



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

10. sierpień 1930

## Nieoceniony pomocnik



W roku 1933 odbędzie się w Chicago wystawa światowa na olbrzymią skalę. Na rycinie widzimy potężny traktor przy budowie głównej alei wystawowej.



Uczestnicy zjazdu właścicieli dorożek samochodowych R. P., który odbył się w Poznaniu dnia 20 lipca b. r.

# ECHA ZJAZDU

## Zjazd delegatów właścicieli dorożek samochodowych R. P.

Zjazd otworzył prezes „Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P.” w Poznaniu p. Józef Taszarek, krótkim przemówieniem, dziękując zaproszonym za przybycie, poczem zaproponował zebranyom na przewodniczącego Zjazdu p. Stan. Giernakowskiego, wice-prezesa Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P. w Warszawie. Na ławników obrano p. Florjana Dziadurę z Stowarzyszenia przemysłowego właścicieli dorożek samochodowych w Krakowie oraz p. Stefana Wiśniewskiego z Polskiego Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych w Katowicach.

Na sekretarza poproszono p. Stefana Wąsniewskiego, sekr. Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych w Poznaniu.

Wybór powyższy został przez zebranych zaakceptowany.

Cel Zjazdu Delegatów Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P. przedstawił p. Antoni Kamyszek, wiceprezes Związku Poznańskiego, podkreślając ze specjalnym naciskiem, że na to proszono delegatów wszystkich Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P., ażeby wspólnie omówić bolączki przedsiębiorstw dorożkarsko-samochodowych, dalej by powziąć uchwały i rezolucje i przedstawić gremjalnie takowe miarodajnym władzom, by zrozumiały sytuację katastrofalną położenie właścicieli dorożek samochodowych.

W sprawozdaniu poszczególnych Związków o ich rodzimych zespolach, delegat Stowarzyszenia przemysłowego właścicieli dorożek samochodowych w Krakowie p. Florjan Dziadura, obrazował sytuację w temże mieście, podkreślając, że przynależenie do Stowarzyszenia nie jest obowiązkiem, a ilość dorożek samocho-

wych powiększyła się od roku założenia tegoż Stowarzyszenia, t. j. 1925, trzykrotnie, oraz wskazując na brak ochrony u miarodajnych władz.

Delegat związku z Torunia p. Otello, przedstawił obecny stan co do ilości dorożek samochodowych, który wynosi 64, oraz zmuszenie ich do kupna świadectw IV kategorii, jednakże członkowie do tego się nie zastosowali, wykupując kat. VIII, przez co wynikły procesy, w których członkowie wyszli zwycięsko, a zatem prawnie wykupili kat. VIII, a nałożone grzywny zostały przez władze skarbowe zniesione.

Delegat Związku Łódzkiego, p. Sawicki, scharakteryzował w przemówieniu swem sytuację w woj. łódzkiem, podkreślając, iż za nabytą koncesję płaci się rocznie 150 zł. Ponieważ podobne rozporządzenie nie obowiązuje w żadnym mieście, poczyniono odpowiednie kroki celem zniesienia tego zarządzenia. Jest to najmlodsze stowarzyszenie, założone w roku 1927. Obecnie kursuje na terenie miasta Łodzi oraz woj. łódzkiego 220 dorożek, które po upływie pół roku już zatracają swój estetyczny wygląd z powodu fatalnego stanu dróg, tak w mieście jak i w województwie.

Delegat Związku z Bydgoszczy p. Trojański zapoznał obecnych w krótkich słowach z bolączkami swego związku, który posiada 40 członków. Świadectwa przemysłowe wykupuje się IV i VIII kat., a zarobki na 24 godziny wynoszą ca. 25 zł przy kursie 86 wozów.

Delegat Związku z Katowic p. Stef. Wiśniewski przedstawił sytuację miasta, podkreślając konieczność wspólnej akcji celem obrony interesów i ustalenia taryfy. Proponuje

70 gr. za kilometr z jazdą w obie strony, natomiast zł 1,10 za jazdę w jedną stronę. Na terenie miasta Katowic kursuje 78 dorożek samochodowych.

Sytuację na terenie miasta Poznania przedstawił p. Józef Taszarek, prezes Zw. Poznańskiego. Związek został założony w roku 1924 przy udziale 12 członków, obecnie liczy ich 220. Związek przechodził różne koleje, nim unormował swoje stosunki.

Delegat z Łodzi p. Przytocky oznajmia obecnym, iż tamtejszy związek czyni starania, by samochody były jednolitego typu, żeby publiczność nie faworyzowała typów.

Na tem przerwano obrady celem zwiedzenia Wystawy Komunikacyjnej.

Po podjęciu dalszego ciągu obrad, delegat związku warszawskiego p. Stanisław Giernakowski oświadczył, iż ustawa nie przewiduje różnicy między dorożką samochodową a konną i właścicieli dorożki samochodowej obowiązany jest do wykupienia świadectwa VIII kat., a ci zaś, którzy to uczynili przedtem samorzutnie, musieli dopłacić różnicę wraz z grzywną w kwocie zł 1 200. Po procesach władze sądowe obniżyły grzywny do zł 50. Sprawa świadectw przemysłowych VIII kat. nie jest jeszcze definitywnie załatwiona.

Co do podatku drogowego, to winien on objąć autobusy i dorożki konne, gdyż dorożki samochodowe kursują tylko po mieście, przeto należy wysłać memoriał do władz o zniesienie tegoż podatku.

Członkowie związku mają prawo domagać się, by ich powołano do komisji szacunkowej podatkowej i żądać wyraźnego określenia kategorii dorożki samochodowej. W Warszawie

kursuje obecnie 3300 dorożek samochodowych, a w związku jest 1100 członków.

W toku obrad wręczono Zjazdowi telegram bratniego związku z Wilna o brzmieniu: „Stowarzyszenie właścicieli taksówek Wilno zasyła jak najserdeczniejsze życzenia pomyślnej pracy“ — prezes Brejwo.

Uregulowanie stosunku właścicieli dorożek do szoferów referował delegat związku łódzkiego p. Przytockiego; zobrazował on również stosunki związku z tamtejszą władzą, która kładzie duży nacisk na przymus członkostwa przy przedstawianiu wozów do rejestracji, nadto dodaje, że w magistracie związek złożył wadium w sumie 5000 zł celem pokrycia wypadków powstałych na terenie związku.

Przewodniczący oświadcza, że referat na ten temat szczegółowo wygłosił miał delegat z Warszawy p. Nowicki, który jednak z powodów od niego niezależnych na czas przyjechać nie zdążył. Polecił przeto, by delegaci sami szczegółowo rozważyli ten punkt.

Przedstawiciel związku poznańskiego p. Kapalczyński, zarazem w zastępstwie członka honorowego p. inż. Namysła wyukpił znaczenie dorożek samochodowych w życiu gospodarzem. Apelowal, by delegaci zapomnieli waśni dzielnicowych i osobistych uraz i aby wspólnym frontem stanęli na straży swoich interesów. Na tem wyczerpano przewidziane referaty i zarządono przerwę.

Za ogólną zgodą odbyła się wspólna fotografia, poczem odjechano na tereny Komtura. O godzinie 7-mej wszczęto ponownie obrady na sali p. Jarockiego.

Nastąpiła szczegółowa dyskusja nad wyłożonymi referatami. Jako pierwszy zabiera głos delegat z Krakowa p. Dziadur, który stwierdza, że świadectwa przemysłowe są krzywdzące dla właścicieli dorożek samochodowych.

Poczem przemawia delegat z Warszawy p. Nowicki. Nawołuje on do silnego zrzeszenia się w jeden wspólny związek, twierdząc, że jedynie „gromada — to siła“. Proponuje wybranie komisji organizacyjnej mającego powstać nowego związku, poczem opuszcza zebranie.

Na tem dyskusję referatów zamknięto. Jeszcze nadmienia p. Kamyszek, delegat z Poznania, iż wymagania szoferów poznańskich są niemożliwe do przyjęcia.

Przewodniczący oświadcza, że szoferzy winni pracować jedynie na procentcie, gdyż system procentowy wychowuje szofera, przyszłego właściciela dorożki na współpracownika.

Wszyscy jednogłośnie godzą się z powyższymi wywodami. Co do ubezpieczenia, to przewodniczący na liczne zapytanie w tej materii wyjaśnia, że nie jest przymusowe, wobec czego prezes związku z Poznania proponuje utworzenie jednej kasy, z której w razie wypadku właściciel taksówki będzie wypłacał 25—30%. Sprawę tę jako czysto lokalną pozostawiono do rozstrzygnięcia poszczególnym związkom.

Zkolei przewodniczący przechodzi do następnego punktu i zapytuje zebranych, czy:

- a) uznają delegaci konieczność utworzenia związku centralnego,
- b) gdzie ma być siedziba związku.

Wywiązała się ożywiona dyskusja, wynikiem której było głosowanie z następującym rezultatem:

- a) utworzyć centralę,
  - b) z siedzibą w Warszawie.
- Wybrano członków komisji organizacyjnej, w skład której weszli delegaci: jako prezes p. Stanisław Giernakowski, wiceprezes związek warszawskiego; jako członkowie: p. Bombala Władysław, związek warszawski; p. Dziadur Florjan, związek krakowski; p. Altman Jan, związek krakowski; p. Wąsniowski Stefan, związek poznański; p. Taszarek Józef, związek poznański; p. Holz Antoni, związek

bydgoski; p. Trojański Władysław, związek bydgoski; p. Sawicki Władysław, związek łódzki; p. Przytockiego Józef, związek łódzki; p. Wiśniewski Stefan, związek katowicki; p. Otello Bernard, związek toruński; p. Szczupacki Józef, związek toruński; p. Baruch, związek łwowski.

Następnie wyznaczono czas zebrania się komitetu organizacyjnego w Warszawie dnia 31 sierpnia 1930 r.

Rezolucja podatku zostanie opracowana przez związek poznański, zaś ochrony prawnej przez krakowski.

Przewodniczący podziękował delegatom za udział w Zjeździe, a w szczególności gospodarzom Zjazdu, Związkowi Poznańskiemu, za serdeczne przyjęcie.

## Rezolucje

Wszepolski Zjazd delegatów właścicieli dorożek samochodowych obradujący w dniu 20 ul. m. w Poznaniu na sali p. Jarockiego przy ul. Masztalarskiej 8 a, uchwała jednogłośnie wnieść do rządu R. P. co następuje:

Ustawa o państwowym podatku przemysłowym z dnia 15 lipca 1925 r. (Dz. U. R. P. nr. 79, poz. 550) zalicza dorożki konne w § XIX załącznika do art. 23 do przedsiębiorstw przemysłowych, a wynajem samochodów i dorożek samochodowych do przedsiębiorstw przewozowych, czyli w myśl § VI załącznika do art. 23 do przedsiębiorstw handlowych.

Takie wyróżnienie dorożek samochodowych jest wysoce krzywdzące i pozbawione rzeczowych podstaw. Bowiem tak dorożka konna jak i samochód służy jednym i tym samym celom. Biorąc zaś pod uwagę wysoki koszt utrzymania i amortyzacji dorożki samochodowej, tudzież doniosłe znaczenie jej jako środka lokomocji publicznej w życiu gospodarzem z jednej strony, a jednostronne i niepomierne wysokie obciążenie jej świadectwami skarbowymi z drugiej, przychodzimy do logicznego wniosku, że wspomniane obciążenia skarbowe prowadzi w konsekwencji swej do nierentowności przedsiębiorstw dorożek samochodowych, a co za tem idzie, do obniżenia się żywotności ruchu komunikacyjnego, który jest wykładnikiem życia gospodarczego.

Wobec powyższego prosimy Rząd Rzeczypospolitej Polskiej o wdrożenie postępowania, prowadzącego do zmiany istniejących przepisów w tym kierunku, by dorożki samochodowe w stosunku do świadceń skarbowych traktowano na równi z dorożkami konnymi, przysługując im charakter przedsiębiorstw przemysłowych.

Dalej wnosimy do Rządu prośbę o niestosowanie do dorożek samochodowych stałego podatku drogowego, mającego niebawem wejść w życie.

Powszechnie jest bowiem wiadomem, że tylko w wypadkach sporadycznych, zresztą bardzo nielicznych, posługuje się publiczność dorożką samochodową na przebycie przestrzeni większych, po za miejscowością postoju dorożki samochodowej.

Tem celom służyć niemal wyłącznie samochody prywatne i autobusy, które jedynie kalkulują się jako środki lokomocji dalekobieżnej.

Obciążenie ewentualne dorożek samochodowych jeszcze tym podatkiem dobiłoby do reszty przedsiębiorstwa te i tak już rozpaczliwie walczące obecnie o swoją egzystencję.

\* \* \*

Liczne wypadki w komunikacji samochodowej komentowane w prasie codziennej niemal zawsze ze szkoda kierowców samochodowych, zniewalają organizację naszą do zajęcia stanowiska, wyjaśniającego przyczyny faktyczne w olbrzymiej większości nieszczęśliwych wypadków.

W pierwszym rzędzie chcielibyśmy wskazać na poważne niebezpieczeństwa, jakie stwarzają gromady dzieci, zalegające ulice szczególnie na peryferiach miasta, które bez opieki starszych osób, pochłonięte zabawą, mało reagują na sygnały ostrzegawcze samochodu, zniewalając co często do zatrzymywania się.

Tutaj winny władze szkolne wydać zarządzenie do nauczycielstwa, by drogą stałego pouczania

dzieci, nakłonić je do poniechania zabaw na ulicach. Prasa codzienna za częściej wskazywać winna rodzicom na niebezpieczeństwa stąd wypływające, a władze policyjne winny energicznie pociągać do odpowiedzialności rodziców, którzy pozwalają dzieciom swym uprawiać barce na ulicy, narażając je tem samem na niebezpieczeństwa, wynikające z ruchu ulicznego.

Dalej apelujemy do władz bezpieczeństwa publicznego, by częściej podawały w prasie przepisy o ruchu ulicznym ze wskazówkami, jak zachować się winni przechodnie przekraczający ulicę, oraz ostre przepisy, regulujące zachowanie się woźniców na szosach i drogach publicznych. W ostatnim bowiem wypadku najczęściej trafiają kierowcy na złośliwy upór woźniców, który mimo głosnych sygnałów samochodu nie ustępują na przepisanej stronie jezdni, zaś w razie wypadku za mało doznaje wiary zeznanie kierowcy samochodu wobec przewagi świadków ze strony woźnicy.

Właściciele dorożek samochodowych przestrzegają pilnie, by kierownica samochodu dostala się w ręce dobrze wyszkolonych jednostek, zaś bezwzględnie usuwają po za nawias zawodu szoferkiego ludzi, nie wypełniających sumiennie obowiązków i nieprzestrzegających przepisów, obowiązujących kierowcę samochodu.

Zwracamy się wreszcie z gorącą prośbą do społeczeństwa, by raczyło wziąć pod uwagę trudny i odpowiedzialny zawód kierowcy samochodu, unikanie przekraczania dróg i ulic w chwili, gdy samochód w odległości ca. 50 do 100 mtr. znajduje się od punktu, w którym przechodzić przekroczyć zamierza linię jego biegu.

Jeżeli w ten sposób społeczeństwo i czynnik miarodajne współdziałać zechcą z odpowiedzialnymi funkcjonariuszami lokomocji kolejowej, to niewątpliwie ograniczą się wypadki nieszczęśliwe do minimum, mogące powstać z działania siły wyższej.

Biorąc również pod uwagę bezpieczeństwo P. T. publiczności z powodu zamachów przestępczych elementów w postaci podkładania bomb, przeciągania lin i porzucania kamieni na szosach i drogach publicznych „Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych w Poznaniu“ chcą przyjąć miarodajnym czynnikiem i funkcjonariuszom Policji Państwowej z wydatną pomocą, udzielić bezpłatnego prawa korzystania z dorożek samochodowych naszego Związku, a to celem jak najszybszego stwierdzenia wypadku i możliwości pościgu za przestępcami.

## Przyczyna znizki cen samochodów

W roku bieżącym zaznacza się niezwykle silny spadek cen samochodów, który ogarnia prawie wszystkie kategorie wozów osobowych.

