

30

groszy

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer **52**

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

28. Wrzesień 1930

Cieżarówka — czołg



Ostatnio wprowadzono w armji amerykańskiej typ ciężarówki, która wzniesienia 65 procentowe bierze z taką łatwością, jak gdyby się posuwała po asfalcie Broadwayu. Na rycinie widzimy ją załadowaną i biorącą wcale pokaźny wjazd.

Plaga podatków komunalnych

Chaos podatków komunalnych i jego przyczyna: rozmach inwestycyjny samorządów. — Ustawa stworzyła pro-wizorjum, które czas jest zmienić. — Samochód—przedmiotem zbytku? — O racjonalny rozdział podatku drogowego.

Głęboki kryzys, który opanował nasze życie gospodarcze i który nieprzerwanie trwa, spowodowany został poza ogólnosiłowymi przyczynami, w dużej mierze przez nadmierne obciążanie przemysłu i handlu różnorodnymi świadczeniami i podatkami, a w pierwszym rzędzie wygórowanymi podatkami natury charytatywnej na rzecz samorządów terytorjalnych.

Komunalny system podatkowy, stosowany w Polsce, tak odbiega od racjonalnej i celowej polityki podatkowej, że dalsze trwanie tego systemu i dalsze tolerowanie przez sfery gospodarcze tego nieładu podatkowego, nieliczącego się zgola ani z potrzebami, ani z interesem przemysłu i handlu, doprowadzić musi nieuchronnie do załamania się siły płatniczej tej grupy podatników, która stanowi główne źródło dochodów dla samorządów.

Ustawa z dnia 11 sierpnia 1923 r. została wydana w celu uporządkowania finansów samorządu terytorjalnego przez wskazanie mu szeregu źródeł podatkowych, z których wpływy służyłyby na zaspokojenie wydatków, związanych z nałożeniami na samorządy zadaniami. Ta jedynie słuszna i racjonalna idea została wypaczona przez przyznanie samorządom prawa pobierania dochodów z podatków t. zw. celowych, ze specjalnem przeznaczeniem głównie na cele inwestycyjne, oraz wykonywania przysługujących samorządom uprawnień do najwyższej ustawą dopuszczalnej granicy. To odstępstwo od zasadniczej koncepcji autorów ustawy doprowadziło do uchwalenia szeregu podatków kontyngentowych, których repartycja pozostawia wiele do życzenia, w pierwszym rzędzie co do ich wysokości, a następnie wielokrotności obciążenia jednych i tych samych źródeł. Do tego przylączyła się nierównomierność i dowolność w wyborze źródeł podatkowych, w rezultacie czego zaciera się wszelkie maksymalne granice łącznego obciążenia niektórych źródeł na rzecz związków komunalnych.

Przyczyny nadmiernych świadczeń na rzecz samorządów, należy przedewszystkiem szukać w szerokim i nieliczącym się ze zdolnością płatniczą rozmachu inwestycyjnym, oraz w złej gospodarce komunalnej, która doprowadziła do ogromnego zadłużenia samorządów.

Dalsza i głębsza przyczyną nadmiernych świadczeń podatkowych na rzecz samorządów miejskich, jest również sama konstrukcja ustawy o tymczasowemu uregulowaniu finansów komunalnych, które przewiduje szereg podatków, które są w wysokim stopniu krzywdzące i rzec można, sprzeczne z zasadami racjonalnej gospodarki fiskalnej. Dochody z tych źródeł, jak np. z podatku „od zbytku samochodowego“, były może uzasadnione w chwili wydania ustawy tj. w r. 1923, w dobie inflacji, a zarazem w okresie organizowania się i montowania samorządu terytorjalnego. Ciężary te nie dawały się wtedy tak odczuć. Ustawodawca jednak, licząc się z tem, że pobieranie dochodów z tych źródeł może być w przyszłości nadmiernem obciążeniem i może się okazać koniecznością zmiany ustawy, dał temu wyraz już w samym tytule, mówiąc, że ustawa ta dotyczy tylko tymczasowego uregulowania finansów komunalnych.

Obecna chwila, kiedy waluta od dłuższego czasu jest już ustabilizowana, specjalnie nadaje się do ostatecznego uregulowania tej sprawy, tembardziej, kiedy nasze życie gospodarcze walczy z ogromnymi trudnościami, kiedy z uwagi na ołllrzyżnią, dumpingową kon-

kurencję zagranicy, każdy grosz obciążający produkcję decyduje o jej istnieniu.

Szczególnie dwa rodzaje podatków ciąży dotkliwie na kołach gospodarczych w związku z posiadaniem przez nie samochodów. Są to: podatek od zbytku i podatek drogowy.

Art. 21 ustawy o tymczasowemu uregulowaniu finansów komunalnych, przewiduje w p. 3 pobór podatku od przedmiotów zbytku, służących do osobistego użytku, przyczem za takie uważa samochody, ekwipaże, wierzchowce itp.

Interpretacja tego przepisu przez samorządy idzie jednak za daleko, gdyż do opodatkowania pociągane są również tego rodzaju pojazdy, jak np. samochody osobowe, należące do przedsiębiorstw przemysłowych lub handlowych. Opodatkowanie tak rozpowszechnionych i spularyzowanych środków lokomocji i uważanie ich za przedmioty zbytku dowodzi, że ma tu miejsce albo nieporozumienie, albo też niezrozumienie lub nieznanie warunków, w jakich się znajdują i pracują poszczególne przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe i w jakich muszą być wykonywane czynności, dotyczące zarządzenia, kierowania i wogóle biegu spraw tych przedsiębiorstw — bądź też wreszcie tłumaczy się to wyłącznie chęcią wyzyskania na wszelki sposób przepisów prawnych dla zdobycia nowych źródeł dochodów.

Konieczność osobistego porozumienia się właściciela przedsiębiorstwa, czy też czynników zarządzających z klientelą lub np. z samym zakładem pracy w celu jego kontroli itd., zmusza do codziennego korzystania z tego rodzaju środka lokomocji, jak np. samochód itp.

O ile więc słusznem z punktu widzenia ustawy wydaje się opodatkowanie samochodów, rowerów, motocykli itp., służących dla przyjemności i wygody posiadacza, o tyle pobieranie podatku od przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych z tytułu posiadania przez nie takich środków lokomocji w celach, związanych z wyzyskaniem dochodu, jest sprzeczne z tenorem ustawy, a nadto jest pogwałceniem kardynalnej zasady oszczędności czasu i pracy, odgrywającej tak dużą i znaczną rolę w życiu gospodarczem.

Zasadniczo jednak środki lokomocji w żadnym wypadku nie powinny być uważane za przedmiot zbytku. Przeciwnie, samorządy mają obowiązek dążenia do udoskonalenia dróg i jezdni, do jak najszerszego udostępnienia nabycia materiałów pędnych, by lokomocja samochodowa w Polsce wreszcie przestała być luksem dostępnym dla wybrańców.

Niestety, obowiązek utrzymywania dróg byłaby przez samorządy spełniany w sposób dość dziwny, przyczem jaskrawo uwidatnia się niesprawiedliwość, z jaką władze samorządowe rozkładają ciężary z tytułu budowy dróg na płatnikach ciężarów.

Ustawa o budowie i utrzymaniu dróg publicznych z 10 grudnia 1920 r. przewiduje w art. 23 prawo pobierania przez samorządy terytorjalne t. zw. podatku drogowego, który według brzmienia tego artykułu opłacają „otrzymujący z budowy lub utrzymania dróg szczególne korzyści, lub też nadmiernie zużywający drogi, jak np. kopalnie, fabryki i inne przedsiębiorstwa, które mogą być pociągane do udziału w kosztach budowy i utrzymania dróg... o ile przedtem nie nastąpi dobrowola w tym względzie ugoda“.

Nie negując samego prawa gmin miejskich do pobierania tego podatku, zauważyć należy, że wykonanie ustawy nasuwa bardzo dużo

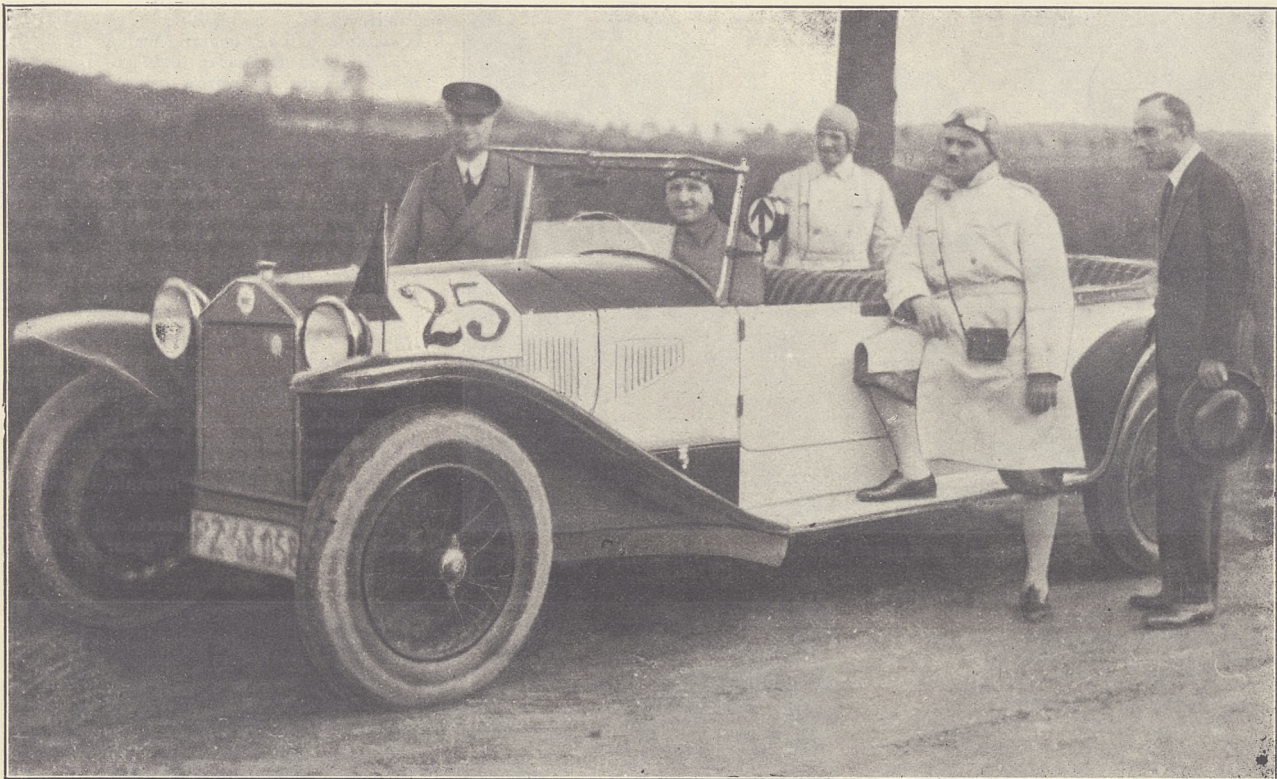
wątpliwości. Ustawa bowiem wyraźnie mówi, że do odpowiedzialności podatkowej mogą być pociągani otrzymujący z dróg specjalne korzyści, lub też nadmiernie je zużywający. W praktyce repartycja podatku jest wielce niesprawiedliwa, gdyż opodatkowuje się często przedsiębiorstwa, zużywające drogi i korzystające z nich w bardzo minimalnym stopniu. W szczególności placą największe kwoty przedsiębiorstwa duże, posiadające własne bocznice kolejowe, które skutkiem tego z dróg publicznych stosunkowo mało korzystają.

Repartycja tego podatku również i pod innym względem posiada braki, a mianowicie, o ile chodzi o wysokość wymiarów podatkowych w stosunku do wartości przewożonych towarów. Dotyka to w szczególności przemysł, oparty na surowcu tanim, jak np. glina, gdzie każdy nawet najmniejszy wydatek odbija się bardzo szkodliwie zarówno na wysokości produkcji, jak i cenie samego wytworu. I tak np. dochodzi w niektórych miejscowościach do tego, że koszt wspomnianej wyżej gliny, przewożonej na odległość 10 klm. wzrasta z tytułu tylko samego podatku drogowego o 11 proc. jej wartości.

Ponadto pozostawia repartycja tego podatku również wiele do życzenia, o ile chodzi o obciążenie nim poszczególnych przedsiębiorstw. Samorządy przyjęły zasadę podziału kwot tego podatku na poszczególne przedsiębiorstwa w stosunku do wykupionych przez nie świadectw przemysłowych. Jest to wielce niesprawiedliwe, zwłaszcza, o ile chodzi o przedsiębiorstwa handlowe, które w przeważającej swej części w minimalnym stopniu korzystają z dróg. Dlatego też wskazaniem jest oparcie rozdziału tego podatku na innych zasadach i procentowe obniżenie go w stosunku do przedsiębiorstw handlowych, a ewentualnie podwyższenie dla pewnej tylko kategorii przedsiębiorstw handlowych, jak przedsiębiorstwa przewozowe. Winna tu być przeprowadzona możliwie najdalej idąca indywidualizacja płatników, wynikająca z brzmienia art. 23 wspomnianej na wstępie ustawy.

Wiece protestacyjny 2000 szoferów

W Bukareszcie jest dużo samochodów najemnych, taryfy których nie są zbyt wygórowane. Zasadniczy kurs wynosi 10 lei, za jazdę na odległość 333 metrów płaci się 4 lei. Magistrat bukareszteński wyznaczył w tych dniach mniejszą stawkę za klm. jazdy, ale zasadniczy kurs zwiększył do 18 lei. Przez nowe stawki nie byłoby szoferzy skrzywdzeni, ale przyzwyczaili się do stawek istniejących i nie chcieli zmieniać liczników na swoich samochodach. Dlatego urządziłi zebranie protestacyjne, na którym było więcej, niż 2000 szoferów. Wszyscy uczestniczący w zebraniu przyjechali na swoich samochodach, które zajęły całą ulicę. Uchwalono rezolucję protestacyjną, która będzie przedstawiona bukareszteńskiemu prezydentowi miasta z uwagą, że szoferzy rozpoczyna strajk generalny w razie, jeżeli nie będą wyznaczone stawki stare. Jednocześnie będą prosili o interwencję i prezesa ministrów. Po skończeniu zebrania rozjechali się przy ogląsującym turkocie motorów. Tymczasem kierownik ruchu kołowego wysłał posterunkowych, prowadzonych przez komisarzy policji, którzy zatrzymywali szoferów i prowadzili ich wraz z samochodami do komisariatu policji, gdzie zamieniano liczniki na nowe według nowego rozporządzenia. Wielu szoferów zostawiało swoje samochody na ulicy, nie troszcząc się o nie, żeby tylko nie podległ nowemu rozporządzeniu.



