

Rocznik III

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 3

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

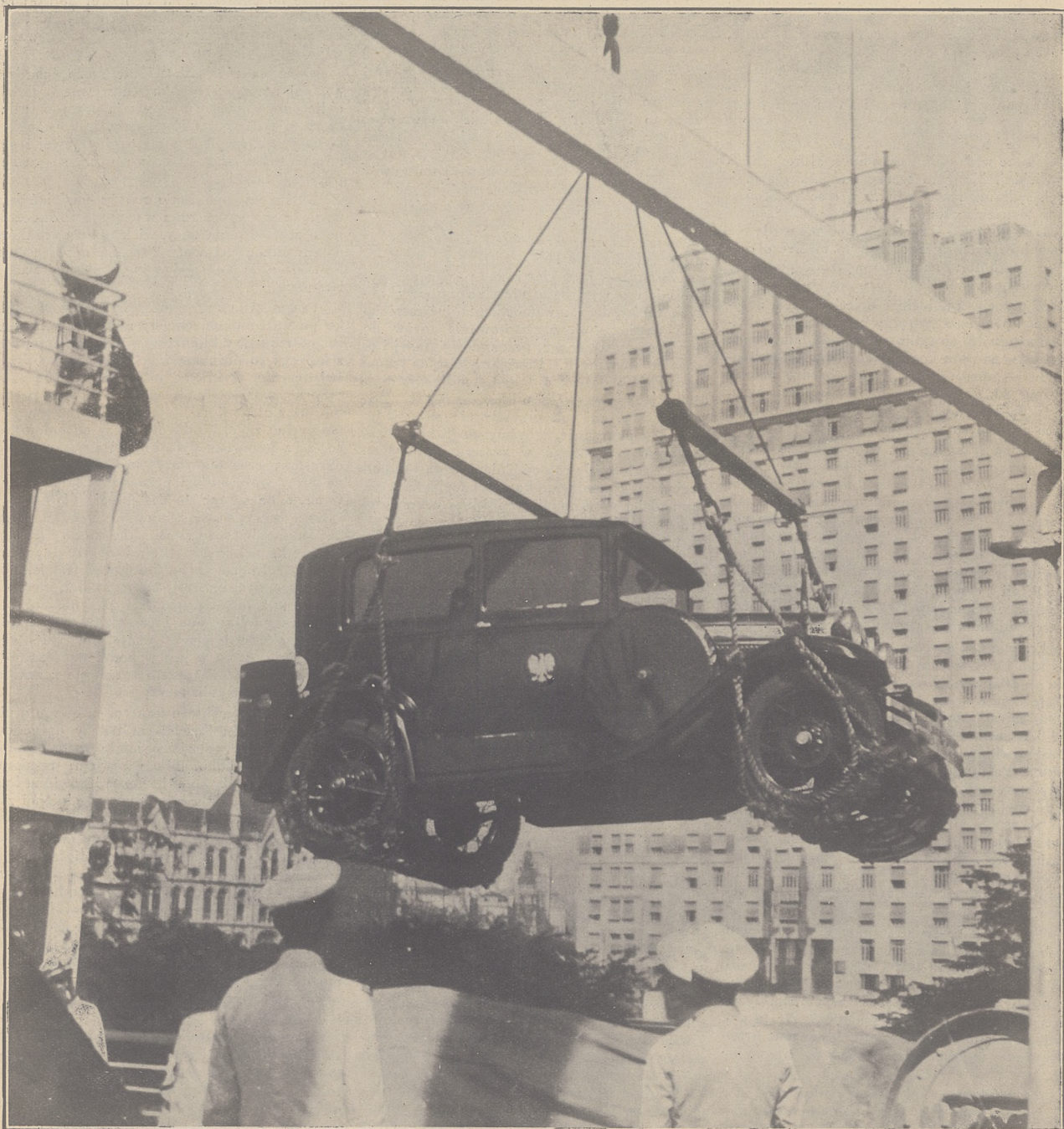
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

19. październik 1930

Na drugą półkulę



Coraz częściej, ludzie udający się w daleką podróż krajoznawcza, zabierają ze sobą samochody, by dokładniej zwiedzić kraj. Na rycinie Ford w chwili załadowania na okręt, odchodzący do Ameryki.

O „Locarno kolejowo-samochodowe“

Braki kolejnictwa polskiego i miliardy potrzebne na ich usunięcie. — Projekt pogodzenia interesów kolei z potrzebami przemysłu autobusowego. — Pokojowość i wojowniczość. — Taryfy bojowe kolei, ich uzasadnienie i wytyczne wprowadzenia. — Czy nie lepiej pomyśleć o Locarnie? — Apel pod adresem Min. Robót Publicznych.

Wśród wielu problemów, którymi musiało zająć się państwo Polskie po odzyskaniu niepodległości, jedno z czołowych miejsc zajmował problem komunikacji. Byliśmy bowiem komunikacyjnie bardzo upośledzeni i w wielkiej rodzinie narodów europejskich zajęliśmy pod tym względem jedno z ostatnich miejsc.

Oczywiście ten stan rzeczy, zwłaszcza w h. zaborze rosyjskim był wynikiem polityki zahorców, która bynajmniej nie szła po linii rozwoju komunikacji w kraju pod kątem widzenia jego gospodarczych potrzeb. Przeciwnie! Z rozmysłem nie uwzględniano konieczności rozwoju sieci kolejowej w Polsce, a te linie, które przeprowadzono, zbudowano przede wszystkim ze względów strategiczno-militarnych, które, jak wiadomo, nie zawsze odpowiadają wymogom etnograficznym i gospodarczym.

Nasze komunikacyjne ubóstwo spotęgowało się jeszcze w okresie wojen europejskich i bolszewickiej, kiedy to szereg budynków stacyjnych spalono, mosty zerwano, a setki kilometrów toru zniszczono.

Dlatego też — z chwilą unormowania się warunków życia niesposób było myśleć o rozbudowie kolei; należało wprzód pomyśleć o ich odbudowie.

W przeciagu ubiegłego dziesięciolecia uczyniono wprawdzie potężny wysiłek, by zdźwignąć z ruin to, co tylko ruiną było, ale wobec postępów na polu komunikacyjnym państw zachodu — pozostaliśmy jeszcze bardzo daleko w tyle, tak pod względem rozległości sieci, jak i jej technicznego przygotowania do potrzeb nowoczesnego ruchu.

Obecna sytuacja jest więc taka, że posiadamy tylko 17 227 km linii kolejowych normalnotorowych, z których duża część prowadzi w kierunkach wytoczonych interesami militarnymi państw zaborczych. Na 100 km posiadamy zaledwie 4,4 km kolei, a na 1 000 mieszkańców przeciętnie 5,8 km. Jeżeli zestawimy to liczby z danymi statystycznymi komunikacji chociażby kilku tylko innych państw, przekonamy się, jak daleko jeszcze Polsce do komunikacyjnej doskonałości.

Francja np. posiada na 100 km² terenu — 7,5 km kolei żelaznych, a na 1 000 mieszkańców — 10,3 km. Niemcy na każdym 100 km² „Vaterlandu“ mają 11,1 km toru, a na każde 1 000 mieszkańców 8,2 km, Czechosłowacja ma 9,3 km kolei na 100 km², a na 1 000 czechosłowackich obywateli wypada przeciętnie 6 km. Polska ma i tę jeszcze wadę, że nasycenie terenu liniami kolejowymi jest bardzo nierównomierne; gdybyśmy np. w obliczeniach nie uwzględniali Śląska, Poznańskiego i Pomorza, gdzie sieć kolejowa jest rozbudowana stosunkowo bardzo dobrze — okazałyby się, że większość naszych sieci ma zaledwie 2,5 km linii komunikacji kolejowej na 100 km² terenu.

To niewesołe spostrzeżenie musi każdemu nasunąć pytanie: Czy możliwe jest rychłe polepszenie obecnego stanu rzeczy? Czy możliwe jest tak szybkie rozbudowanie sieci kolejowej, by mogło ono sprostać wymogom życia i gospodarstwa wielkiego państwa? Na to pytanie należałoby dać, niestety, odpowiedź przeczącą, a to ze względów łatwych do zrozumienia.

Nie tak dawno minister komunikacji, inż. Kuchn, mówiąc w Sejmie o potrzebach inwestycyjnych P. K. P. oświadczył, że nawet pod warunkiem uzyskania pożyczki zagranicznej w wysokości około 2 miliardów złotych udało

by się w ciągu najbliższych 8—10 lat wybudować tylko około 2 500 km sieci kolejowej.