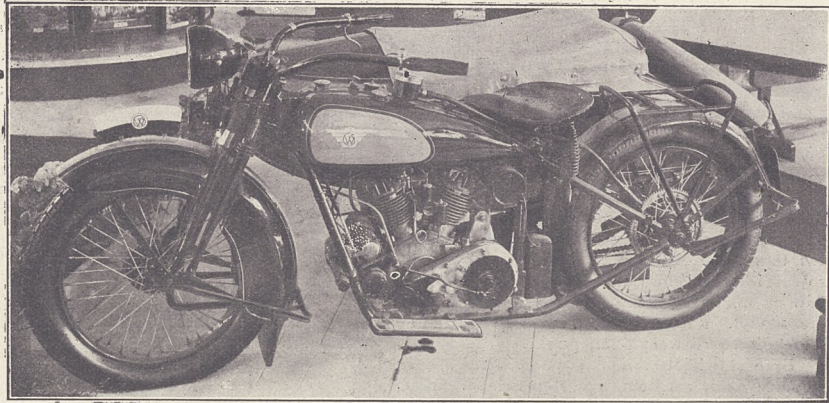
Przyczyną tej tak znacznej znizki cen samochodów jest kryzys w światowym przemyśle amerykańskim. Cyfry produkcji samochodów w Stanach Zjednoczonych spadają gwałtownie w porównaniu z cyframi zeszlazłymi, przyczem zmniejsza się zbyt zarówno na rynku wewnętrznym jak i na rynkach eksportowych. Szereg wielkich fabryk samochodowych w Stanach Zjednoczonych ogranicza prace lub wogóle zamyka się na jakiś czas. Między innymi część zakładów Forda ma być w najbliższym czasie na kilka tygodni zamknięta z powodu znacznie zmniejszonej ilości zamówień.

Europejskie montownie fabryk amerykańskich pracowały dotychczas dość dobrze, ostatnio jednak i tutaj zaznacza się osłabienie. Znizka cen ma podtrzymać produkcję tych fabryk. Być może, że nadzieje te w pewnej mierze zostaną spełnione, gdyż jasnym jest, że obecnie nadszedł najkorzystniejszy moment kupienia samochodu dla tych wszystkich, którzy nosili się z takim zamiarem. Nie należy się wprawdzie obawiać, by w bliskiej przyszłości ceny samochodów mogły się podnieść, ale nie należy także oczekiwać, by mogła nastąpić rychło nowa znizka. Zato jeżeli zaznaczy się najlepsza chociażby poprawa na rynku, należy liczyć się z pewnem obostreniem warunków sprzedaży, które dzisiaj są rzeczywiście dogodne, gdyż dwuletni kredyt jest w branży samochodowej zjawiskiem normalnem. (p)

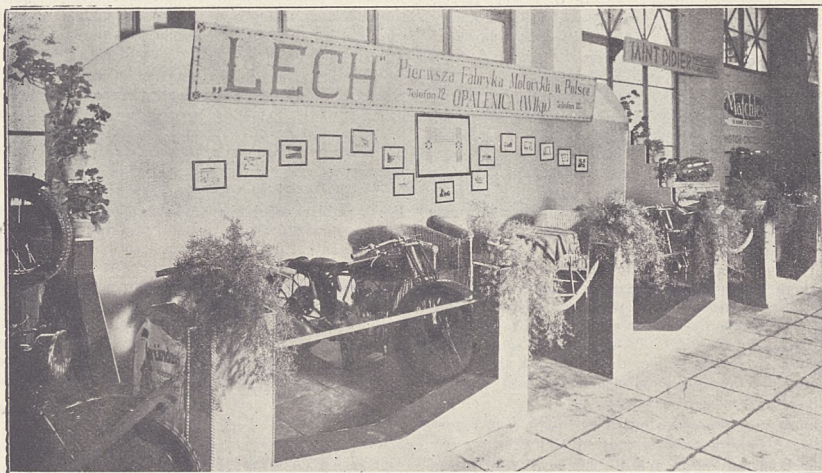
# Motocykle na Komturze

Obok samochodów, które wszechładnie zapanowały na wszelkich drogach świata, olbrzymią rolę w dziedzinie komunikacji gra młodszy brat samochodu: motocykl. Lżejszy od niego znacznie ekonomiczniejszy w użyciu, a przede wszystkim bez porównania tańszy, jest on łatwiej dostępny dla szerokiego ogółu. Poza tem, jeśli chodzi o walory turystyczne, a przede wszystkim sportowe, to są one bodaj czy nie wyższej wartości od samochodu. To też cały szereg zwolenników tego sportu, mogących sobie pozwolić na kupno samochodu, jeździ motocyklem.

Od chwili swych urodzin, do dnia dzisiejszego uległ motocykl kolosalnym wręcz zmianom. Pierwotnie, na niekształtnej ramie zawieszony był mały motorek, z wielkim hukiem i zgrzytem popędzający niesamowity ten wehikuł — postrach przechodniów. Poza tem pierwotny motocykl był jeszcze kapryśniejszy od ówczesnego samochodu. Trudny do ruszenia, psuł się bezustannie i nie nadawał



Motocykl C. W. S. o pojemności 1000 cm., zbudowany w Państwowych Zakładach Inżynierii w Warszawie.



Stoisko pierwszej polskiej fabryki motocykli „Lech“ w Opalenicy w Wielkopolsce.

się prawie zupełnie do praktycznego użytku. Pionierem przemysłu motocyklowego była niewątpliwie niemiecka fabryka Wanderer, która pierwsza wypuściła na rynek motocykle, nadające się do użytku i posiadające pewne minimum estetycznego wyglądu. W ślad za nią poszły inne.

Jakżeż inny jest motocykl dnia dzisiejszego! Kształtny zbiornik zlewa się w harmonijną całość z, na tył opadającą, ramą, z fantazyjnie pochyloną kierownicą; wehikuł jakby stworzony do pędu wdal. Prosty, precyzyjny motor, rozwijający niechywale dawniej szybkości, łatwość uruchomienia każdej chwili bez wysiłku: oto zalety nowoczesnego motocykla. Nic więc dziwnego, że policja wszystkich krajów używa motocykli do pościgu za samochodami, przekraczającymi przepisy jazdy.

Na salonie samochodowym przy M. W. K. T. znalazł motocykl należny sobie, poczesne miejsce. Z prawdziwym zadowoleniem stwierdzić możemy, że i w tym dziale przemysłu Polska nie zasypia gruszek w popiele. Na czele kroczy tu oczywiście państwo (P. Z. Inż.). Wystawiają one swoją najnowszą kreację: motocykl dwucylindrowy „C. W. S.“ wyglądem zewnętrznym przypominający amerykańskie Harley'e. Wykonany z krajowych surowców i półfabrykatów wyróżnia się motocykl ten przemyślaną, celową i elastyczną konstrukcją, silną budową, cichym równym biegiem, precyzyjnym wykonaniem i jest specjalnie przysto-

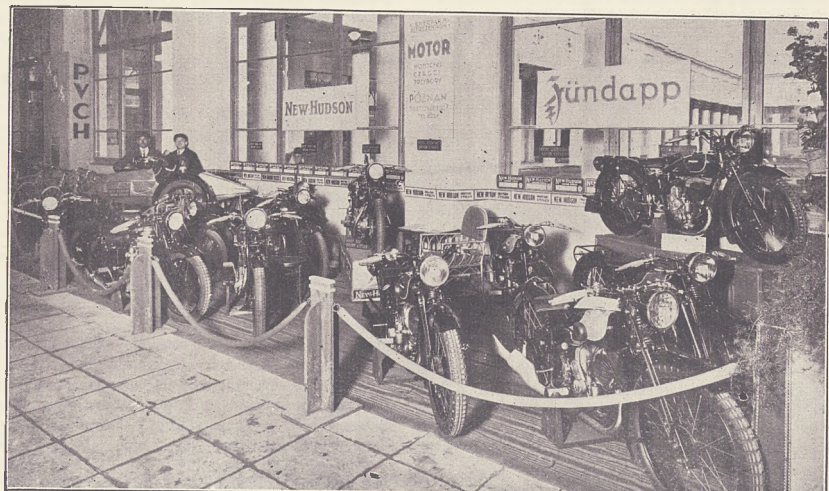
sowany do polskich warunków drogowych. Zaznaczyć należy, że motocykl C. W. S. poddano próbom w najróżnorodniejszych warunkach i okazało się, że jest on niezawodnym w dalekich podróżyach turystycznych, a swemi zale-

tami wyróżnia się spośród motocykli zagranicznych typu. Posiada on silnik — jak już wspomnieliśmy — dwucylindrowy. Cylindry o zdejmowanych głowicach, umieszczone są w kształcie litery V. Tłoki średnicy 82,8 mm, skok tłoka 92 mm, zaś zawory sterowane z boku posiadają średnicę 45 mm. Pojemność cylindrów wynosi 1 000 cm., zaś moc 16 KM.

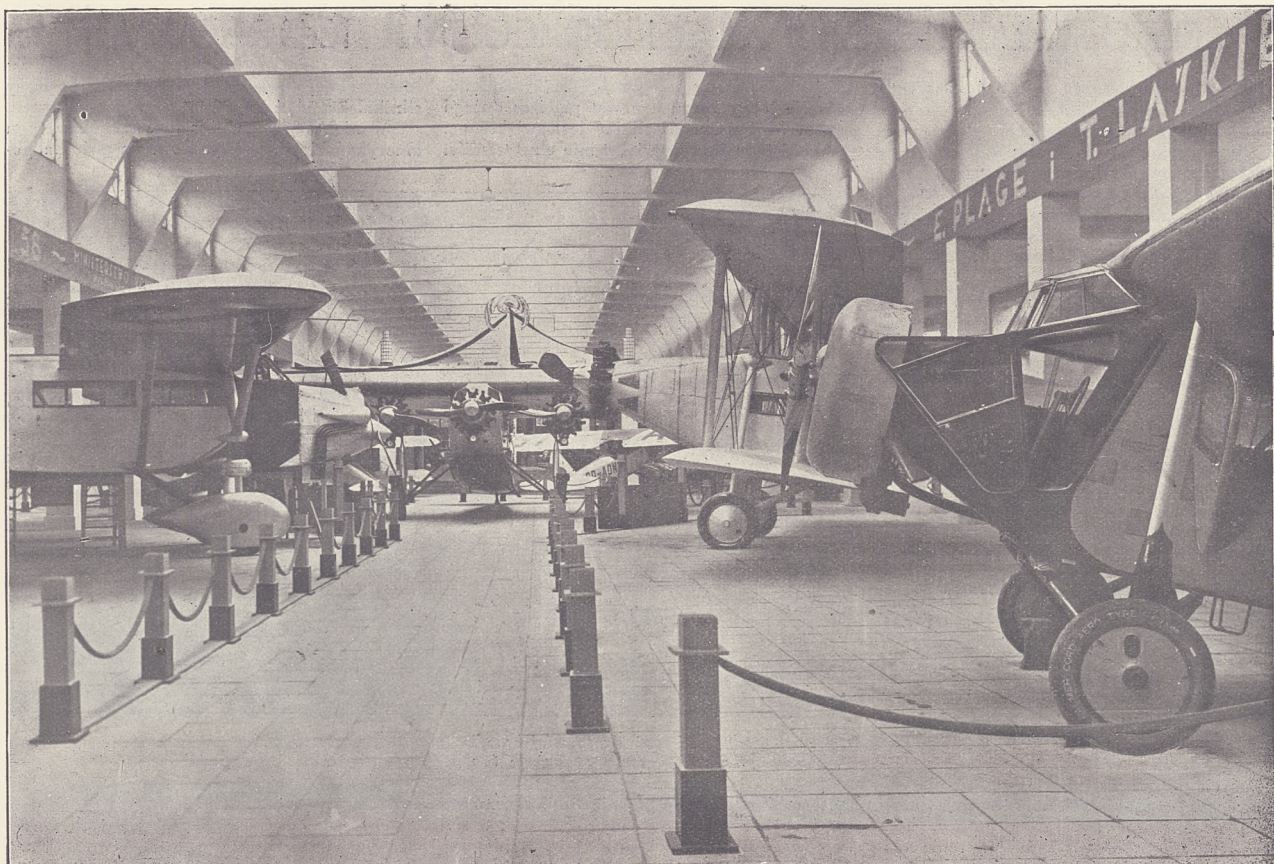
Ciekawie przedstawia się wózek boczy o wyglądzie zewnętrznym przewyższającym większość fabrykatów zagranicznych. Spoczywa on na długich resorach eliptycznych, noszących zupełnie bez wstrząśnień. Wygodne siedzenie obite specjalnym gatunkiem dermatoidu, nie ustępującego skórze. Wygodne drzwiczki, umożliwiają wejście do wózka bez żadnego wysiłku. Na tyle wózka przyczepnego znajduje się również koło zapasowe, obciążone pokrowcem.

Drugą fabryką, produkującą motocykle całkowicie w kraju, są zakłady „Lech“ w Opalenicy. O motocyklach tej marki pisaliśmy już niejednokrotnie, między innymi z okazji udziału maszyny tej marki w jednym z ostatnich rajdów K. S. Unja. Stwierdzić należy, że motocykle te ulegają stałym ulepszeniom. Między innymi zmieniony został kształt zbiornika, na czem niezmiernie zyskał wygląd zewnętrzny tej maszyny.

(Dokończenie artykułu na stronie 13-tej).



Nader efektownie przedstawia się stand motocyklowy znanych marek jak Puch, New-Hudson i Zündapp.



## Lotnictwo na (M. W. K. T.

Historja lotnictwa, to pasmo nieustannych zmagani ducha, z potężnym, tajemniczym a niedocenionem prawem przyrody, trzymającym człowieka na uwięzi przy rodzimjej jego planecie. Starożytność karmiła nas legendą, średniowiecze bezpłodnemi pomysłami, dopiero wiek XIX stanął u progu wyzwolenia człowieka z pod władztwa natury. W dniu 18 sierpnia pamiętnego roku 1871, w dawnym królewskim parku Tuileries, obywatel francuski Penaut, przez wypuszczenie w powietrze „planophore'u“, wyglądającego jak dziecinna zabawka, zapoczątkowuje erę rozwoju lotnictwa.

Choć sam umarł w nędzy, znalazł naśladowców, którzy poprowadzili dzieło jego dalej, nieustając w wysiłkach i zabiegach, mimo warunków niezawsze sprzyjających. Ale genjusz zwyciężył i dziś, po 60-ciu latach, widzimy skryształizowaną myśl ludzką w jej najdoskonalszej formie.

Na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu w pawilonie lotnictwa, w dziale francuskim, możemy obserwować etap po etapie rozwój myśli lotniczej. Na kilkudziesięciu dużych planszach mamy wrysowane przemiany, jakie przechodziła konstrukcja samolotu, aby osiągnąć tego szczytu doskonałości, jakim się słusznie dzisiaj aeronautyka chlubi.

Oprócz rozwoju samolotu, znajdujemy w tym pawilonie rozwój linii lotniczych pomiędzy Francją a resztą świata. Zwraca uwagę połączenie lotnicze Francji z jej kolonjami, które pozwala na przebycie uciążliwej dawniej drogi w ciągu jednego dnia. Prócz tego firmy francuskie demonstrują precyzyjne aparaty nautyczne i meteorologiczne, a C. I. D. N. A. i Société Generale Aeronautique — model samolotu i motory lotnicze.

Stoisko włoskie nietyłe zwraca uwagę ilością eksponatów, ile zastanawia sukcesem myśli lotniczej, jaka przebiega z całokształtu wystawy rzymskiego ministerstwa lotnictwa. Na pierwsze miejsce wysuwa się olbrzymi 1000-konny motor zakładów Isotta Fraschini, posiadający cały szereg najnowszych udoskonaleń technicznych, nieznanych w innych konstrukcjach. Prócz tego interesuje kompletny ekwipunek pilota, którego okulary zaopatrzone są w szkło nierozpryskujące się. Nowe modele śmigieł dwu i cztero-ramiennych zamykają ten ze wszech miar ciekawy pokaz.

Polski przemysł lotniczy i rozwój dróg lotniczych, demonstrowanych w pawilonie 10-tym, jest dowodem niezbitym naszej żywotności państwowej. Bez pierwowzoru, bez fachowców, w okresie chaosu powojennego, rósł i tężał ten najmłodszy, najbardziej współczesny przemysł. Stan dzisiejszy można tylko podziwiać. Państwowe Zakłady Lotnicze, Plage i Laśkiewicz, Podlaska Wytwórnia Samolotów, rywalizują pomiędzy sobą w ulepszeniach konstrukcji. Plage i Laśkiewicz zademonstrował 5 płatowców, produkowanych za licencją. Jest więc pasażerski „Junkers“, dalej 8-osobowy „Lublin R. IX“, zbudowany cały z duraluminium, wreszcie olbrzymi trójmotorowy „Fokker F 7 oraz sześciuosobowy luksusowy PWS 21 z silnikiem Wrighta 220 KM.

