Lund Henryk (A. W.) Protos 539 (642); 173 Carst Guenter (A. W.) Praga 534 (598); 5 Witort Olgerd (A. P.) A. S. 351 (421); 3 De Lavaux Marja (A. P.) „Z” 350 (415); 7 Rościński Oskar (A. P.) Fiat 354 (400).

(Cyfry podane w nawiasie oznaczają km przebyte na drogach.)

Reszta zawodników przebyła niżej 400 km.

I. nagrodę indywidualną przyznano p. Żochowskiemu Jerzemu na samochodzie Delage;

II. nagrodę indywidualną przyznano p. Duszyńskiej Aleksandrze na samochodzie Tatra;

III. nagrodę indywidualną, ofiarowaną przez firmę Standard Nobel, przyznano p. Szrednickiemu Julianowi na samochodzie Fiat.

Nagrodę Komitetu A. W. za najlepszy wynik członka A. W. poza nagrodzonymi przyznano p. Wysockiemu Tadeuszowi inż. na samochodzie Citroën.

Nagrodę Komisji Sportowej A. W. za drugi najlepszy wynik członka A. W. poza nagrodzonymi przyznano p. Skibińskiemu Józefowi na samochodzie Lancia.

Nagrodę dla pań Zarządu A. W. za najlepszy wynik członkini A. W. poza nagrodzonymi przyznano p. Śliwińskiej Klem. na samochodzie Praga.

Pozatem przyznano nagrody Państwowego Monopolu Spirytusowego przeznaczone dla tych zawodników, którzy przez cały czas Zjazdu Gwiazdzistego używali li tylko mieszanki spirytusowej P. M. Sp. „Benzyna”.

I. nagrodę p. Żochowskiemu Jerzemu;

II. nagrodę p. Duszyńskiej Aleksandrze;

Nagrodę klubową ufundowaną przez Dyрекcję M. W. K. T. przyznano A. W., który uzyskał 3 150 pkt. na 21 samochodach. Wyniki dalsze do nagrody M. W. K. T. są następujące:

II. miejsce Ł. A. K. z 9-ciu samochodów osiągając 2 160 pkt.;

III. miejsce A. P. z 6-ciu samochodów osiągając 1 806 pkt.;

IV. miejsce Pom. A. K. 5-ciu samochodów osiągając 750 pkt.;

V. miejsce Śl. A. K. z 2-ch samochodów osiągając 726 pkt.

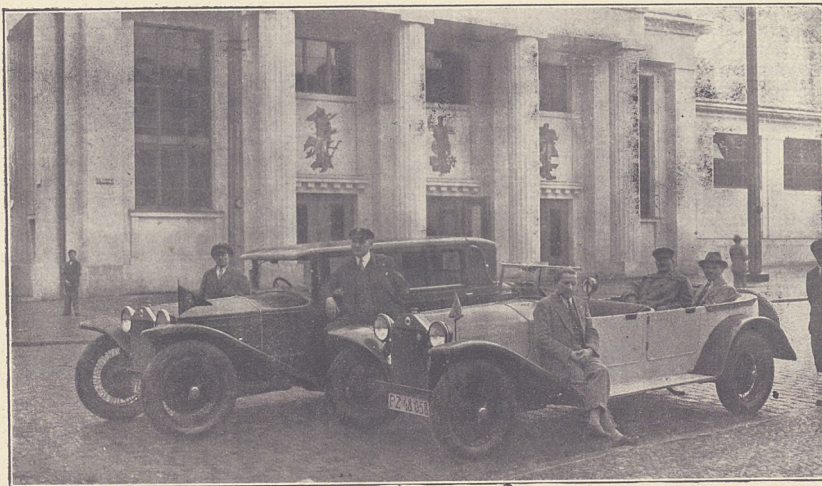
Wszystkim zawodnikom przyznano plakietki pamiątkowe oraz zawodnicy, ubiegający się o nagrody P. M. Sp. otrzymali również plakietki pamiątkowe P. M. Sp.

* * *

W niedzielę, 13 lipca r. b. odbył się z okazji Zjazdu Gwiazdzistego do Poznania Pościg Samochodowy za samolotem. Do Pościgu stanęło 18-tu

zawodników. Start i meta znajdowały się na hipodromie przy ul. Grunwaldzkiej. O godz. 15.50 wystartował Komandor Pościgu p. przez Głowiński, samochody zaś i samolot, pilotowany przez p. Rosińskiego z Aeroklubu Akademickiego wystartował z Ławicy o godz. 16-tej. Z powodu defektu motoru musiał jednakowoż lądować i dopiero drugi samolot wyruszył na trasę. Trasa prowadziła przez Stęszew — Buk do szosy Pniewskiej i przez Tarnowo do Poznania. Samolot przybył do mety o godzinie 19.52. Warunków przewidzianych regulaminem nie wypełnił żaden z zawodników. Wobec tego Jury przy wyznaczeniu nagród wzięło za podstawę najlepsze wyniki i przyznano nagrody, jak następuje:

I. nagrodę ufundowaną przez firmę Vacuum Oil Company p. kpt. Mańczakowi Józefowi z A. W. na samochodzie Lancia;



Zwycięzcy w ostatnim „pościgu za samolotem”, urządzonym przez A. W., pp. kpt. Mańczak oraz Skibiński, obaj na samochodach Lancia.