Przypuśćmy, że zagraniczne miliardy wpłynęły już do naszych kas. Przypuśćmy, że robota poszła całą parą zgodnie z projektami inwestycyjnymi. Przypuśćmy, że budowa nowych linii nie natrafia na żadne przeszkody i między 1938 a 1940 rokiem zostanie ukończona. Widoczne plusey zainwestowania 2 miliardów złotych w rozbudowę kolejnictwa, okazałyby się wówczas w zwiększeniu gęstości sieci kolejowej z 4,4 km na 100 km na 5,1 km i z 5,8 km na 1 000 mieszkańców na 5,9 km! Przyrost, jak z tego widać, będzie nieznaczny, tembardziej, że przecież do 1938 roku Polska nie będzie stała na miejscu! Będzie olbrzymiała w ilości mieszkańców, będzie w każdym roku rozwijała gospodarstwo narodowe, a przez to i potrzeby komunikacyjne wzrosną w stosunku wielorakim do dzisiejszego ich stanu.

Z tego wynika jasno, że suma 2 miliardów złotych, chociaż bardzo znaczna, jak na nasze ubóstwo, nie starczy nawet na wytworzenie naszego zaoferowania komunikacyjnego, w jego obecnym stadium, a cóż dopiero na przestrzeni przyszłych 10 lat!

Zresztą — potrzeby inwestycyjne naszego kolejnictwa wymagają nie tylko budowy nowych torów, lecz i wzmocnienia już istniejących nawierzchni, przystosowania torów do przyspieszonego ruchu, przebudowy stacji i urządzeń stacyjnych. Powiększyłyby to sumę 2 miliardów złotych o dalsze 4 miliardy, czyli utworzyłyby w sumie miliardów sześć. Ani rok biejący, ani rok przyszły nie zapowiadają się tak pomyślnie, żebyśmy mogli bez zmużenia powiek stanąć w obliczu miliardów. Tymczasem każdy rok opóźnienia cofa nas pod względem gospodarczo-komunikacyjnym w tył, bez nadziei wyrównania w bliskiej przyszłości straconego dystansu.

W tym, niewesołym dla rozwoju komunikacji momencie, zjawił się projekt zastąpienia kosztownego stworzenia komunikacji kolejowej — komunikacją samochodową.

O projekcie tym pisaliśmy już niejednokrotnie, dlatego wolno nam dzisiaj pominąć powtórzenie motywów, przemawiających za jego wcieleniem w życie i przejść zgóry do głównego tematu, jakim jest stosunek kolei polskich do pomysłu zgodnej współpracy z przemysłem autobusowym.

Śmiemy twierdzić, że stosunek ten jest nie najlepszy, aby tylko takiego użyć określenia. Mianowicie zamiast rozważyć sobie możliwość kollaboracji z autobusami, zarząd kolejowy myśli o konieczności wprowadzenia taryf bojowych, jako środka przeciw współzawodnictwu samochodów.

W przedostatnim numerze urzędowej „Polski Gospodarczej“, znajdujemy w dziale redagowanym przez M-stwo Komunikacji zdanie następujące:

„Stając na stanowisku racjonalnej i oszczędnej polityki komunikacyjnej, licząc się z rzeczywistością istnienia już ogromnych inwestycji kolejowych i z potrzebą jak najlepszego ich wyzyskania, musimy uznać stosowanie taryf bojowych za słuszne prawo zarządu kolejowego do przeciwdziałania destrukcjom, wywołanym przez rynkową taryfę samochodową.“

Niedość na tem! Ministerstwo Komunikacji posiada już gotowe wytyczne dla wydania taryf bojowych. Mianowicie, zdaniem władz kolejowych, skuteczność tych taryf uzależniona jest od następujących postulatów:

a) Wszelkie zarządzenia taryfowe konkurencyjne powinny być stosowane lokalnie i dla określonego rodzaju przewozów; ogólnie niższe przynoszą więcej strat od tych, jakie się ponosi z utraty przewozu naskutek konkurencji;

b) wszelkie niższe nie powinny schodzić poniżej minimum obiektywnie obliczonej pracy racjonalnie operującego współzawodnika samochodowego; w praktyce bowiem współzawodnik samochodowy, z małym gospodarstwem, skłonny jest do ryzyka i gotów jest zawsze do obniżania taryfy nawet poniżej racjonalnego poziomu; kolej na taką licytację iść nie powinna, a raczej przetrzymać walkę współzawodniczą na poziomie realnym;

c) żadna niższa kolei nie może schodzić poniżej rzeczywistego kosztu własnego kolei, obliczonego dla danego rodzaju przewozu; dotyczy to tych wypadków, gdzie linia samochodowa jest znacznie krótsza od kolejowej i pomimo droższych kosztów własnych, samochód przewozi taniej i korzystniej;

d) żadnej niższe nie należy udzielać bez uprzedniego wyzyskania względnie równoczesnego zastosowania wszystkich innych środków usprawnienia przewozu (dowóz, uproszczenia i ułatwienia ekspedycyjne, przyspieszenia i t. p.);

e) niższe kolejowe mogą być udzielane tylko po uprzednim, choćby nieformalnym, porozumieniu się z klientami w danych relacjach, z którego to porozumienia kolej uzyskała przewidzenie, iż klienci mają rzeczywistą sposobność skorzystania z ruchu samochodowego lub już z niego korzystają, że przewóz ten jest tańszy lub znacznie dogodniejszy od kolejowego, że z przewozu tego klienci zrezygnują na określony czas obowiązywania niższe; naogół nadawcy wolą unikać przewozów samochodowych, o ile są one do zastąpienia równie korzystną ofertą kolei; w danym wypadku przez porozumienie rozumiemy nie umowy ścisłe, lecz tylko pakt, na straży których stoi możliwość cofnięcia ulgi kolejowej, udzielanej we wzajemnym interesie kupca i kolei; nie chodzi też w żadnym wypadku o ulgi pozataryfowe, lecz publikowane i udzielane w tych samych okolicznościach wszystkim klientom i wszędzie, gdzie w grę wchodzi współzawodnictwo; nie są one przeto sprzeczne z zasadą równego stosowania taryf;

f) obok charakteru kontyngentowego z niskim wymiarem ilościowym należy dążyć do tego, aby taryfy bojowe miały zastosowanie odrazu przy dokonaniu przewozu; refakcja jest uciążliwa dla kolei i klienta i powinna być stosowana jedynie w wypadku, gdy klienci zawadzą zaufanie kolei;

g) niższe powinny też objąć przewozy drobne, idące w kierunku usilnego popierania scalania przewozów drobnych przez zawodowców, jednak z rygorami, gwarantującymi szybkie nadawanie tych transportów i wykluczenie przewozu własnymi samochodami pośredników; politykę, utrudniającą zbiorcze przewozy, należy uznać za błędną, gdyż kolej sama nie może i nie umie zbierać przesyłek, zbiiorowa zaś przesyłka jest ekonomiczniejsza w przewozie;

h) należy pomyśleć o reformie taryf towarowych drobnicowych, które należałoby tworzyć bez zróżnicowania poziomu (wartościowego) z zastosowaniem jedynie różnicy odległościowej i ilościowej dla ogółu towarów, ulegających współzawodnictwu samochodowemu.

(Dokończenie na stronie 13-tej.)

XXIV SALON PARYSKI



Luksusowa limuzyna „Adler“ w oczekiwaniu na przyjęcie jej do Salonu.

Paryż, w październiku.

(Koresp. własna.) Upłynęło zaledwie parę dni od chwili, gdy prezydent republiki otworzył XXIV Salon Automobilonowy w Paryżu, przecinając wstęgę u wrót Grand Palais przy najpiękniejszej ulicy świata: Champs Elysées.

Za prezydentem i jego orszakiem wchodzi pod majestatyczną kopułę pałacu. Dekoracje rozległych hal wywierają niezatarte wrażenie. Nad naszymi głowami kołysze się olbrzymie, stylizowane w prostokątach morze chmur, w którym tkwią — niby ciała niebieskie — fantastyczne kule świetlne, przedstawiające słońce i gwiazdy, które wieczorem rozświetlają blaskiem tysięcy żarówek. Widz zdaje się być przeniesiony w świat bajki, czy w próżnię międzyplanetarnych przestrzeni kosmicznych. Całe Grand Palais tonie w symfonii niebiesko-białoczerwonej.

Tak jak ubiegłego roku, tak i obecnie, liczba wystawców przekroczyła cyfrę stu, jeśli dobrze liczyliśmy jest ich 103. Lwia część przypada oczywiście na Francję, która wystawiła 60 marek, dalej idzie Ameryka z 20 markami, Niemcy z 7-oma, Anglja i Włochy, które wystawiły po 5, Belgja 3, wreszcie Austria i Czechosłowacja po jednej. Wystawcy zagraniczni obeszli Salon prawie wyłącznie ekspo-

natami luksusowymi. gdyż import tanich wozów do Francji nie kalkuluje się ze względu na wysokie cla.

Właściwa wystawa samochodów zajmuje środkową halę Pałacu pod główną kopułą, w bocznych zaś salach parterowych ulokowa-

Jakkolwiek jednocześnie odbywa się w Paryżu V Salon Nautyczny, to jednak gros zainteresowanej publiczności leży w Grand Palais, dokąd ze wszystkich zakątków „stolicy świata“ ciągną pielgrzymki nieprzebranych tłumów.