Entuzjastów lotnictwa zaciekać niewątpliwie sportowo-turystyczny samolot Państwowych Zakładów Lotniczych „P. Z. L. 2“, na którym as lotnictwa polskiego, kpt. Orliński przebył 25 000 km bez potrzeby remontu. Ale najciekawszym eksponatem jest komunikacyjny samolot Podlaskiej Wytwórni Samolotów z tego względu, że jest całkowicie wykonany w kraju według planów inż. Ciołkosza.

Dział awionetek jest bardzo bogato reprezentowany, a widać z niego, że nie brak nam w Polsce wybitnych konstruktorów. Widzimy przede wszystkim dwuosobową awionetkę DKD IV, konstrukcji braci Działowskich, z silnikiem Siemens SH-10, 55/60 KM., zbudowaną w 2 pułku lotniczym w Krakowie, dalej jednoosobową awionetkę Orkan II, konstrukcji por. Grzmiłasa z silnikiem Anzani 45 KM., zbudowaną w 3 pułku lotniczym. Ogólną uwagę zwraca 2—3 miejscowa awionetka-dwułatowiec, t. zw. „Polski Moth“ MN 5 konstrukcji inż. Nowakowskiego i Medweckiego z silnikiem Genet Mark III, 80 KM., zbudowana w „Samolocie“. Dalej awionetki RWD 2 i RWD 3, które chlubnie spisały się w tegorocznym międzynarodowym rajdzie awionetek i które zbudowane zostały w warsztatach sekcji lotniczej studentów politechniki warszawskiej.

Wreszcie zwracają uwagę awionetki PZL 5, PWS 3 i PWS 5. Pierwsza z tych awionetek również brała udział w międzynarodowym rajdzie.

Wspomnieć jeszcze należy o płatowcu rajdowym BM 7c oraz szkolnym BM 4, konstrukcji inżyniera Bartla. Oba te płatowce hduje się seryjnie w firmie Samolot w Ławicy pod Poznaniem.

Stoisko polskie uzupełniają wystawy sprzętu lotniczego, jak „Skoda“, która wystawia motory, „Wahren“ koła do samolotów, „Varsouvienne“ — odzież lotniczą i inne.

Ministerstwo Komunikacji demonstruje w szeregach map stały rozwój linii żeglugi powietrznej polskiej, wewnętrznej i międzynarodowej, a mapa z r. 1929 zawiera projekty na przyszłość tem ciekawsze, że podkreśla konieczność nawiązania komunikacji lotniczej ze wschodem.

# Zastosowanie spirytusu do celów napędowych

Mieszanka spirytusowa nadaje się do wszelkiego rodzaju silników wybuchowych, niezależnie od ich budowy bez specjalnych przeróbek silnika, jako to: do silników samochodowych, traktorowych, lotniczych i t. p.

Istnieją różne typy mieszanki benzynowo-spirytusowej, zawierające spirytus bezwodny lub wodny, benzynę oraz ew. niewielką domieszkę benzolu i innych destylatów ropy czy węgla, lub eteru.

Na podstawie najnowszych prób i doświadczeń ustalony został typ mieszanki polskiej, zawierającej 70% benzyny i 30% spirytusu bezwodnego skażonego.

Przy jednakowej cenie koszt napędu mieszanką spirytusową jest jednakowy lub mniejszy aniżeli koszt napędu benzyną. Mieszanka spirytusowa daje bezdymne i bezwonne spalanie, nie zanieczyszczając i nie nadżerając odnośnych organów silnika; wybuchy są łagodniejsze, a tem samem zniszczenie tych organów jest mniejsze.

Mieszanka spirytusowa może być stosowana również z dobrym powodzeniem i przy bardzo niskich temperaturach (30° poniżej zera). Może ona być dolewana do benzyny, pozostaje w baku.

Wprowadzenie mieszanki spirytusowej ma olbrzymie znaczenie dla obrony kraju i uprzemysłowienia rolnictwa.

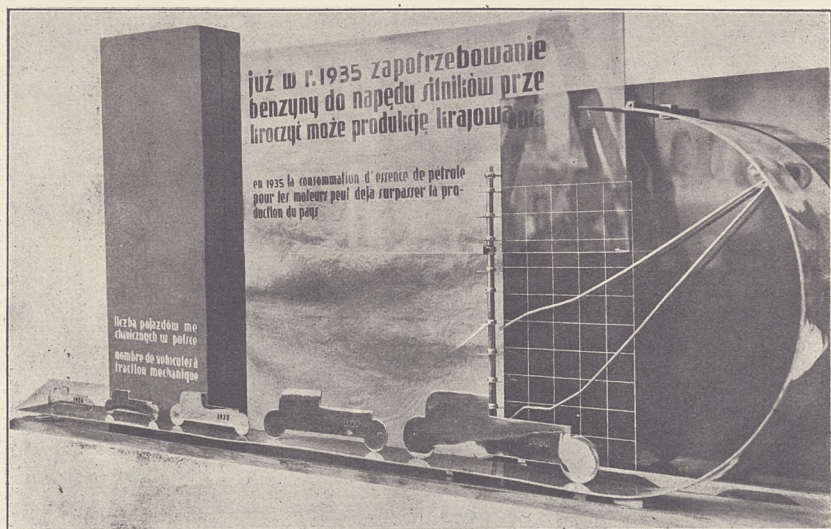
## Ogólne cechy pracy silników samochodowych na mieszance spirytusowej.

Zużycie paliwa jest niższe ewentualnie jednakowe, zaś przy wyższych kompresjach (szczególnie w amerykańskich samochodach, konstruowanych na duże sprężenie) pędzenie mieszanką staje się ekonomiczniejsze od napędu benzynowego. Praca silnika jest łagodniejsza,

dalej umożliwia jest powiększenie zapłonu, wreszcie łatwy rozruch nawet podczas dużego mrozu. — Sprawność silnika jest zwiększona, szybkość jednakowa, zwiększenie elastyczności

łowej danej mieszanki i normalnej pracy silnika.

W niektórych gaźnikach, szczególnie typu amerykańskiego, przeregulowanie gaźnika po-



Wzrost produkcji i spożycia polskiej benzyny, moment, kiedy zapotrzebowanie benzyny do napędu silników przewyższy może produkcję krajową oraz wzrost liczby pojazdów mechanicznych.

motoru. Zmniejszone grzanie silnika. Zmniejszenie nagrzewania się zaworów. Brak osadu węglowego w głowicach cylindrów. Minimalne zakopanie świec. Czystość komory wybuchowej, tłoków i grzybków wentylowych. Brak zarzucania świec i potrzeby ich czyszczenia, bezdymne i bezwonne spaliny, zmniejszenie zużycia panewek, brak rdzewienia tłoków lub cylindrów, mniejsze wyrobienie łożysk.

Wobec olbrzymiej ilości silników wybuchowych, używanych czy to w komunikacji, czy też w różnych gałęziach przemysłu i przystosowanych do pędzenia benzyną, należy się liczyć z koniecznością używania mieszanki w silnikach benzynowych.

Przy zastosowaniu tych silników, do mieszanki spirytusowej, wymaga w obecnym stanie ich budowy nieznacznej zmiany, t. j. odpowiedniego przystosowania w pewnych jego częściach, podlegających regulacji, a mianowicie: w rozpylaczach i dyszy, dzięki czemu sprwadza się pracę silnika do tych samych warunków, co i przy używaniu benzyny.

Zmiany powyższe są niezbędne, gdyż mieszanka spirytusowa zawiera w sobie mniej jednostek opalowych (kaloryj) niż benzyna, przeto dopływ powietrza winien być zmniejszony, lub dopływ paliwa zwiększony, co przy umiejętnym wykonaniu doprowadza do normalnego wykorzystania wartości opa-

lega na przekręceniu igły zaworowej. Jest to jeden z najłatwiejszych, najszybszych i najprostszych sposobów stosowanych przy przejściu z paliwa benzyny na paliwo-mieszankę. W razie nie przeregulowania silnik będzie pracował zupełnie dobrze, lecz w warunkach mniej wydajnych pod względem ekonomicznego wykorzystania mieszanki.

Z uwagi na to, że spalanie mieszanki jest powolniejsze od spalania benzyny (wybuchy są łagodniejsze), zalecane jest przyspieszanie zapłonu.

Możliwe wykorzystanie wielkiej wartości kalorycznej paliwa benzynowego osiąga się tylko częściowo, wobec niemożności — z obawy samozapłonu — podniesienia sprężenia gazów (kompresji) w silniku powyżej 5—7 atm. (silniki lotnicze). Obniża to współczynnik sprawności termicznej, który przy silnikach pędzonych paliwem benzynowym sięga zaledwie 22—25%. Benzynę jako paliwo cechuje łatwość zapłonu, lecz niezupełne spalanie, co wytwarza kopeć i osad.

Spirytus posiada trudniejszy zapłon, mniejszą wartość kaloryczną, natomiast całkowicie spala się i dopuszcza wyższe sprężenie gazów — do 14 atm., co podwyższa współczynnik sprawności termicznej silnika do 30—33%. Wobec tego litr spirytusu, pomimo mniejszej zawartości kaloryj jest w stanie wykonać w silniku benzynowym tę samą pracę co litr benzyny. Inne składniki, jak: nafta solventowa, gazolina, benzol i eter, używane do różnych typów mieszanek, kombinowane są pod względem rodzaju i ilości, zgodnie z ich właściwościami fizyko-chemicznymi.

Wartości poszczególnych składników używanych do przygotowania mieszanek rozmaitego typu ocenianę należy w zależności od tego, w jakim stopniu składniki te wpływają na wytworzenie właściwości wymaganych od mieszanki napędowej. Pod tym względem składniki mieszanek mogą być zgrupowane, jako:

a) składniki, powiększające wartość kaloryczną mieszanki („nawęglacze“ czyli „karburiatory“): lekka i ciężka benzyna, benzol i nafta;

Dokończenie na stronie 13-tej.



Spirytus, jako środek napędowy i ogólne spożycie spirytusu do celów napędowych oraz spożycie spirytusu napędowego na 1 mieszkańca.

# Odrodzenie naszych dróg

Etap w rozwoju środków komunikacji, przeżywany obecnie przez świat cywilizowany, może być słusznie nazwany renesansem (odrodzeniem) drogi kołowej.

Jeszcze przed kilkunastu laty zdawało się, że kolej żelazna panować będzie niepodzielnie jako najbardziej doskonały środek komunikacji. Linje kolejowe uważane były za nieodzowne konieczne dla rozwoju życia gospodarczego i wymiany dóbr; gęstość sieci kolejowych była miernikiem stopnia kultury kraju. Znaczenie dróg kołowych zredukowane zostało tylko do roli komunikacji lokalnej, względnie służyły one jako arterie dojazdowe do linii kolejowych. Zjawienie się na drogach szybkiego samochodu i gwałtowny rozwój ruchu autobusowego zmieniły radykalnie sytuację w ostatnich latach. Zamierające drogi odżyły, zaludniły się i stanęły do walki o prymat z koleją żelazną.

„Wiek kolei żelaznej“ skończył się. Wprawdzie kolej żelazna pozostaje nadal bezkonkurencyjnym środkiem komunikacji przy transporcie masowych towarów oraz w ruchu osobowym dalekobieżnym, musi jednak przystosować się do nowych warunków pracy. Zbyt rygorystyczne prawidła ruchu kolejowego ustępują powoli zarządzeniom bardziej życiowym, rozkłady jazdy zaczynają coraz bardziej liczyć się z potrzebami ludności, wprowadzają się t. zw. „pociągi-tramwaje“ i t. p. Pod jednym względem jednakże kolej żelazna nigdy nie będzie mogła zwalczyć drogi kołowej, a mianowicie, podczas gdy ruch na kolei żelaznej związany jest z natury rzeczy ze stacjami kolejowymi, oddalonymi po kilkanaście kilometrów jedna od drugiej, droga kołowa dostępna jest dla wszystkich i na całej swej długości, a krążące na niej wehikuły dowożą lu-

dzi i towary do mieszkań, względnie do składów.

Droga kołowa, by sprostać postawionemu przez życie zadaniom, musi się odpowiednio do nich przystosować. Sprawa ta jest przedmiotem usilnych prac, zarówno międzynarodowych kongresów drogowych, jak i odnośnych czynników w poszczególnych krajach. Dotychczasowe typy nawierzchni dróg kołowych, dobre dla powolnych pojazdów konnych okazały się nieodpowiednie dla szybkojeżdżących pojazdów mechanicznych. Ogólnie stosowany makadam hydrauliczny t. zw. bruk szosowy, okazał się przy nowożytnym ruchu kołowym tak nietrwałym, że musiał ustąpić miejsca nowoczesnym, bardzo trwałym i niekurzliwym nawierzchniom, a w tej liczbie głównie nawierzchniom asfaltowym, uznanym za najlepsze. Dla utrzymania w ruchu krążących na drogach pojazdów mechanicznych okazało się pozatem koniecznym ustawienie wzdłuż arterij — ruchu punktów zaopatrywania pojazdów w benzynę i smary oraz stacyj obsługi samochodów i garaży z warsztatami reparacyjnymi. Wygląd dróg zupełnie się zmienił; znikły poetyczne zajazdy przydrożne z wodopojami dla koni i z nieodzowną kuźnią.

Proces odrodzenia drogi kołowej w Polsce idzie wolniej, niż na zachodzie Europy. Wyznaczenie wojenne i brak środków uczyniły tempo modernizacji naszych dróg bardziej powolnym, niż byśmy tego chcieli. Jednakże i u nas osiągnięte zostały w tej dziedzinie poważne wyniki. Szereg dróg naszych otrzymał już ulepszone nowożytnie nawierzchnie, dalsza zaś modernizacja dróg w szerszym zakresie jest zapewniona przez stworzenie Państwowego Funduszu Drogowego. Departament Drogowy Ministerstwa Robót Publicznych prowadzi poważne studia i prace przygotowawcze

w tym kierunku. Do realizowania idei modernizacji nawierzchni dróg przyczyniają się poważnie nasze wielkie firmy naftowe, popularyzując drogi asfaltowe. Poza tem powstał szereg poważnych polskich przedsiębiorstw budowy dróg i nawierzchni asfaltowych. Sprawa zaopatrywania w smary i benzynę pojazdów mechanicznych została u nas rozwiązana w znacznym stopniu. Nasze wielkie firmy naftowe pokryły cały kraj stacjami benzynowymi. Jadąc samochodem na każdym kroku widzi się czystutkie, ładnie utrzymane czerwone kolumny dystrybutorów benzynowych. Poza tem w ważniejszych punktach kraju firmy te postawiły szereg „stacyj dla obsługi samochodów“, zaopatrzonych we wszystkie nowoczesne udogodnienia dla automobilisty i nieustępujących pod tym względem najlepszym wzorom zagranicznym. Jeżeli jeszcze uwzględnimy apteczki drogowe na głównych szlakach samochodowych i gościńcach, które w najbliższym czasie mają być umieszczone w domkach dróżników, dalej kontrolę drogową i t. p., to stan naszych dróg w najbliższej przyszłości przedstawiać się będzie nie najgorzej.

Gorzej jest ze sprawą garaży przydrożnych i warsztatów reparacyjnych. Jest to dziedzina zupełnie u nas nie wyzyskana, i oczekująca na inicjatywę przedsiębiorczych jednostek. Tak samo i nasze hotele turystyczne pozostawiają wiele do życzenia — w dziedzinie ich modernizacji jest jeszcze wszystko do zrobienia.

Na koniec jeszcze jedno. Czy nie czas po myśleć o telefonach w domkach dróżników lub automatach, zainstalowanych w bezpiecznych miejscach, dzięki którym umożliwione byłoby szybkie sprowadzenie pomocy lekarskiej w poważniejszej katastrofie lub zawezwanie mechanika na wypadek większego defektu wozu.

## Silniki birotacyjne

W roku 1914, na samym początku wojny światowej konstruowałem silnik birotacyjny, o zupełnie nowym układzie cylindrów, równoległe do osi wału korbowego, stosując w tym celu nowy element konstrukcyjny, obmyślany przeze mnie już w roku 1907.

Silnik ten był pierwszą realizacją postawionych sobie wówczas postulatów, a mianowicie: uzyskania dla silników wielocylindrowych teoretycznego zrównoważenia mas (tak statycznego, jak i dynamicznego), zmniejszenie wagi silnika przy danej mocy, oraz uzyskania przy danej mocy i wadze możliwie niskich obrotów, nie więcej jak 1 200 dla śmigła, a to w celu wyzyskania najlepszej sprawności śmigła, właśnie w tych granicach leżącej.