II. nagrodę p. Skibińskiemu Józefowi z A. W. na samochodzie Lancia;

III. nagrodę p. Krótkiemu Pawłowi z A. W. na samochodzie Tatra.

Poza tem otrzymali pucharki pamiątkowe: p. Glaser Albert z A. W. na samochodzie Fiat i p. Bogatko Antoni z A. P. na samochodzie Essex. Wszystkim zawodnikom przyznano plakietki pamiątkowe.

Po ukończeniu imprezy zehrali się uczestnicy Zjazdu Gwiazdzistego i Samochodowego Pościgu za samolotem oraz zaproszeni goście w lokalach klubowych A. W. Z ramienia A. W. powitał przybyłych wiceprezes A. W. p. inż. radca Trampler, a wyniki ustalone przez Jury ogłosił Komandor obu imprez p. dyr. Głowiński. Następnie p. inż. radca Trampler wręczył nagrody i plakietki pamiątkowe.

Z gości obecni byli między innymi delegaci Klubów Automobilowych z p. Bormanem jako delegatem A. P. na czele, dyr. M. W. K. i T. p. prof. baron Ropp i przedstawiciele P. M. Sp. z p. prezesem Rogala-Sobieszczkowskim. W imieniu Dyrekcji P. M. Sp. przemawiał p. prezes Rogala-Sobieszczkowski, który podniósł, że pierwszych pięć miejsc w ogólnej klasyfikacji Zjazdu Gwiazdzistego zdobyli zawodnicy, którzy używali mieszanki spirytusowej „Benzyna” oraz w imieniu Dyrekcji P. M. Sp. wręczył zawodnikom plakietki pamiątkowe.

Po części oficjalnej podejmował A. W. zawodników i zaproszonych gości w swych lokalach klubowych, gdzie w miłym nastroju spędzono kilka godzin.

* * *

W dniu 24 sierpnia r. b. odbędzie się, jak co rocznie, „Wyciąg Tatrzański” o charakterze międzynarodowym na szosie Zakopane — Morskie Oko. W roku bieżącym wyciąg ten dzięki staraniu Krakowskiego Klubu Automobilowego, został zaliczony do Mistrzostwa Górskiego Europy,

co należy uważać za bardzo wielki sukces twórców „Wyciągu Tatrzańskiego”.

Ponieważ na wszystkich zawodach zagranicznych wchodzących w skład Mistrzostwa Górskiego Europy ustanowione są nagrody pieniężne, przeto i Krakowski Klub Automobilowy, mimo panującego kryzysu gospodarczego, musiał wziąć tę sprawę pod rozwagę. Dzięki przychylnemu stanowiisku Automobilkłubu Polski i przy poparciu tegoż i wszystkich Klubów afiliowanych, zostały wyznaczony nagrody pieniężne w wysokości 20 000 zł, w której to kwocie lwia częśćią partycypuje Krakowski Klub Automobilowy jako gospodarz odo- nośnej imprezy.

Jak się dowiadujemy, prace organizacyjne są w pełnym toku. Został ukonstytuowany Komitet Organizacyjny w Krakowie, jak również Komitet Organizacyjny w Zakopanem, które ściśle ze sobą współpracują i czynią wszystko, by powyższa impreza była jak naj-sprawniej zorganizowana i dała jak najlepsze rezultaty. Krakowski Komitet „Wyciągu Tatrzańskiego” powołał do życia cały szereg sekcji jak finansową, reprezentacyjną, propagandową i t. d., jak również Komitet Ścisły, które to organy dokładają starań, by z przyjętym na siebie obowiązkiem jak najlepiej się wywiązać.

Jak w latach ubiegłych, tak i w roku bieżącym będą wybudowane specjalne trybuny dla publiczności, jak również Krakowski Klub Automobilowy nosi się z myślą urzędzenia specjalnych schronów przed deszczem, w których publiczność będzie mogła się skryć w razie niepogody.

Wszyscy rozumiemy dobrze, że „Wyciąg Tatrzański”, jako impreza międzynarodowa, coraz bardziej rozwijająca się i ściągająca coraz większą ilość zawodników i gości zagranicznych, posiada bardzo wielką wagę dla naszej propagandy zagranicznej. Podobnie, jak w czasie „Zawodów Narcyarskich”, tak i w czasie „Wyciągu Tatrzańskiego” wszyscy zawodnicy pod każdym względem muszą być zupełnie zadowoleni. Wiemy bowiem, że zawodnik zagraniczny, który wyjedzie zadowolony z organizacji „Wyciągu Tatrzańskiego” zrobi nam lepszą propagandę zagranicą przez opowiadanie swoich wrażeń, jak niejedna bardzo kosztowna reklama drukowana. Wszyscy więc życzymy Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu jak największych sukcesów organizacyjnych. Żywnym nadzieje, że Klub ten tak wypróbowany w pracach organizacyjnych i w tym roku w czasie „Wyciągu Tatrzańskiego” stanie na wysokości zadania.

Zainteresowanie „Wyciągiem Tatrzańskim” zagranicą jest bardzo wielkie. „Wyciąg Tatrzański” odbędzie się w okresie kiedy Mistrzostwa Górskie dojdą do punktu kulminacyjnego, odbędzie się on po wyciągach górskich w Czechosłowacji, Włoszech, Szwajcarii, Anglii i Niemczech, a więc będzie miał decydujące i może rozstrzygające znaczenie w uzyskaniu Mistrzostwa Górskiego Europy.