Ogólny widok Salonu paryskiego.

ly się fabryki karoseryj. To, co tu widzimy, to skomasowany obraz elegancji, wytworności i skrajnego przepychu. W galerjach i niszach pierwszego piętra umieszczono wystawę akcesoriów, gdzie znaleźć można olśniewającą ilość rozmaitego rodzaju ulepszeń, służących do wygody, bezpieczeństwa i komfortu jazdy samochodowej.

Nie należy do rzeczy łatwych podciągnąć tegoroczny Salon pod jakiś wspólny mianownik, znaleźć jakieś określenie, mogące scharakteryzować cały pokaz. Określenia takiego nie znaleźli dotąd nawet organizatorzy Salonu. XXII Salon, z przed dwóch lat nosił miano „Wystawy sześciocylindrowek“. Obecnie określenie to nie jest już aktualne, gdyż w klasie 1 500 do 3 500 cm jest silnik sześciocylindrowy taką samą oczywistością, jak czterocylindrowka w mniejszej klasie. Nawet ośmiocylindrowka nie jest już charakterystyczną dla tegorocznego pokazu. Ogólnie wiadomo, że zajęła ona to samo stanowisko, które przed pięciu

mniej więcej laty zdołał sobie silnik sześciocylindrowy. To też wszystkie prawie poważniejsze fabryki wystawiły choćby jeden model ośmiocylindrowy, który dla klasy czterech litrów stał się normalnym.

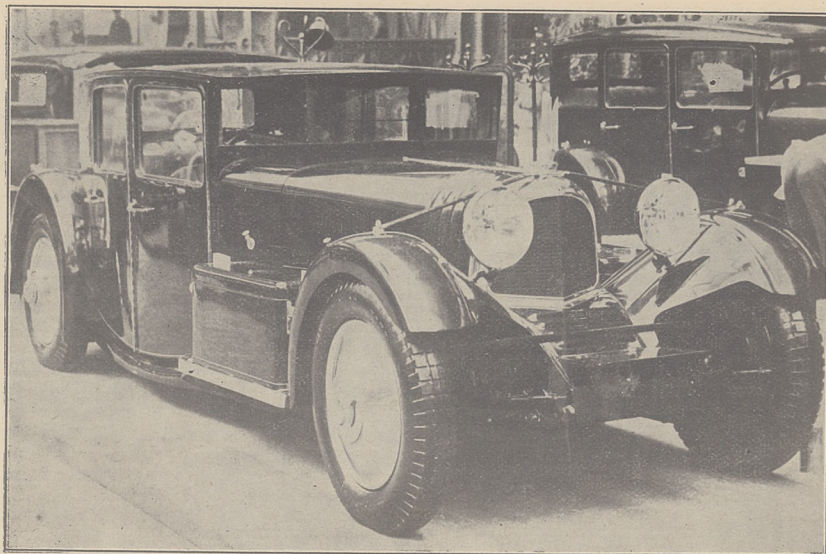
Uderza wysoki odsetek wozów użytkowych, zwłaszcza wśród marek francuskich, z których co najmniej ¾, jako główną atrakcję wysuwają

tak przekonywującej dzisiaj argument niskiej ceny.

Uważnemu widzowi podpaść musi w tegorocznym Salonie jedna cecha, nader dla niego charakterystyczna: wielka ilość drobnych ulepszeń. W tej dziedzinie znajdujemy tam cały szereg rozwiązań problemów, które już od lat były usilnym życzeniem ogółu automobilistów. Łączenie do szybkiej i wielkiej produkcji musiało ustąpić na plan drugi. Fabrykowanie było rzeczą podstawową. Fabrykowanie w wielkiej ilości prowadziło do potania, a przez to do zwiększenia popytu. Teraz jednak, gdy popyt mimo to — z ogólnie znanych przyczyn gospodarczych — silnie zmalał, położono znów nacisk z konieczności co prawda na ulepszenie konstrukcji budowy. Nawet Amerykanie musieli o tem pomyśleć!

Szczególą uwagę poświęcono ulepszeniom i wzmocnieniu części pędnych. Prawie każda fabryka, wyrabiająca poważniejszą markę, wystawiła choćby jeden model z „nadbiegiem“, czyli tak zwanym „superspeed'em“, lub conajmniej już z „bezszelestną“ skrzynką biegów. To też możnaby tegoroczny Salon nazwać „wystawą trybów specjalnych“. W przeciwieństwie do dotychczasowych poczyniń nie silił się konstruktorzy nad zwiększeniem bezwzględnej szybkości wozów przez wbudowanie specjalnego „nadbiegu“, lecz przeciwnie starali się tylko przez to dodatkowe urządzenie podnieść komfort i bezpieczeństwo jazdy. Chodziło im przedewszystkiem o to, by silnik przy wielkich szybkościach nie potrzebował pracować na wysokich obrotach, które zarówno dla materiału jak i konstrukcji są bardzo fatygujące. Poza tem wysokie obroty powodują szmery i wibracje, które przy wozach, zwłaszcza bardziej luksusowych, były zawsze przedmiotem troski konstruktorów. Dalej, dzięki pewnym drobnym ulepszeniom uzyskano to, że większość wozów o średniej cenie wykazuje tak znaczną elastyczność, że na bezpośrednim biegu może się z łatwością poruszać krokiem, co jest niezwykle ważne dla ruchu w wielkich miastach. Z drugiej strony specjalnie przekonstruowana skrzynka biegów umożliwia łatwe i zupełnie bezszelestne przełączanie biegów. Nowości te, których zaprowadzenie prawie że nie wpłynęło na podwyższenie kosztów produkcji, staną się niewątpliwie poważnym motorem, przyciągającym nabywców.

Niektórzy konstruktorzy poszli dalej, powiedzmy: zagalopowali się, budując pięć i sześć biegowe skrzynki przekładniowe. Teoretycznie oznacza takie rozwiązanie lepsze wykorzystanie silnika. By jednak móc bez



Dwunastocylindrowy Voisin, czteroosobowy, wzbudzał powszechny podziw...

przeszkód w jeździe obsługiwać tak skomplikowaną skrzynkę biegową, trzeba było wbudować specjalny aparat servo-obsługujący. Kierowca potrzebuje tylko przelączyć małą manetkę przy kierownicy i już specjalny przyrząd przełącza za niego odpowiednie tryby w skrzynce biegów. Urządzenie to daje poza tem tę korzyść, że pozwala włączyć bieg tylko w chwili najkorzystniejszego obrotu wchodzących w grę trybów. Jako siłę napędową do obsługiwanego takiego servo-urządzenia wykorzystano wysokie ciśnienie panujące w rurze wydechowej silnika, którym się już często posługiwano dla poruszania mechanicznej wycieraczki, sygnalu, jak również do hamulców i podawania benzyny do komór spalinyowych silnika.

Z pośród licznych rodzajów sprzęgła, jakie oglądaliśmy na poprzednim Salonie, w tym roku zapanowało wszechwładnie sprzęgło jednotarczowe.

Choćby Francuzi byli pierwszymi, którzy na swych Salonach propagowali ideę napędu na przednie koła, to obecnie fabryki francuskie zupełnie odstąpiły od zamiaru seryjnego produkowania wozów z takim napędem. Przypuszczać należy, że nie najlepsze doświadczenia, jakie poczynił Miller ze zbudowaniem przez siebie samochodami o napędzie na prze-

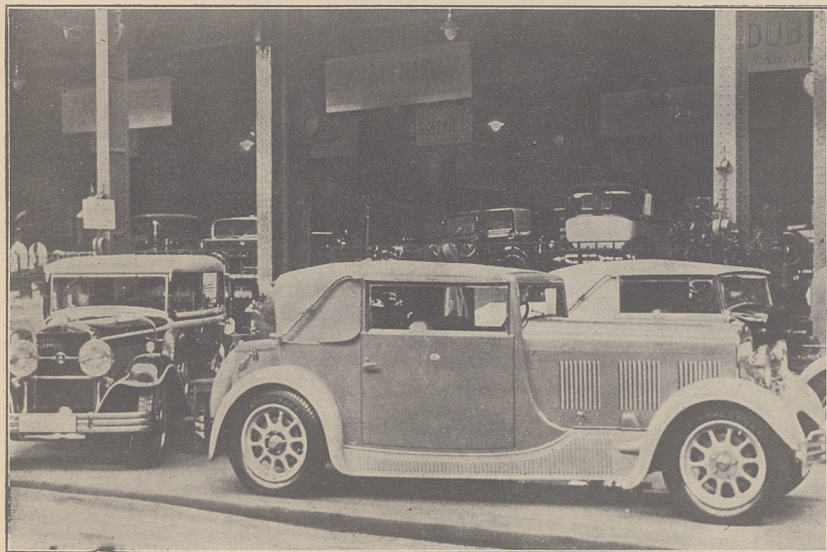
dnia oś: Auburn-Cord i Miller-Special, odstraszyły francuskich konstruktorów od tego pomysłu. Rzeczywiście, wystawione na Salonie modele z napędem na przednie koła nie cieszą się zbyt wielkim zainteresowaniem, gdyż na swoją skomplikowaną konstrukcję i wysoką cenę dają zbyt małe korzyści nabywcy.