Oto zasadnicze założenie, na jakim opiera się moja konstrukcja.

Silniki rotacyjne o układzie gwiazdzistym, których typowym przedstawicielem jest silnik Gnome-Rhône, oraz wszystkie inne typy stałych silników lotniczych, posiadają wady mniej więcej sobie wspólne, i tak:

1. Wysokie ciśnienie tłoka na ścianki cylindra, a zatem wysokie straty na tarcie, dochodzące do 20—30% mocy silnika.

2. Chyżość maksymalna w tych silnikach nie leży w połowie skoku tłoka, zatem reakcja mas jest w górnym i dolnym położeniu tłoka różna, co powoduje niemożliwość dokładnego zrównoważenia mas, jak również momentów szkodliwych podczas ruchu silnika; wady te powodują tak bardzo unikane niebezpieczeń-

stwo rezonansu drgań i t. zw. obrotów krytycznych. Są to wady wszystkich silników o układzie klasycznym wału korbowego. Wady te przezorny konstruktor jest w możności sprowadzić do minimum, niemniej jednak istnieją one zawsze i ograniczają liczbę obrotów względnie chyżość tłoka.

3. Konieczność stosowania dużej liczby cylindrów dla uzyskania koniecznego minimum równomierności obrotów śmigła, o ile nie jest zastosowana redukcja obrotów śmigła, która to znowu ogromnie zwiększa koszt, ciężar i pewność pracy silnika, pewność ta bowiem zależy jest od większej ilości wrzęgniętych do pracy elementów.

4. Smarowanie przedstawia w powyższych silnikach trudności duże, szczególnie w osiągnięciu pewności działania tego smarowania.

Wady powyższe w układzie mego silnika są częściowo w zupełności usunięte, lub też dana jest możliwość do zmniejszenia ich w daleko wyższym stopniu, jak to było możliwe w dotychczasowych klasycznych układach, a więc:

1) Ciśnienia tłoków na ścianki cylindrów podczas pracy prawie że nie istnieją, wchodzi tu jedynie ciśnienie sprężyn tłokowych, co przy doborze odpowiedniego kształtu tłoka da się sprowadzić do 15% tych strat w silnikach o układach dotychczas używanych.

2) Przy zastosowaniu birotacji można zresztą zmniejszyć te reakcje przy zachowaniu tych samych co i w innych silnikach ilości obro-

tów, do jednej czwartej tych reakcji. Byłem zatem w możności bez niebezpieczeństwa zwiększyć dwukrotnie obroty silnika, zachowując ten sam stopień bezpieczeństwa jak i w silnikach o zwykłym układzie.

4) Przy zastosowaniu birotacji osiągnąć można dostateczną równomierność obrotów śmigła już przy zastosowaniu trzech cylindrów, gdyż wówczas silnik działa jak sześciocylindrowy.

5) Przy zastosowaniu birotacji i układzie równoległym cylindrów do wału korbowego osiąga się możliwe minimum wagi silnika w stosunku do jego mocy. Prototyp mego silnika z roku 1925 wykazał ten stosunek wprost jako rekordowy, mianowicie osiągnięto w nim 370 gramów ciężaru silnika na jednego konia mocy, do tego dla małej jednostki silnika (98 KM 36 kg.).

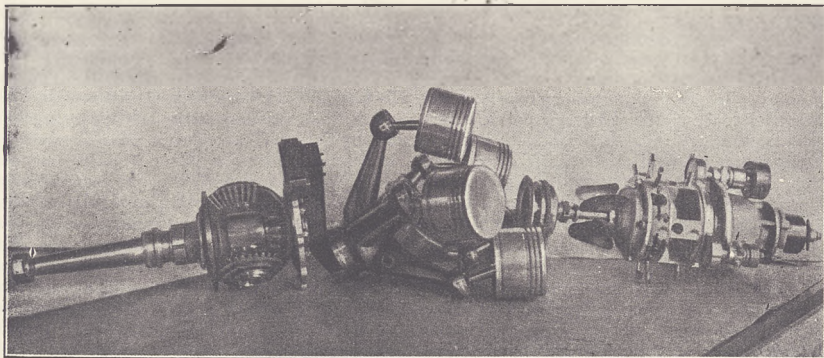
6) Napielnianie cylindrów przy zastosowaniu bardzo wysokich szybkości tłoka uzyskać można, w układzie mego silnika, bez użycia kompresorów o wiele wyższe aniżeli to jest możliwe w innych silnikach, dzięki niezwykle krótkim drogom dla mieszanki między dyszą karburatora a zaworem ssącym, bezwzględnie i symetryczną długością tych dróg, oraz dzięki działaniu centryfugalnemu przewodów prowadzących mieszankę do zaworów.

7) Rozrząd (sterowanie zaworów) ma do pokonania nierównie mniejsze masy przy wielkich przyspieszeniach. W układzie mym brak

wszelkich powikłań w rozrządzie w związku z rozszerzaniem się cylindrów oraz innych elementów pośredniczących przy sterowaniu zaworów.

wszystkich częściach komory spalinywej bez umożliwienia utworzenia się fali, powodującej detonację.

Wszystkie te warunki realizują:



Części silnika konstrukcji inż. Brzeskiego.

8) Reakcje giroskopijne śmigła jak i wału korbowego są w moim układzie prawie zniezione wskutek przeciwnych obrotów cylindrów.

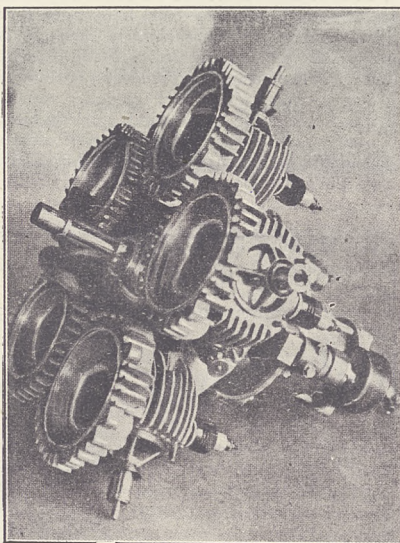
9) Smarowanie umożliwiające jest bez użycia jakichkolwiek osobnych przewodów w obrębie silnika zawsze świeżą oliwą, doprowadzaną pod odpowiednim dla każdej części trąceją się, ciśnieniem. Prócz tego tłoki dokonywują podczas działania silnika poza ruchami posuwistymi, jeszcze wolne ruchy obrotowe kolo swej osi, rozcierając w ten sposób bardzo skutecznie doprowadzany do nich smar, po całej gładzi cylindra.

Silnik mój odznacza się bardzo dużą wydajnością cieplną. Wydajność ta zależy od kształtu główki, od wysokości sprężania mieszanki przed spaleniem, od stosunku rozpylonego paliwa do powietrza, od dokładnego zmieszania rozpylonej benzyny z powietrzem, od mniej lub więcej energicznego ruchu wirowego wesanej mieszanki, od punktu, w którym następuje zapalenie mieszanki, a ostatecznie od stopnia napełniania cylindra w czasie okresu ssania. Te wszystkie warunki starałem się w moim silniku w możliwie doskonałym stopniu przez celową i konsekwentną budowę osiągnąć.

Spręż mieszanki wynosi 6 atmosfer i to z zupełnym pominięciem niebezpieczeństwa detonacji, główka bowiem i tłok sporządzone są z tworzywa o bardzo znacznej pojemności cieplnej oraz wysokiej zdolności przewodzenia ciepła, przyczem tworzywo to posiada bardzo mały ciężar właściwy (1,7); można więc było zastosować, bez obawy zwiększenia ciężaru silnika oraz mas będących w ruchu, tak na dno tłoka, jak i na ścianki główki spalinywej bardzo duże przekroje. Kształt główki spalinywej jest kulisty, połączony z cylindrem szyjką cylindryczną o pewnych wymiarach, tłok zaś dochodzi w cylindrze aż do wylotu tej szyjki, tak, że spalanie mieszanki odbywa się właściwie w samej kulistej główce spalinywej. Zawory wpustowe i wypustowe są umieszczone naprzeciwko siebie i stanowią część powierzchni kulistej główki. Świecę umieszczono w osi symetrii cylindra i główki, między zaworami. W czasie ssania mieszanka przytływa z karburatora przez odpowiednio skonstruowaną osiową, będąc wraz z cylindrami silnika w rotacji; w ten sposób mieszanka już przed wejściem do główki cylindrów jest doskonale zmieszana, a podczas przepływu przez zawory znajduje się w silnym ruchu wirowym, który to ruch jest w czasie suwu sprężania, wtłaczającego mieszankę do główki, jeszcze bardziej spętgowany, a to dzięki zastosowaniu szyjki łączącej główkę z cylindrem. Podczas takiego ruchu mieszanki, zapłon następuje prawie we

1) Uniemożliwienie detonacji mimo wysokiego stopnia sprężania.

2) Wielką szybkość spalania się mieszanki już w samej główce spalinywej.



Główce cylindrów.

3) Możliwość spalania ubogich mieszanek w krótkim czasie, bez wleczenia się spalania podczas suwu pracy.

4) Ogólnie zaprojektowane prowadzenie gazów i mieszanki oraz odpowiednie czasy

otwarcia przyspieszenia oraz zamknięcia zaworów ssących w stosunku do skoku tłoka gwarantują wysoki stopień napełniania podczas okresu ssania. W ten sposób osiągnięty przy 2 500 obrotów na minutę 30 KM efektywnych z jednego litra pojemności cylindrów.

5) Niezwykle wysoką wydajność mechaniczną oraz trwałość całego mechanizmu osiągnięto:

a) przez bardzo małe tarcie tłoka o ścianki cylindra, a to z powodu braku ciśnienia bocznych tłoka, które to cylindry posiadają gładź cementowaną, hartowaną i szlifowaną.

b) zastosowanie do wszystkich części obracających się łożysk kulkowych i rolkowych, nieważliwych na ewentualne zmniejszenie się dopływu smaru.

c) zastosowanie konsekwentnego napędu rozrzadów zaworów, odpowiednio ukształtowane keiuki kierownicze, niezwykle małe masy popychaczy i t. d., wyzyskanie sił odśrodkowych oraz zastosowanie ruchów harmonicznych i odpowiednich przyspieszeń dla zaworów jak również małe straty wskutek pracy zasysania.

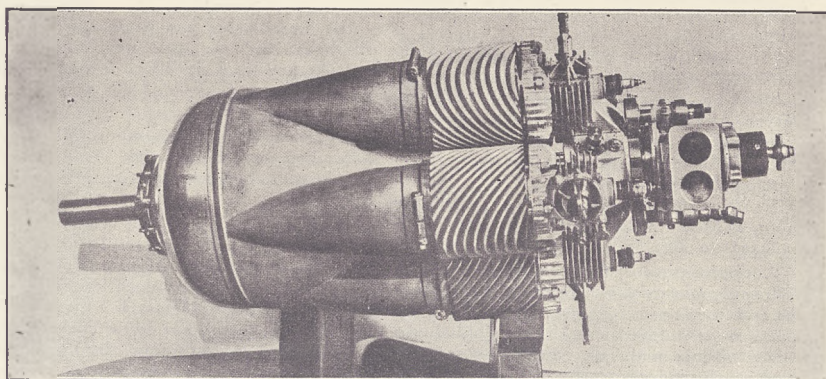
d) doskonale przeprowadzone smarowanie i brak nacisków martwych, zwykle odkształcających wał korbowy, jak to ma miejsce w układach klasycznych innych silników.

e) małe oddziaływania mas, będących w ruchu.

Wszystko to realizuje wysoką wydajność mechaniczną, która dochodzi do 94%.

Reasumując poprzednio wyluszczone cechy konstrukcyjne, silnik mojego układu cechują następujące zalety: wysoka wydajność cieplna, a więc wielka oszczędność w zużyciu paliwa, nieprzekraczająca 220 gr. na konia/godziny; wielka oszczędność w zużyciu smarów — około 6—10 gr. na konia/godz.; wysoka wydajność mechaniczna całego układu, dochodząca do 94%; lekkość (około 400 gr. na konia); bezwzględne teoretyczne zrównoważenie wszystkich mas, będących w ruchu oraz brak t. zw. obrotów krytycznych; możliwość zmiany obrotów śmigła podczas pracy silnika bez użycia przekładni oraz niska liczba obrotów śmigła od 1 200—1 700 obrotów odnośnie do 125—150 KM. mocy silnika, t. j. w granicach najlepszej skuteczności śmigła; wysoka trwałość i pewność pracy silnika; dalekoidąca redukcja oddziaływań giroskopijnych śmigła oraz blisko do śmigła posunięty środek ciężkości całego układu silnika — wszystko to razem gwarantuje wielką zwrotność płatowca; małe wymiary wewnętrzne silnika, zatem mały opór czołowy oraz duże pole widzenia dla pilota; wskutek odpowiedniego obudowania gazy spalinywe wyrzucane są pod samolot, a spokojny, bezwzględnie cichy chód silnika podczas pracy nie męczy pilota.

Inż. Henryk Brzeski.



Silnik zmontowany.



# Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Zorganizowany przez Śląski Klub Automobilowy Zjazd do Katowic i Wyścig płaski na szosie Mikołów — Piotrowice dnia 2 i 3 bm. stanowi niewątpliwie jedną z najpoważniejszych sportowych imprez samochodowych obecnego sezonu zarówno pod względem liczby uczestników i zawodników, jak i co do wymogów technicznych i sportowych.

Impreza rozpoczęła się w dniu 2 sierpnia Zjazdem do Katowic, do którego zgłosiło się 33 zawodników: 1-szy o godzinie 16 m. 30 przybył na metę na placu obok urzędu wojewódzkiego p. Bogucki (Lwów, Bugatti), następnie p. Czyliński (Łódź, Fiat), Zbigniew Korfanty (Katowice, Praga), Brost (Katowice, Praga), Kuczewski (Warszawa, Bugatti), Bolder (Królewska Huta, Chrysler), Fuerstenberg (Będzin, Austro-Daimler), Nowak (Kraków, Ford), Bogatko (Inowrocław, Essex), Nilbrig (Berlin, Austro-Daimler), Witold Korfanty (Katowice, Salmson), Zarzycki (Katowice, Tatra), Kaliniewicz (Częstochowa, Lancia), dr. Stolarska (Katowice, Dodge), Moreau (Katowice, Mercedes), Lanc (Kraków, Bugatti), Jungenfeld (Kilonja, Benz), i inni. Ogółem do godz. 18-ej przybyło 23 zawodników, poczem zjazd zamknięto.

Dnia następnego na odcinku szosy asfaltowej Mikołów—Piotrowice odbył się wyścig na przestrzeni 5 km., dostępny dla samochodów turystycznych, sportowych, wyścigowych i motocykli.

W wyścigu motocykli pierwsze miejsce zajął p. Holuj Stanisław z Krakowa w czasie 2,24 min., przeciętna szybkość 125 km. na godz. 2) Bogusławski Rudolf (Katowice) 2,32 $\frac{1}{2}$  (118 km.), 3) Breslauer Kurt 2,32 $\frac{1}{2}$  (118 km.).

W kategorii samochodów turystycznych: 1) Reim Artur (KKA) na Lanci 2,54 $\frac{1}{4}$ , przeciętna 104 km., 2) Chrzęszcz (KKA) na Lanci 2,56 $\frac{1}{4}$ , przeciętna 102 km., 3) Korfanty Zbigniew (Śl. Kl. Aut.) 2,59, przeciętna 100,5 km.

W kategorii wozów sportowych: 1) Widawski Jerzy (A. P., Warszawa) na Austro-Daimlerze 2.18,9, 129 km., 2) Adam Potocki (KKA) na Austro-Daimlerze 2.24 $\frac{1}{2}$ , 125 km., 3) Bogucki Władysław na Bugatti (KKA) 2.26,6, 123 km.

W kategorii wozów wyścigowych: 1) inż. Liefeldt Henryk (A. P., Warszawa) na Austro-Daimlerze 1.55,1, 156 km., 2) Ripper Jan (KKA) na Bugattim 2.08,19, 140 km., 3) Franciszek hr. Mycielski na Bugattim 2.18,8, przeciętna 130 km.

Zawody odbyły się na bardzo dobrej szosie przy pięknej pogodzie, a stosunkowo słabsze wyniki tłumaczyć należy dwoma zakrętami i szosą, która prowadzi pod górę.