P. Bogdan Pawłowski uzyskał na samochodzie marki „Lancia” pierwsze miejsce w kategorii turystycznej, przebywając trasę w 2:41¹/₂ z średnią szybkością 111,66 km/godz. osiągając najlepszy czas dnia w kategorii turystycznej i sportowej.

WYŚCIG PŁASKI A.W.

Szosa Kostrzyn — Środa była w niedzielę, dnia 21 bm. widownią Wyścigu Płaskiego na 5 km. z rozbiegiem 500 mtr., zorganizowanego przez Automobilklub Wielkopolski. Aczkolwiek dnia poprzedniego pogoda niebardzo sprzyjała i raczej liczone się z odwołaniem wyścigu, to w dniu tym słoneczko ukazało się i promieniami swymi doprowadziło trasę do należytego stanu. Dzięki uprzejmości pana Starosty średzkiego i budowniczego powiatowego obrano bardzo dobrą trasę, wykazującą trzy mało groźne zakręty w wiosce Klony. Niewielka odległość trasy wyścigowej od Poznania ściągnęła do Kostrzyna tłumy widzów, przeważnie sympatyków sportu motocyklowego i samochodowego. Specjalnie urządzony parking przy finishu mieścił kilkadziesiąt samochodów a komunikację pasażerską między Kostrzynem a Poznaniem utrzymywało kilka autobusów, tak, że na dojazd do trasy nikt nie miał powodów skarżyć się.

O godzinie 13,30 wyruszył z pod lokalu Automobilklubu długi sznur samochodów oraz motocykle pod przewodnictwem komandora wyścigu p. Stefana Głowińskiego. Na trasie samej przygotowana była linia telefoniczna, utrzymująca stałą ko-



Wyjazd wozów z przed lokalu Automobilklubu na trasę.

munikację między metą a miejscem startu, niebezpieczne miejsca na zakrętach, jak również wszystkie przejazdy odgraniczono od trasy drutem stalowym i obstawiono wojskiem, za co szczególnie podziękowanie należy się dowództwu 3 pułku lotniczego, które w zrozumieniu różnych imprez sportowych nigdy nie odmawia swej cennej współpracy i pomocy.

Punktualnie o godzinie 14,30 wypuszczono pierwszy motocykl z klasy C, tj. o pojemności 500 cm. Wystartował Rogowski na maszynie Sarolea, przebywając trasę w 3:13 i zajmując w tej kategorii ostatnie miejsce. W tej samej klasie startowali Wegner na Nortovie (2:21¹/₂), Mandelt na B. M. W. (2:33¹/₂), Kapczyński na Sarolei (3:40¹/₂) oraz Czerniak na Rudce (2:20¹/₂). Ten ostatni uzyskał najlepszy czas dnia i wyciągnął średnią szybkość 128,02 km. na godz.

W klasie do 350 cm. startowało dwóch zawodników, a mianowicie Turkiewicz na AJS oraz Harder na Raleigh. Pierwszy uzyskał czas 2:39¹/₂ oraz pierwsze miejsce w tej klasie, drugi zaś 3:14¹/₂.

W ostatniej klasie do 250 cm. startowali Malicki na Arielu oraz Wargin na DKW. Pierwszy z po-



A. Wiczewski na maszynie Rex-Acma na wirażu.

wodu defektu maszyny wycofał się z wyścigu, drugi zaś ukończył go w czasie 3:39, ⁴/₅. Po krótkiej przerwie wypuszczono ze startu motocykle z przyczepkami. Jako pierwszy w klasie do 600 ccm wystartował Malcherek na Arielu, przebywszy trasę w 4:55, ³/₅.

W kategorii ponad 600 ccm startowało czterech zawodników, a mianowicie: Mazurkiewicz na BMW (2:56), zajmując pierwsze miejsce oraz najlepszy czas dla motocykli z przyczepkami. Dalsze miejsca zajęli panie Petersowa na Harleyu (4:12, ¹/₅), Wiczewski na Rex-Acme (4:14, ³/₅) i Peters na Harleyu (4:57, ¹/₅).

Po motocyklach nastąpił start samochodów i to w kolejności o litrażu do 1500 ccm, od 1500 do 2000 ccm, od 2000 do 3000 ccm i od 3000 do 5000 ccm. Jako pierwszy wystartował Bittner na OM, jazdą swą przypominając raczej przejażdżkę po trasie aniżeli wyścig. O sto procent lepiej spisał się na D. K. W. Fischer v. Molard, który osiągnął, jak na swoją klasę, fenomenalny czas 4: ¹/₅ z średnią szybkością 75 klm/godz., zajmując w tej kategorii pierwsze miejsce. Następnie wystartowały wozy w kategorii do 2000 ccm. Duszyński na Tatrze 4-cylindrowej (3:29 ²/₅), Śliwiński na Pradze — z powodu drobnego

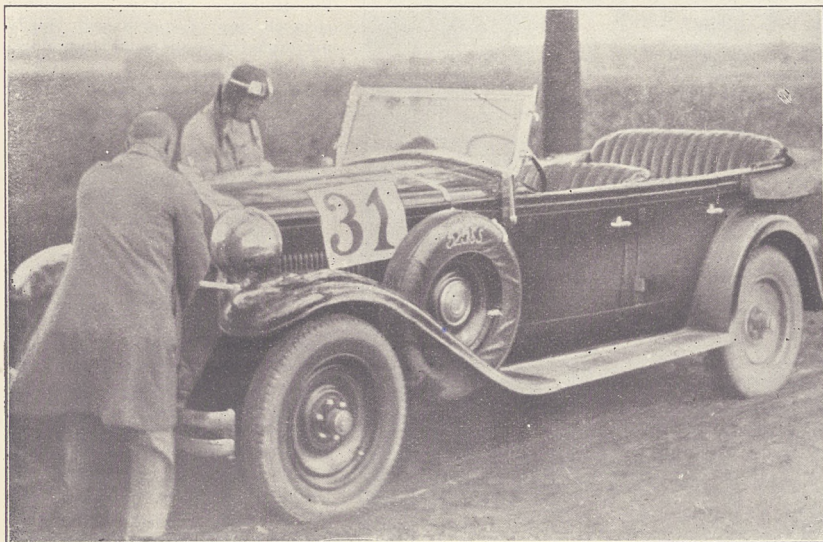
defektu nie ukończyła wyścigu, — Śliwiński na Pradze (3:06 ⁴/₅), Siciński na Steyrze (3:51 ¹/₅), Kwiatkowski na Chenard Walker (3:25 ¹/₅), oraz Dolniński na Pradze (3:04 ¹/₅). Ten ostatni w tej kategorii wózów osiągnął najlepszy czas, bijąc o 2 ¹/₅ sek. Śliwińskiego, a Duszyńskiego o 15 ¹/₅ sek.

W kategorii wozów o litrażu do 3000 ccm startowali czterej zawodnicy, a mianowicie Lundt na Fordzie, Pawłowski na Lancii, Skibiński również na Lancii. Carst na Mercedesie wycofał się z powodu defektu. Pierwsze miejsce w tej kategorii wozów zajął p. Bogdan Pawłowski, przebywając trasę w 2:41 ¹/₅, czyli z średnią szybkością 111,66 klm/godz. Młody ten i bardzo utalentowany automobilista jest jednym z najlepiej się zapowiadających kierowców polskich i jest chlubą swego klubu. Czas uzyskany przez niego jest dotąd najlepszym czasem Polski w kategorii wozów turystycznych. Drugie miejsce w tej kategorii zajął również uzdolniony kierowca Józef Skibiński, przebywając trasę w 3:01. Trzecie miejsce zajął Lundt, zaś ostatnie Glaser na Fiacie.

W kategorii wozów o litrażu od 3000 do 5000 ccm startował tylko Wegner na Fiacie.



Inż. Duszyński na Tatrze bierze niebezpieczny wiraż. Osiągnął on czas 3:29:40.



H. Wegner przy swym Fiacie 525 SS, krótko przed startem. Przebył on trasę w 2 min. 44,60 sek.

uzyskując czas 2:44 ¹/₅. Ten ostatni był jedynym groźnym konkurentem Lancji p. Pawłowskiego.

Rozpatrując wyniki osiągnięte przez motocykle oraz samochody z czystym sumieniem stwierdzić można, że czasy osiągnięte czy to przez jedne, czy to przez drugie, daleko od siebie nie odbiegają i stoją na wysokim poziomie. W ogólności zauważyć się daje stałe podnoszenie się poziomu sportowego kierowców z pod zielonego proporczyka A. W. Coraz lepsza technika wirażowa (p. Pawłowski, p. Lundt, p. Skibiński), coraz większe opanowanie prostej świadczą o stałej pracy nad sobą i dążeniu do osiągnięcia jak najlepszych wyników. Porównując wyniki tegorocznego wyścigu płaskiego z poprzednimi imprezami A. W. możemy żywić nadzieję, że wkrótce z łona Automobilklubu Wielkopolski wyjdzie mistrz Polski. Jediną przeszkodą jest brak odpowiednich maszyn w naszym klubie. Nie mamy ani jednej wyścigowej Bugatti, ADR, Mercedes SSK, Amilcara czy chociaż Alfa-Romeo. Chodzą jednak pogłoski, że pewni członkowie klubu noszą się z zamiarem nabycia odpowiednich maszyn, by móc godnie bronić barw A. W. na wyścigach o Grand Prix Polski. (Dokończenie na stronie 10-tej.)

Nowoczesne metody remontu samochodów

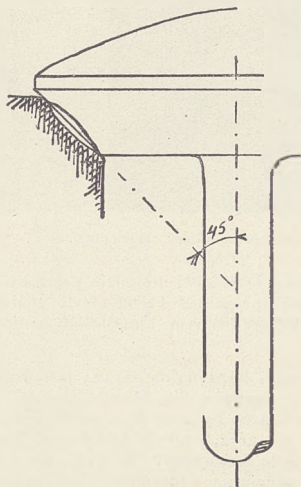
Naprawa zaworów i gniazd zaworowych

Naprawa samochodów i technika remontu jest dziedziną jeszcze nową. Nic więc dziwnego, że i w Polsce trzeba na ten temat wiele przestarzałych pojęć obalić i wprowadzić wiele inowacji wprowadzonych w życie przed la-

szecznością tłoka. Te elementy samochodu, pracujące pod wysokim ciśnieniem wybuchów i kompresji, narażone na działanie wysokiej temperatury i niestannych wstrząsów oraz tarcia, muszą z natury rzeczy ulegać silnym deformacjom. Jeżeli zawór weźmiemy pod ścisłą obserwację i dokonamy na nim pomiarów, to przekonamy się, że między gniazdem i zaworem powstała szczelina wskutek całego szeregu zjawisk, wywołujących zużycie. W przesadnej formie te niedomagania przedstawiają się tak, jak to ilustruje rys. 1. Zawór, nie dotykający na całej powierzchni stożkowej gniazda, wskutek nieszczelności przepuszcza w momencie kompresji pewną ilość mieszanki, co pociąga za sobą zmniejszenie siły wybuchu, przy tej samej ilości zużytej benzyny. W sumie więc zasysana ilość benzyny daje mniejszy efekt, a w okolicach górzystych możemy zauważyć spadek wydajności silnika, rzucający się w oczy.

Doprowadzenie zaworu do stanu szczelności odhyla się w rozmaity sposób. Najczęściej stosują szoferzy, szczególnie w wozach jeszcze nowych, docieranie bezpośrednio zaworu do gniazda za pomocą różnej grubości proszku szmerglowego, zmieszanego z oliwą. Jakie są rezultaty tego rodzaju naprawy ilustruje nam rys. 2. Gniazdo zaworowe pogłębia się, powierzchnia stożkowa zamienia się na powierzchnię wklęsłą lub wypukłą, a sam zawór — użyty w tym wypadku jako narzędzie

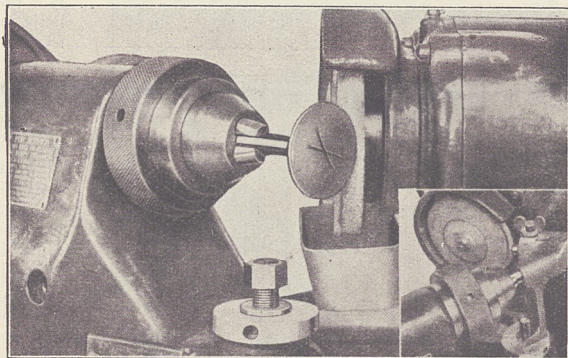
wyjaśnia nam tę czynność i powody, dla której musi ona trwać długo, a nadto oświetla przyczyny nietrwałości takiego uszczelnienia.



Rys. 1. Przesadne przedstawienie zużycia gniazda i zaworu wskutek działania spalin i koksu.

ty już zagranicą. Technika remontu samochodu, a w szczególności silnika bierze swój początek od maszyny parowej. Te metody, które były dobre dla dużych rozmiarów maszyn, pracujących pod niskim ciśnieniem, nie mogą równać się ani wystarczyć dla silników wybuchowych, pracujących pod wysokim ciśnieniem.