Jedną z największych osobliwości Salonu jest stoisko Voisina. Fabryka ta wystawiła swój nowy model dwunastocylindrowy, który już z wyglądu zewnętrznego robi bardzo rewolucyjne wrażenie. Wybitnie nisko osadzony punkt ciężkości, wydłużona maska, skrócona chłodnica, przypominają może nieco „samochód przyszłości“ Burneya. Jeśli wierzyć zapewnieniom fabryki, to wóz ten osiąga z łatwością szybkość 160 km. na godz. Poza tem, jest on wygodną limuzyną siedmioosobową, w której pasażerowie prawie że mogą stać, mimo, że wóz jest tak niski, że dziecko dosięgnie do dachu. Daje to wyobrażenie, jak bardzo nisko osadzony jest punkt ciężkości. Wydaje się jednak, że wóz tego rodzaju urodził się o co najmniej pół tuzina lat za wcześnie. Prosimy spróbować wozem tym przejechać przestrzeń Poznań — Warszawa przez Kutno! Napewno wyszedłby z eskapady tej z rozbitym karterem i potamanami resorami! Samochód taki, to dziecko autostrady.

Ogólnem zainteresowaniem cieszy się stoisko Saurera, gdzie widzimy nielada sensację! Osobowa limuzyna ośmioosobowa na olbrzymim podwoziu autobusowym! Konstruktorzy tego wozu postanowili sobie stworzyć wygodny wóz turystyczny, przeznaczony do najdalszych podróży, a mają do dyspozycji prawie nieograniczoną ilość miejsca na wielkiej platformie autobusowej skonstruowali limuzynę, która w całej pełni zasługuje na miano wygodnej. Jakkolwiek wygląd zewnętrzny tego wehikułu jest nieco przyćmiki, to jednak zalety jego są ogromne. Poza tem wyciąga on do 80 km/godz.

Na „standzie“ Bugatti przyjmują nas Chiron. Spełnia on tam funkcję technicznego tłumacza szczegółów konstrukcyjnych zwiędzającym te sławne wozy. Z miłym uśmiechem opowiada nam o nowym modelu 4,9 litrowym. Słuchając jego wyjaśnień ma się uczucie, że obok konstruktora chyba nikt tak dobrze nie wyczuwa tej maszyny aż do serca, aż do wątroby, jak on sam. Ileż zwycięstw światowego znaczenia odniósł na przyciśnięty do steru tej maszyny! Jaką popularnością cieszy się wielki mistrz, świadczą tłumy ludzi, stale cisnące się dokola stoiska, by choć parę słów zamienić z Chironem, lub uściśnąć jego dłoń.

(Dokończenie na stronie 13).



... jak również i ośmiecylindrowy Rolland Pilain.

Konkurs piękności

Samochodów

Parking samochodów, stojących do „Pokazu i konkursu piękności“ w parku im. Paderewskiego.

Automobilklub Polski zorganizował do-
rocznym zwyczajem w niedzielę, dnia 5 bm.
„Pokaz i konkurs piękności samochodów“, któ-
ry był niejako dodatkiem do rajdu pań i który
zamknął sezon automobilowy w stolicy. Pokaz
odbył się w parku im. Paderewskiego i ściąg-
nął wcale okazałą liczbę i wozów i widzów,
którzy przez cały czas mieli sposobność delek-
towania się estetycznymi i harmonijnymi li-
nijami całego szeregu wozów.

Na konkursie byli
obecni prezydent sto-
licy p. inż. Słomiński,
przedstawiciele Ligi
Samowystarczalności
pp. Czaykowski i Mis-
suna, dalej pp. red.
Kleszczyński i Hemar,
zaś z ramienia A. P.
prezes Komisji Sporto-
wej i wiceprezes A. P.
p. Reguński, drugi wi-
ceprezes A. P. p.
Fuchs, generalny se-
kretarz A. P. p. Sznar-
bachowski, wiceprezes
komisji sportowej p.
Seńkowski oraz pp.
Wachowski, Bogusław-
ski i Sekowski.

Wobec dużej ilości
wozów — pod każ-
dym względem este-
tycznie skarosowa-
nych i tworzących
harmonijną z podwoziem całość — komitet sę-
dziowski miał nielatte zadanie. Prawdę mó-
wiąc, wszystkie samochody były ładne. Nieje-
den z czytelników zada sobie pytanie: POCO
więc urządzano pokaz? Otóż dlatego, by wy-
różnić i nagrodzić najładniejsze wozy. I tak
się też stało.

Każdy wóz z osobną przedefiniował przed
komisją sędziowską. Spoglądano na niego, jak
na arcydzieło sztuki, oglądano „en face“,
„trois quart“ itd. Nielatte to zadanie! Po-
defiladzie nastąpiło nagradzanie wozów.
Pierwsza nagroda przypadła p. Maurycowej
hr. Potockiej za szlachetnego w linjach Talbo-
ta, druga p. Jarosławowi hr. Potockiemu za

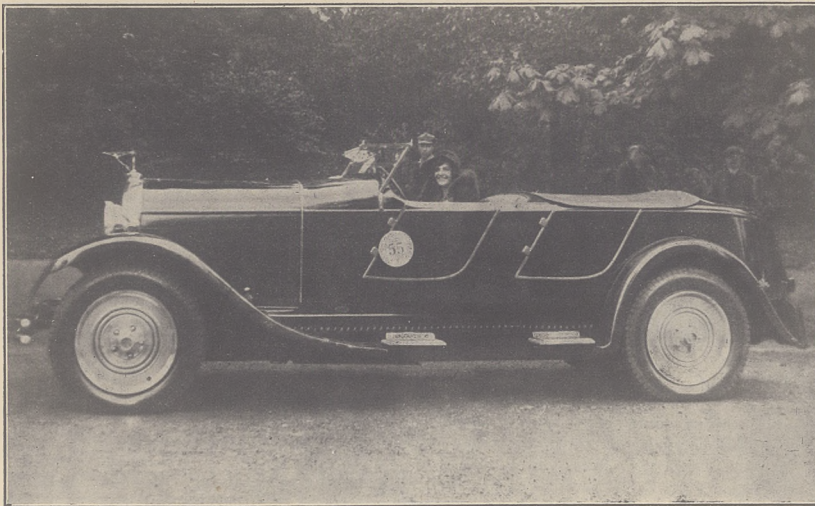
p. Przeździeckiego i Hudsona p. Grabow-
skiego.

Wreszcie przypadło uznanie i wyróżnienie
samochodom skarosowanym przez firmy kra-
jowe m. in. Packardowi p. bar. Rostockiego
(karoserja Flinkowskiego), któremu z czystym
sumieniem można było przyznać pierwszą na-
godę; Chryslerowi p. Żółkiewskiej (karoserja
Karlux), Delage p.
Malinowskiego (karo-
serja Krajowy Prze-
mysł Karoseryjny),
Fiatowi p. Arkuszew-
skiego (karoserja Pla-
ge i Łaskiewicz), Tal-
botowi p. Książuluc-
kiej (karoserja Kar-
lux) i Delage p. Zo-
chowskiej (karoserja
Flinkowski).

Specjalne uznanie i
ogólne wyróżnienie za
callowite wykonanie
krajowe podwozia i
karoserji przypadło
dla wozu CWS. nr. 17.

Obserwując wszyst-
kie wozy nie tylko lai-
kom ale nawet znaw-
com trudno było odró-
żnić samochody orygi-
nalne od skarosowa-
nych w kraju. Z poka-
zu i konkursu wypły-
wa jedna nauka: Ze
względem, że nasz prze-
mysł samochodowy

jeszcze jest w pieluszkach i skazani jesteśmy na
import wozów z zagranicy, sprowadzamy tyl-
ko podwozia, a budowę karoserji zlecamy fa-
brykom w kraju, które na M. W. K. T. uzy-
skały w dowód swej pracy zasłużone nagrody.
Zaoszczędzimy miliony, robotnik polski będzie
miał pracę, za którą zbierać będzie laury.



Talbot hr. Potockiej, który uzyskał pierwszą nagrodę.

Auburn-Corda. dalsze pp. Burgerowi za Au-
stro-Daimlera, Rostockiemu za Packarda, pa-
niom Żółkiewskiej za Chylera i Turnaiowej
za Citroena.

Dalej wyróżniono Delage p. Maryańskiej,
Voisina firmy „Saint Didier“, Steyra p. Ge-
bethnerowej, Talbota p. Książuluckiej, Fiata



Awjonetka P. Z. L. 5 z pilotem kpt. Orlińskim gotowa do startu.