Jak się dowiadujemy, pewne są udziały takich mistrzów automobilowych zagranicznych, jak von Stuck, Carracciola, Chiron i innych, przyczem stale napływają z zagranicy zapytania. Poza tem, rzecz jasna, weźmie udział w „Wyciągu Tatrzańskim” elita zawodników polskich.

Sprawa kwater będzie również należycie rozwiązana, przyczem wszyscy, którzy mają zamiar przejechać do Zakopanego na „Wyciąg Tatrzański” winni najpóźniej do dnia 14 sierpnia b. r. zgłosić zapotrzebowanie na kwatery w Krakowskim Klubie Automobilowym, Kraków, św. Jana nr. 11.

Na WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Dwa zamachy bombowe na samochody). W nocy z piątku na sobotę o godzinie 23 zdarzyła się na szosie stęszewskiej straszna katastrofa samochodowa, spowodowana zbrodniczą złośliwością, czy też będąca aktem zemsty. Od strony Stęszewa zbliżała się do Poznania taksówka PZ 43 419 nr. 270, kierowana przez szofera właściciela Jana Staniszewskiego, a wioząca pasażera dr. Piotrowskiego z Poznania. Półtora kilometra od Fabianowa, przy skrzyżowaniu szosy z drogą do Plewisk samochód wjechał na podłożoną na szosie bombę i wyleciał w powietrze, rozbijając się w drzazgi, tak, że części samochodu znajdowały się w okręgu 100 metrów od miejsca katastrofy. Szofer Staniszewski został śmiertelnie ranny, zaś pasażer odniósł tylko lekkie obrażenia. Zaznaczyć należy, że w maju br. zbrodnica ręka w temże samem miejscu podłożyła bombę, która spowodowała również katastrofę samochodową.

We wtorek w nocy około 1-szej, prawdopodobnie ten sam sprawca, podłożył znów bombę na szosie kórnickiej, 8 kilometrów od Poznania. Samochód Praga, nr. rejestracyjny 43 230, własność proboszcza bnińskiego ks. Stefana Janasika został siłą wybuchu odrzucony i wyrzucony w odległości 10 mtr. od miejsca wybuchu. Poszczególne części rozleciały się w promieniu 30 metrowym, samochód zaś spłonął doszczętnie. Lej powstały na skutek wybuchu dochodził średnicy I mtr. Szofer został lekko ranny.

Zaznaczyć należy, iż jest to już drugi wypadek w ciągu tygodnia, powstały prawdopodobnie na tem samem podłożu. Organa sądowo-śledcze prowadzą energiczne dochodzenia, celem wykrycia sprawcy.

ŁÓDŹ. (Szofer pod pałacem się autem). Podwórce domu ul. Zielonej 2 było widowiskiem mroźnego krew w żyłach wypadku. Szofer Szejnroch, manipulował, leżąc pod maszyną przy uszkodzonym motorze. Z niewiadomych przyczyn zapalili się smary w motorze i w jednej chwili Szejnroch stanął w płomieniach. Nim nadbiegli przechodnie z pomocą, nieszczęśliwy szofer doznał spalenia 5 palców w lewej ręce, oraz ogólnych ciężkich poparzeń ciała. Ofierze nieszczęśliwego wypadku udzielił przez przybyciem pogotowia przedchodnie pierwszej pomocy, tłumiąc płomienie wilgotnym piaskiem. (p)

ŁÓDŹ. (Katastrofa autobusowa pod Łodzią). Na szosie Sieradz—Łódź wydarzyła się katastrofa samochodowa. Autobus pasażerski, w którym znajdowało się 25 podróżnych, w pewnym momencie z niewyjaśnionej dotychczas przyczyny wywrócił się do góry kołami, staczając się do przydrożnego rowu. Z pod rozbitej karoserji rozległy się przeraźliwe jęki. Wszyscy pasażerowie odnieśli obrażenia.

KATOWICE. (Wada kierownicy omal nie przyczyną tragicznej katastrofy). Przed paru dniami samochód należący do Górnośląskiego Towarzystwa Technicznego w Katowicach, kierowany

przez Pawła Kuczę z Nikiszowca wjechał na wyłożone przy szosie kamienie ochronne pod Młotkiem w pow. lublinieckim. Rezultatem tego było przewrócenie się do przydrożnego rowu samochodu, który pogrzebał pod sobą szofera i dwóch pasażerów. Wypadek poza lekkim uszkodzeniem ciała wspomnianych osób nie pociągnął za sobą tragiczniejszych następstw. (p)