Jak już informowaliśmy, Małopolski Klub Automobilowy przystępuje w roku bieżącym do urządzenia wyścigów samochodowych w zamkniętym trójkącie ulic miasta Lwowa w dniu 8 września br. Wyścigi te budzą wielkie zainteresowanie w sferach sportowych, gdyż po raz pierwszy w Polsce odbędą się wyścigi samochodowe i motocyklowe na ulicach miasta w zamkniętym kole, a to w ten sposób, że wyścig każdej kategorii wozów, czy motocykli, odbędzie się w kilku, względnie kilkunastu okrążeniach, a gdy w danej kategorii wszystkie wozy startują równocześnie, będą to wyścigi bardzo emocjonujące dla publiczności, która może obserwować współzawodnictwo w czasie całego przebiegu wyścigu. Wyścigi takie od bwały się dotychczas tylko zagranicą.

Uczestnicy międzynarodowego rajdu Medjolan — Como — Bazylea — Bruksela, przybyli w ubiegłą niedzielę do mety, przyczem grupa wozów turystycznych przebyła trasę wcześniej od grup sportowych. W grupie wozów turystycznych zwyciężyła panie Verzocchi i znana artystka Pina Renzi. Zśród panów pierwszym, który dojechał do celu, był Gerardi. Uczestnicy rajdu podjęci zostali — przez władze włoskie i belgijskie oraz poszczególne kluby, wreszcie przez parę królewska.

Wyścig górski na Mont Ventoux, który należy do najstarszych i najbardziej klasycznych wyścigów, został tego roku zakwalifikowany do europejskich mistrzostw górskich. Wyścig odbędzie się 24. b. m. a organizacją jego zajmuje się Automobilklub Vancluse. Trasa wyścigu wynosi 22 km. Dziwne, że data tego

wyścigu. Wyścig ten rozegrany zostanie na Coppa Acerbo. Wozy wyścigowe o pojemności do 1100 cm wyznaczoną trasę muszą przejechać 4 razy, zaś o wyższej pojemności 10 razy co stanowi 255 km.

Rajd gwiazdzisty, zorganizowany dn: 1 bm. z okazji 15-lecia przez „Uniję“, dał w punktacji drużynowej zwycięstwo „Uniję“ 4110 pkt. przed „Barkochbą“ Łódź 287 pkt.; 3. „Union“ Łódź 498 p., 4. „P. K. M.“ Warszawa, 5. „Legia“ Warszawa, 6. „K. M.“ Bydgoszcz. Indywidualnie pierwszy: Mańkowski (U) 1054 p., 2. Mazurkiewicz (U) 776 p., 3. Borkowski (P. K. M.) 414 p., 4. Wysocki (L) 355 p. Do rajdu zgłosiło się ogółem 42 zawodników, z których 30 przybyło do mety w oznaczonym czasie.



Znany francuski akrobata i motocyklista Vial wykonał ostatnio na motocyklu z trampoliny skok w dal, osiągając 6 metrów.

wyścigu przypada na ten sam dzień, co i wyścigu tatrzańskiego.

Od dnia 10—17 bm. odbędzie się międzynarodowy tydzień samochodowy w Comines zorganizowany przez Automobilklub południowej Francji. Również 17 bm. odbędzie się w Abruzach wyścig okrężny, zaliczony do mistrzostwa wo-

Wyciągi na torze żużlowym dn. 2 i 3 bm. na boisku „Sokola“ były naogół dosyć ciekawe. W jednym biegu zdarzył się wypadek; mianowicie p. Bąk na prostej stracił panowanie nad rozpedzoną maszyną i upadł; poza potłuczeniem ogólnem poważniejszych kontuzji jednak nie odniósł. Nowością był start maszyny polskiej konstrukcji „Lech“ oraz specjalnej maszyny na tor żużlowy „Rudge“ 500 cm., na której jechał w ostatnim biegu Czerniak. Wyniki były następujące:

Junjorzy. Kat. do 250 cm: 1. Falkiewicz (Ariel) 6:16, 2. Śledziński (Rudge) 6:16,5, 3. Malcherek (wł. konstrukcji). Kat. do 500 cm: 1. Harder (Raleigh) 6:20, 2. Śmigiełski (Douglas), 3. Babiński (Lech). Bąk po wypadku wycofał się.

Senjorzy. Kat. do 250 cm: 1. Czerniak (James) 6:14,5, 2. Śledziński (Rudge) 6:17. Z powodu defektu motoru wycofał się w 7 okr. Malicki Kat. do 350 cm: 1. Turkiewicz (Motosacoche) 5:12,8, 2. Czerniak (Rudge) 5:14, 3. Harder (Raleigh). Kat. motocykli z przyczepkami: 1. Mazurkiewicz (BMW) 5:28, 2. Peters (Harley) o 1 i pół okr. Zwiastowski z powodu defektu gumy wycofał się w 5 okrążeniu. W biegu zwycięzców wygrał Czerniak na Rudge-Dirt track-special w 5:38,5 przed Turkiewiczem na Motosacoche.

## Międzynarodowy kalendarz sportowy Wzrzesień

10. VIII. wyścig górski w Klausen (Szwajcaria);
17. Wyścig o nagrodę Acerbo dla wozów wyścigowych (Włochy);
17. Wyścig o Wielką Nagrodę Comines (Francja);
17. Rekord górski A. D. A. C.'u w Freiburgu (Niemcy);
- 18—24 Międzynarodowy tydzień samochodowy w St. Moritz (Szwajcaria);
23. Wyścig o Wielką Nagrodę Anglii (Anglia);
24. Wyścig tatrzański (Polska);
24. Wyścig górski na Mont Ventoux (Francja);
31. Międzynarodowy wyścig górski na Gaisbergu (Austria);
31. Wyścig górski Chamonix — Mont Blanc (Szwajcaria).

W dniu 17 sierpnia br. urzędująca nowopowstały Bielsko-Bialski Klub Motocyklowy w Bielsku I. rajd pod protektoratem Śląskiego Klubu Automobilowego, sekcja Bielsko. Trasa rajdu wynosi 132 km. i prowadzi z Bielska przez Kęty — Andrychów — Kocierz — Żywiec — Miłówek — Istebną — Gubalonkę — Wisłę — Skoczów do Wapienicy. Rajd ten, stawia wysokie wymagania jeźdźcom zarówno co do opanowania motoru, przytomności umysłu jako też wytrzymałości motoru i jeźdźcy, ponieważ trasa rajdu, będąc wybitnie górską biegnie po drogach zarówno pierwszorzędnych jak np. Wisła — Skoczów, jak też po drogach wyboistych (Żywiec — Miłówka), wreszcie wjeżdżając się po górskich serpentynach (Istebna — Gubalonka), spada w doliny Wisły i Wapienicy.

Poza efektem czysto sportowym, rajd ten przyniesie niewątpliwie uczestnikom i zadowolenie estetyczne, ponieważ uroczyste widoki, otwierające się na najpiękniejszą okolicę Zachodniego Beskidu, zadowoła najbardziej nawet wybrednych. Zarząd Klubu przeznaczył dla każdej kategorii po dwie nagrody oraz jedną nagrodę za naj lepszy czas dnia.

# NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

## WYPADKI SAMOCHODOWE

**POZNAŃ.** (Wypadek wicewojewody poznańskiego.) Wicewojewoda poznański dr. Typrowicz, udający się w ub. tygodniu w towarzystwie gen. Dreszera na uroczystość poświęcenia sztandaru 70 pp. w Pleszewie uległ w Środzie poważnemu wypadkowi samochodowemu. Samochód, najechany przez drugi, został poważnie uszkodzony, zaś gen. Dreszer odniósł lekką ranę na czole.

**WARSZAWA.** (Nietrzeźwy szofer powoduje katastrofę.) Na ul. Modlińskiej, na Pelcowiznie, podchmielony kierowca, 30-letni Andrzej Piekużyński (Leszczyńska 6-a), spowodował wywrócenie się samochodu, wskutek czego doznał potłuczenia prawego ramienia, lewej dłoni i czola.

**KATOWICE.** (Tragiczna przejażdżka samochodem.) W sobotę wieczorem wydarzył się w Murekach (woj. katowickie) w pobliżu kopalni „Emauel” tragiczny wypadek samochodowy.

Od strony Katowic biegł ze znaczną chyżością samochód osobowy, należący do przedsiębiorcy budowlanego, Kutschkego, prowadzony przez szofera Jana Krawca, obok którego siedział robotnik Antoni Powroźnik. W pewnym momencie, samochód na wadliwie wziętym wirażu uderzył w drzewo przydrożne.

Wskutek starcia uległ on rozbiciu, przyczem Powroźnik poniósł śmierć na miejscu, a Krawiec doznał tak poważnych obrażeń, że w stanie ciężkim umieszczono go w szpitalu kopalnianym w Murekach.

**CHRZANÓW.** (Wypadki spowodowane lekkomyślnością szofera.) Szofer Władysław Bednarski z Jaworzna, pow. Chrzanów, jadąc szybko samochodem nr. KR 95 316 z powodu karygodnego zaniedbania środków ostrożności, najechał na jednokonną furmankę Karola Zubla z Chrzanowa. Z powodu szybkiego i nieprzewidzianego przez powoźcę Zubla, zderzenia, jadąca na wozie Apolonja Zubel spadła z wozu, doznając potłuczenia na ciele. Rozbity szofer nie dość, że spowodował ze swej strony wypadek, zgasił światło i nie zatrzymując samochodu, aby udzielić pomocy ofierze wypadku, pełnym gazem odjechał w stronę Szczakowej. — Przesłać do go widać jakieś przeznaczenie, albo unosiła zbyt junacka fantazja, gdyż w czasie ucieczki całym pędem wpadł samochodem na słup telegraficzny, który złamał i uszkodził wskutek tego połączenie telefoniczne. Szkoda

spowodowana karygodną ze strony szofera nieostrożnością, lub lekceważeniem kardynalnych przepisów policyjnych o jeździe automobilowej, wynosi 150 zł.

**WILNO.** (Katastrofa pod Wilnem.) W poniedziałek w nocy na trakcie Marszałka Piłsudskiego pod Wilnem wydarzyła się katastrofa samochodowa. Ciężarówka, należąca do cechu rzeźników i wędliniarzy wileńskich, prowadzona przez szofera Jana Szukta, miała uszkodzone latarnie. Jadący w samochodzie Prokop Bohdanowicz i W. Jotko wskazywali szoferowi drogę, stojąc na stopniach samochodu. Nagle nadjechał inny samochód, który uderzył ciężarówkę. Jotko i Bohdanowicz pospadali tak nieszczęśliwie, że Jotko złamał sobie rękę a Bohdanowicz w drodze do szpitala zmarł.

**TRNAWA.** (Katastrofa automobilowa.) W miejscowości Trnawa w Czechosłowacji ciężarówka należąca do firmy Eugenjusza Holza, jechała nalożona worami zboża na dworzec. Na workach siedziało pięciu robotników. Pomimo tego, że pociąg zbliżał się, rampa nie była spuszczone. W tej samej chwili, wpadł na auto pociąg, rozbijając je w druzgali i wlokąc za sobą szczytki na dystansie 10 metrów. Gdy zatrzymano pociąg, oczom pasażerów ukazał się straszliwy widok. Wzdłuż trasy rozsypane były szczytki auta, cały plant zasypany mąką, a na nasypie leżały ciała robotników. Jeden z nich zabity został na miejscu, wszyscy inni odnieśli wraz z szoferem tak ciężkie poranienia, że niema żadnej nadziei utrzymania ich przy życiu.

**MOSKWA.** (10 osób zginęło w katastrofie autobusowej w Sowietach.) Z Leningradu donoszą, że w czwartek wieczorem wpadł z nieznaną przyczyną autobus do Newy. W pełnym biegu przełamał autobus barjerę mostu i spadł do rzeki.

Jedenastu pasażerów znalazło śmierć w nurtach rzeki.

Ocalał tylko konduktor, który wyskoczył z wozu we właściwej chwili.

## Z KRAJU

### Bilans wykroczeń samochodowych w Poznaniu

W miesiącu lipcu władze policyjne miasta Poznania zanotowały 468 wykroczeń samochodowych drożarskich.

Za nieprzeprawą jazdę podano do ukarania 50 szoferów, za palenie tytoniu przy sterze 5, za tamowanie ruchu kołowego 141, za nieoświetlenie samochodu 76, za zbyt szybką jazdę i wyprzedzenie 9, za używanie klaksonu zamiast trąbki 17, za niezatrzymanie się na przystankach tramwajowych w chwili wysiadania i wsiadania publiczności 15, za brak numerów i przepisowych czapek podczas służby 16, za niepuszczenie chorągiewki podczas jazdy z pasażerami 8, za brak dyplomów jazdy wzgl. dowodów rejestracyjnych 44, za nadmierne dymentowanie 37. Poza to z powodu zderzeń z innymi samochodami wzgl. powózkami, zameldowano 8 szoferów, za brak numerów rejestracyjnych wzgl. firm 8, za niewskazywanie kierunku jazdy 27, wreszcie za najechanie ludzi 5.

Stwierdzić należy, że wymierzając tyle mandatów karnych przeciw szoferom zabrać by się należało do zaprowadzenia porządku i zmuszenia do przestrzegania przepisów jazdy woźniców i drożkarzy konnych, którzy częstokroć systematycznie nie uznają żadnych przepisów, tamują ruch i powodują wypadki. Kilka dni temu udawał się przedstawiciel redakcji naszej na Ławicę celem uczestniczenia w przyjęciu awjonetek. Jadąc samochodem wąską drogą, prowadzącą do lotniska pasażerskiego zmuszony był całą tę przestrzeń odbyć w ślimaczem tempie, gdyż drogę tarasował nalożony ceglami wóz firmy Rybarski (Fabryczna 10) którego woźnica mimo bezustannych sygnałów i nawoływań nie chciał ustąpić z drogi, a nawet odgrażał się. Wypadki takie są u nas na porządku dziennym, co w dużej mierze wpływa hamująco na rozwój naszego automobilizmu.

### Ukarani kierowcy

Komisarz rządow. m. stoł. Warszawy odebrał prawa jazdy kierowcom drożek samochodowych: na stałe Klemensowi Siwcyńskiemu, z powodu braku kwalifikacji moralnych, do wyniku spraw sądowych Kazimierzowi Gello, wobec oskarżenia o przywłaszczenie i Leonowi Majzlowi za kierowanie samochodem w stanie nietrzeźwym i wywołanie zająścia, wreszcie na 6 miesięcy Antoniemu Sokolowskiemu za przywłaszczenie zarobionych pieniędzy, wskutek wyroku sądowego.

### Sygnalizacja na ulicach

Zarząd miasta Warszawy postanowił wybudować na wielu skrzyżowaniach ulic sygnaly świetlne. Sygnal na rogu Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich wykazał sprawność i kierowcy oswoili się z sygnalami policjanta. Ostatnio sygnal przestał działać. Komendant policji zawiadomił magistrat, że uznaje budkę dla policjanta za niewygodną i wymagającą przeróbek.

Co się tyczy sygnalów na rogu Al. Jerozolimskich i Nowego Świata, na rogu Marszałkowskiej i Chmielnej, na rogu Chmielnej, Brackiej i Szpitalnej, sygnaly te nie są wykonane wskutek braku kredytów.

### Zaopatrzenie stacji benzynowych w dzwonki elektryczne

Ministerstwo Robót Publicznych zauważywszy, że umieszczone przy drogach publicznych pompy benzynowe nie spełniają należycie swego zadania, gdyż nie posiadają urządzeń (dzwonków) umożliwiających wezwanie obsługi, co zwłaszcza w porze nocnej utrudnia zaopatrywanie pojazdów mechanicznych w benzynę, — wydało polecenie dnia 17 lipca br. do Urzędów Wojewódzkich, aby ze względu na celowość funkcjonowania takich stacji, przy udzielaniu zezwoleń na ustawienie nowych pomp żądać bezwzględnie zaopatrzenia ich w dzwonki. Według słusznego założenia Min. Rob. Publ. dzwonki takie mają umożliwić wezwanie obsługi stacji o każdej porze dnia, — zaś napis, wskazujący dokładnie mieszkanie sprzedawcy, ma umożliwić wezwanie sprzedawcy na wypadek popsucia się instalacji alarmowej.

Ministerstwo poleca również, aby urządzenia takie wprowadzono dodatkowo i przy tych istniejących już stacjach, które go jeszcze nie posiadają.

Nie należy wątpić, że wszyscy automobilisci powitają zarządzenie to z niekłamaniem zadowoleniem.