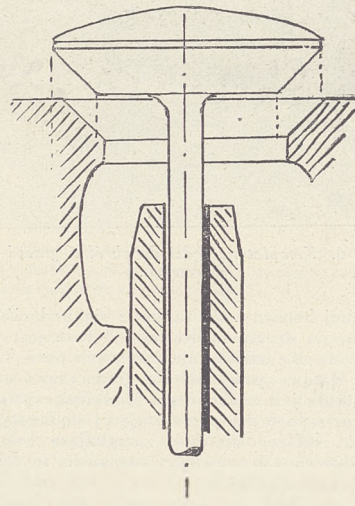
Rozpatrzmy przedewszystkiem działanie zaworów i stańmy, w jakim przychodzą do remontu oraz sposób ich naprawy. Zawór po 10 000 km przebiegu samochodu traci swą szczelność wskutek niedokładnego przylegania do gniazda. W tym okresie daje się zauważyć mniejsza wydajność silnika, która również może być spowodowana nie-



Rys. 5. Szlifowanie zaworu i ostrzenie kamienia diamentem.

tnące — ulega zdeformowaniu i wyciera się w kierunku przeciwnym, gdyż warstwa proszku szmerglowego zdziera zarówno powierzchnię zaworu jak i powierzchnię gniazda. W ostatecznym rezultacie zawór staje się szczelny, lecz nie na długo i tylko wzdłuż dwu linii A—B (rys. 2). Taki zawór w znacznie krótszym czasie ulega zużyciu niż nowy i znowu silnik po dokonanym remoncie ujawnia spadek mocy.

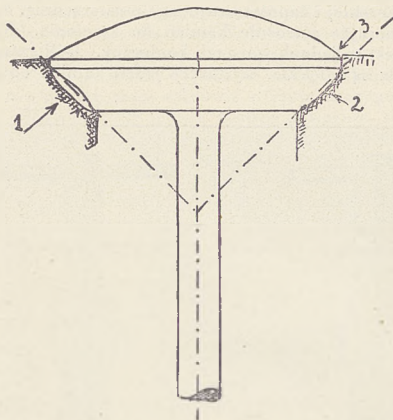
Lepszy sposób, stosowany w dobrze wyposażonych garażach i warsztatach, polega na stosowaniu szlifowania oddzielnie zaworu i gryzowaniu oddzielnie gniazda. Pozornie wydawać się może, że ten sposób zbliża nas do ideału szczelności, a jednak tak nie jest i to z rozmaitych powodów. Po pierwsze nie mamy absolutnej pewności, że kąt gryza ścinający gniazdo jest identycznie ten sam, co kąt, jaki szlifierz nadał grzybkowi zaworu. Raczej można powiedzieć, że tak nigdy nie jest. Niezapominajmy, że najmniejsze odchylenie tych kątów uniemożliwia przyleganie zaworów tak szczelne, by dalsza operacja docierania szmerglem stała się zbyteczną. Właśnie z praktyki warsztatowej wiemy, że po oszlifowaniu zaworu następuje docieranie nieraz bardzo żmudne, trwające kilka godzin. Rys. 3



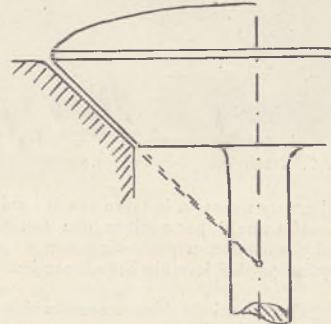
Rys. 4. Ilustruje skutki gryzowania bez prowadnicy.

W obu wypadkach opisanych powyżej pominieliśmy sprawę współśrodkowości zaworu w stosunku do prowadnicy (rys. 4). Zdarza się często, że wskutek zużycia grzybka zaworowego i wrzeciona prowadzącego, docieranie napotyka na wielkie trudności, ponieważ po przegrzywaniu gniazda okazało się, że nowy stożek jest nieco przesunięty na jedną stronę. To zjawisko następuje z reguły, gdyż oddzielnie szlifuje się zawór a oddzielnie narzędziem gryzuje gniazdo. Oś wrzeciona gryza może być inna niż wrzecionka oś zaworu, oszlifowanego na szlifierce.

Najlepiej dotarty zawór o powierzchni matowej nie wytrzyma ciśnienia. Jeśli nakryć gniazdo zaworowe kloszem, do którego będziemy pompować powietrze, — lekko je sprężając, — przy równoczesnej obserwacji stanu ciśnienia na manometrze przekonamy się, że ciśnienie stale spada, choćby nawet ten sam zawór i gniazdo wytrzymało próbę szczelności benzyną. Ta ostatnia próba prowadzi do

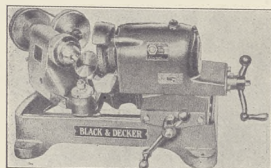


Rys. 2. Przesadne przedstawienie skutków docierania zaworów pastą szmerglową. Z lewej strony widzimy zużycie gniazda i zaworu wskutek nadmiernego szlifowania szmerglem. Z prawej strony widzimy uformowanie się gniazda, jeśli zawór jest bardzo twardy a gniazdo miękkie. Szmergel wytrze wklęsłość w gnieździe.



Rys. 3. Wskutek oddzielnego szlifowania zaworu i oddzielnego ostrzenia grzyzów nie ma się pewności czy kąty są identyczne. Najczęściej różnią się one i wówczas uzyskana szczelność na wąskim pasku jest niewystarczająca i nietrwała.

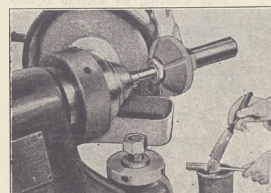
mylnego z gruntu pojęcia. Mechanicy i praktycy warsztatowi wymyśliли i wprowadzili tę próbę jako najwyższy miernik szczelności. Na zawór ułożony w gnieździe i lekko docisnięty ręką nalewają oni benzynę i obserwują czy benzyna, jako bardzo ruchliwa ciecz nie prześięca się na drugą stronę. Próba taka po pierwsze jest złudną dlatego, że ta warstewka



Rys. 6. Komplet narzędzi do obróbki gniazd zaworowych.

nalewanej benzyny nie znajduje się pod ciśnieniem, po drugie próba taka dobrze jest pomyslna dla laików, nie znających praw fizyki. Matowa powierzchnia gładzi zaworowej i gniazda jest znakomitym środkiem, wywołującym zapórę dla przesączającej się benzyny. Korki szklane matowe, zamykające butelki o szlifowanych wewnątrz szybkach, są także taką zaporą dla cieczy nawet tak ruchliwej jak eter. Jeśli weźmiemy pod światło butelkę z eterem, przekonamy się, że ciecz podnosi się w szybie do pewnego stopnia, a więc matowa powierzchnia nie jest szczelna, lecz węskutek całego labiryntu ziarnistej powłoki szkła i przepiętności cieczy staje się zapora, nie do przebycia nawet dla tak ruchliwej cieczy, jak eter. Matowość zaworu nie jest gwarancją jego szczelności dla gazów, znajdujących się pod ciśnieniem. Matowość jest zaporą nie do przebycia tylko dla cieczy i to tem więcej, im ciecz będzie bardziej kleista lub gęsta.

Idealem szczelności mogą być tylko powierzchnie doszlifowane, sploterowane i to do stopnia najwyższego, jak naprzykład klocki Johansona. Klocki te znane są z tej właściwości, że po zetknięciu się ze sobą przylegają tak, że oderwać je trudno jeden od drugiego. Posmarowane natomiast łuszczeniem choćby palców, zmatowane przez częste użycie, tracą te właściwości, gdyż idealna gładź, nadana im przez fabrykę, może dopuścić warstewkę powietrza między dolegające powierzchnie.

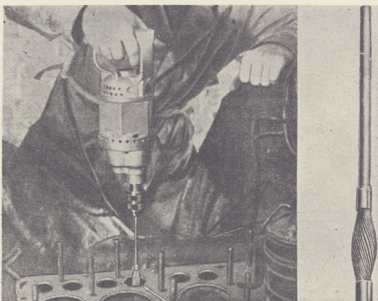


Rys. 7. Docieranie kamienia stożkowego.

Stąd prosty wniosek, że tylko zawór i gniazdo, doszlifowane i posiadające oba ten sam kąt nachylenia oraz współśrodkowość w prowadnicy, mogą dać istotnie szczelność bez zarzutu.

Osiągnięcie takiego idealu szczelności zaworów stało się możliwe po wprowadzeniu nowej metody obróbki zaworów, stosowanej od niedawna dla wozów nowych i naprawianych przez przemysł amerykański i europejski. Metoda ta polega na następującym postępowaniu. Chcąc otrzymać idealny kąt w zaworze

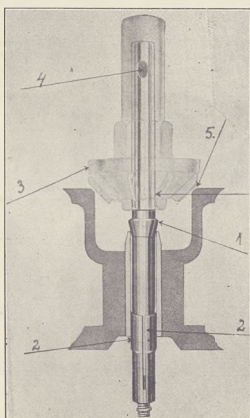
i gnieździe zaworowym, musimy przeprowadzić szlifowanie gniazda i zaworu w identycznych warunkach. Mierzenie i poleganie na miarach kątów nie prowadzi do dobrych wyników, ponieważ odchylenie stożków — nawet w granicach tolerancji sekund stopniowych — unicestwia identyczność nachylenia (rys. 3). Jeżeli więc ktoś twierdzi, że posiada grzyz o kącie 45° i że na szlifierce oszlifowano zawór pod kątem 45° , jest w błędzie. Wymierzenie tych dwu przedmiotów, wykonanych w różnych czasach i na różnych maszynach jest niemożliwe. To też twierdzenie, że kąt jest identyczny, jest mylnym. Chcąc mieć naprawdę identyczny grzyz i zawór o tym samym kącie trzeba oba przedmioty równocześnie i w tych samych warunkach oszlifować, mniej troszcząc się o to, czy ten kąt ma 45° , z tolerancją plus czy minus jakiegos ułamka.



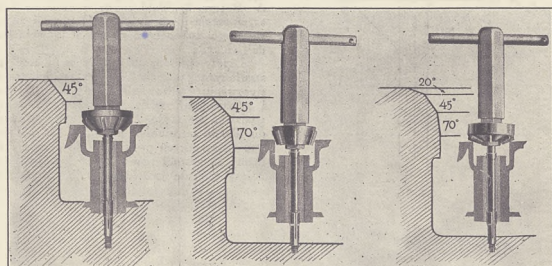
Rys. 8. Czyszczenie prowadnicy zaworowej.

Amerykanie w swej metodzie posługują się szlifierkami specjalnie do tego celu budowanymi i przygotowanym kompletem narzędzi (rys. 6 i 7).

Pierwszą i kardynalną zasadą jest oszlifowanie serji zaworów dla danego silnika w takich warunkach, by wszystkie miały ten sam kąt, jaki ma grzyz, którym będzie przegrzowane gniazdo zaworowe. W tym celu umieszcza się specjalnie wrzeciono w uchwyt szlifierki i nasuwa na ten uchwyt tulejkę z mocno zaciśniętym gryzem. Ząb za zębem tego grzyza szlifuje się bardzo nieznacznie (nie głęboko), tyle tylko, by nabrać pewności, że kąt nachylenia ostroży będzie taki sam, jak kąt szlifowanych zaworów. Następnie zdejmujemy się tulejkę i odstawia grzyz, nie ruszając go z zacisku tulejki, gdyż straciłbyśmy naładną mu współśrodkowość. Drugą czynnością jest przygotowanie kamienia szlifierskiego o takim samym kącie. Dobieramy więc jeden z kamieni, taki, który swymi wymiarami średnicy odpowiada wielkości gniazda i diamentem zatacamy go na tej samej szlifierce, umieszczywszy znowu kamień tak samo jak grzyz na wrzecionie, w tulejce mocno zaciśniętą. Po stopczeniu powierzchni diamentem otrzymujemy kamień równy, lecz bardzo ostry i taki może być użyty skutecznie do zlizierania gniazda bardzo twardego. Jeśli więc mamy gniazda twarde, trzeba jeszcze jeden kamień oddziennie sobie przygotować. Ten drugi po obtoczeniu go diamentem dodatkowo należy sploterować. W tym celu drugi kamień dosuwa się do tarczy szlifierskiej i zapolerowuje jego powierzchnię, docierając ostrożnie kamień do kamienia. Nie jest to jednak warunek konieczny. Jeśli gniazda są miękkie, wystarczy jeden kamień obto-



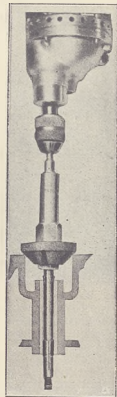
Rys. 9. Wrzeciono umocowane sztywno do prowadnicy dzięki stożkom 1 i 2. Grzyz 3, umieszczony na specjalnej tulejce 4, nacina powierzchnię stożkową 5.



Rys. 10. Fig. A, B i C ilustruje nam kolejność grzowania gniazda. Gniazdo musi być współśrodkowe, gdyż grzyzy obracają się dookoła tego samego wrzeciona.

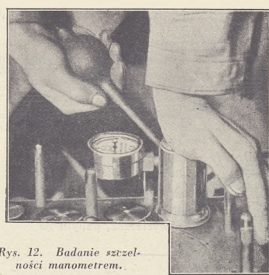
czony diamentem i dotarty do drugiego kamienia.

Po skończeniu tych czynności przygotowanych mamy zasilowany gryz, kamień jeden lub dwa, oraz zawory pod tym samym kątem. Największą uwagę przy tych czynnościach trzeba kłaść na ostrość tarczy szlifierskiej i dlatego poleca się ją przetoczyć diamentem (z przed nastronieniem gryza i oszlifowaniem kamieni, a drugi raz przed rozpoczęciem szlifowania zaworów. Zawory muszą po oszlifowaniu być błyszczące i wypolerowane jak zwierciadło. Jeśli zaś na nich ślady szlifów lub fałdów gładzi szlifowania byłoby wadliwym. Dla osiągnięcia tej gładzi zwierciadlanej potrzeba przy ostatnim szlifowaniu, nie ruszając suportu, przesuwać kamień względem szlifierki tak, by ledwo tarczą dotykała zaworu.