LUBLIN. (Nicostrożny skok pod koła autobusu). Na szosie za Piaskami Luterskimi, wiodącej w stronę Chelma, koło majątku Stróża wydarzył się niezwykle tragiczny wypadek autobusowy. Oto z Włodawy do Lublina zdążył autobus. W wyżej wskazanem miejscu zatrzymało go dwoje ludzi, mężczyzna i kobieta. Chcieli oni wsiąść do autobusu. Gdy to uskuteczniła nagle kobieta przypomniała sobie, że w rowie przez zapomnienie pozostawiła pakunek. Wyczołczyła więc szybko. W tym momencie z przeciwej strony nadjechał inny autobus, zdążający z Lublina do Chelma. Kobieta wyskakując uczyniła to tak niefortunnie, że wpadła pod koła nadjeżdżającego autobusu. Przerazony szofer usiłował skręcić. Uczynił to jednak tak gwałtownie, że autobus stracił równowagę i przewrócił się do rowu. W rezultacie tego wypadku szofer i kilku pasażerów odniosło ciężkie rany. Kobieta wyżej wymieniona dostawszy się, jak to zaznaczyliśmy, pod koła, odniosła również ciężkie obrażenia. Wszyscy poszkodowani przewiezieni zostali na kurację do szpitala w Lublinie. (p)

KCYNIA. (Katastrofa samochodowa). W poniedziałek o godzinie 13-tej przejeżdżał samochodem własnym marki Buick z Tucholi do Gostynia dwaj synowie i dwie córki, budowniczego p. Franciszka Polaskiewicza z Gostynia, którym zdarzyła się straszna katastrofa. Ćwierć kilometra od Keyni, na szosie Nakło — Keynia, wskutek zarzucenia samochód roztrzaskał się w kawałki. Szczęście sprzyjało pasażerom, gdyż prócz lekkich obrażeń, odniesionych przez panie reszta wyszła z opresji bez szwanku. Katastrofa nastąpiła wskutek pęknięcia opony, samochód uderzył o drzewo przydrożne, jadąc z szybkością 60 klm.

Z KRAJU

Postulaty właścicieli dorożek samochodowych

Zapowiedziany na 16. h. m. ogólnokrajowy zjazd Związku właścicieli dorożek samochodowych w Poznaniu odroczony został do 20. h. m.

Na zjeździe tym zarząd główny Związku, mający swą siedzibę w Warszawie, przygotował cały szereg wniosków, które domagać się będą między in.: 1) zniesienia podatku obrotowego i świadectw przemysłowych dla eksploatujących jedną dorożkę samochodową, a to na podstawie ustawy z dnia 15 lipca 1925 r. o podatku obrotowym,

2) zaniechania wprowadzenia podatku przewidzianego w projekcie ustawy o podatku drogowym, przesłanym przez radę ministrów do Sejmu,

3) uregulowania stosunków właścicieli dorożek do kierowców, drogą zawarcia umowy zbiorowej, regulującej warunki pracy i płacy.

Do Związku należy 14 oddziałów prowincjonalnych, liczących łącznie 5 280 członków, dysponujących 8 000 dorożek, z tego sama Warszawa reprezentuje prawie 2 000 członków, posiadających 2 400 dorożek, a więc prawie 1/3 część ogólnej liczby.

Kontrolerzy drogowi

Poszczególne sejmiki powiatowe zaangażowały kontrolerów drogowych, którzy krążą na motocyklach po drogach i interwenjują na wypadek zauważonych braków w samochodach, autobusach i wozach konnych. Kontrolerzy mają szerokie uprawnienia, nawet mają prawo do nakładania i ściągania mandatów kar. Kontrolerzy przyczynią się do uzdrowienia warunków bezpieczeństwa na drogach.

Lustracja ruchu samochodowego

Podczas lotnej kontroli ruchu kołowego, a w szczególności samochodowego, dokonanej przez policyjne patrole motocyklowe na terenie województwa warszawskiego, w ciągu ostatnich dwóch tygodni skontrolowano powiaty: sochaczewski, błoński, gostyniński, kutnowski i łowicki. Stwierdzono, że warunki, w jakich ruch ten się odbywa, ulegają poprawie, jednakowoż zauważono szereg braków, które spowodowały ukaranie, na podstawie doraźnych mandatów karnych, 42 osób z pośród właścicieli autobusów i kierowców za przekroczenie przepisów drogowych. Na 5 osób sporządzono doniesienia do sądu za większe z ich strony przekroczenia. Nadto w jednym wypadku odebrano dowód rejestracyjny ze względu na defekty autobusu, a 3 autobusy unieruchomiono (zdjęto tablice rejestracyjne) z powodu fatalnego ich stanu technicznego, zagrażającego bezpieczeństwu publicznemu.

Apteczki w autobusach

Departament służby zdrowia ustalił wzór apteczki ratowniczej, jaka znajdować się musi w każdym autobusie międzymiastowym.

Apteczka ta zawierać musi: płyn Burowa, jodynę, wazelinę bórną, kolodjum, amoniak, krople walerjanowe, olej lniały, glicerynę, krople miętowe, węża gumowego (dla zapobiegania bardzo silnym krwotokom), 2 pary szyn (przy złamaniach dla unieruchomienia kończyn), gazka sterylizowana, 12 bandaży, 2 temblaki, 2 paczki waty, 50 gr. ligniny, agrafki mydło oraz ręcznik.

Cała zawartość apteczki służy wyłącznie do celów ratowniczych w czasie nieszczęśliwych wypadków, użycie jej do innych celów jest surowo wzbronione.

Stacje ratunkowe u dróżników

W najbliższym czasie Minist. Robót Publicznych uruchomi w porozumieniu z Polskim Czerwonym Krzyżem apteczki podręczne u dróżników na głównych szlakach automobilowych i gościńcach. Przed każdym takim domkiem umieszczony będzie słup ze znakiem Czerwonego Krzyża, wskazujący, że w domku tym znaleźć można bandaże, środki opatrunkowe, trzeźwiące i t. p. (p)

ADLER



Wyłączne przedstawicielstwo tych obu marek:

Bręczewski i Kurczewski

Tel. 28-07.