W tym roku po raz trzeci polski przemysł w dziedzinie lotnictwa turystycznego stanął do zawodów, mających zadecydować, które awjonetki odpowiadają najlepiej nieskończonej ilości warunków, jakie każdy nowoczesny samolot turystyczny wykazać powinien. Pierwszy krajowy konkurs awjonetek odbył się w Warszawie w październiku 1927 r., a stanęło do niego 5 maszyn. Drugi konkurs, który rozegrał się w październiku roku następnego zgromadził już 14 maszyn. Były to maszyny konstrukcji indywidualnej, czyli, że żadna z fabryk. budujących płatowce, nie wysłała na niego żadnej awjonetki. Konkurs znowu, który się miał odbyć w roku 1929 odłożony został do roku bieżącego, ażeby dać możliwość uczestnikom doskonałego przygotowania się do konkursu.

Z ogólnej liczby 24 zgłoszonych maszyn nie przyleciało na czas do Warszawy 5, tak, że liczba płatowców nie przekraczała 19. Początkowo zakwestjonowano udział 2 awjo-

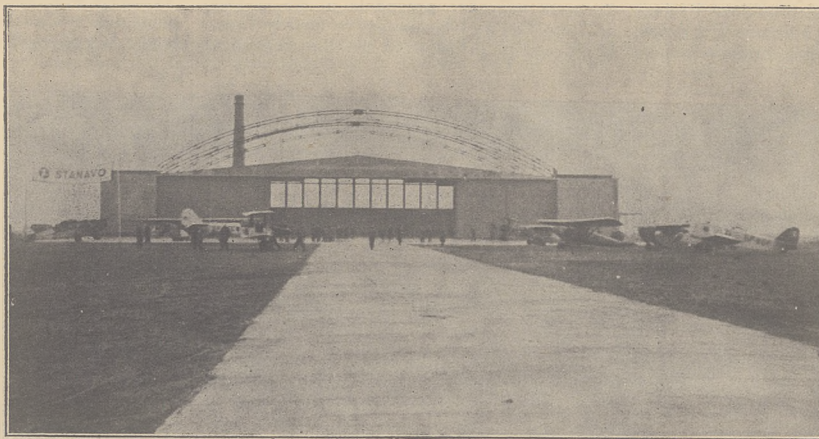
netek krakowskich, które później dopuszczone do rajdu. W rajdzie brały oficjalny udział dwie polskie wytwórnie płatowców, t. j. Państwowe Zakłady Lotnicze i Podlaska Wytwórnia Samolotów. Również charakterystyczną cechą tegorocznego rajdu była wielka ilość płatowców tego samego typu. Do rajdu bowiem stanęły 4 awjonetki RWD 2 i trzy RWD 4, wystawione przez Aerokluby Akademickie, 3 górnopłaty DKD konstrukcji sierz. Działowskiego. Z dwupłatów PZL 5 oraz prześliznicie wykonana maszyna MN 5, konstrukcji inżyniera Medweckiego z fabryki „Samolot” na Ławicy pod Poznaniem, wystawiona zresztą na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Tu-

rystyki, występująca w barwach Wileńskiego Aeroklubu Akademickiego.

Otwarcie III Krajowego Rajdu Awjonetek odbyło się uroczystie na lotnisku cywilnym w Warszawie. Zmontowano cały szereg namiotów-hangarów, przed nimi zaś ustawiono w długim szeregu nowiutkie płatowce, które dnia następnego przechodziły pierwszą próbę. Dokoła maszyn kręcili się piloci i obserwa-

Po odbytym przeglądzie konkurs zost: I otwarty, aczkolwiek zawody rozpoczęły się dopiero dnia następnego próbą krótkości startu i lotu na wysokość. Po zakończeniu rajdu odbyły się jeszcze dalsze próby, jak szybkości w obwodzie zamkniętym, na przestrzeni 181 km oraz demontażu.

We wtorek, dnia 30. ub. m. odbył się start do rajdu, a raczej lotu okrężnego dokoła Polski na trasie 2.700 km. Trasa podzielona została na sześć etapów o długości około 500 km. każdy. Awjonetki podzielono na dwie grupy. Do pierwszej wchodziły maszyny najmniej dwumiejscowe, o ciężarze do 400 kg i jednomiejscowe o ciężarze do 350 kg. Do drugiej grupy awjonetki dwumiejscowe do 250 kg i jednomiejscowe do 200 kg. Wśród zgłoszonych awjonetek wystawił: Lubelski Klub Lotniczy awjonetkę LKL 2, Sekeja Lotnicza Studentów Politechniki Warszawskiej 4 awjonetki RWD, znane z bardzo dobrych wyni-



Przygotowanie awjonetek rajdowych na lotnisku cywilnym w Ławicy do końcowego etapu.

rzy, znani z nazwisk w naszym lotnictwie. Przeważali piloci wojskowi, dalej konstruktorzy i piloci-akademicy.

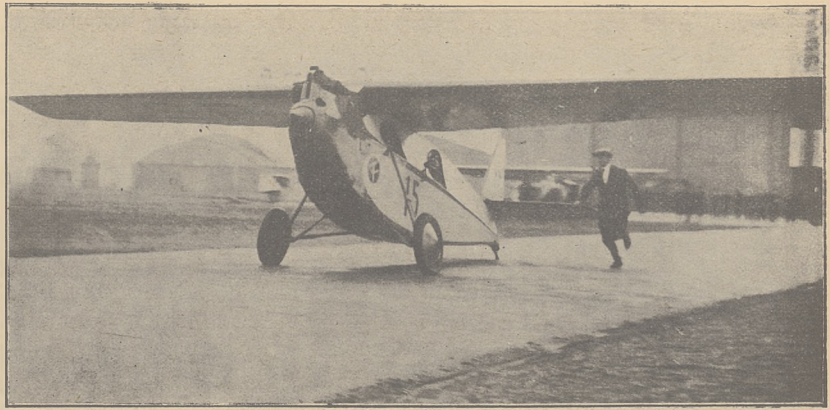
O godzinie 2-giej po południu wystrzał rakiety dał znak, że termin zgłaszania się nowych maszyn upłynął i każdy z uczestników, który przybył po tym czasie w granicach jednej doby otrzyma 50 punktów karnych. Po wystrzale przybył na lotnisko p. minister Kuehn w towarzystwie wyższych urzędników, przedstawicieli władz wojskowych i cywilnych, zarządu głównego L. O. P. P., który organizował tegoroczny rajd, oraz Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, który zajmował się kontrolą sportową zawodów.

ków na rajdzie międzynarodowym w r. b., szczególnie w kategorii szybkości, Aeroklub Akademicki w Krakowie 4 awjonetki: typu RWD jedną, typu S I dwie, typu DKD III jedną, komitet wojewódzki L. O. P. P. w Krakowie dwie awjonetki DKD IV i DKD V konstr. Działowskiego, Klub Lotniczy w Białej Podlaskiej dwie PWS 51 i 52, Aeroklub w Wilnie, dwie typu RWD i MN 5, Podl. Wytw. Samolotów jedną PWS, Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie jedną PZL 5, Aeroklub Akademicki w Poznaniu dwie RWD i jedną typu Janowskiego, Koło L. O. P. P. Ostrów jedną typu Morrison II, Aeroklub Akademicki w Warszawie jedną JD 2 i jedna RWD 2 oraz

p. J. Morrison jedną typu Morrison-Nawrot, Lwów dwie, inż. Zalewski i Medwecki 1. W konkursie tym po raz pierwszy wziął udział silnik krajowy inż. Zalewskiego WZ 40 KM i 80 KM, wykonany całkowicie w kraju na awjonetce RWD i Politechniki Warszawskiej z pil. inż. Drzewieckim i na awjonetce S 1 konst. Sidy z Krakowa z pil. kpt. dr. Halewskim.

Dnia następnego odbyła się próba krótkości startu oraz lotu na wysokość. Nazajutrz o godz. 8-mej rozpoczął się właściwy lot okrężny na trasie Warszawa — Wilno. Start odbył się pomyślnie. Do Brześcia nad Bugiem, gdzie obowiązywało pierwsze lądowanie, przybyło 18 maszyn. Przy lądowaniu maszyna pilotowana przez por. Gaździka uległa uszkodzeniu podwozia a maszyna por. Lewoniewskiego złamaniu śmigła. Obydwaj lotnicy po remoncie maszyn wyruszyli w dalszy lot. Na lotnisku w Grodnie pozostały 4 maszyny, a do Lidy, trzeciego miejsca lądowania, przybyło do godziny 16-ej pięć maszyn, wreszcie do końcowego etapu Wilno 3 maszyny. Do Wilna przyleciała następnego dnia reszta awjonetek. Pod Wolkowskiem uległa rozbiciu awjonetka PWS. 50 pilotowana przez inżyniera Krasickiego. Pilot z katastrofy tej wyszedł bez szwanku.

Słabe wyniki na pierwszym etapie przypisać należało fatalnym warunkom i zaburze-



Awjonetka „RWD 4” Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu, pilot kpt. Iżycki, obserwator p. Rapp, zdobyła w I grupie czwartą nagrodę.