Rys. 11. Szlifowanie gniazda kamieniem, nasuwać na to same wrzeciono, stykając tarczycę z prowadnicą.

i koksów powierzchnię głowicy cylindra, używając do tego celu szczotki drucianej, a podanej wiertarki elektrycznej. Następnie specjalną szaneczką (rys. 8) oczyszczamy prowadzenie zaworu. W to prowadzenie wstawiamy wrzeciono (rys. 9), które posiada dwa stożki, jeden u dołu, drugi w górze. Wrzeciono zaciskamy w prowadnicy zaworowej ściśle, co nam daje gwarancję, że oś tego wrzeciona jest idealną osią trzpienia zaworowego. Na tak wkręcone wrzeciono wsuwamy przedtem przygotowany gryz, umocowany na tulejce. Gryz ten nakręcamy ręcznie, nie wywierając zbyt dużego nacisku na gniazdo. Ścięta powierzchnia stożkowa, nachylona pod kątem 45°, będzie miejscem styku z zaworem, lecz ostrze brzozy u góry stożka i na dnie ścięta się grzybem 70 i 30° (rys. 10). Ścinanie tych brzożek nie wymaga tej precyzji, co stożek 45° i dla tego zbyt dużym jest szlifowanie tych grzyzków z taką starannością jak pierwszego. Po przygotowaniu tych stożków następuje szlifowanie gniazda kamieniem (rys. 11). Jeśli gniazdo jest bardzo twarde, szlifuje się najpierw kamieniem ostro zatoczonym, a potem kamieniem spolerowanym na szlifierce. Do popędu kamieni używa się wiertarki przenośnej, która dzięki swym szybkim obrotom dokonywa tę pracę w ciągu kilku minut. Wypolerowane gniazdo zaworu powinno się błyszczeć jak zwierciadło. Po skutecznieniu tej czynności usuwa się z prowadnicy zaworowej wrzeciono prowadnicę, przemywa gniazdo benzyną i zamyka je zaworem. Po lekkim nacisnięciu zaworu do gniazda, możemy przystąpić do próby na ciśnienie. W tym celu nakładamy się kłoz (rys. 12), posiadający manometr i balonik do sprężania powietrza nad gniazdem



Rys. 12. Badanie szczelności manometrem.

zaworu i naciska się go z całej mocy. Następnie balonikiem wciska się powietrze. Ciśnienie wzrasta aż do pewnej skali, następnie od siły nacisku i jeśli zawór oraz gniazdo zostały dobrze wyszlifowane, nie spada.

Takie próby na ciśnienie nie wytrzyma zawór normalnie dotarty proszkiem szmerglowym, o czym łatwo jest przekonać na zaworach doszlifowanych w sposób opisany wyżej. Wystarczy taki dobry zawór dotrzeć dokładnie szmerglem, a po próbie na ciśnienie zacznie powietrze ulatniać się bardzo szybko. Stąd wypływa nowa reguła, że zaworów dobrze doszlifowanych nie wolno docierać sposobem dawniej stosowanym, a dalej reguła ta jest dowodem wyższości metody nowocześniejszej w stosunku do dawniej.

Inż. Eugeniusz Porębski.

Pomoc sanitarna na drogach publicznych

W najbliższym już czasie wprowadzona zostanie pewna innowacja w zakresie ratownictwa na drogach publicznych. Chodzi o możliwe szybką pomoc w wypadkach samochodowych, tak licznych u nas, niestety, również o pomoc w każdym innym wypadku, wiemy jednak, iż te inne są stosunkowo bardzo rzadkie.

Innowację wprowadza Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Czerwonym Krzyżem. Plan polega na tem, iż wszystkie drożnice dróg, a jest ich 12 000, będą zaopatrzone w apteczki podręczne z niezbędnie mi środkami w nagłej potrzebie. Będzie to kosztowało około miliona złotych.

Zamierzenia są godne uznania. Rozumie to każdy, kto docenia doniosłość szybkiej, natychmiastowej pomocy, zanim przybędzie lekarz. W tysiącach wypadków ta natychmiastowa pomoc może stanowić o życiu rannego.

Obawiamy się jednak bardzo poważnie, że po rozdaniu tych 12 000 apteczek kosztem blisko miliona złotych pomocy dla ofiar wypadków samochodowych, autobusowych, motocyklowych nie a nie się nie poprawi. Chyba w bardzo rzadkich wypadkach.

* * *

Wypadki, o które chodzi, należą w 99 na sto do t. zw. chirurgicznych. Szybka, pierwsza pomoc może mieć znaczenie pierwszorzędne, na to jednak apteczka nie wystarczy. Właśnie jest taka umiejętna pomoc 12 tysięcy drożników oraz ich żony są niewątpliwie bardzo dobrymi ludźmi. Jednak ogólna kultura ludu u nas stoi na tym poziomie, iż powierzenie tym ludziom opieki ratowniczej może wywołać skutki raczej szkodliwe.

Czyż można choć na chwilę ufać, iż poczciwy i szczerzy drożnik potrafi zająć się zatamowaniem krwotoku przy pomocy opaski Esmar-

cka, nałożeniem bandażu, antyseptycznem, choćby powierzchownem zabezpieczeniem rany, ratunkiem ciężkich nieraz oparzeń przy wzbuchach benzyny, zastosowaniu sztucznego oddychania itd.

Wiadomo natomiast, iż w wielu wypadkach nieudolna pomoc, a jak w tych razach pomoc uprawniona może spowodować następstwa fatalne, zwiększające możliwość kalectwa lub przyspieszenie śmierci. Trzeba i to mieć tu na uwadze, iż wśród ludu naszego istnieją silnie zakorzenione metody znachorskie z arsenalem zabiegów bardzo heroicznych, jak np. przy nastawianiu zwłóknicy, prostowaniu siła, złamaniu kości, natrąsaniu chorych, trzymanych głową na dół itd.

W niedzielnym wypadku przecież ośmiu drożnic będą panami sytuacji, nie kontrolowani przez nikogo.

A przecież nie mogą tu wystarczyć elementarne pouczenia i przepisy, dołączane do apteczek.

Najlepsza wola nie zastąpi pewnej, choćby powierzchownej umiejętności — i kultury.

* * *

Są jeszcze inne względy. Domki drożników rozmieszczone są dość rzadko. Może być zatem bardzo wiele wypadków, o których drożnicy nie będą wiedzieli, albo dowiedzą się po kilku godzinach. Gdyby zatem nawet apteczka mogła być bardzo przydatna — będzie ona dostarczona za późno.

Można się również obawiać, iż pewne środki, jak jodyna, karbol, eter, sublimat, jodoform, wata, bandaży itd. będą używane na potrzeby lokalne i nie będzie ich w apteczce, gdy się wydarzy nieszczęście.

Zdaje się, iż to właśnie będzie najważniejszym zastosowaniem apteczek. I przeciwko te-

mu nie mieć nie można, zważywszy, iż pomoc lekarska na wsi jest u nas jeszcze bardzo niedostępną. A nie można przecież drożników i zakazać wydania posiadanych środków chłoz i ze wsi sąsiedniej, gdy zajdzie istotna potrzeba. Zakaz taki byłby nieludzki i niepolityczny. Wywołalby słuszne narzekania, iż apteczki są dla osób rannych podczas katastrof samochodowych, niedostępne są dla chłopa, którego koń kopnie, pies pogryzie, lub gdy mu rękę chwycy tryły maszyny.

* * *

Skoró już weszła na tory praktyczne sprawy pierwszej pomocy dla ofiar wypadków i katastrof samochodowych, czyż nie było możliwe postawienie tej sprawy w inny sposób?

Zajeżdźnie samochodowe

Komisariat rządu przystąpił do sprawdzania, czy zadefiniowane przez właścicieli samochodów i motocykli miejsca postoju (garażowanie) samochodów w granicach Warszawy oraz miejsca zamieszkania właścicieli samochodów ściśle odpowiadają faktycznemu stanowi rzeczy.

Właściciele samochodów deklarują miejsce garażowania w ciągu 14 dni obowiązków są zawiadomieni komisariat rządu o zmianie tego miejsca. Właściciele pojazdów mechanicznych obowiązani są również w tym samym terminie zawiadomić o sprzedaży lub wydzierżawieniu wozów. Wiele zarządzeń ten obowiązek i władze administracyjne przystąpiły do sprawdzania. W razie stwierdzenia niezgodności, winni będą pociągnięci do odpowiedzialności i karani do 1 000 złotych grzywny lub do 2 miesięcy aresztu.

W myśl przepisów właściciel pojazdu winien znać dokładne miejsce zamieszkania kierowcy, gdyż w razie niemożności wskazania jego osoby i adresu, odpowiedzialny jest za kierowcę.

Kącik naszych CZYTELNIKÓW

Drodzy Czytelnicy! Codziennie otrzymujemy po kilka fotografii ze wszystkich stron Polski, które zamieszczać będziemy w miarę wolnego miejsca. Prosimy Was zatem o nadsyłanie nam fotografii z wycieczek, pobytu na letniskach itp.

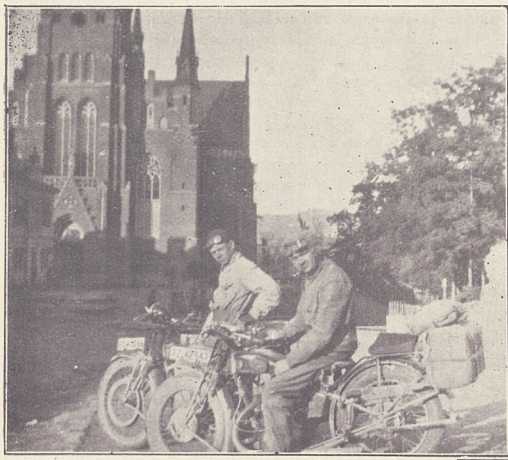
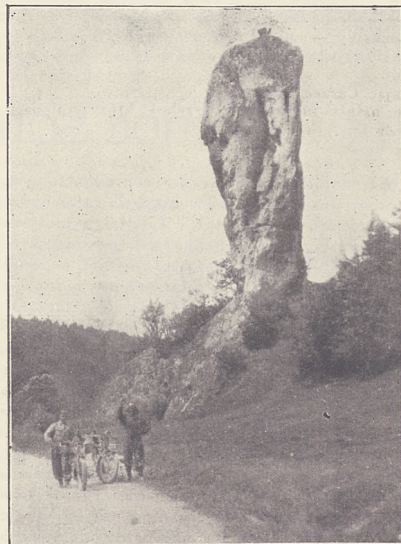


Pani Marja Żurekowa, studująca obecnie arkana sztuki kierowania samochodem, zasyla pozdrowienia wszystkim samochodziarzom, czytającym „Samochód”. Pani Z. przyznaje, że pismo to pomogło jej wydatnie przy nauce jazdy.

* * *

(Po prawej:) Podobną, wspaniałą wycieczkę urządzili pp. Olgierd Kułiński i L. D. z Poznania. Na zdjęciu widzimy ich na tle słynnej „maczugi Herkulesa” w Ojcowie.

Państwo W. Z. i pan R. H. z Czechosłowacji zasylała nam porywczą fotografię z wycieczki do Polski.

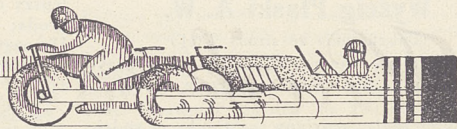


Studenci U. P. pp. Ścibor i Lech Dziembowski urządzili piękną wycieczkę motocyklami na Podhalę, skąd przesyłają powyższe zdjęcie wraz z pozdrowieniami dla naszych Czytelników.

Jeden rok i 4 miesiące licząca panna Wandzia Kantłówna, córka instruktora Kursów Samochodowych „Brzeskiauto” jest tak zapaloną automobilistką, że nie można jej wprost oderwać od samochodu. Życzymy jej późniejszych sukcesów na tem polu.



Ze sportu



Wyścig górski na Schwabenbergu. — Wyścig o Wielką Nagrodę Francji. — Wyścig okrężny im. prezydenta Masaryka.

Mistrzostwa górskie Europy dobiegają końca. Wyścig górski na Schwabenbergu był przedostatnią rozgrywką w walce o ten zaszczytny tytuł. Odbyły się już one po raz jedenasty z rzędu, staniem Królewskiego Automobilklubu Węgier. Trasa długości 4,786 km. znajduje się w pobliżu Budapesztu, a wobec wielkiego jej wzniesienia, dochodzącego do 12 procent uważana jest za jedną z najtrudniejszych w wyścigach górskich. W roku bieżącym wyścig ten — podobnie jak nasz Tatrzański — po raz pierwszy zaliczony został do mistrzostw górskich Europy. Dotychczasowy rekord trasy należał do hr. Zichy'ego na Bugattim i wynosił 9,6 min., co daje przeciętną 90,7 km na godz., a więc rezultat, jak na poważne wzniesienie trasy wcale imponujący.

Tegoroczne wyścigi odbyły się w wyjątkowo trudnych warunkach atmosferycznych i terenowych, gdyż na wiele tygodni przed terminem imprezy lał bezustannie deszcz. To też asfaltowana trasa wyścigu była tak oślizga, że spowodowało to cały szereg wypadków, zwłaszcza motocyklistów. Również w czasie odbywania się wyścigu padał bezustannie drobny, lecz systematyczny kapuśniaczek. Zainteresowanie imprezą było bardzo wielkie. Nieprzeliczone tłumy widzów zaległy trasę, zaś każde najmniejsze wolne miejsce wykorzystane było na plac parkingowy dla tysięcy samochodów prywatnych. W loży królewskiej zasiadł regent Horthy wraz z korpusem dyplomatycznym.

Wyścigi skończyły się niepowodzeniem największej jego atrakcji: Hansa Stucka, który choć uzyskał pierwsze miejsce w kategorii wyścigowej, jednak osiągnął tylko drugi czas dnia, ulegając Caraccioli w kategorii sportowej. Przypisać to należy mokrej nawierzchni, która uniemożliwiła mistrzowi z pod ADR rozwinięcia całej swej techniki. Maszyna zaś niemieckiego matadora jako daleko cięższa i silniejsza łatwiej dawała sobie radę. Z innych ciekawszych wyników zasługują na uwagę: Motocykle do 350 cm. 1) dr. Józef Kreml na „Velocette” w czasie 4:01,97, drugi Melchar na „Sunbeam”. Klasa do 500 cm: 1) Rudolf Runtch na „Douglas” 3:28,14, najlepszy czas dnia. Kategoria do 750 cm. 1) Rudolf Runtch



Moment z wyścigu płaskiego pod Kostrzynem. Ildefons Czerniak na motocyklu „Rudge” przebył trasę 5 km w 2:20:60, osiągając średnią szybkość 128,02 km. na godz. i najlepszy czas dnia.