Poznań, pl. Sapieżyński 2.

Tel. 28-07.

Warsztaty: Dolna Wilda 78.

Części zamienne stale na składzie.

CHRYSLER



Z ZAGRANICY

Przemysł samochodowy

a nowa amerykańska taryfa celna

Nowa amerykańska taryfa celna, która uzyskała już ostateczną sankcję, spotkała się z burzą protestów ze strony państw europejskich ze względu na jej wybitnie prohibicyjny charakter.

Przyjęcie nowej taryfy nie odbyło się bez ostrych tarć w łonie społeczeństwa amerykańskiego. Na ręce Prezydenta Hoovera napływały petycje, by postawił swoje veto przeciwko billowi o nowej taryfie celnej. Między innymi 1 028 wybitnych ekonomistów amerykańskich zwróciło się do Prezydenta, by odmówił swego podpisu pod nowym prawem celnym. Przeciwko billowi taryfowemu wystąpił również wielki koncern samochodowy General Motors Corporation, w osobie James D. Mooney, prezesa General Motors Export Company.

Argumenty James D. Mooney przeciwko nowej taryfie celnej dadzą się streścić w sposób następujący:

Wyższe stawki celne będą ze szkodą dla większości obywateli amerykańskich, ponieważ spowodują one wzrost kosztów utrzymania, opóźnią uzdrowienie stosunków handlowych po krachu na

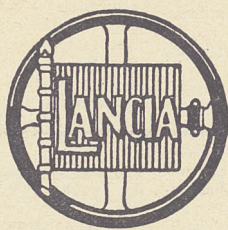
Pierwszy omnibus z silnikiem spalinowym

Pierwszy omnibus z silnikiem spalinowym został wprowadzony do publicznego użytku w roku 1904 w Anglii przez „London General Omnibus Company”. Od tej chwili omnibusy konne, elektryczne i parowe poczęły szybko znikać z widowni, a miejsce ich zajęły autobusy nietylko w Anglii, lecz w posiadłościach zamorskich i w większych miastach europejskich.

Obecnie „London General Omnibus Company” jest największym przedsiębiorstwem autobusowym na świecie, albowiem przeciętna dzienna ilość pasażerów wynosi 3 909 000 osób. Towarzystwo to posiada 3 990 autobusów, przeważnie 2-piętrowych. Liczba miejsc w poszczególnych autobusach waha się od 36 do 54.

Spadek liczby samochodów w Stanach Zjednoczonych

Według urzędowych danych statystyki amerykańskiej liczba samochodów zarejestrowanych w pierwszym kwartale roku bieżącego wykazuje spadek w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego. W styczniu, lutym i marcu 1929 r. zarejestrowano 833 528 samochodów, a w tymże okresie 1930 roku 690 563, co stanowi 16,5 proc. niżki. Spadek samochodów wyrobu General Motors wyniósł 10,2 proc., mimo, że stosunek do ogólnej liczby samochodów innych marek zwiększył się. W pierwszym hówim kwartale 1929 roku wynosił 32,26 proc., a w pierwszym kwartale 1930 r. 34,95 proc. Ogólna liczba samochodów osobowych wyrobu General Motors zarejestrowana w I kwartale 1929 roku wynosiła 268 870 wozów, a w I kwartale 1930 r. — 241 363. Chevrolety nietylko utrzymały swoją pozycję z roku ubiegłego, lecz wzrosły o 1,9 proc., mimo ogólnej tendencji zmniejszenia liczby samochodów. Spadły 58 proc.



Lancia

LAMBDA

DILAMBDA

Przedstawicielstwo na Wielkopolskę, Pomorze i w m. Gdańsk:

Franciszek Radomski, Poznań,

Telefon 66-87. ul. Dąbrowskiego 30/32. Telefon 66-87.



OPONY — SAMOCHODOWE

MARKI

Englebert

TO OSTATNI WYRAZ
TECHNIKI I POSTĘPU W FABRYKACJI
OPON SAMOCHODOWYCH!

TYPY 1930.

**ZĄDAJCIE
WSZĘDZIE!**

JEN. REPREZ. NA POLSKĘ I GDANSK

„ENGLEBERT“

POLSKA SPOŁKA AKCYJNA WYROBOW GUMOWYCH

WARSZAWA, UL. KRAK. PRZEDM. 5.

Odpowiedzi redakcji

W Pan dr. Zaleski, Halicz.

W odpowiedzi na pismo W Pana z dnia 26 czerwca br. niniejszym uprzejmie odpowiadamy na pytanie W Pana w sprawie kupna motocykla:

1) Materiał i wykończenie motocykli „Indian” jest bardzo dobre i nie ustępuje motocyklom europejskim, co zaś do „Harley-Davidsona” to pod niektórymi względami nawet go przewyższa.

2) Motocykle „Indian” 600 ccm. są typem naszym bardzo odpowiednim do jazdy solo, lub z przyczepką. Sprzęgło nożne wcale w niczem nie ustępuje sprzęgłu ręcznemu i używanie takowego nie nastęrcza żadnych trudności. Oczywiście należy tylko się do niego przyzwyczać, szczególnie jeżeli się poprzednio miało sprzęgło ręczne.