Przyloc awjonetek spotkał się wszędzie z serdecznym przyjęciem. Owacyjnie przyjmowano uczestników rajdu na wszystkich lotniskach. Czwarty etap lotu prowadził z Lwowa przez Lublin do Krakowa i wynosił 408 klm.

cia lądowania, pozwoliła por. Szczepaniakowi osadzić zgrabnie swoją awjonetkę na murawie stołecznego lądowiska.

Zaraz po nim zaczęły nadlatywać inne awjonetki. Były chwile, w których kilka płatowców rułowało razem na lotnisku. Lądowały kolejno: awjonetka kpt. Gedgowda JD 2, kpt. Orlińskiego PZL 5, inż. Rogalskiego RWD 2, pil. Sidy S 1, inż. Drzewieckiego RWD 2, por. Lewoniewskiego PWS 52, pil. Soltykowskiego RWD 4, kpt. Iżyckiego RWD 4, por. Żwirki RWD 4, pil. Tondisa RWD 2 i inż. Grzeszczyka RWD 4. Nieco później, bo o godz. 13,56 lądował por. Skrzypiński na RWD 2. Jak widzimy, wszystkie niewycofane z rajdu awjonetki przybyły w przepisowym czasie, pomimo złych warunków atmosferycznych, do Warszawy.

Przy przylocie awjonetek obecni byli: p. minister komunikacji inż. Alfons Kuehn, prezes zarządu gł. L. O. P. P. inż. Julian Eberhardt, naczelnik wydziału lotnictwa cywilnego płk. Cz. Filipowicz i wielu przedstawicieli rządu, armji, sfer lotniczych i prasy.

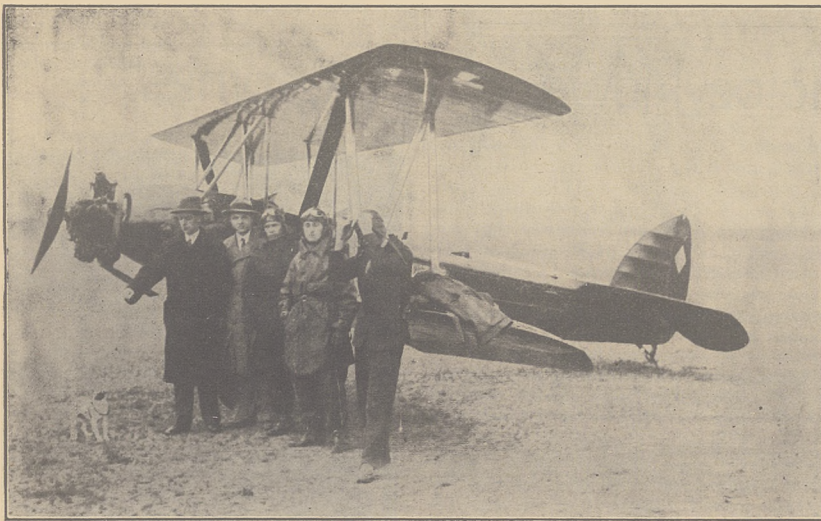
W poniedziałek o godzinie 10, rozpoczęła się próba demontażu awjonetek. Brali w niej udział piloci, którym uzyskana przez to ilość punktów mogła wpłynąć na miejsce w ogólnej klasyfikacji zawodników.

Awjonetki ze składanymi skrzydłami otrzmywały 90 punktów.

Za zdemontowanie przy pomocy 2 ludzi w przeciągu pół godzin 25 punktów, przy pomocy 4 ludzi w tym samym czasie 15 punktów.

Wyniki próby były następujące:

Kpt. Gedgowd na awjonetce JD 2 uzyskał 25 punktów w czasie 19 min., kpt. Orliński PZL 5 — 40 punktów w 15 minut, por. Szczepaniak MN 5 — 40 punktów w 10 minut, por.



Awjonetka „MN 5” Aeroklubu Akademickiego w Wilnie. Załoga w otoczeniu członków A. A. w Poznaniu na lotnisku w Ławicy.

niom atmosferycznym. Dnia następnego wystartowali przybyli lotnicy do drugiego etpu Wilno — Biała Podlaska. Długość tej trasy wynosiła 470,8 klm. Na lotnisko to przybyło tego samego dnia 7 maszyn z pośród osiemnastu, które wystartowały z Wilna. Kapitan Halewski, lądując przymusowo koło Lidy uszkodził podwozie, zaś por. Lewoniewski i por. Gaździk po naprawie maszyn wyruszyli z Brześcia do Wilna a stamtąd do drugiego etapu.

Dalszy etap prowadził do Lwowa, dokąd przyleciało do godziny 14-ej 8 maszyn. Zespół krakowski miał wyraźnego pecha, gdyż z 5 zgłoszonych maszyn dotąd odpadło mu 3. Pozostali zawodnicy byli w dobrej kondycji i formie. Pogoda do tej pory była niezła, za wyjątkiem silnego wiatru czolowego na pierwszym etapie lotu okrężnego. Czołowe miejsce wśród maszyn ciężkich, należących do kategorii pierwszej, zajął por. Żwirko na RWD 4, najlepszą zaś regularność lotu na płatowcach lżejszych osiągnął dotąd porucznik III pułku lotniczego Skrzypiński, który zdobył najlepsze miejsce dla Polski w ostatnim rajdzie państw Malej Ententy i Polski. Por. Skrzypiński, który leciał na RWD 2 z obserwatorem p. Góralewiczem miał przeciętną szybkość 116 klm. na godz.

Piąty etap prowadził do Poznania, a stąd ostatni przez Toruń—Grudziądz do Warszawy. W niedzielę przed godziną 13-tą usлыszano na lotnisku warszawskiem warkot silnika. To MN 5 por. Szczepaniaka nadlatywała w stronę lotniska. Wystrzelona rakietą — znak otwar-



Awjonetka „JD 2” Aeroklubu Akademickiego w Warszawie, pilot kpt. Gedgowd — zdobył trzecią nagrodę w grupie pierwszej.



Awionetka S I. Akademickiego Aeroklubu Krakowskiego krótko przed startem z Ławicy.

Lewoniewski PWS 52 — 15 punktów w 26 minut, kpt. Iżycki RWD 4 — 15 punktów w 14 minut. Demontaż awionetek niezmiernie

utrudniał ulewny deszcz, w którym pracowali lotnicy. Tegoż samego dnia do późna w nocy komisja sportowa Aeroklubu Rzeczypospolitej

Ze sportu motocyklowego w Cieszynie

Sport motocyklowy, jeden z najpiękniejszych sportów, nie ominął i naszej dzielnicy. Dość poważny zastęp motocyklistów, znajdujących się w Cieszynie i okolicy, powziął dnia 8 sierpnia uchwałę założenia w Cieszynie Klubu Motocyklowego. Zadanie to, aczkolwiek piękne w słowach, lecz trudne do wykonania, spotkało się z przychylną współpracą wszystkich motocyklistów i niebawem stanął Klub w sile około 70 członków. Piękne cele Klubu nie pozostały tylko na papierze; przystąpiono natychmiast do pracy, zorganizowano wycieczkę górską w okolicy Wisły na Kubalonkę i do Koniakowa. W wycieczce tej wzięła udział pożądana liczba motocyklistów, co przyczyniło się do żywego zainteresowania się publiczności Klubem. Działalność swoją rozwija Klub nadal, urządzając w dniu 28 września w okolicy Cieszyna „jздę wartościową“. Trasa przechodziła przez teren nadzwyczaj pagórkowaty i bogaty w zakręty, dzięki czemu nadawała się specjalnie na ten popis. Jak wielkie było wówczas zainteresowanie się Klubem i imprezą świadczy to, że na starcie stanęło 45 maszyn różnych kategorii i typów. Liczne rzesze

publiczności przybyły na start i obstały całą trasę, aby przyglądać się tym emocjonującym zawodom. Poza tem nęciła ich ciekawość, kto zdobędzie piękny puchar wędrowny ufundowany przez Klub, kto zdobędzie inne puchary i piękne nagrody, ufundowane przez osobistości tutejszej miejscowości. Z zainteresowaniem przyglądała się publiczność pierwszym zawodom, zakrojonym na większą skalę, podstawnym postaciom kierowców; słowem zainteresowanie i zadowolenie było wielkie.

Wreszcie rezultat; zasłużoną nagrodę wędrowną w postaci pięknego pucharu zdobywa p. Alojzy Mokrysz z Golezowa, członek Klubu Motocyklowego Cieszyn na motocyklu „Motosacoche“. Za jego wytrzymałość i prawdziwie sportową jazdę przypadła mu w udziale jeszcze jedna I. nagroda w swojej kategorii, jak również piękny puchar. Zdobyte nagrody jest świadectwem umiejętnego obchodzenia się z motocyklem.