„Douglas” 3:42,43. Motocykle z przyczepkami kl. do 350 cm. 1) Melchar na „Sunbeam” 4:16,66. Klasa do 600 cm. Józef Bauer na „Norton” 4:14,69. Klasa do 1000 cm. 1) Jan Batya na „FN” 4:09,96.

* * *

Olbrzymi trójkąt szos pod Pau we Francji, na którym tyle już rozegrano wielkich imprez samo-

chodowych był ostatnio widownią wyścigu o Wielką Nagrodę Francji. Zapisy na start wpłynęły w roku bieżącym znacznie obficiej niż w ubiegłym, co przypisać należy znacznemu złagodzeniu regulaminu wyścigu, o czym donosiliśmy w swoim czasie. Do hoju o „Grand Prix” stanęło 37 pierwszorzędných maszyn, co wobec nikłego zainteresowania zeszłorocznego jest wielkim sukcesem. Charakterystycznym jest, że Amerykanin Babe Stapp (Duesenberg), o którym takie opowiadano cuda i którego tak reklamowano, po skompromitowaniu się w Monzy cofnął swój zapis do wyścigów w Pau. Organizacją imprezy zaimwował się Automobilklub Baskijski.

Na słynnym Circuit de Masaryk rozegrany zostanie 28. bm. wyścig o „Wielką Nagrodę” Czechosłowacji. Wyścig ten, organizowany przez Automobilklub Morawski, a który odbędzie się w pobliżu Brna, cieszy się w Czechosłowacji wielkim zainteresowaniem i należy bezspornie do największych wydarzeń kończącego się sezonu automobilowego. Długość trasy wynosi 29,142 km. znakomitej asfaltowej drogi, szerokości 6—8 i pół mtr. Trasa znajduje się w doskonałym stanie, ma jednak kilka silnych wzniesień, oraz cały szereg niebezpiecznych wiraży. Wyścig składać się będzie dla wszystkich kategorii z 17 okrążeń, co odpowiada długości 495,414 km. Nagroda za najlepszy czas dnia wynosi 80 tysięcy koron, przyczem zwycięzca otrzyma również złoty puchar prezydenta Masaryka. Druga nagroda za czas dnia wynosi 40 tysięcy koron. Pozatem wyznaczono nagrody za zwycięstwo w poszczególnych klasach w wysokości po 15 tys. koron. Przeglądając listę startu widzimy, że zgromadzi on najwybitniejszych kierowców świata. Startować będą: Stuck v. Villiez na ADR, Rudolf Caracciola na Mercedes SSK., Burdaller i v. Morgen na Bugatti, Borzacchini i Nuvolari na Alfa-Romeo, oraz cały szereg innych mistrzów steru. Zawody te niezawodnieścią elity automobilizmu wszystkich krajów i należy się podziwiać, że ujrzymy tam naszych asów. Zawodom tym od początku do końca przygłądać się będzie prezydent Masaryk oraz cały korpus dyplomatyczny.



Henryk Lundt na kabrioletcie „Ford” w kategorii wozów o litrażu do 3000 cm zajął trzecie miejsce z czasem 3:15.

Wyścig Płaski A. W.

(Dokończenie ze strony 4-tej.)

Odbędą się one prawdopodobnie w przyszłym roku na już wyszukanej trasie w pobliżu Środy.

Zakończenie wyścigów nastąpiło o godzinie 18,30, poczem komisja sędziowska pod przewodnictwem p. inż. Trampiera w lokalach Automobilkłubu ustaliła dokładne wyniki, które podajemy poniżej.

A. Motocykle do 500 ccm: Czerniak (Rudge) 2:20³/₄, najlepszy czas dnia i I. nagroda; Wegner (Norton) 2:21¹/₄, II. nagroda; Mandelt (BMW) 2:33¹/₄; Rogowski (Sarolea) 3:13; Kapczyński (Sarolea) 3:40³/₄.

Do 350 ccm: Turkiewicz (AJS) 2:39¹/₄ i I nagroda; Harder (Raleigh) 3:14³/₄.

Do 250 ccm: Wargin (DKW) 3:39¹/₄.

B. Motocykle z przyczepkami: do i ponad 600 ccm: Mazurkiewicz (BMW) 2:56, naj-

lepszy czas motocykli z przyczepkami i I. nagroda; Petersowa (Harley-Davidson) 4:12¹/₄, II. nagroda; Wiczewski (Rex-Acme) 4:14²/₄; Malcherek (Ariel) 4:55²/₄; Peters (Harley) 4:57²/₄.

C. Samochody o litrażu do 1,5 ltr: Fischer v. Mollard (DKW) 4:00¹/₄ i pierwsza nagroda; Bittner (OM) 4:36³/₄.

Od 1,5 do 2 ltr: Doliński (Praga) 3:04¹/₄ i I. nagroda; Śliwiński (Praga) 3:06¹/₄ i II. nagroda; Kwiatkowski (Chenard-W) 3:25¹/₄; Duszyński (Tatra) 3:29¹/₄; Siciński (Steyr) 3:51¹/₄.

Od 2 do 3 ltr: Pawłowski (Lancia) 2:41¹/₄, najlepszy czas dnia dla samochodów i I. nagroda, puhar wędrowny A. W. i nagroda za najlepszy czas dnia fabryki opon „Stomil”; Skibiński (Lancia) 3:01 i II. nagroda; Lundt (Ford) 3:15; Glaser (Fiat) 3:28¹/₄.

Od 3 do 5 ltr.: Wegner (Fiat) 2:44¹/₄ i I. nagroda.

ka wpadła do rowu, przyniatając wszystkich pasażerów. Pijanego szofera policja pociągnie do odpowiedzialności.

BIAŁYSTOK. (Katastrofa samochodowa.) Dnia 18 b. m. na trzecim kilometrze od Hajnówki wydarzyła się katastrofa samochodowa, wskutek której jeden z jadących poniósł śmierć na miejscu, zaś drugi pasażer doznał lekkich obrażeń ciała. Samochód, prowadzony był przez kierownika kursów samochodów, inż. Rymkiewicza, który jechał z nadmierną szybkością i wskutek raptownego zatrzymania na skręcie, wpadł do rowu. Jak stwierdzono, sprawca katastrofy w czasie jazdy był w stanie nietrzeźwym. Rymkiewicz został zatrzymany i przekazany do dyspozycji władz sądowych.

WIEDEN. (Samochód wpadł na pociąg osobowy.) W pobliżu Pachlarn wydarzyła się katastrofa automobilowa. Samochód, w którym znajdowały się 3 osoby w drodze z Pachlarn do Brna zderzył się na przejeździe kolejowym z pociągiem pociągim Wiedeń—Paryż. Siła uderzenia była tak wielka, że auto zostało całkowicie strzaskane. Dwie osoby poniósł śmierć na miejscu, zaś trzecia doznała ciężkich obrażeń. Winę za wypadek ponosi drożnik, który zaniedbał zamknięcia przejazdu.

PARYŻ. (Pociąg pociągim strzaskał autobus.) W nocy z niedzieli na poniedziałek na przejeździe kolejowym niedaleko Chalons sur Marne zderzył się przepelniony autobus ze zdążającym z Dijonu pociągiem pociągim. Autobus został strzaskany. Z 6-ciu pasażerów trzech zostało zabitych na miejscu, dziewczynka ciężko ranna zmarła w parę godzin później w szpitalu, a pozostali dwaj ciężko ranni walczą ze śmiercią.

INDIANO HARBOR. (Śmierć czterech Polek w katastrofie samochodowej.) Z Indiana Harbor donoszą o katastrofalnym zderzeniu się pociągu towarowego z samochodem, w którym zginęły cztery Polki. Z Buffalo donoszą o tragicznej śmierci dwóch Polek, które po raz pierwszy wybrały się na przejażdżkę samolotem. W pewnej chwili aparat wpadł w korkociąg i runął na ziemię ze znacznej wysokości.

KOLONJA. (Pociąg pociągim najechał na osobówkę.) W chwili przejazdu toru kolejowego między Arnheim (Holandia) a Velp, najechany został przez pociąg pociągim znajdujący się w pełnym biegu, samochód osobowy, w którym znajdowała się żona z dziećmi dyrektora fabryki w Apeldoorn. Skutki zderzenia były fatalne. Żona dyrektora wyrzucona została z wozu na odległość 20 mtr i poniósł śmierć na miejscu. Pociąg wózków przed sobą samochód około 300 mtr. Z pod gruzów wozu wydobyło dwoje dzieci, 8-mio letnią córeczkę i 5-cio letniego syna.

Z powyżej cytowanych katastrof samochodowych na przejazdach kolejowych wynika, że sprawa przejazdów kolejowych zagranicą — podobnie jak u nas — nie jest jeszcze należycie rozwiązana.

MADRYT. (Katastrofa autobusowa w Hiszpanii.) W Salamance wydarzyła się w dniu wczorajszym ciężka katastrofa autobusowa. Przepelniony autobus wywrócił się w pełnym biegu na ostry zakręcie i roztrzaskał. Jeden pasażer został zabity na miejscu, a 10-ciu innych odwieziono do szpitala w stanie tak ciężkim, że istnieje słaba nadzieja utrzymania ich przy życiu.

Z KRAJU

Budowa stacji autobusowej w Alejach Jerozolimskich

Komisariat Rządu na m. st. Warszawę wyraził ostatecznie zgodę na budowę stacji autobusowej w Alejach Jerozolimskich u zbiegu ul. Grójeckiej, na placu, starowójcem własność związków maszynistów kolejowych. Wobec tego centralny związek właścicieli autobusów przystępuje już w najbliższym czasie do budowy stacji. Budynki stacyjne mieścić będą poczekalnię dla publiczności, kasy biletowe, biuro informacyjne, przechowalnię bagażu, kiosk „Ruchu”, bufet, warsztat, garaże i t. d. Stacja, obliczona na około 100 autobusów, obsługiwać będzie prawdopodobnie 20 linii autobusowych, m. in. Warszawa — Kiele, Warszawa — Radom i Warszawa — Grójec.

Nowe przepisy dla właścicieli samochodów

Ministerstwo Robót Publicznych wydało nowe przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych. Każ-

NA WIDNOKREGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

WĄGORWIEC. (Autobus zjechał z drogi i stoczył się do rowu.) Kursujący pomiędzy Wągorwem a Gnieznem autobus, własność p. Kippaera z Mięścisca spotkał w ubiegły wtorek popołudniu wypadek na żwirówce pomiędzy Mięściszcami a Imielnikiem w drodze do Gniezna. Otóż wskutek defektu w kierownicy autobus całym impetem wjechał na przydrożne drzewo, które zламаł, staczając się następnie do rowu. Na szczęście wypadek groźniejszych wymiarów nie przybrał. Z jadących 10 pasażerów, 3 oraz konduktor zostali poranieni i pokaleczeni odłamkami potłuczonego szkła, reszta zaś pasażerów i szofer wyszli z katastrofy bez szwanku. Na miejscu opatrzone rannych z apteczki autobusowej.

KIELCE. (Wypadek samochodowy wojewody kieleckiego.) Ostatnio uległ katastrofie samochodowej wojewoda kielecki Jerzy Paciorkowski. W drodze powrotnej z Warszawy do Kielc na terenie powiatu koneckiego wskutek poślizgu, samochód prowadzony przez p. Paciorkowskiego, został zarzucony i wpadł do rowu. Przyniesiony kierownicą wojewoda doznał złamania żeber. Dzięki temu, iż wóz nie został uszkodzony, szofer przewiózł niezwłocznie wojewodę do palacu hr. Tarnowskich w Końskich, poczem udał się po pomoc lekarską do Kielc. Stan wojewody Paciorkowskiego jest na szczęście zadowalający i żadne komplikacje nie grożą.

LWÓW. (Wstrząsająca katastrofa samochodowa.) W ub. piątek wieczorem wydarzyła się we Lwowie na ulicy Potockiego wstrząsająca katastrofa samochodowa, której ofiarą padło czworo małych dzieci. W chwili, gdy samochód, należący do adwokata dr. Hławatego, prowadzony przez magistrę praw Tadeusza Wehery, zjechał obok domu nr. 56, wybiegła na jezdnię mała dziewczynka. Mgr. Weber gwałtownym ruchem kierownicy ochronił wprawdzie dziewczynkę od śmierci, kontuzjonując ją lekko blotnikiem samochodu, ale równocześnie wjechał na chodnik, na którym stało czworo dzieci. Następstwa były okropne, 4 i pół letni Zbigniew Rogowski, syn funkcjonariusza pocztowego, poniósł śmierć na miejscu, pozostałe dzieci zostały ciężko pokaleczone.

Rozdzierająca scena, jaka się rozegrała przy zmasakrowanych dzieciach w momencie, gdy na miejsce wypadku przybyli rodzice, zgromadziła na ulicy Potockiego przeszło tysięczny tłum ludzi, który chciał Weherę zliczować. Na szczęście udało się przywołać telefonicznie większy oddział policji, który zdołał zaatakowanego wyrwać z rąk tłumu i ukryć go w mieszkaniu prywatnie.

ŁÓDŹ. (Pijany szofer spowodował katastrofę.) Na przedmieściu Łodzi na Chojnicach doszło do katastrofy samochodowej, która spowodowana została nietrzeźwością szofera.

Szofer taksówki Stanisław Krusiewicz, jadąc prawą stroną ulicy, najechał na wóz, rozbijając go doszczętnie. Wskutek silnego zderzenia taksów-



W Worcester (U. S. A.) nastąpiło katastroficzne w skutkach oberwanie się chmury, które wyrządziło szkody, wynoszące zgórą 8 milionów złotych. Główna ulica, Franklin-street była zalana do wysokości kolan.

dy właściciel samochodu powinien zawiadomić urząd, w którym samochód jego jest zarejestrowany, o każdej zmianie nowego miejsca zamieszkania i zmianie garażu. Zawiadomienia o zmianie adresu mogą być przysyłane w drodze korespondencji bez żadnych opłat stempowych. W zawiadomieniu tem musi być podany numer rejestracyjny samochodu.