3) Dorobienie sprzęgła ręcznego jest oczywiście możliwe i kosztowałoby ca. 100 zł., jednakże uważamy to za bezcelowe, gdyż jak jedno tak i drugie jest równie dobre i jak wyżej wspomnieliśmy, należy się do tego przyzwyczać.

4) Jazda na motocyklu bez przyczepki jest oczywiście trochę uciążliwa, jednakże nie będzie W Pan miał specjalnej różnicy z poprzednim motorem.

5) Każdy przedstawiciel posiada zazwyczaj na składzie najpotrzebniejsze części zamienne. Sądymy więc, iż nie będzie W Pan miał specjalnych trudności w otrzymywaniu takowych.

6) Zużycie materiałów pędnych a w szczególności benzyny w motorach amerykańskich jest ogół znacznie większe niż w europejskich i przy dobrej regulacji wynosi ca. 0—10 ltr. na 100 km. z wózkiem. Bez takowego gdzie ono oczywiście mniejsze.

7) Ceny motocykli, zwłaszcza amerykańskich, są zawsze pod kontrolą fabryki i nie mogą przesłonić znacznie określonych przez nią sum.

8) Jak w p. 1.

Reasumując powyższe możemy wydać o motocyklach „Indian” zupełnie dobrą opinię, jednakże nie możemy się zgodzić z tem, iż motocykle europejskie mają być mniej wytrzymałe od amerykańskich. Europa buduje cały szereg motocykli tak precyzyjnych, i z dobrego materiału, iż nie tylko nie ustępują one, a częstokroć przewyższają nawet amerykańskie. Dość wymienić angielskie, niemieckie lub szwajcarskie firmy jak B. S. A., A. J. S., Ariel, B. M. W., D. K. W. lub Motosacoche itp. Sądymy, że przykre doświadczenie, jakie miał Pan z F. N. przypisać należy w pierwszym rzędzie temu, iż motocykl ten był już używany.

Wszystkie prawie europejskie motocykle odznaczają się wielką prostotą budowy, a temsamem posiadają mniejszą możność psucia się, czego nie można powiedzieć o motocyklach amerykańskich, są one pozatem oszczędniejsze w użyciu i łatwiej jest o dostanie zapasowych części do nich.

Citroen dla Ojca Świętego

(Dokończenie ze strony 8-mej)

zostanie bieżącego lata użyty do przewiezienia Papieża na wybrzeża jeziora Albano, do letniej rezydencji Papieża, albo do Monte Cassino, wielkiego sanktuarjum benedyktyńskiego pod Neapolem.

Samochód został przewieziony na dziedziniec San Damasso w obrębie Watykanu przez hrabiego Bezzi-Scali, który pokierował maszyną tak, aby stanęła ona tuż u podnóża wielkiej klatki schodowej, którą ojciec święty zeszedł na dziedziniec, aby obejrząc otrzymany dar. Na widok Papieża wszyscy dyrektorowie Tow. „Citroën” oraz przedstawiciele robotników, których praca przyczyniła się do stworzenia tego arcydzieła wytwórczości automobilowej, padli równocześnie na kolana. W przemówieniu swoim powiedział Ojciec Święty, że czuje się szczęśliwym, znajdując się pośród skromnych ludzi pracy. On sam bowiem urodził się i wychował wśród nich i całe swe życie poświęcił pracy. Po tem przemówieniu Papież pobłogosławił obecnych.

Wnętrze samochodu udekorowane jest w stylu weneckim XVIII stulecia i obite amarantowym adamaszkim. Elektryczne oświetlenie i ogrzewanie zapewnia dostojnemu pasażerowi najwyższy

komfort. Nadto specjalne, nader pomyslowe urządzenie przewodów elektrycznych, ustawionych tuż przy fotelu papieskim, umożliwiła Ojcu Świętemu przesyłanie swoich rozkazów szoferowi, któremu ukazują się one wypisane na świetlnej tablicy, umieszczonej przed jego oczami.

Badania psychotechniczne dla kierowców

Ukazało się zarządzenie p. ministra robót publicznych o wprowadzeniu przemysłowych badań psychotechnicznych dla kandydatów na kierowców pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego. Badania te nie będą zatem dotyczyły kierowców, już posiadających prawa jazdy, nadto tych, którzy ubiegają się o pozwolenie na kierowanie pojazdami, nie przeznaczonymi do użytku publicznego. Co się tyczy tych ostatnich, przemysłowe badania psychotechniczne będą stosowane w wyjątkowych przypadkach, w razie stwierdzenia podczas egzaminu podczas egzaminu specjalnych cech nerwowości, roztargnienia, specjalnej ułomności itd.