### Ruch autobusów miejskich w stolicy

W ciągu lipca autobusy miejskie przewiozły 1 186 682 pasażerów (przeciętnie dziennie 38 300 w liczebności 46 400). W czerwcu korzystało z komunikacji autobusowej 1 394 879 pasażerów, w lip-



Z początkiem bieżącego tygodnia przylecieli z Paryża do Poznania na trzysilnikowym Fokkerze minister lotnictwa francuskiego Eynac i minister Przemysłu i Handlu Pernot celem zwiedzenia M. W. K. T.

o 206 197 osób mniej, co stanowi 18 procent. W marcu autobusy przewiozły 2 001 657 osób.

Wozokilometrów wykonały autobusy w lipcu 118 077, o 7 000 mniej, niż w czerwcu. Na wozokilometr wypada w lipcu 10 pasażerów (w czerwcu 11), o 10 proc. mniej.

Centralny Związek właścicieli autobusów przedstawił komisarzowi rządu m. st. Warszawy memoriał, wskazujący na oplakane stosunki w dziedzinie bezpieczeństwa publicznego na miejscach postoju autobusów międzymiastowych. Zarówno publiczność, jak obsługa autobusów narażona jest na wybryki mentów wielkomięskich, które gromadzą się tłumnie na miejscach postoju autobusów i szantażują niejednokrotnie szoferów, grożąc niedopuszczeniem publiczności, w razie odmowy „wykupu”.

Memoriał opatrzone jest podpisami kilkudziesięciu przedsiębiorstw autobusowych.

### Rozkłady jazdy autobusów

Każdy przedsiębiorca autobusowy układa dowolnie swój rozkład jazdy i przedstawia go urzędowi wojewódzkiemu do wiadomości.

Ponieważ rozkłady te układane są pod kątem widzenia walki konkurencyjnej, zdarza się, że w pewnych godzinach jest nadmiar autobusów, a w innych wcale ich nie ma.

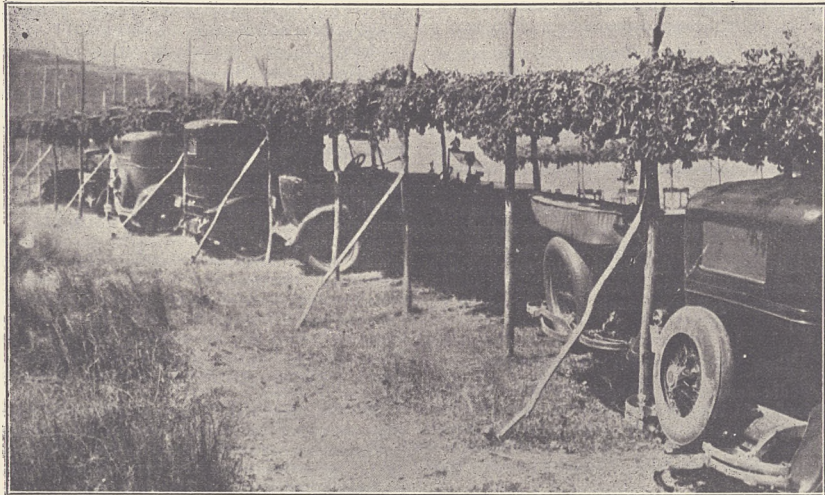
Centralny Związek właścicieli autobusów zwrócił się do władz, aby nie przyjmowały do wiadomości rozkładów jazdy. Rozkłady te mają być uprzednio uzgadniane ze związkami, aby zapewnić ciągłość komunikacji autobusowej i użyteczność jej dla podróżnych.

Przedsiębiorca autobusowy ma prawo zmieniać dowolnie rozkłady jazdy co dwa tygodnie, wskutek czego stałe rozkłady jazdy autobusów nie istnieją.

### Przebudowa stacji autobusowej w Łodzi

Przed kilku dniami centralny związek właścicieli autobusów, którego oddział znajduje się w Łodzi przy ul. Ogrodowej wszedł w kontakt z poważnym konsorcjum budowlanym, które podjęło się wybudowania wielkich nowoczesnych dworców autobusowych w szeregu miast Rzeczypospolitej a m. in. w Łodzi.

W związku z tem łódzki oddział Z. C. W. A. postanowił zwrócić się do Magistratu m. Łodzi i Starostwa Powiatowego z prośbą o wydanie zezwolenia na przebudowanie obecnego dworca centralnego w Łodzi, mieszczącego się przy zbiegu ulic Ogrodowej i Zachodniej. Obecny dworzec zostałby całkowicie usunięty, a na jego miejsce wystawiony nowoczesny budynek, zastosowane całkowicie do wymogów publiczności z zastosowaniem również ostatnich zdobyczy techniki. Dworzec ten posiadałby estetyczne i higieniczne połączenie, a nadto magazyny towarowe, garaże, salę montażową, warsztaty reparacyjne. Poza



Opodal Stambułu powstało kąpielisko nadmorskie, do którego zajeżdżają samochodami bogaci Turcy, lokując je narazie w prowizorycznych garażach.

autobusy, byłyby pod ścisłą kontrolą kierowników technicznych oraz przy każdym wyjeździe byłyby czyszczone i dezynfekowane.

### Przegląd autobusów

Dnia 31 sierpnia upływa termin przebudowy autobusów według wymagań rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych.

Rozporządzenie to przewiduje, że autobusy winny posiadać autografy do rejestrowania szybkości, tylne drzwi i być przystosowane do ogrzewania.

Warszawski urząd wojewódzki rozesał do przedsiębiorców autobusowych wezwania, aby przedstawili autobusy przed 31 sierpnia. Z dniem 1 września kursowanie autobusów, które nie odpowiadają tym warunkom, będzie wstrzymane. Właściciele, niezależnie od zapłacenia wysokiej grzywny, będą musieli poddawać autobusy nowej rejestracji i płacić przewidziane opłaty.

Policja drogowa otrzymała już polecenie rozpoczęcia z dniem 1 września intensywnej kontroli autobusów na terenie całego województwa.

### Kosztowne oszczędności drogowe

Władze administracyjne wydały zarządzenie, iż z powodu braku kredytów w rb. konserwacja dróg

państwowych ograniczona będzie przeważnie do pracy dróżników.

Jak wiadomo, zakres czynności dróżnika polega na zasypywaniu wyboi piaskiem lub tłuczniem, jeżeli więc dotychczas, przy udzieleniu pewnych, zresztą nikłych kwot na konserwację dróg państwowych, drogi te, w porównaniu z drogami miejskimi i powiatowymi, były najgorsze, to łatwo sobie wyobrazić, co stanie się obecnie i jaki będzie stan tych dróg po „oszczędnej” konserwacji.

Tak pojęta akcja oszczędnościowa okaże się w następstwie bardzo kosztowna i szkodliwa. Ponadto może nam zaszkodzić w opinii tych miliony turystów automobilowych, którzy przyjeżdżają ło nas z zagranicy. W dodatku opinia ta będzie fałszywa, bowiem wielki ruch turystyczny odbywa się przeważnie po szosach I rzędu, tj. państwowych, a unika powiatowych i gminnych, które, jako nie administrowane przez państwo, znajdują się przeważnie w stanie znacznie lepszym.

Dojdzie zapewne do tego, że nasze szosy II-go i III-rzędne będą dobre, natomiast I-rzędne (państwowe) jeszcze gorsze, niż obecnie, a zatem fatalne.

### Przeciw niszczeniu dróg bitych

W Ministerstwie Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych rozważany jest obecnie projekt uregulowania szerokości obryczy żelaznych na kołach wozów ciężarowych ze względu na to, że obrycze dotychczas używane, są niedostatecznie szerokie i przyczyniają się do psucia dróg bitych i asfaltowych. Sprawa ta ma być uregulowana w drodze specjalnego rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych.

Wobec różnych warunków ekonomicznych w województwach zachodnich i wschodnich, rozporządzenie to ustali specjalne normy szerokości obryczy na koła w poszczególnych województwach. Jeżeli chodzi o Warszawę, przewidziane jest ustalenie rozmiaru szerokości 10 cm. dla wozów jednokonných i 12,5 cm. dla wozów parokonných.

### Stacje benzynowe

Ruch samochodowy turystyczny w Polsce cierpi nie tylko wskutek braku dobrych dróg. Są inne bolączki, a więc brak na drogach stacji benzynowych i garażów. Wyjeżdżający w dłuższą podróż narażony jest na to, że, o ile mu zabraknie benzyny, to musi stać na drodze i czekać aż inny automobilista się nad nim ulituje. Zagranicą są na traktach samochodowych w pewnych odstępach stacje benzynowe, zaopatrzone w smary i materiały pędne, a nawet posiadające niektóre zapasowe części i małe warsztaty.

Ministerstwo Robót Publicznych opracowuje zarządzenie w sprawie stacji benzynowych na drogach. Zarządzenie wskaże, w jakich miejscach stacje benzynowe mają powstać.



W dzień patrona automobilistów i motocyklistów św. Krzysztofa odbywa się rok rocznie w Paryżu uroczystość święcenia samochodów przed kościołem pod wezwaniem tego świętego.

**Z ZAGRANICY****Największe przedsiębiorstwo autobusowe na świecie**

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 i parowe zaczęły szybko znikać z widowni, a miejsca ich zajęły autobusy nie tylko w Anglii, lecz w posiadłościach zamorskich i w większych miastach europejskich.

Obecnie „London General Omnibus Company” jest największym przedsiębiorstwem na świecie, albowiem przeciętna dzienna ilość pasażerów wynosi 3.909.000 osób. Towarzystwo to posiada 3.990 autobusów, przeważnie piętrowych. Liczba miejsc w poszczególnych autobusach waha się od 40 do 60. (p)

**Trzy kobiety same przez Afrykę**

Wedle doniesienia z Kapsztadu (Pol. Afryka), 3 mieszkanki tego miasta, niestety, niewymienione z nazwiska, wyruszyły same w podróż samochodem przez Afrykę w kierunku północnym i znajdują się w tej chwili w okolicy jeziora Tanganika.

Śmiałe te podróżniczki jadą bez jakiegokolwiek pomocy męskiej, pragną bowiem złożyć dowód, że taka pomoc nie jest czemś nieodzownym. Coprawda, nie bardzo im się śpieszy, bo w drodze są już od 1 kwietnia br., a jeszcze daleko do końca ich podróży.

**Samochody dla dzieci**

Angielska fabryka samochodów „Austin Motor Company”, zwalczana początkowo przez przemysł samochodowy amerykański, założyła w Pittsburgu fabrykę małych samochodów, skonstruowanych do prowadzenia przez dzieci od lat 10-ciu. „Baby car” kosztują w Ameryce 400 dol. za sztukę.

W roku bieżącym wystawione one zostały na wystawie w Nowym Jorku. Samochodziki te, dopiero po ukazaniu się na ulicach miast amerykańskich, zyskały sobie olbrzymią popularność. W jednym tylko miesiącu lipcu r. sprzedano 3 tysiące wózków samochodowych tego typu. Obecnie fabryka Austina przygotowała się do produkcji miesięcznej 5 000 tych samochodów-zabawek. Dotychczas fabryka otrzymała zamówienia na 167 000 samochodów dla dzieci. W samochodziku Austina może pomieścić się swobodnie troje dzieci.

**Komunikacja autobusowa między Budapesztem a Wiedniem**

Z początkiem 1931 r. uruchomiona zostanie komunikacja autobusowa między Budapesztem a Wiedniem. Autobusy pomieszczą 36 osób, które będą mogły korzystać z przedziału restauracyjnego.

**Z lotu transatlantyckiego kpt. Lewis A. Yancey**

Pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych kpt. Lewis A. Yancey kontynuował swój lot przez całą Amerykę na aparacie „Pilot-Radio”. Kpt. Yancey znany jest ze swego śmiałego prze-

lotu z Rzymu na Wyspy Bermudzkie. Kpt. Yancey leciał w kierunku wschodnim do Autopagasy w Chili, skąd powrócił do Nowego Yorku po kilkakrotnie zatrzymaniu się w drodze.

Wyładowanie w Cristobalu odbyło się podczas ulewnej deszczu. Deszcz ten utrudniał kpt. Yanceyowi oraz jego współtowarzyszom podróży pilotowi Emilowi Burginowi oraz radiotelegrafistcie Zoh Bouckowi ponowny start z lotniska France Field. Start podczas ulewnej deszczu był w tych warunkach niezwykle ryzykownym przedsięwzięciem ze względu na rozmołki, pełen dół gruntu, oraz znaczne obciążenie samolotu paliwem, przeznaczonym na przeszło 2 000 kilometrów.

Nie bacząc na trudne warunki startu, które groziły zgubą lotników i maszynie, kpt. Yancey postanowił kontynuować swój lot. Prowadzony wprawą ręką samolot ruszył głośnie kołując się po wybojach i dołach. Wydawało się, że w tych warunkach start jest niemożliwy, jednak potężny silnik, solidna budowa aparatu, zaopatrzonego w opony Goodrich umożliwiły pilotowi oderwanie aparatu od ziemi.

Według słów kpt. Yancey'a, pęknięcie gumy przy takim starcie pociągnęłoby za sobą fatalne następstwa zarówno dla maszyny jak i dla lotników. Start jednak się udał i samolot bez żadnych przeszkód poszybował w kierunku Peru.

Po szczęśliwym przybyciu do Peru kapitan Yancey wysłał do Towarzystwa Goodrich w New Yorku depeszę treści następującej:

„Ponieważ opony odbyły już kilkakrotnie ciężką przeprawę na nierównych wyboistych gruntach lotnisk przy niebezpiecznym obciążeniu aparatu paliwem, obejrzałem je dokładnie po wyjściu z kół i przekonałem się, że koje gumy Goodrich są nadal w doskonałym stanie i nie zamierzam ich zmieniać przed przybyciem do Nowego Jorku, około pierwszego sierpnia. Lewis Yancey”.

Obecny lot; pokrywający prawie całą drugą półkulę, przysporzy zasłużonemu lotnikowi nowych wawrzynów.

**Z rajdu awionetek**

Komisja Sportowa międzynarodowego rajdu awionetek ogłosiła punkty, uzyskane przez uczestników konkursu technicznego za najmniejsze zużycie benzyny. Znacniejszych przesunięć nowozdobycie punkty nie sprawiły. Zastrzyła się tylko konkurencja o pierwsze miejsce, gdyż Broad na K3 uzyskał 27 punktów i ma teraz ogółem 319 punktów, stojący zaś na drugim miejscu Morzik na B3, który zdobył 30 punktów, ma ogółem obecnie 318 punktów, czyli o 1 punkt mniej od Broada. Plonczyński na P3 i Więckowski na P4 stoją na 16 i 17 miejscu. Jak już doniesiono, za najmniejsze zużycie benzyny uzyskali oni obaj po 30 punktów, t. j. największą ilość, jaka była w tym konkursie zdobywana. Ogółem mają oni teraz znowu równą ilość punktów, a mianowicie po 274. Na 31 miejscu za lady Bailey stoi Bajan na — 2, który, zdobywszy nowych 30 punktów, ma ich razem 155. Stojący na 32 miejscu Gedgond na O1 po zdobyciu nowych 12 punktów ma ogółem 118 punktów. Znajdujący się dotychczas na 37 miejscu Babiński na O6 uzyskał za próbę zużycia benzyny 23 pkt., razem więc z punktami za wytrzymałość lotu miały ich ogółem tylko 73.

**Z życia zrzeszenia Zw. Zaw. Automobilistów Z. Z. R. P.**

Z zebrania plenarnego filii „Poznań” Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Z. Z. R. P. Polskiej odbytego w dniu 22. 7. 1930 r. w lokalu p. Kasperkowej przy ul. Kraszewskiego 16.