Właściciel samochodu jest obowiązany na każde żądanie władzy okazać prawo jazdy i kartę rejestracyjną swego wozu. Dane te potrzebne są urzędowi do ustalania tożsamości kierowcy, który spowodował wypadek lub przekroczył przepisy o ruchu kołowym. Właściciele, którzy te obowiązki pomina, pociągnięci będą do odpowiedzialności administracyjnej.

Nauka chodzenia

Wskutek memoriału Związku zawodowego szoferów i mechaników automobilowych w Warszawie w sprawie egzaminów psychotechnicznych dla kierowców, po szeregu konferencji w Ministerstwie Robót Publicznych i oddziale drogowym Komisarjatu Rządu, władze zniosły badania psychotechniczne dla szoferów starszych.

Wszyscy więc kierowcy, posiadający prawa jazdy, wydane przed 29 kwietnia 1928 roku, w razie starań o uzyskanie prawa jazdy zawodowego (różowego), egzaminom psychotechnicznym nie podlegają.

Oddział drogowy Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy, biorąc pod uwagę niektóre postulaty kierowców co do uregulowania ruchu pieszego, postanowił przystąpić do należytego wyszkolenia publiczności chodzenia przez jezdnię.

W tym celu będą zorganizowane komisje dla uregulowania ruchu pieszego, w których skład będą wchodzić przedstawiciele związków zawodowych kierowców, oraz zainteresowanych organizacji automobilowych i sportowych. Nauka chodzenia będzie trwała w ciągu kilku dni, w punktach o najbardziej ożywionym ruchu, w godzinach 17—19, w niedziele zaś od 11-ej do 13-ej i od 17-ej do 19-ej godziny.

Przechodnie nie stosujący się do norm, jakie powinny być przestrzegane w ruchu ulicznym, będą płaćli grzywny w wysokości 50 groszy.

Wyprzedzanie wozów tramwajowych w mieście

Wojewoda krakowski wydał ostatnio rozporządzenie, nowelizujące przepisy drogowe, obowiązujące w m. Krakowie, a mianowicie co do wyprzedzania wozów tramwajowych. Po myśli tego rozporządzenia należy wyprzedzać wozy tramwajowe na prawo, z lewej strony wolno wyprzedzać wozy tramwajowe tylko w tym wypadku, gdy szyny tramwajowe znajdują się zbyt blisko chodnika i kiedy niema dostatecznie wolnej przestrzeni dla bezpiecznego przejazdu między wozem a chodnikiem.

Napad na samochód

Na drodze w pobliżu Skarszew usiłowano dokonać zamachu handyckiego na przejeżdżający samochód. Samochód właściciela młyna parowego Dalmana najeżdżał na drut, przewleczony przez szosę i przymocowany do drzew przydrożnych. Zdołał on drut przedrzeć, nie zatrzymując się. W tej chwili z pobliskiego lasu padło w kierunku samochodu kilkanaście strzałów rewolwerowych. Policja wszczęła dochodzenia.

W ostatniej chwili

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

czwarty kwartał 1930 r.

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

Przedpłata już z dostawą do domu wynosi

kwartalnie tylko **3,86 zł**
miesięcznie „ **1,32 „**

Regulatory szybkości zamiast „Szybkościografów“

Centralny związek właścicieli autobusów czyni starania u władz, aby zamiast t. zw. „szybkościografów“, w które zaopatrzone mają być wszystkie autobusy międzymiastowe do dnia 31 grudnia r.h., wprowadzone zostały „regulatory szybkości“. Aparaty te w przeciwieństwie do „szybkościografów“, wyrabianych wyłącznie zagranicą, produkowane są w kraju, mianowicie w Państwowych Zakładach Inżynierii. „Regulatory szybkości“ cieszą się wielkim powodzeniem zagranicą, są obecnie w powszechnym użyciu przemysłu samochodowego włoskiego, poza tem mają być w najbliższym czasie wprowadzone w fabryce samochodów „Citroën“. „Regulatory szybkości“ mają też wyższość nad „szybkościografami“, że nie ograniczają się tylko do notowania szybkości, lecz jednocześnie zapobiegają nadmiernej szybkości jazdy. (p)

Komunikacja samochodowa u nas, a gdzieindziej

Badając cyfry statystyczne ostatnich lat z działu naszej komunikacji samochodowej, musimy stwierdzić poważny wzrost komunikacji autobusowej w Polsce. Liczba autobusów wzrosła z 1 067 w r. 1927, do 2 121 w 1928 r. i 3 242 w r. 1929.

Podczas gdy w 1927 r. przewieziono przeciętnie 99 tys. osób, w r. 1929 przewieziono już 190 tys. osób dziennie. Natomiast pod względem liczby samochodów na 1 000 mieszkańców jesteśmy wciąż jeszcze na szarym końcu, za Hiszpanją, Meksykiem, Egiptem i Japonją. Na 100 mieszkańców wypadła u nas zaledwie jeden samochód! A w Stanach Zjednoczonych 207, w Kanadzie 86, w Australji 83 i t. d. (p)

Trolleybusy w Gdyni

W najbliższym czasie uruchomione będą w Gdyni prace przy budowie linii trolleybusowych między Gdynią miastem a Chylonią z jednej oraz Orłowem z drugiej strony. Fundusze na te roboty będą czerpane z pożyczki szwajcarskiej. (p)

87 linii autobusowych w Warszawie

Według wykazu, sporządzonego przez wydział przemysłowy magistratu warszawskiego, stolica posiada 87 linii autobusowych, wiodących stąd do pobliskich i dalszych okolic. Najwięcej linii autobusowych ma swe postoje koło dworca Gdańskiego, jest to bowiem punkt wyjścia 44 linii. Przy dawnej rogatce Grojeckiej ma stacje 27 linii, na ul. Przyokopowej 8, na pl. Unji Lubelskiej 4, na ul. Ratuszowej 4. Ogółem posiadają te linie 464 autobusy.

Kolor taksówek w stolicy

Wydział przemysłowy magistratu udzielił w swoim czasie pozwolenia na pomalowanie 100 dorożek samochodowych na kolor jasno-popielaty. Wskutek tego zgłosiło się 82 chętnych właścicieli dorożek z liczby których 80 z tego prawa skorzystało. Obecnie prekluzyjny termin pomalowania dorożek minął. Nowy kolor wprowadzony jest w celu jego wypróbowania pod względem praktycznym. Przegląd wszystkich pomalowanych dorożek dokonany będzie w grudniu i powtórzony w marcu. Dopiero wówczas władze wypowiedzą się co do utrzymania, czy też wycofania dorożek w tym kolorze.

Z ZAGRANICY

Nowy typ samochodu

Na ostatniej stronie podajemy ilustrację oryginalnego typu samochodu, który kształtem swym przypominać ma w „miniaturze“ sterowiec angielski R. 100.

Konstruktorom samochodu jest inż. Dennis Burney, który skonstruował sterowiec R 100. Nowy typ samochodu będzie wkrótce rzucony na rynek.

W budowie oryginalnego samochodu Burney wykorzystał doświadczenie, nabyte w dziedzinie konstrukcji sterowców. Burney obliczył ściśle siłę oporu powietrza, którą pokonywać musi przy stosowaniu znacznych szybkości samochód typu przeciętnego. W drodze doświadczeń stwierdził on, że



w wyścigu płaskim R. w. pod Kostrzynem, dnia 21 bm. uzyskał p. Bogdan Pawlowski na samochodzie marki „Lancia“ - Lambda, właściciel p. Fr. Radomski, pie wszę miejsce oraz najlepszy czas dnia w kategorii turystycznej i sportowej, osiągając przeciętną szybkość 111,66 km/godz. Jest to najlepszy czas dotąd osiągnięty w Polsce. Maszyna ogumowana była najlepszym fabrykatem opon „India“, dalej szła na oleju Gargoyle i benzynie Shella.

Lancia * Lambda * Dilambda

Przedstawicielstwo na województwa
poznańskie, pomorskie i w. m. Gdańsk

Fr. Radomski - Poznań

Tel. 66-87 ulica Dąbrowskiego 30/32. Tel. 66-87

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Szofer-stangret

z kaucją 500 zł, kawaler, z dobrymi świadectwami, poszukuje posady. Oferty Samochód, Poznań zdw 93 303

Szofer

z praktyką warsztatową, z dobrymi poleceniami, poszukuje posady za małym wynagrodzeniem. Oferty Samochód, Poznań zdw 93 308

Szofer-kowal

z kilkuletnią praktyką, poszukuje posady zaraz lub później. Oferty Samochód, Poznań zdw 92 843

Szofer

elektrotechnik, 21 lat praktyki szoferskiej wykonuje wszelkie reparacje i oszczędne uregulowanie motorów, dobry kierowca samochodów osobowych i ciężarowych, sumienny i trzeźwy, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia Samochód, Poznań zdw 93 048

Szofer-mechanik

kawaler, przyjmie posadę zaraz lub 15, 10, 30. do samochodu ciężarowego lub osobowego. Miejscowość obojętna. Oferty Samochód, Poznań zdw 92 963

Szofer

sumienny, trzeźwy, pewny w swym zawodzie, czteroletnia praktyka, rok praktyki warsztatowej, dobrymi poleceniami, poszukuje posady zaraz najchętniej w Poznaniu. Łaskawe oferty Samochód, Poznań zdw 92 512

Szofer-kowal

kawaler, lat 24, obznajomiony z maszynami mechanicznymi, parowymi, poszukuje posady zaraz. Oferty Samochód, zdw 92 025

Szofer-ogrodnik

dla mojego pomocnika i szofera lat 27, dzielnego i obrotowego w zawodzie i pewnego kierownika wozu, szukam samodzielnej posady na natytny, gdzie będzie miał możność się ożenić. W. Kunsch, ogrodnictwo, Leszno, ul. Poplińskiego 4. zdw 91 826

Szofera

mego polecam jako trzeźwego, sumiennego, pewnego w swym zawodzie. Zwalniam z powodu likwidacji przedsiębiorstwa. Oferty Samochód, Poznań zdw 91 755

Szofer

trzeźwy, sumienny, poszukuje posady, miejscowość obojętna, w chwilach wolnych wamie się inną pracą. — Oferty Samochód zdw 91 409

Garaż

do wynajęcia. Ul. Dąbrowskiego 4. zdw 91 252

Salon automobilowy w Londynie

W dniach 18 do 26 października b. r. odbędzie się w Londynie międzynarodowa wystawa samochodów, w której udział weźmie ponad 80 firm samochodowych. Największą ilość eksponatów wystawi przemysł angielski (31 wystawców), dalej Francuzi 19 firm, Amerykanie 18, Włosi 6, trzy firmy belgijskie oraz po jednej Niemcy i Austria.

Szoferom w Gdańsku nie wolno używać alkoholu

Senat gdański wydał rozporządzenie policyjne, na mocy którego personelowi szoferskiemu zakazuje się używać napoi alkoholowych podczas godzin służbowych, to znaczy aż do odprowadzenia samochodu do garażu, względnie aż do chwili oddania w ręce następcy. (p)

Automobilowe „Grand Prix” w r. 1931

Komisja sportowa Międzynarodowego Związku Automobilowego w Paryżu ogłosiła już terminarz najważniejszych wyścigów na rok przyszły, który przedstawia się następująco:

- 30 maja — „Grand Prix” w Indianapolis.
- 21 czerwca — „Grand Prix” Francji.
- 5 lipca — „Grand Prix” Belgii.
- 18 lipca — „Grand Prix” Niemiec.
- 2 sierpnia — „Grand Prix” Hiszpanii.
- 22 sierpnia — „Grand Prix” Anglii.
- 6 września — „Grand Prix” Włoch.

Termin wyścigu o „Grand Prix” Polski dotąd nie ustalono.

Wielkie budowy dróg w Jugosławii

Rząd jugosłowiański rozpiął z terminem do dnia 15 października r. b. przetarg na budowę dróg w ogólnej sumie około 2 miliardy dynarów (przeszło 35 milionów dolarów). Chodzi w tym wypadku o 786 km dróg i około 380 km dróg kolejowych, poza tem i szereg innych prac, pozostających z budową dróg w pewnym związku. Firma, która podejmie się tych robót musi być w stanie je finansować, przyczem Rząd jugosłowiański skłonny jest na pokrycie wspomnianej sumy wydać obligacje z oprocentowaniem 6 do 7 proc. przy kursie emisyjnym 92 za 106, spłacalne w ciągu 10 do 12 lat. (p)

samochód kryty całkowicie, w górnej części o kształcie owala o spodzie ściętym, a więc równoległym do powierzchni ziemi — zużywa o 50 proc. mniej benzyny, a oszczędza co najmniej 50 proc. energii popędowej. Taki samochód sunie po powierzchni równej, zaledwie dotykając kołami. Oznacza to również znaczną oszczędność zużycia opon. Ta oszczędność na oponach wzrasta procentowo odpowiednio do większej szybkości. Inżynier Burney stwierdził, że przy szybkości około 300 klm na godzinę jego samochód, praktycznie mówiąc „szyluje” w powietrzu.

Silnik samochodu Burney'a ma 8 cylindrów o mocy łącznej 160 KM, chłodzony jest powietrzem i znajduje się w tylnej części samochodu. Ciężar jego rozłożony jest na znacznej powierzchni podwozia.