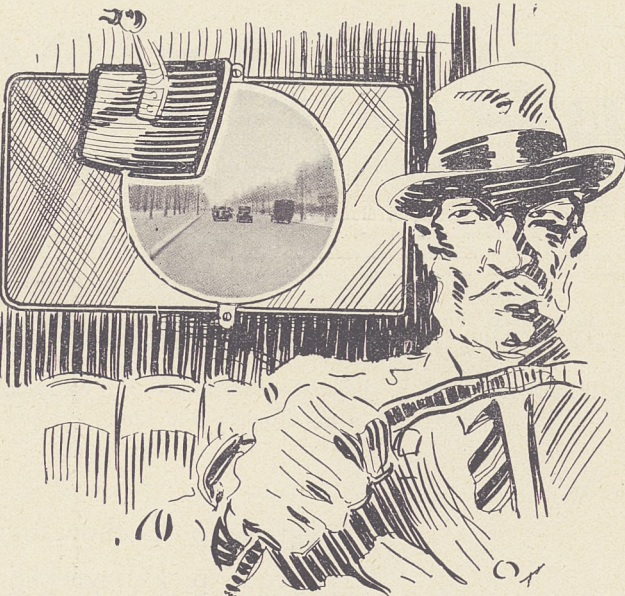
Zarządzenie weszło w życie.

AUTOMOBILISCI!

Hotel „SAVOY” we Lwowie Sobieskiego 7

garaże auta dla swych gości bezpłatnie przez cały czas zamieszkania.

Le „DIO“ Tylne oko każdego automobilisty



Generalne przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk:
G. CARST, Poznań, ul. Libelta 3.



SZCZYT DOSKONAŁOŚCI
KOMUNIKACJI,

TO SAMOLOT SZYBKIE,
BEZPIECZNY I WYGODNY.



I * N * D * I * A KRÓLOWA OPON

Przedstawicielstwo na województwo poznańskie:

FR. RADOMSKI, Poznań,

Telefon 66-87.

ULICA DĄBROWSKIEGO 30/32

Telefon 66-87

WYNIKI AUTOMOBILOWEGO ZJAZDU GWIAZDZISTEGO

DO POZNANIA

w dniach 12 i 13 lipca 1930 r. zorganizowanego przez Automobilklub Wielkopolski:

Udział brało 55 maszyn, z których 13 używało do napędu wyłącznie mieszanki spirytusowej

„BENZYNAL”.

W przepisany czas przybyły 43 maszyny, w tem 12 na mieszance.

- I. miejsce w ogólnej klasyfikacji zdobył p. Jerzy Żochowski (A. P.) na samochodzie Delage, osiągając w linii powietrznej 633 klm., a na drogach 1024 klm.
- II. miejsce zajęła p. Aleksandra Duszyńska (A. W.) na samochodzie Tatra, osiągając w linii powietrznej 657½ klm., na drogach 963 klm.
- III. miejsce zajął p. Julian Srzednicki (A. P.) na samochodzie Fiat, osiągając w linii powietrznej 658 klm., a na drogach 940 klm.

Wobec tego przyznano:

- I. nagrodę p. Żochowskiemu Jerzemu
- II. nagrodę p. Duszyńskiej Aleksandrze
- III. nagrodę p. Srzednickiemu Julianowi

Nagrodę Państwowego Monopolu Spirytusowego przyznano p. Żochowskiemu i p. Duszyńskiej.

Nagrodę Komitetu Automobilklubu Wielkopolskiego przyznano p. Inż. Tadeuszowi Wysockiemu (samochód Citroen), zaś nagrodę Komisji Sportowej Klubu — p. Józefowi Skibińskiemu (samochód Lancia).

Wszyscy nagrodzeni zawodnicy do napędu swych maszyn używali wyłącznie mieszanki spirytusowej

„BENZYNAL”.

HUMOR

Nieosiągalne...

— Wyobraź sobie, że Maks przyjechał czwartą klasą do Poznania, a teraz rozbija się cały dzień samochodem po mieście.

— Nieosiągalne...

— Tak. Został szoferem u taksówce.

Zasadzka

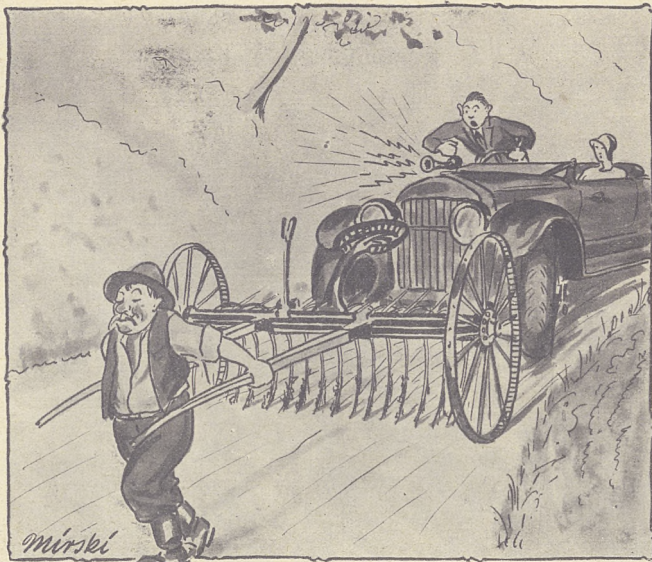
Wicek pożyczył kiedyś Waczkowi 50 zł i przez długi czas nadaremnie usiłował otrzymać je z powrotem. Pewnego dnia zaprosił strachliwego Wacka na przejażdżkę motocyklem. Ulokował swego gościa na siedzeniu zapasowym, sam zaś siadł przy kierownicy i dał gazu. W tempie 100 km na godz. odwraca się Wicek i mówi:

— Teraz cię mam nareszcie! Dawaj pięćdziesiąt złotych, albo ja zeskakuję!