Poza tem wyniki jazdy były następujące: Klasa A do 250 ccm. I nagrodę: p. Józef Kowalla, K. M. C. na motocyklu Puch; II. p. Leon Herbst, B. B. K. M. na motocyklu DKW;

obliczała i sprawdzała wyniki ostatecznej klasyfikacji, które są następujące:

Grupa I. (awionetki ciężkie): 1) por. Żwirko RWD 4, 2) inż. Grzeszczyk RWD 4, 3) kpt. Gedgond JD 2, 4) por. Lewoniewski PWS 52, 5) kpt. Iżycki RWD 4, 6) pil. Soltykowski RWD 4, 7) kpt. Orliński PZL 5, 8) por. Szczepaniak MN 5, 9) Sido S 1, 10) Stefaniuk PWS 51, 11) por. Kowalczyk DKD IV.

Grupa II. (awionetki lekkie): 1) por. Skrzypiński RWD 2, 2) inż. Drzewiecki RWD 2, 3) inż. Rogalski RWD 2, 4) pil. Tondis RWD 2.

Tegoroczny krajowy konkurs awionetek dał jasny dowód celowości i moralnego dopingu dla pilotów podczas organizacji podobnych imprez.

Nie było ani jednego nieszczęśliwego wypadku. Doskonała była forma i wysoka klasa zawodników. Oto są rezultaty konkursu awionetek.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jako wielka opiekunka krajowego lotnictwa sportowego nosi się z zamiarem urządzania w roku przyszłym wielkiego rajdu awionetek.

Na zakończenie wypada nadmienić, że trzeci krajowy konkurs awionetek L. O. P. P. jest jedyną naprawdę udaną tegoroczną imprezą lotniczą w Polsce.



P. Alojzy Mokrysz z Golezowa na Motosacoche, członek K. M. C., zdobywca ogólnej nagrody za najlepszy wynik dnia i I. nagrody w kat. 350 ccm.

III. p. Gustaw Kozdoń, K. M. C. na motocyklu Puch.

Klasa B do 350 ccm: I. nagrodę p. Alojzy Mokrysz, K. M. C. na motocyklu „Motosacoche“; II. p. inż. Pawłowicz, K. M. C. na motocyklu „Raleigh“; III. p. Leopold Baron, B. B. K. M. na motocyklu „Chater Lea“.

Klasa C do 500 ccm: I. nagrodę p. Norbert Pollack, K. M. C. na motocyklu „Raleigh“; II. p. Józef Muenster, K. M. C. na motocyklu „Raleigh“; III. p. Mentzel, S. S. Union Łódź, na motocyklu „Gillet Herstal“.

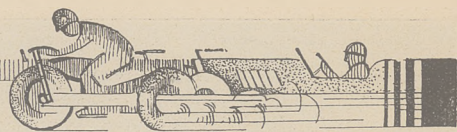
Klasa D ponad 500 ccm: I. nagrodę Rudolf Fritsch, B. B. K. M. na motocyklu „Chater Lea“; II. p. Klimpel, B. B. K. M. na motocyklu „Boehmerland“; III. p. Alfred Jonas, A. D. A. C. na motocyklu „BMW“.



Zbiórka maszyn krótko przed startem.

(Dokończenie na stronie 13-tej.)

Ze sportu



Nowe rekordy Zirlerbergu. — Wielka Nagroda San Sebastian. — Circuito del Sud. — Międzynarodowe wyścigi motocyklowe na torze Avus.

Innsbruck w październiku (koresp. własna). W ostatnich dniach stała się trasa wyścigowa na Zirlerbergu terenem zawziętych bojów. Organizacja wyścigów zajmował się Automobilklub Tyrolu, który największe te zawody austriackie urządza już poraz ósmy. Zapewne rzadko się zdarza, by w czasie jednych wyścigów ustalono aż cztery rekordy kategorii. Zaledwie jeden z poprzednich rekordów pozostał przy życiu. Do tych rekordów w kategoriach dochodzi jeszcze imponująca cyfra zgórą 20 rekordów klasowych. Na starcie widzieć było można prawie wszystkich wielkich asów motorowego sportu europejskiego, zaś widzowie, których dziesiątki tysięcy zajęły trybuny i zбочa wzdłuż trasy, mogli obserwować takie jazdy, jakie rzadko tylko dają się widzieć. Nie więc dziwnego, że trybuny rozbrzmiewały bezustannymi oklaskami i okrzykami zadowolenia.

Cudowna pogoda, która dopisała w czasie dni przeznaczonych na trening, pogorszyła się nieco w wigilję wyścigu. Obfity deszcz, jaki spadł w nocy, zmoczył nawierzchnię trasy, czyniąc ją śliską i dość niebezpieczną. Również w dniu wyścigów pogoda nie była szczególna i choć deszcz ustał, było pochmurno i mglisto. Już od najwcześniejszych godzin porannych ciągnęła prawdziwa wędrownica ludów z Innsbruck na Zirlerberg. Na szosach dały się widzieć krocie wszelkiego rodzaju pojazdów od furmanek do wspaniałych samochodów i luksusowych autobusów pasażerskich. Pociągi przybywały przepelnione już na długo przed rozpoczęciem biegów, wszelkie miejsca siedzące szalenie były obsadzone.

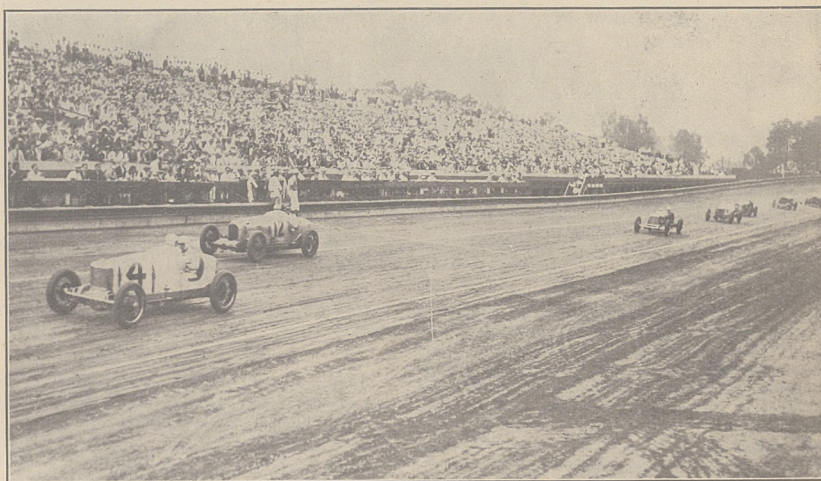
Dotychczasowy posiadacz rekordu Zirlerbergu Hans v. Stuck pobił swój własny rekord oraz ustalił nowy rekord samochodów wszystkich kategorii, zdobywając tem samym tytuł mistrza górskiego Austrii. Własny swój rekord zeszłoroczny poprawił o nie mniej ni więcej jak 12 sekund. Widzom zamarł oddech w pierśiach, gdy Stuck wpadał w wiraż, które na Zirler są specjalnie ostre i niebezpieczne i wierzyć się poprostu nie chce, że wielki kierowca uzyskiwał tam szybkości do 100 klm/godz.

Wspaniała i brawurowa jazda popisał się również zdobywca nowego rekordu w kategorii sportowej Otto Spandel na Mercedes-Benz SSK, ogólny podziw wzbudzała również technika wirażowa słynnego kierowcy szwajcarskiego Stubera na Bugatti, który spotkał się z entuzjastycznym aplau-

zem publiczności. Niestety na skutek defektu świec nie mógł on zademonstrować maksimum swej wydajności. Naskutek defektów świec również hr. Arco Zinneberg i ks. Liechtenstein uzyskali bardzo średnie wyniki.

2 000 ccm: 1. Alfred Benrstein (Bugatti), 5:33,94, nowy rekord klasy.

3 000 ccm: 1. dr. inż. Karol Imhof (Austro-Daimler), 4:40,32, nowy rekord klasy i najlepszy czas dnia kategorii turystycznej.



Na torze Altoona w Pensylwanji odbyły się ostatnio wyścigi samochodowe na 200 milach, w których młody kierowca Billy Arnold wyciągnął przeciętną szybkość 116,5 mil na godz.

Natomiast szczęście sprzyjało gościom z Italji. W kategorii sportowej do 2 ltr zdobył księżą Cerami nowy rekord klasy, księżna Colonna zaś była druga, uzyskując jednocześnie najlepszy czas dnia dla pań. W klasyfikacji ogólnej okazało się, że drugi czas dnia, po Stucku uzyskał mimo wszystko Hans Stuber na Bugatti. Ciekawy jest również nowy rekord klasy ustalony przez Leuteneggera na czterolitrowym Martini.

Szczegółowe wyniki są następujące:

Kategoria turystyczna: 750 ccm: 1. Robert Kohlrausch (BMW.), 5:52,90, nowy rekord klasy.

1 500 ccm: 1. Aleksander Lindeman (Bugatti), 5:39,68, nowy rekord klasy.

5 000 ccm: 1. Emil Leutenegger (Martini), 6:05,65.