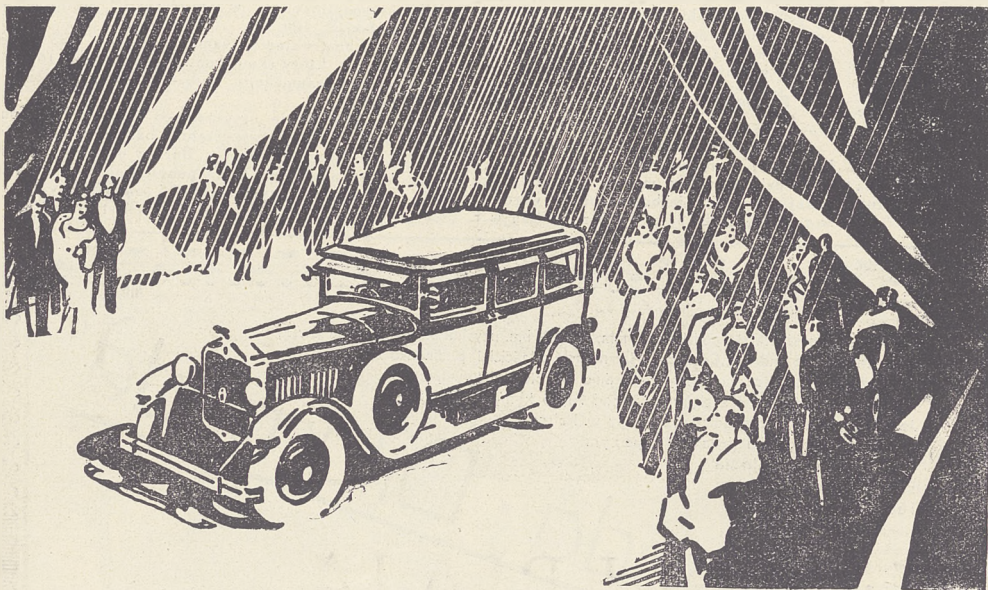
Tylne koła obracają się dookoła niezależnych od siebie osi. Siedzący w samochodzie odczuwa tylko w minimalnym stopniu pracę silnika. Dzięki temu, jadący na tylnym siedzeniu czuje się jak w hamaku. Samochód ten budzi podziw, a w niektórych wypadkach posirach nawet w tak zautomobilizowanym kraju, jak Anglia.

Redukcja taksówek berlińskich

Obecny kryzys gospodarczy w Niemczech jest o tyle ostry, że odbił się również bardzo poważnie na ruchu kołowym. Zarobki taksówek berlińskich zmniejszyły się w tak wielkim stopniu, a położenie właścicieli i szoferów taksówek pogorszyło się tak znacznie, że podjęte zostały pertraktacje, mające na celu doprowadzenie do znacznej redukcji kursujących obecnie w Berlinie taksówek. Już w najbliższym czasie ma być wycofanych z obiegu trzy tysiące taksówek berlińskich. (p)

Niezwykła śmierć automobilisty

Niezwykłą śmiercią zginął pewien Arab w pobliżu północno-afrykańskiego miasta Maillot, który jechał samochodem do Buiry. Przejżdżając przez zalesione wzgórza, dostał się między dwie gromady walczących z sobą małp. Zaledwie go małpy zobaczyły, zasypały go gradem kamieni, zabijając go w samochodzie. Dopiero późniejsi podróżni znaleźli nieszczęśliwego ze strząsną zaskaką przy kierownicy samochodu.



**Samochody
osobowe
ciężarowe
autobusy**

Oświecim Praga

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

Centralne Zakłady Naprawy i Składy części zapasowych w Oświęcimiu.**PRZEDSTAWICIELSTWA:****„OŚWIECIM - PRAGA - AUTO“**Poznań: Plac Wolności 11. Tel. 55-33. Telegr. „Autopraga“. — Warszawa: Kredytowa 4. Tel. 291-34. Telegr. „Centropług“
Lwów: Jagiellońska 7. Tel. 3-05. — Kraków: Kremerowska 6. Tel. 23-67. — Katowice: Plac Wolności 9. Tel. 31-41.**„OŚWIECIM“ ZJEDNOCZONE FABRYKI MASZYN i SAMOCHODÓW S. A.**

Telefon 47.

Oświęcim II.

Telegr. „Fanis“

Tw 333

Sygnal samochodowy królowej angielskiej

Od dłuższego czasu królowa angielska, lubiąca często wyjeżdżać samochodem na samotne spacer-y, skarżyła się, że nieraz wypadła jej zbyt długo czekać na skrzyżowaniach ulic w kolejce wśród innych samochodów. Aby usunąć tę niedogodność władze ustaliły specjalny sygnal dla samochodu królowej, a policjanci regulujący ruch kołowy, zostali z nim zaznajomieni i otrzymali polecenie natychmiastowego przepuszczenia samochodu. (p)

Autobusem z Wiednia do Budapesztu

Ministerstwo Komunikacji w Budapeszcie udzieliło przychylniej odpowiedzi na ofertę firmy Barry et Comp. w sprawie zaprowadzenia komunikacji autobusowej Wiedeń — Budapeszt. Wobec tego komunikacja ta będzie uruchomiona w najbliższym czasie i odbywać się będzie najbliżej szlakami. Ponieważ komunikacja ta stanowić będzie konkurencję dla kolei węgierskich rząd węgierski postawił za warunek, by trzy czwarte autobusów kursujących między Wiedniem a Budapesztem zakupionych było na Węgrzech.

Oryginalny rekord

Jeden z automobilklubów francuskich zorganizował próbę najwolniejszej jazdy samochodowej, w czasie której Ulrich rozwinął przeciętną szybkość 363 mtr i 96 cm na godzinę. Trasa wynosiła 670 mtr. Zwycięzca przebył ten dystans w czasie 1 godziny 50 minut i 23 sekund, co odpowiada przeciętnie 10 cm na sekundę. W pewnym momencie automobilista jednak potrafił tak obniżyć szybkość, że przebył 100 cm w ciągu 32 sekund. Rekord ten będzie może trudniejszy do pobicia, niż rekord szybkości Segravea! (p)

Komunikat

Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

Wszystkim zainteresowanym oraz mającym chęć wstąpienia do wyżej wspomnianej organizacji

podajemy niniejszem do wiadomości kilka danych o rozwoju naszych kół.

Bydgoszcz odwiedził w ostatnim czasie członek zarządu centralnego. Koło tamtejsze prosperuje dobrze mimo trudnych warunków ekonomicznych. W ostatnim czasie zauważyliśmy wzrost tamtejszej organizacji, szczególnie w okolicy Bydgoszczy. Obecny stan posiadania wynosi koło 200 członków; Inowrocław według ostatnio nadesłanego spisu ma 75 członków przy dalszej tendencji rozwojowej; Leszno 40 członków platnych; Środa 35; Pleszew 40; Ostrów Wlkp. 40; Kępno przeszło 50.

Prócz wspomnianych wyżej filij założyliśmy miejsca platnicze w następujących miejscach, które nie posiadają trzdziestu członków, przewidzianych statutem. W Krotoszynie mają zaufania kol. Leciej, Konarzewo, poczta Krotoszyn; w Koźminie mają zaufania kol. Król Julian, Koźmin Starostwo; w Wrześni mają zaufania kol. Dworaczek, ul. Kościuszki 14; w Żerkowie mają zaufania kol. Wojciech Pawlak, Brzeszków p. Żerków. Próż tego zamierzamy w najbliższych dniach otworzyć filję w Żninie. Zgłoszenia przyjmują szofer Cukrowni w Żninie.

Zarazem podajemy wszystkim filjom do wiadomości, że w dniach najbliższych nadesłemy kołom do oceny wzór naszej oznaki, który prosimy na zebraniu wszystkim członkom przedłożyć oraz nam odwrotnie nadesłać wraz z decyzją i podaniem ilości zapotrzebowanych oznak.



Komunikat

Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja“

1. Pp. Bohdan Dzięński i Jean Francis, obaj z Poznania zostali przyjęci w poczet członków nadzwyczajnych z dniem 1 września.

2. Od 1 października aż do odwołania będzie czynny sekretariat tylko we wtorki i piątki od godziny 17 do 19-tej.

3. Podaje się do wiadomości jesienny kalendarz imprez sportowych:

5. X. Wyścigi o Mistrzostwo Polski na torze żużlowym w Bydgoszczy.

12. X. Międzyklubowe wyścigi na torze żużlowym w Poznaniu.

19. X. Jazda patrolowa przysposobienia wojskowego Poznań — Śrem — Poznań.

26. X. Wyścig na przelaj w Ławicy.

2. XI. Wyścigi o mistrzostwo klubowe na torze żużlowym w Poznaniu.

9. XI. Jazda pętlicowa w okolicach Poznania.

16. XI. Gonitwa za lisem.

23. XI. Zamknięcie sezonu. Odsłone regulaminy zostaną zainteresowanym w terminie doręczone.

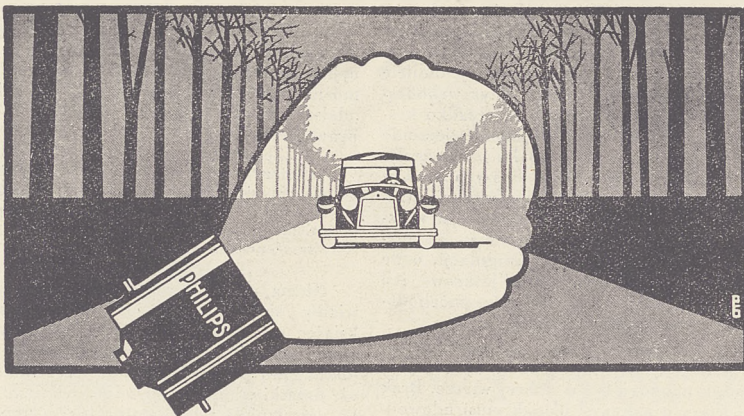
4. W piątek, dnia 3 listopada odbędzie się plenarne posiedzenie w lokalu p. Jarockiego przy ul. Maszalarskiej 8 I p. Początek o godzinie 20-tej.

Odpowiedzi redakcji

WPan Rafał Szpet, Krzywizn. — Z dyplomem zielonym nie ma pan prawa prowadzić taksówki, nawet zastępczo i może Pan być za to karany, gdyż dyplom taki udziela wyraźnie pozwolenia: „na prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych z wyjątkiem motocykli i pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego“. Natomiast o ile pan dyplom taki posiada dłużej niż rok, może Pan bez trudności uzyskać dyplom czerwony, przez zdanie specjalnego egzaminu.



Dwuświatłowe żarówki samochodowe



PHILIPS
“DUPLO”

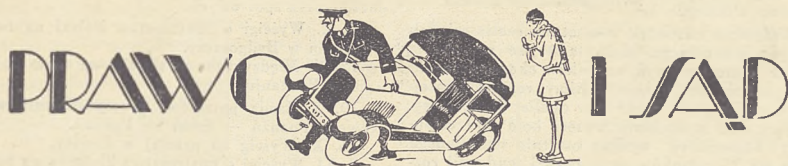
NIE OŚLEPIAJĄ

Gwarantują bezpieczeństwo w drodze przy mijaniu się samochodów, gdyż drugie ognisko światła skierowane jest w dół.

Prospekty gratis na żądanie.

POLSKIE ZAKŁADY PHILIPS S. A., WARSZAWA

Karolkowa 36-44.



Pactum reservati dominii

Czy można uchronić się przed nieprawym pozbyciem samochodu, sprzedanego z zastrzeżeniem prawa własności?

W handlu samochodowym w ostatnich czasach coraz częściej słychać o nieuczciwych manipulacjach kupujących samochody na niekorzyść handlu. Jest to znak czasu i sytuacji gospodarczej. Im ciśniej na rynku, tem silniejsza pokusa wylamania się z zasad uczciwości i dobrej wiary. Manipulacje na tle sprzedaży samochodów niezapłaconych spowodowały już szereg poważnych szkód i wstrząsnęły egzystencją niejednej firmy. W poznańskim handlu samochodowym są nawet znane wypadki, w których zorganizowana szajka uprawiała taki handel przez czas dłuższy.

Jak wiadomo powszechnie, handel samochodami opiera się prawie że wyłącznie na tranzakcjach ratalnych. Zapłata gotówką jest niezmiernie rzadka i firma, która chciałaby sprzedawać tylko za gotówkę, nie mogłaby istnieć. Ponieważ z drugiej strony firmy same cenę sprzedanych przez siebie samochodów pokrywają przeważnie w stosunku do fabryki weksłami o krótszym terminie niż udzielone klientowi spłaty, każde manko idzie na ryzyko sprzedawcy, tak, że nieraz jedna taka szkoda pochłania szysk dwudziestu prawidłowo przeprowadzonych tranzakcji.

Stosownie do § 5 ust. o kupnie ratalnym z 16 maja 1894 i § 455 kodeksu cywilnego umowa kupna tego rodzaju zawiera zastrzeżenie, że sprzedawca pozostaje właścicielem wozu aż do zapłaty ostatniej raty. Jest to t. zw. w nauce prawa „pactum reservati domii”. Skutkiem tego w stosunku wewnętrznym nabywca nie staje się właścicielem, lecz użytkownikiem lub zarządzającym wozem. Dotyczy to jednak tylko stosunku wewnętrznego między sprzedawcą a kupującym. Natomiast nazewnątrz, w stosunku do władz (rejestracja, podatki), jak również zgodnie z judykaturą co do kwestji odpowiedzialności cywilnej właścicielem jest kupujący od chwili otrzymania wozu od sprzedawcy.

Rozważmy częsty wypadek, że klient taki, zapłaciwszy np. dwie raty i otrzymawszy książkę rejestracyjną, sprzedaje, mimo zastrzeżenia prawa własności swój samochód osobie trzeciej? Pół biedy, jeżeli klient jest człowiekiem zamożnym, na którym można poszukiwać swych pretensji. Jednak jeżeli rzobiono to z zamiarem poszkodowania firmy, to w ogromnej większości klient taki nie ma nie i wszelkie dochodzenia pretensji na nim spowodują tylko koszty, które nadomiar złego firma musi sama pokryć.

Najprostszym zabezpieczeniem firmy byłoby więc odebranie wozu od trzeciego. Robi się więc przeważnie tymczasowe zarządzenie sądowe, mocą którego poleca się komornikowi sądowemu zająć samochód u trzeciego, lub też zarządzenie przeciw trzeciemu o wydanie wozu. I bardzo często, ku wielkiemu zdziwieniu firmy, mimo jasnego według jej zdania stanu rzeczy, sąd odmawia wydania takiej uchwały. Dlaczego? Zaraz to wyjaśnimy.