Zebrań zagał w nieobecności prezesa, wiceprezesa oraz sekretarza, przewodniczącej kpt. Syniewski. Po przyjęciu porządku obrad odbyły się sekretarz Zrzeszenia protokół z ostatniego zebrania plenarnego. Pod komunikatami zarządu referuje sekretarz sprawę pertraktacji taryfowych dla kierowców autodorożek, które ostatnio uległy całkowitemu zerwaniu wskutek nieprzejednanego stanowiska właścicieli dorożek, którzy swym pracownikom nie ponad 25 proc. od obrotu brutto płacić nie chcą. Wołec tego, że krok taki godzi w hyt kierowców a dalej podamie do zatwierdzenia taryfy dotychczas nieoproponowanej przez Związek wykracza poza granice wszelkich zasad etyki i solidarności zerwalmy pertraktacje, tem więcej, że właściciele sporu do rozstrzygnięcia Sądu Rozjemczego podać nie chcieli. Następnie referuje sekretarz sprawę rozrzuconych ulotek po województwie i o korzyściach, jakie Zrzeszenie w postaci otwarcia nowych filii w tej sprawie odniosło. Podaje zebranych do wiadomości, że otworzono nowe filie w Środzie, Pleszewie i Kępnie, które się dobrze rozwijają, wreszcie sprawę odbytego zebrania w lokalach Automobilklubu, mającego na celu zabezpieczenie porządku i ruchu na drogach publicznych. Przy tej sposobności skreślił podjęte prace w tym celu na przyszłość. Kol. Łachajczyk zwraca się do członków z apelem, aby regularnie płacili składki. Zarazem

**OGŁOSZENIA DROBNE**

Jednolamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

**Szofer-mechanik**

trzeźwy, sumienny, posiadający chlubne świadectwa, oraz znający prace warsztatowe poszukuje zaraz posady. Miejscowość obojetna. Walenty Patyk, Rusinowo, p. Kruszwica. zdw 76 789

**Szofer-mechanik**

poszukuje posady zaraz lub od 15 bm. Miejscowość obojetna. Oferty Kurjer Poznański zd 76 698

**Szofer**

formiarz trzeźwy, sumienny, szuka posady. Oferty Jan Sadowski, Śrem, Łazienkowa 1.

**Miody**

inteligentny człowiek z prawem jazdy przyjmie prywatnie posadę szofera ew. sprzedawcy lub akwizytora. Łaskawe oferty Samochód — Poznań zd 75 591

**Ford i Chevrolet**

w pierwszorzędnym stanie na sprzedaż. „Autocar”. Poznań Piotra Wawrzyńskiego 28/30, tel. 78-80 zdw 76940

**Kompletne**

rezery i podkłady Ford, Chevrolet, Fiat, Citroen, Studebaker, Buick, stale na składzie. K. Wesolowski, Kwiatowa 14, III ptr., tel. 2553 zd 77 001

**Zderzaki**

Ford, Chevrolet, stale na składzie. K. Wesolowski, Kwiatowa 14, III ptr., tel. 2553. zd 77 001

**Oleje Automobilowe wszechświatowej sławy-marki „SHELL”**

Shell — Single (płynny) do samochodów Ford  
Shell — Double (średnio gęsty)  
Shell — Triple (gęsty)  
Shell — Golden (bardzo gęsty)  
Shell — Golden Heavy (specjalnie gęsty)

Shell — Gear Oil (półstały do trybów)  
Shell — Voltol (olej mineralny do wszelkich typów motorów, na każdą porę roku)  
Shell — Ambrolean (smar do skrzynek, biegów, dyferencjałów, zwrotnic).

polecane są przez cały szereg najpoważniejszych Europejskich Klubów Automobilowych,

gdyż przy zdumiewającej oszczędności w zużyciu, czynią zadość najwyższym wymaganiom i to:

**uszczelniają całkowicie tłoki,**

**ochraniają wentyle, tłoki, świece przed zakopceniem,**

**pracują niezawodnie przy najwyższych temperaturach spalania,**

**nie pozostawiają szkodliwego osadu.**

Jaki gatunek oleju do smarowania pojazdów mechanicznych należy wybrać, wskazuje tabela polecająca „SHELL”.

Przedstawiciel na Województwo Poznańskie:

**MATERJAŁ BUDOWLANY S. A. POZNAŃ, Seweryna Mielżyńskiego 23.**

Telefon 2976—3874 i 5976.

podaje członkom do wiadomości, że mogą swe legitymacje w sekretariacie wymienić na nowe. W związku z ukazaniem się w ostatnim czasie artykułami w Zawodowym Automobiliście zapadła uchwała, by na artykuły te nie odpowiadać. W końcu przystąpiono do omówienia zabawy towarzystwa, mającej się odbyć w dniu 30 sierpnia w lokalach Ogrodu Zoologicznego. W związku z tem rozszerzono skład komisji zabawowej, do której weszli kol. Lewandowski, Borowczak, Maniecki, Praczyk, Włodarczyk, Walkowiak, Nowak, Heinze, Świdwerski. Na tem solował przewodniczący zebranie słowami „Cześć wspólnej pracy“.

## Porady prawne

*Ad. W., Lwów.* — Oczywiście B. odpowiada nie tylko za przejechaną przestrzeń 500 km., lecz również za uszkodzenie wozu i to z dwóch różnych przyczyn. W danym wypadku niema Pan powodu powoływać się na to, iż zabranie maszyny nastąpiło bez wiedzy Pana, gdyż przy powołaniu się na umowę otrzyma Pan więcej, niż motywując czynem niedozwolony; za uszkodzenie natomiast należy się Panu pełne odszkodowanie, t. j. rzeczywiście przez Pana poniesiona szkoda (kosztu reparacji) pod warunkiem, iż zdola Pan udowodnić, że uszkodzenie nastąpiło z winy nieprawidłowego obchodzenia się z maszyną przez wynajmującego; pod tym względem nie widzimy żadnej trudności. Natomiast w kwestji odpowiedzialności rodziców za nieletniego syna sprawa przedstawia się o tyle niekorzystnie, że pretensje swoje do nich mógłby Pan skierować tylko pod pewnymi warunkami, przede wszystkim, o ile rodzice wynajmującego udzieliли swej zgody na zawarcie umowy między Panem a nim. W przeciwnym wypadku mógłby Pan stosować tylko skargę odszkodowawczą z powodu uszkodzenia.

(pz)

która na torach europejskich odniosła niedawno szereg poważnych sukcesów. Angielski przemysł motocyklowy reprezentują dalej: niezmiernie popularne w Polsce Ariel'e, wstawione rajdem dokoła świata por. Kralichka, Matchless'y, New-Hudson, A. J. S., James i Rudge-Whitworth. Są to wszystko maszyny renomowane, od dawna na drogach polskich dobrze zaprowadzone i mające poza sobą liczne zwycięstwa. Przypomnieć należy, że na wspomnianej powyżej maszynie Rudge uzyskano tytuł mistrza Niemiec. Ciekawe są maszyny James o małym litrażu (200 ccm). Przy niskiej cenie są one niezwykle oszczędne w użyciu, jednocześnie zaś rozwijają znaczne szybkości. Pięknym wyglądem zewnętrznym oznaczają się mniej u nas znane maszyny Pauther. Z niemieckich maszyn widzimy obok wspomnianych już D. K. W. i B. M. W. jeszcze znane maszyny Zuendapp. Bogato reprezentowany jest, tak bujnie rozwinięty, belgijski przemysł motocyklowy. Widzimy tam dobrze nam znane maszyny Gillet, Sarole'a i F. N.

W ogólności, w czasie trwania Salonu dały się w dziale motocyklowym zauważyć duże obroty, i większość maszyn zdobyła karteczki z napisem „sprzedany“. Nie da się tego powiedzieć o samochodach, gdzie ze względu na na ogólny kryzys, zainteresowanie było mniejsze. Ogólnie rzecz biorąc należy uważać Salon za imprezę ze wszech miar udaną i wdzięczność żywić należy do Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych, z panem prezesem Sierszyńskim na czele, którzy nam wspólnie ten pokaz automobilizmu zaprezentowali.

wali. O powodzeniu Salonu poznańskiego świadczą liczne, entuzjastyczne artykuły w zagranicznej prasie fachowej, która o imprezie tej wyraża się z najwyższym uznaniem.

## Zastosowanie spirytusu do celów napędowych

(Dokończenie ze strony 6-tej.)

b) składniki, powodujące obniżenie temperatury zapłonu, co umożliwia pusczenie w ruch zimnego silnika i daje możliwość łatwego rozruchu: eter, gazolina, lekka benzyna;

c) składniki, powodujące trwałą jednolitą mieszaninę, używane głównie do mieszanek zagrożonych rozwarstwieniem w niskich temperaturach („homogenizatory“): eter, benzol, solvent-nafta, kwasy naftowe;

d) składniki, pozwalające na wysokie sprężenie bez obawy samozapalania się i posiadające wobec tego zdolność podniesienia wydajności termicznej, a zatem usprawnienia maszyny w jej szybkości i rozchodzie paliwa: spirytus wodny i bezwodny;

e) składniki, wpływające na spalanie bez kopcia i dymu: spirytus bezwodny.

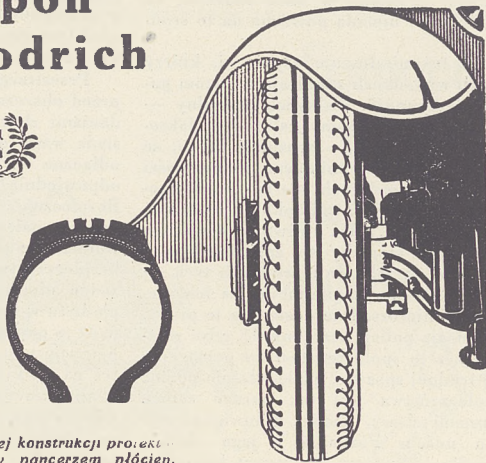
Badania nad właściwościami fizyko-chemicznymi mieszanek i ich poszczególnych składników oraz nad ich zachowaniem się w silnikach benzynowych prowadzą w Polsce najwybitniejsze siły naukowe i fachowe przy materialnym poparciu Państwowego Monopolu Spirytusowego.

## Motocykle na komturze

(Dokończenie ze strony 4-tej.)

Z firm zagranicznych ciekawą nowość zaprezentowała nam D. K. W., mianowicie swój nowy model supersportowy z chłodnicą wodną (termosyfoniczną). Nielada sensację budzi maszyna B. M. W., na której słynny jeździec niemiecki Henne ustalił światowy rekord szybkości. Sportowców zainteresuje również nowy model angielski marki Norton 750 ccm,

## Sekret wielkiej wytrzymałości opon Goodrich



Specjalnej konstrukcji proek. wzmocniony pancernym płóciem. chroni boki opony od przebicia. Wszystkie części opony wykonane są z tej samej gumy, co protektor.

Wszystkie części opony Goodrich wykonane są z tej samej gumy, co protektor. Niema słabych miejsc w oponie Goodrich.

Na rysunku przedstawiony jest przekrój opony Goodrich, z którego widać, że zarówno ta część, która się styka z nawierzchnią drogi, jak i boki, są zabezpieczone maszynym protektorem.

Jadący na oponach Goodrich nie potrzebuje się obawiać przebicia opony o ostrą krawędź chodnika, lub kamień.

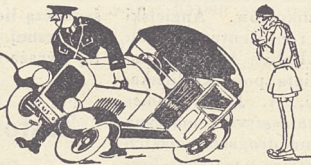
Protektor opon Goodrich jest pod każdym względem przystosowany do nowoczesnych warunków jazdy.

Jeźdźce na oponach Goodrich, a poznacie różnicę.

# Goodrich

**TUNGSRAM**  
**DUOLUX**  
**ŻARÓWKI REFLEKTOROWE**  
**najnowszej konstrukcji**  
**zwiększają**  
**bezpieczeństwo jazdy**

# PRAWO I AD



## Należy zachować spokój

Jest rzeczą zrozumiałą, że niedawna seria zamachów bombowych na samochody, wykonana z precyzją i sprytem, musiała zaniepokoić koła zainteresowane do ostateczności. Również nie dziwnego, że niepokój ten sięgnął znacznie dalej, w szerokie koła społeczeństwa, nie mającego nic wspólnego z automobilizmem. Z chwilą, gdy bezpieczeństwo drogi publicznej jest zagrożone, ustaje komunikacja i życie zarobkowe jest w dzisiejszych warunkach zagrożone, jeżeli niewiadomo, czy zamach się nie powtórzy. Prawda, że żyjemy dziś już w innych czasach, niż wówczas, gdy całe powiaty oswajały się z istnieniem hand zbójceckich, gdy nawet miały swoje tubylcze bandy, które znano, tolerowano i przed którymi wiedziiano w ostatecznym razie, jak się obronić, lub zgolić, jakimi środkami ułokować na szubienicy. Dziś sprawa jest trudniejsza, bo przy nowoczesnej technice nie potrzeba już bandy, lecz wystarczy jeden człowiek, by rzucić postrach na całą ludność, będąc sam nieuchwytny i tajemniczy. I stąd nerwowość z racji obecnych wypadków.

Jest jednak również rzeczą jasną, że osaczenie przestępcy jest dziś rzeczą daleko trudniejszą, niż dawniej. Bandę zbójcecką nietrudno znaleźć było dawniej nawet w nieprzebranych lasach dziewięcizych, nietrudno i dziś w bezdrożach Meksyku i w górach Tybetu. Jednak znaleźć człowieka w lesie ludzkim, to znaczy niełatwa i niełatwa potrzeba na to środków.

Dlatego też niesłusznie czynią ci, którzy w obecnych wypadkach zarzucają władzom policyjnym nieczynność. Człowiek rozsądny — a do takich pragnęlibyśmy zaliczać redaktorów pism codziennych — zrozumie łatwo, że policja nie może komunikować publiczności swych środków zaradczych, nie może informować jej, jakie zastawiła pułapki na zbrodniarza czy zbrodniarzy, gdyż z równym widokiem na powodzenie mogłaby to zakomunikować jemu samemu. A fakt, że o środkach tych się nie mówi, nie znaczy bynajmniej, że ich nie ma. Stąd też nierozważnie postępują te pisma, które zarzucają policji bezczynność, gdyż zniechęcają przez to społeczeństwo do pomagania jej w tej trudnej sprawie, gdzie właśnie pomoc tego społeczeństwa jest tak bardzo cenna, gdzie, innymi słowy, chodzi o inwigilowanie całego miasta Poznania i jego okolicy w promieniu kilkunastu czy nawet kilkudziesięciu kilometrów.

Spółeczeństwo naogół posiada bardzo niedostateczne wyobrażenia o metodach śledztwa. Nic w tem dziwnego. Znając sprawy przestępstw z rozpraw na forum sądowym, zawsze widzi sprawę w odwróconej kolejności. Widzi przestępce, dokoła którego gromadzi się momenty obciążające. Śledztwo jednak posiada odwrotną kolejność myślenia i jest jakby negatywnym filmem, który w pozytywie rozwija się przed trybunałem. Przestępstwo pozostawia tylko ślad względnie szereg śladów, z których każdy posiada szereg ewentualności. Trzeba zbadać każdy z tych śladów i każdą z jego ewentualności. Im mniej pewne są ślady, tem więcej posiadają możliwości różnorodnej interpretacji. Trzeba wyczerpać je w całości. I nie można tego zrobić w jednym dniu, ani w jednym tygodniu. Nie potrzeba być szczególnie domyślnym, by mieć pewność, że

praca ta jest w toku, a niejedno, co w tej sprawie już się stało, daby temat do powieści, wobec której Wallace wyglądałby dosyć błado. Może kiedyś będzie nam wolno do tej sprawy powrócić. Dziś jednak nie narażając się na zarzut bezkrytycznego uwielbienia dla policji, można śmiało powiedzieć, że w tej sprawie policja zrobiła dotychczas wszystko, co było w granicach ludzkich możliwości.

Interesuje nas jednak w związku z tem inna sprawa. Wypadki te wykazały, że wprowadzona u nas służba, na którą powoływały się władze wojewódzkie, odrzucając ofertę Automobilklubu co do organizowania patroli, została wprowadzona tylko w czystej teorii, a ponieważ trudno samą tylko teorią poskromić najlagodniejszego choćby przestępcę, więc skutki takiego stanu niedługo pozwoliły na siebie czekać. W województwach centralnych służbę drogową zorganizowano już dawno i to albo w tej formie, że w nocy na odcinkach kilkukilometrych patrolują stróże piesi, albo też przez regularne patroli motocyklowe. Województwo warszawskie ma obie formy służby drogowej, my — żadnej.

Jeżeli tu z inicjatywą wystąpiły wszystkie związki automobilowe, jak o tem donosiliśmy w poprzednim numerze, to jest to niewątpliwie inicjatywa bezwzględnie chwalebna. Inna sprawa, że w inicjatywie tej czuć gorzkawy posmak rezygnacji i zachwianie się zaufania w wszechzdolność i wszechmożność władz administracyjnych, które nie umiały we właściwej perspektywie ująć potrzeb życia.