Nowoczesna naiwność

Panna Agata (200 kg żywej wagi) stanowczo nie mogłaby pretendować do tytułu „Miss Universe”. Miljonik posagu znalazł jej jednak szybko amatora. Pewnego dnia spotykają naszą pannę Agatę przyjaciółki i widząc jej rozradowaną minę, pytają o powód.

Zdrowy rozum chłopski



— Czekaj ty cholero, tero ja się zemszczę!

— Wyobraźcie sobie — odpowiada — co za kochany człowiek, ten mój narzeczony. Pozwolił ofiarować sobie auto na imieniny!

— Hm. A czy wszyscy ludzie, którzy mają samochody, nie mają co jeść?

Między przyjaciółmi

— Opowiadałam ci zawsze, że w naszym samochodzie odzywały się zawsze jakieś dziwne odgłosy, gdy tylko dałam pełny gaz.

— No i wykombinowałaś, co to było?

— Tak, to był mój mąż, który miał strach!

Kępował się

— Co, znów masz nowy samochód?

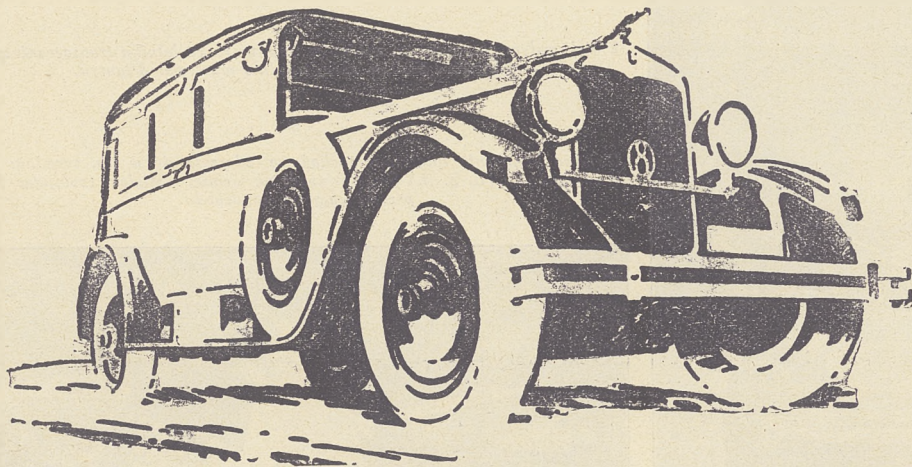
— Tak, wiesz wszedłem wczoraj do składu samochodów ażeby zatelefonować i nie wypadło wyjść, nie kupiwszy jakiejś drobnostki...

Nasze dzieci

— Tatusiu, czemu ty nie kupujesz samochodu?

— Bo nie mam pieniędzy. — Nieprawda. Widziałem, że masz pieniądze w szufladzie swego biurka!

— No tak, ale gdybym wydał te pieniądze, to nie mieliśmy co jeść.



Samochody
osobowe
ciężarowe
autobusy

Oświecim Praga
Znaczna
zniżka cen
wobec częściowego wyrobu w kraju

Centralne Zakłady Naprawy i Składy części zapasowych w Oświęcimiu.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIECIM - PRAGA - AUTO“

Poznań: Plac Wolności 11. Tel. 55-33. Telegr. „Autopraga“. — Warszawa: Kredytowa 4. Tel. 291-34. Telegr. „Centropług“
Lwów: Jagiellońska 7. Tel. 3-05. — Kraków: Kremerowska 6. Tel. 23-67. — Katowice: Plac Wolności 9. Tel. 31-41.

„OŚWIECIM“ ZJEDNOCZONE FABRYKI MASZYN i SAMOCHODÓW S. A.

Telefon 47.

Oświęcim 11.

Telegr. „Famis“

Rozmaitości ze świata



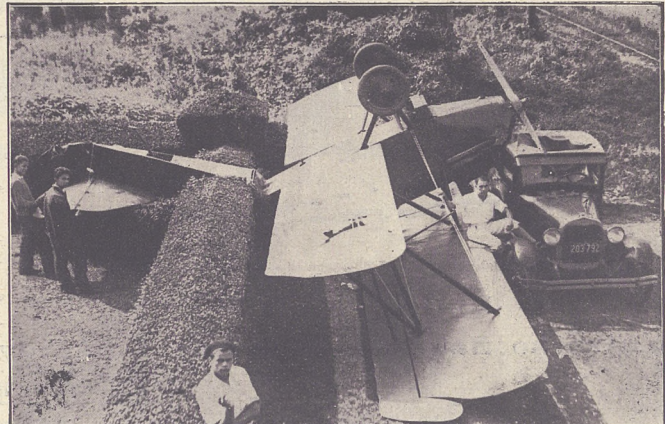
W Ameryce (oczywiście!) odbyło się poświęcenie pierwszego samolotu misyjnego, na którym udadzą się misjonarze do Alaski, by szerzyć tam wiarę.

* * *

Z niebywałym entuzjazmem witano w Nowym Jorku lotnika transoceanicznego Kingsford Smitha, który ostatnio przeleciał Atlantyk.

* * *

Ciekawa katastrofa lotniczo-samochodowa zdarzyła się w ub. tygodniu pod Washingtonem (U. S. A.) Samolot spadł na ziemię, śmigłem rozbijając dach przejeżdżającego samochodu.



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