Przedewszystkiem należy rozważyć, czy wspomniana osoba trzecia staje się przez nieuprawnioną sprzedaż właścicielem. Pod tym względem wśród publiczności panuje mylne zapatrywanie, jakoby przejście własności było

niemożliwe, jeżeli klient sam nie był właścicielem w myśl popularnej i słusznej w większości wypadków zasady prawa rzymskiego, że nikt nie może więcej prawa przenieść, niż sam posiada. (Nemo plus iuris transferre potest, quam ipse habet). W danym wypadku jednak ta zasada zawodzi, albowiem § 932 kc. powiada, że nabywca staje się właścicielem także wtedy, gdy rzecz do zbywającego nie należy, chyba że w chwili kupna nie był w dobrej wierze. Jest to t. zw. ochrona dobrej wiary. Wykluczone jest tylko nabycie w myśl § 935 kc. przy takim stanie rzeczy tylko w trzech wypadkach: nie można kupić rzeczy skradzionej, zgubionej lub zagubionej, (w tekście oryginalnym: „gestohlen, verloren oder sonstwie abhandlen gekommen”, w naszym tłumaczeniu urzędowym bardzo nieszczęśliwie: „jeżeli rzecz właścicielowi została skradzioną, gdy się zagubiła lub w ogóle (!) zaginęła”). Ponieważ dla charakterystyki tych trzech stanów decyduje nie własność lecz posiadanie, a klient to posiadanie prawidłowo otrzymał, więc żadna z tych przyczyn nie uchyla nabycia własności w dobrej wierze od nieuprawnionego klienta przez osobę trzecią. Skutkiem tego trzeba ustalić jako zasadę: jeżeli klient samochód, sprzedany z zastrzeżeniem prawa własności, nie zapłaciwszy wszystkich rat, sprzedaje osobie trzeciej, to osoba ta nabywa pełne prawo własności. Chyba, że nie byłaby w dobrej wierze. O tem poniżej.

Dlatego też mimo wszelkiego liberalizmu sądów w tych sprawach wszelkie wnioski o tymczasowe zarządzenia przeciw nabywcy trzeciemu pozostają w większości wypadków bezskuteczne. Również kwestja ścigania karnego klienta jest dość wątpliwa i niejednolicie traktowana w prokuraturach, gdyż wchodzące ewtl. w rachubę przestępstwa (rzadko kradzież z 242 kk. prędzej już sprzeniewierzenie z 246 kk. lub oszustwo z 263 kk.) wymagałyby udowodnienia pewnych dalszych stanów faktycznych, trudnych do udowodnienia (zamiar przestępczy) tak, że w rezultacie w większości wypadków prokuratura odmawiaja nieestety ścigania tego rodzaju manipulacji, o ile nie zachodzi jakaś szczególnie jaskrawa ich forma. Z tej więc strony handel samochodowy na ochronę liczyć nie może.

Jak już wspominaliśmy, nabycie od nieuprawnionego następuje jednak tylko wówczas, jeżeli nabywca był w dobrej wierze. Brak dobrej wiary u nabywcy jednak musi udowodnić firma, co stanowi bardzo dużą trudność. gdyż „prima facie” domniemanie przemawia za dobrą wiarą, choćby ze względu na to, że na zewnątrz klient uchodzi za właściciela samochodu już od chwili odebrania książki rejestracyjnej, w której wyraźnie jako właściciel jest wymieniony. Ustawa sama określa pojęcie braku dobrej wiary w zd. 2 wspomnianego już § 932 kc.:

Nabywca nie jest w dobrej wierze, gdy mu jest wiadomem, lub też wskutek ciężkiego niedbalstwa jest mu niewiadomem, że rzecz do zbywającego nie należy.

Z tego względu więc firma musi udowodnić, że nabywca wiedział przy kupnie, że klient nie jest właścicielem. I to w chwili za-

wierania umowy, bo choćby dowiedział się o tem później, to nabycie to nie przeszkadza. Domniemywać się tego nie można w żadnym wypadku. Firma musi udowadniać faktami, że np. zachodzi zina między klientem a nabywcą trzecim w celu poszkodowania firmy, lub choćby tylko usunięcia majątku. Są to do wody niezmiernie trudne, bo znajomość takich faktów jest przeważnie rzeczą wypadku. Pozostawałaby w procesie tylko przysięga, którą w normalnym toku procesu składałby trzeci. Praktycy sądowi wiedzą dobrze, jak małą przeszkodę stanowi taka przysięga w ołnośnych kolach. Również niewiedzę wskutek ciężkiego niedbalstwa można przyjąć tylko w wyjątkowych wypadkach, jak już wskazuje samo pojęcie ciężkiego niedbalstwa. Muszą te już być wypadki oczywiste, np. jeżeli trzeci kupuje samochód zupełnie nowy od osoby, o której powszechnie wiadomo, że nie ma żadnego majątku i że nie posiada żadnej reprezentacji. Wprawdzie jeden z sądów apelacyjnych naszych wydał niedawno orzeczenie, iż kupujący samochód musi badać prawa swych poprzedników, jednak zasada ta jako obca życiu praktycznemu utrzymać się nie może. Jest bowiem rzeczą niemożliwą, aby np. piąty właściciel badał prawidłowość nabycia wszystkich czterech poprzedników, a jeżeli weźmiemy ponadto pod uwagę, że zbywający z reguły legitymuje się książką rejestracyjną, tj. dokumentem publicznym, musimy przyjąć, iż takie rozszerzenie obowiązku staranności z § 935 kc. nie ma najmniejszego uzasadnienia w przepisach ustawy.

Taki jest stan prawny. Jest on groźny i może gościć w był handlu samochodowego, a z tego musimy zdawać sobie sprawę.

Czy są na to środki ochronne?

Próbowano już środków różnych. Przeważnie jednak zawodziły. Umieszczano w mało widocznych miejscach wozu tabliczki z wagą, iż wóz został sprzedany z zastrzeżeniem prawa własności, umieszczano plomby pod maską itp. Okazało się jednak, iż sprzedaż takiego wozu klientowi jest prawie że niemożliwością, co ze względów psychologicznych jest zrozumiałe.

Sądźmy jednak, że możliwe jest inne wyjście z tych trudności. Jak wiadomo, rejestrację wozu na nowego właściciela przeprowadza zawsze firma. Otóż nie łatwiejszego, jak po otrzymaniu po rejestracji książeczki rejestracyjnej umieścić w niej na kartce, której nie można usunąć (np. na stronie 4, pod rubryką: „dalsze zmiany własności”) notatkę o stanie prawnym, np. tej treści:

„Ze względu na zastrzeżenie prawa własności ze strony sprzedającej firmy XY pozbycie niniejszego samochodu jest skuteczne tylko za zgodą naszej firmy, o ile poniżej niema podpisanej przez nas notatki, że zastrzeżenie prawa własności wygasto.

Miejsce, data, podpis.

Niema przepisu prawnego, który sprzeciwiałby się umieszczeniu takiej notatki w książce rejestracyjnej, o ile przez to nie zostanie zmieniona lub usunięta treść jej jako dokumentu publicznego (np. przed umieszczeniem notatki w miejscu nieodpowiedniem, gdzieby przesłaniała część istotną tekstu urzędowego). Nie przypuszczamy, aby umieszczenie jej mogło utrudnić sprzedaż wozu, lub też spowodować trudności w rozwikłaniu tranzakcji. Ponieważ natomiast trzeci nabywca bez książki rejestracyjnej samochodu nabyć nie może, a otrzymawszy ją, spostrzeże brak prawa, udowodnienie jego złej wiary w chwili nabycia byłoby znacznie łatwiejsze. Nawet w wypadku, gdy klient przed pozbyciem zniszczy książkę, sytuacja firmy uprawnionej będzie lepsza, gdyż będzie mogła twierdzić, iż okoliczności braku książki powinna była na siebie zwrócić uwagę kupującego i niewyjaśnienie praw własności w tym wypadku stanowiło ciężkie niedbalstwo. (pz)

HUMOR

Nieporozumienie

— Czasem odnoszę wrażenie, że żona moja stara się usilnie, by zostać aniołem.

— Aha, gdy czegoś chce od ciebie!

— Nie, gdy... prowadzi samochód.

Znak czasu

— Jeśli natychmiast przestaniesz beczeć i będziesz grzecznym chłopcem, to cię zabiorę do miasta oglądać wypadki samochodowe.

Pech

Dwaj agenci towarzystwa ubezpieczeń spotykają się codziennie wieczorem przy szklaneczce piwa. Pewnego dnia jeden z nich przychodzi blady i drżący.

— Na Boga, co ci się stało.

— A widzisz, z wielkim trudem udało mi się nakłonić pewnego pana do zabezpieczenia się w naszym towarzystwie i w dwie godziny później jadąc na ulicy Królewskiej przejechałem go swoim samochodem.

Spełnione marzenia

„Znakomity” literat Poetnicki zawsze marzył o sławie i rozgłosie. Nic mu się jednak nie udawało. Pewnego dnia, jadąc motocyklem wpadł na drzewo. Karetka pogotowia odwozi go do szpitala. Gdy odzyskał przytomność, blogi uśmiech opromieniował jego twarz:

— Nareszcie pisać będą do mnie gazety.

Dostateczne wytłumaczenie

— Dlaczego jechał pan siedemdziesiątką przez wioskę? — pyta policjant.

— Sprawa jest dostatecznie jasna, — odpowiada automobilista, — benzyna mi się kończy, więc śpieszę do domu, zanim mi silnik wszystko zeżre.

„Królowie” gór



„Sie nie bój”, nic się nie może zdarzyć, bo hamulce są w porządku.

Dzielny monter

— Jest to możliwe, że w 4 minutach mógł pan z wozu zdemontować cztery nowe opony i ukraść je, — pyta sędzia złodzieja.

— Wszystko jest możliwe — panie sędzio. Proszę tylko uważać, to i pan przytem może coś zarobić.

Jeszcze oszczędniej

— Tatusiu, wracając dziś ze szkoły zaoszczędziłem 25 groszy: całą drogę biegłem za tramwajem.

— No widzisz, a gdybyś biegł za dorożką samochodową, tobyś zaoszczędził ze trzy złote!

Naiwna

— Ja myślę, że powinien się za trzymać, — mówi młoda małżonka słynnego tenora, prowadzącego swój samochód.

— Dlaczego?

— Bo na rogu ulicy stoi policjant i trzyma w ręku ołówek oraz album do autografów.

Słuszną uwagę

Kierowca: — Idzie pan przez ulicę, jakby ją pan sobie wydzierżawił.

Przechodzień: — A pan, jakby miał już spleacony samochód!

Wyścig ślubny

— Dlaczego Lili tak bardzo się śpieszy do ślubu?

— Też pytanie. Samochód ślubny został w drodze do urzędu stanu cywilnego cztery razy zapisany do kary za zbyt szybką jazdę.

Po wyścigach motocyklowych

— Wyścigi — proszę pani — udają się znakomicie. Wszyscy byli zadowoleni.

— Ale przecież było trzech przejechanych!

— Mój Boże! Niezadowoleni zawsze się znajdują.

Dobry pomysł

— Ja muszę mieć swoje pieniądze! — Inaczej jestem zrujnowany!

— Mówię panu poraz trzeci, że chwilowo nie mam, ale... mam dobrą myśl. Niech pan mi kupi polisę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, a ja przejadę pana samochodem.



„INDIA“

królowa opon znów zwycięża!

W wyścigu płaskim A. W. pod Kostrzynem, dnia 21 bm. uzyskał p. Bogdan Pawłowski na samochodzie marki „LANCIA” p. Fr. Radomskiego, z oponami „INDIA” pierwsze miejsce oraz najlepszy czas dnia w kategorii turystycznej i sportowej, osiągając przeciętną szybkość 111,66 klm/godz. Jest to najlepszy czas osiągnięty dotąd w Polsce.

Przedstawicielstwo na województwo poznańskie:

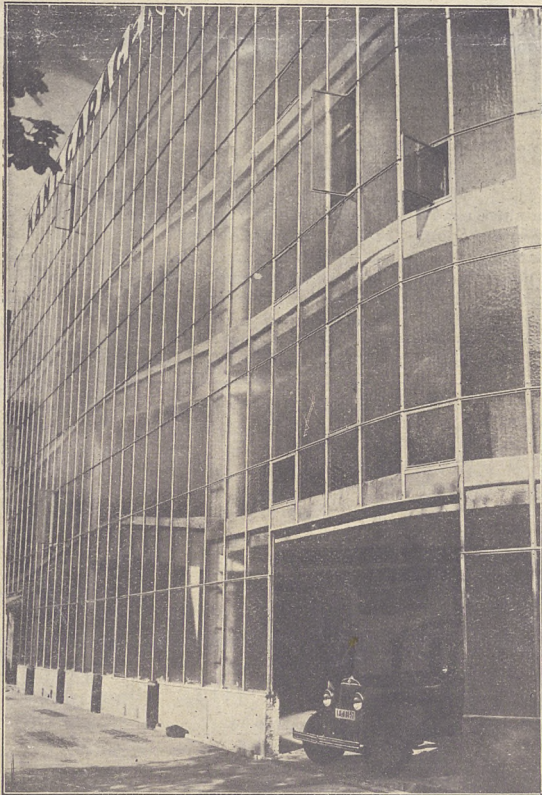
FR. RADOMSKI, POZNAŃ

Telefon 66-87

ulica Dąbrowskiego 30-32.

Telefon 66-87

Rozmaitości ze świata



Sir Burney, twórca angielskiego olbrzyma powietrznego R 100, konstruował samochód zupełnie nowego typu, który dzięki celowości swych linii stawia znacznie mniejszy opór powietrza, powodując oszczędność na benzynie do 50 proc.

W Berlinie otwarto ostatnio nowy garaż-niebotyk. Olbrzym ten zawiera 300 hoks, rozmieszczonych na 8 piętrach. Znajduje się tam również bar, restauracja, place tenisowe i pokoje hotelowe.

Wielką sensację wzbudza w Paryżu pewien młody milioner, który objeżdża główne ulice swym autem, jako pasażerów wioząc... dwa wspaniałe labędzie. Jest to — oczywiście — Amerykanin.