Przestrzegliśmy i przestrzegamy zawsze przed obarczeniem organizacji państwowej zadaniami zbyt dalekoidącymi, wiedząc, że posiada wady organiczne, wady konieczne, nieodłączne od biurokracji, które czynią ją nieodpowiednią do wypełnienia pewnych zadań. Bezpieczeństwo drogowe jednak do tych zadań nie należy i fakt, że administracja tu zawiodła, nie polega na wadzie organicznej, bo bezpieczeństwo jest jednym z najgłówniejszych zadań administracji, bez którego traci ona rację bytu w danym kierunku. — lecz na wadzie bądź to panującego systemu (ograniczone kompetencje policji na drogach publicznych) bądź też na wadliwym składzie personalnym władz administracyjnych. Nie kierujemy tych uwag pod nieczyim adresem i nie zamierzamy oskarżać nikogo osobiście, jednak na najkonkretniejsze potrzeby życiowe pieniądze znaleźć się muszą i szczerpnością budżetu mogą się tłumaczyć instancje poznańskie, nigdy zaś warszawskie.

Narazie przychodzi z pomocą społeczeństwo. Jak zwykle, ono samo wykazało największą decyzję, woli i rozwiagi. Szkoda, że — jak zwykle, — dopiero w sytuacji ostatecznej. Jednym krótkim zdaniem, bez dyskusji, ustaw i rozporządzeń uregulowano kwestię najzupełniej zasadniczą, kwestię szybkiego transportu sił policyjnych w wypadkach nagłych. Jedno oświadczenie przedstawiciela Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, że policja w wypadkach nagłych może wziąć każdą dorożkę, będącą na postoju, a rozliczenie załatwi Związek ze swymi członkami, rozwiązało kwestię, która w urzędowej nauce administracyjnej należy do najbardziej spornych. Prosimy wyobrazić sobie, jakby sprawa wyglądała, gdyby miano ją załatwić „zgóry“? Ile zarządzeń, rozporządzeń, projektów, komisji, sesji, ile

wyjątków, ulg, zarządzeń szczegółowych, wykonawczych, wyjaśniających, okólników, by na to było potrzeba? Wiadomo, najlepiej rządzą poczucie obywatelskie, a sztuka rządzenia polega na tem, by mu nie przeszkadzać. Niestety od tej prawdy jesteśmy w naszej praktyce administracyjnej jeszcze bardzo daleko.

O służbę drogową zaczęło się również starać społeczeństwo na własną rękę. Automobilklub Wielkopolski zwrócił się w tej sprawie do kół zainteresowanych z prośbą o subskrypcję. Jeżeli zważymy, jak niedużych sum na to potrzeba, że jakieś 20 000 zł mogłyby już bardzo dobrze pokryć pierwsze potrzeby, to trudno przypuścić, by akcja ta miała się nie udać. Wprawdzie nie mamy jeszcze wyników subskrypcji (choć zapowiedziano termin pięciodniowy), jednak w ostateczny wynik pomyślny trudno wątpić. Temwięcej... że najbardziej zainteresowanymi w akcji są nasze miejskie związki komunalne, które od bezpieczeństwa drogowego są bezpośrednio zależne. Im większe środowisko, tem bardziej potrzebuje bezpiecznej komunikacji dla swego rozwoju. I dlatego, bez względu na granice administracyjne, jednym z głównych i najpierwszym zainteresowanym jest samo miasto Poznań, które niewątpliwie w odpowiedniej chwili poprze i poprze wyniki akcji społeczeństwa. To ze względu na potrzeby życiowe, natomiast ze względu na swoje zadania pośpieszyć również z pomocą — jesteśmy pewni, że nasze oczekiwania nas nie zawiodą — Starostwo Krajowe. Bo cóż jest 20 000 zł dla miasta Poznania, w porównaniu z innymi jego wydatkami, mniej potrzebnymi, a bardziej kosztownymi?

I wtedy nareszcie w postaci kilku motocykli stworzymy związek prawidłowej służby drogowej, która w Transwaalu, Peru i Kochinchinie jest instytucją starą, uznaną i potrzebną. Wówczas na rozszerzenie jej znajdą się pewnie nareszcie fundusze budżetowe.

(p2)

## Odpowiedzi redakcji

P. Marjan P. w Korycie. Bezwzględnie nie radzimy Panu nabyć tego samochodu, gdyż marka ta została u nas wypróbowana i model z tego rocznika z silnikiem szybkoobrotowym okazał się bardzo niepraktyczny, jak zresztą wogóle ten rodzaj silnika. Być może, że nowe modele tej marki są lepsze, jednakże nie o nich nie możemy powiedzieć, gdyż marka ta nie jest w Polsce obecnie reprezentowana, co świadczy po części o tem, iż po smutnych doświadczeniach z poprzednimi modelami, nie znajduje się na nie zupełnie nabywców. Z tego więc względu nie radzimy Panu nabywać nawet nowego samochodu tej marki, gdyż w braku reprezentacji w Polsce będzie Pan miał trudności z nabyciem części zamiennych. Dobry zewnętrzny wygląd oraz praca silnika niczego jeszcze nie dowodzą, gdyż o praktyczności wozu można się przekonać jedynie używając go.

Jeżeli chodzi o używany wóz, z którego Pan będzie zadowolony, to radzimy nabyć Fiat 501. Jest to jeden z najlepszych samochodów o małym litrażu, oszczędny w użyciu i działający przy umiędzej obsłudze bezgannanie, który obecnie można nabyć za stosunkowo niską cenę. Jednakże przy kupnie używanych samochodów należy zasięgnąć rady fachowej u specjalisty. Przy kupnie nowego samochodu, tej kategorii, można polecić nowy model Fiata 514, lub jeszcze tańsze, a bardzo dobre D. K. W. lub B. M. W.

Giletka, Poznań. Narazie o tych samochodzikach nie można określić powiedziane w zastosowaniu do naszych warunków. Zagranicą są one bardzo rozpowszechnione i cieszą się dobrą opinią. Czy na naszych drogach okażą się one również dobre, to jest kwestją przyszłości, kiedy będą one więcej w użyciu. Odnosi się to oczywiście do podwozia, gdyż silniki są znane i nie wymagają opinowania. Narazie możemy jedynie powiedzieć, iż na drodze leżą one bardzo dobrze i są przyjemne w prowadzeniu.

# AUMOR

## Głowa i... głowa...

Porządnie urnięty obywatel, obejmując oburącz latarnię, monologuje do przejeżdżającego samochodu:

— Taki głupi samochód! ot, to ma głowę! Wleje w siebie dziesięć conajmniej litrów, a pędzi zdrów i wesół sto kilometrów na godzinę... człowiek zaś biedny, zaledwie po jednym litrze, nogami z miejsca ruszyć nie może... I gadaj tu o sprawiedliwości na świecie!

## Struga warjata

— Ile kosztuje ten używany motocykl? pyta głuchy na jedno ucho pan Hipek.

— Tysiąc złotych, — hrzmi odpowiedź.

— Wykluczone, nie dam więcej za niego jak tysiąc dwieście.

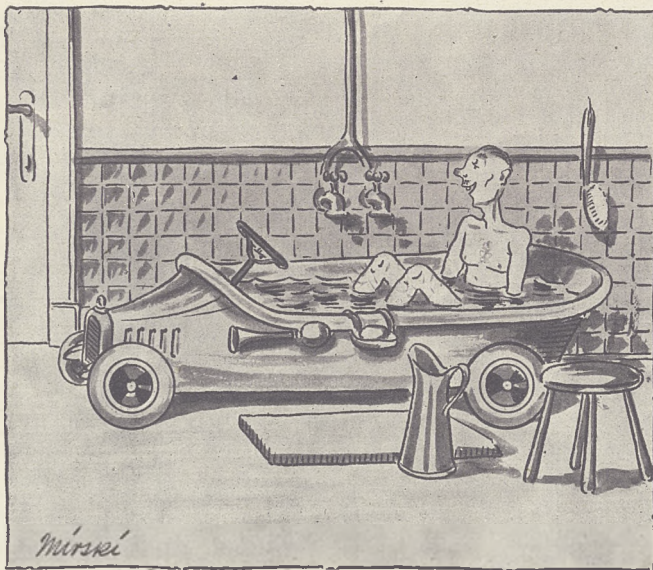
— Kiedy mówię panu, że kosztuje tylko tysiąc, wyraźnie tysiąc złotych!

— Ach tak, tysiąc, a więc nie dam panu więcej jak osiemset.

## Przezorny

Mały Bolcio rozbił szybę w samochodzie ojca. Matka oczywiście urządziła mu wielkie pranie i nakazała, by o wyrządzonej szkodzie

## Zmotoryzowana łaźnia



Pomyłowy pan Hipolit umie wykorzystać samochód i po katastrofie.

powiedział ojcu. Gdy ojciec wrócił do domu, zbliża się doń Bolcio i mówi:

— Tatusiu, zbiłem szybę w naszym samochodzie, a pranie już mi urządziła mamusia.

## Mototerapia

Pan Hipolit odwiedza swego przyjaciela i ze zdumieniem widzi, że ten pod podeszwą ma przywiązaną trąbkę samochodową.

— Człowieku — pyta — czyś zwarzował?

— Nie, tylko lekarz mi to zapisał, jako środek na lunatyzm.

## Ekspert motocyklowy

— Co, tylko jeden cylinder pozostał ci z całego motocykla?

— Tak, to wszystko, co zdołałem zebrać.

— To ładnie, przynajmniej, będziesz go mógł używać do różnych uroczystości.

## „Baby car“

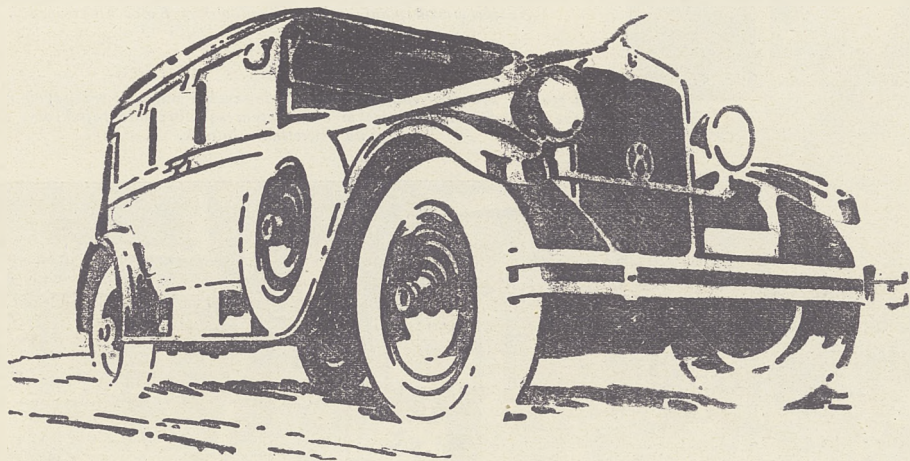
— Stop! Zdaje się, że pan jest tym, który skradł mój samochódzik.

— Jeżeli nim mam być, to proszę mnie zrewidować!

## Pechowiec

— Obiecałeś mi gęsą na niedzielę.

— Owszem, moja droga, lecz zechciej zrozumieć, że w ostatnich dniach przejeżdżałem przez kilkaset wiosek — i jakby na złość — żadna gęś mi nie wpadła pod koła.



Samochody  
osobowe  
ciężarowe  
autobusy

*Oświęcim Praga*  
Znaczna  
zniżka cen  
wobec częściowego  
wyrobu w kraju

Centralne Zakłady Naprawy i Składy części zapasowych w Oświęcimiu.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

**„OŚWIĘCIM - 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.

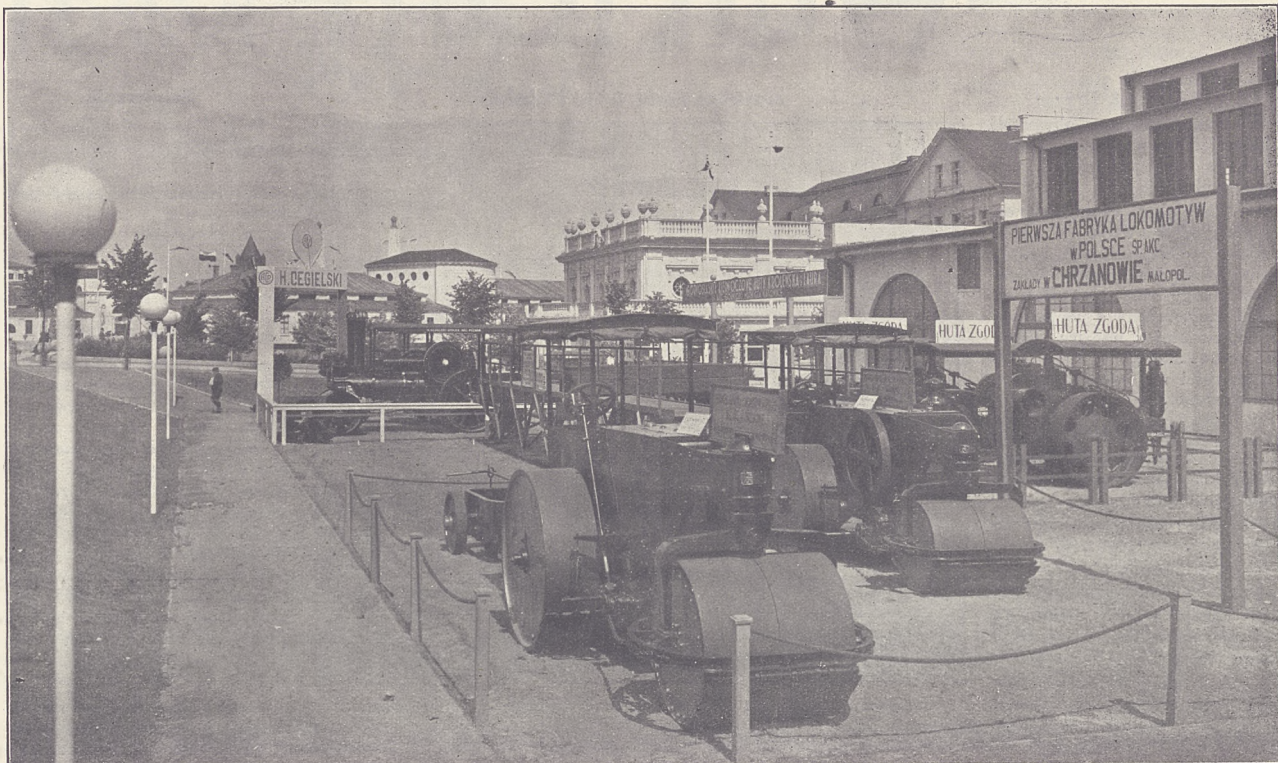
„OŚWIĘCIM“ ZJEDNOCZONE FABRYKI MASZYN i SAMOCHODÓW S. A.

Telefon 47.

Oświęcim II.

Telegr. „Famis“

# Rozmaitości z Komtura



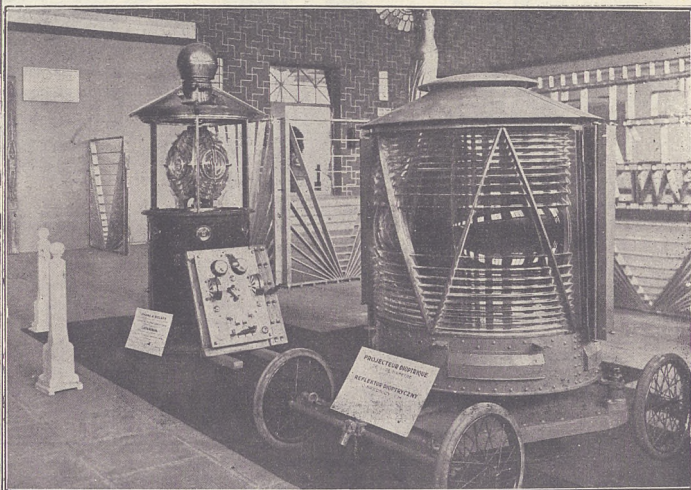
Ogólną uwagę zwracają na Komturze imponujące lokomobile szeregu polskich fabryk, jak: Cegielski, Chrzanów, Huta Zgody, Huty Królewska i Laura etc.

\* \* \*

W olbrzymiej hali ciężkiego przemysłu umieszczono wystawę tramwajnictwa. Na pierwszym planie stoisko Krakowskiej Kolei Elektrycznej.

\* \* \*

Na stoisku Francji, jednym z najpiękniejszych i najgustowniejszych na Komturze specjalnie interesującym eksponatem są olbrzymie reflektory, używane do oświetlenia lotnisk.



Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięczna 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.