Kategoria sportowa: 750 ccm: 1. Otto Hilpoltsteiner (DKW.), 5:14,86.

2 000 ccm: Księżą Cerami (Maserati), 3:47,87, nowy rekord klasy.

3 000 ccm: 1. Hans Kilian (Bugatti), 3:40,19, nowy rekord klasy, najlepszy czas dnia kategorii sportowej.

5 000 ccm: 1. Rudolf Holzermayer (Steyr), 4:28,62.

8 000 ccm: 1. Otto Spandel (Mercedes-Benz), 3:40,52, nowy rekord klasy.

Kategoria wyścigowa: 1 100 ccm: 1. Rudolf Steinweg (Amilcar), 3:52,39, nowy rekord klasy.

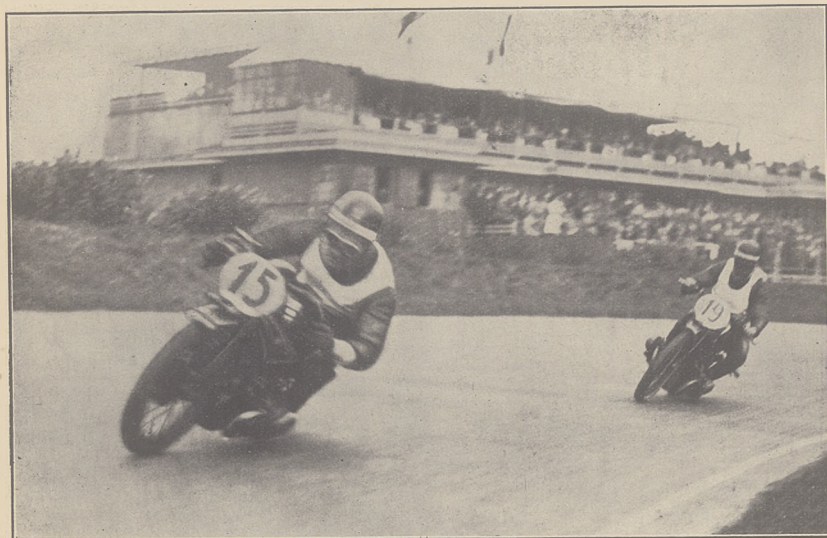
1 500 ccm: 1. Ernst Lehmann (N. S. U.), 4:45,88.

2 000 ccm: Hans Stuber (Bugatti), 3:41,07, nowy rekord klasy, drugi najlepszy czas dnia.

5 000 ccm: Hans von Stuck-Villiez (Austro-Daimler), 3:14,55, nowy rekord klasy, najlepszy czas dnia, nowy rekord Zirlerbergu. (Średnia szybkość 92,780 klm/godz.)

8 000 ccm: 1. Bernhard Ackerl (Steyr), 4:13,15, nowy rekord klasy.

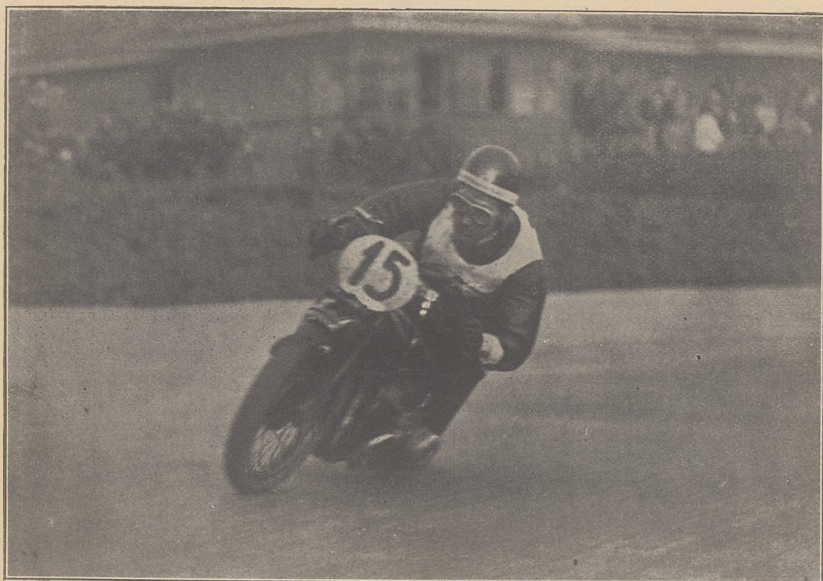
* * *



Na słynnym torze Avus koło Berlina odbyły się 28. ub. m. międzynarodowe wyścigi motocyklowe. Huth (15) na BMW 1000 ccm na wirażu.

Wielka Nagroda San Sebastian rozegrana została w ubiegłą sobotę już po raz ósmy od czasu ufundowania tej Nagrody przez króla hiszpańskiego. Odbywa się ona rok rocznie na torze okólnym Lasarte i cieszy się zawsze olbrzymią frekwencją widzów. Zwykle również król z rodziną i świtą, który w tym okresie (wrzesień, październik) hawi w swej letniej rezydencji w San Sebastian przybywa zwykle, by przyjrzeć się wyścigom. Wczorajowi temu stało się zadość i w roku bieżącym. W dzień wyścigów panowała przepiękna pogoda, zaś z listy startu wynikało, że walka o palmę zwycięstwa będzie ciężka i emocjonująca. Zanosilo się przedewszystkiem na żartą walkę między ekipami Bugatti i Maserati. Wyścig polegał na trzydziestokrotnym okrążeniu trasy, co w sumie dawało 520 klm.

Punktualnie o 12-ej w południe puszczono wyścig z startu z rozbiegiem (500 mtr). Aż do po-



Huth na BMW, 1000 ccm. osiągnął w międzynarodowym wyścigu motocyklowym na torze Avus średnią szybkość 141 klm. na godz.

wyścigu zanosilo się na potężne zwycięstwo marki Bugatti, gdyż kolejność zawodników podczas piętnastego okrążenia przedstawiała się następująco: 1) Lehoux, 2) Dreyfuss, 3) Zanelli, wszyscy na Bugatti, dalej zaś dopiero Varzi i Maggi na Maserati. Już jednak w dwudziestej rundzie dwaj ostatni przegonili Dreyfusa i Zanelliego, zaś w 28 okrążeniu również i Lehoux'a. Tak, że końcowe rezultaty przedstawiają się następująco: 1) Varzi (Maserati), 3:43:05 (średnia 135,2 klm/godz.); 2) Maggi (Maserati) 4:05:03; 3) Stoffel (Peugeot) 4:08:48; 4) Ferrand (Bugatti) 4:13:58; 5) Fourny (Bugatti) 4:13:58;

6) de Maleplane (Bugatti) 4:15:46. Osiągnięte wyniki są bardzo słabe.

* * *

Tegoroczne Circuito del Sud cieszyło się bardzo wielką frekwencją kierowców, wśród których nie zabrakło największych asów z Arcangelim na czele. Z 49-ciu wozów, które wystartowały, przybyło do mety po przebyciu 900-kilometrowej trasy zaledwie 27. Pierwsze miejsce zajął Arcangeli na Alfa-Romeo, drugie Rosa na OM, trzecie Strazza na Lancia (kategoria turystyczna). Szegółowe wyniki przedstawiają się następująco:

1. Arcangeli (Alfa Romeo) 10:14:11, 2. Rosa (OM) 10:29:14, 3. D'ippolito (Alfa Romeo) 10:29:28, 4. Strazza (Lancia) 10:31:39, 5. Morandi (OM) 10:43:44, 6. Cantono (Alfa Romeo) 10:53:10.

* * *

Na znanym torze Avus pod Berlinem odbyły się międzynarodowe wyścigi motocyklowe, przebieg których był niespodzianką dla wszystkich. Dzięki niezwykle silnej konkurencji, starali się zawodnicy uzyskać maksymalne szybkości, byle tylko nie dać się renomowanym kierowcom wyprzedzić. Taktyka ta okazała się dla wielu fatalną, gdyż maszyny nie podolały zadaniami i po przejechaniu kilku okrążeń w tempie 140 do 160 klm na godzinę, defektowały.

Zmuszeni do wycofania się zostali: słynny Bullus na „NSU”, najlepszy obecnie kierowca Europy, Handley na „FN”, 14-krotny rekordzista świata, Bauhoffer na „DKW”, zwycięzca „Grand Prix” Polski ub. roku w Katowicach, Ullmen, Pottorf, zaś w powodu zderzenia najlepszy kierowca „B. M. W.” Przyhyłski oraz Polster.

Z chwilą wycofania się tych superasów, zainteresowanie 100 000 publiczności znacznie zmalało.

Techniczne wyniki wyścigu są następujące: Cyfry w nawiasie wykazują uzyskaną przeciętną szybkość.

W kategorii 250 ccm. Nazarro na „Guzzi” 213 klm. w czasie 2:28:36 (126,4), drugi Kahrman na „Herkules-Jap”.

W kategorii 350 ccm: dystans 353 klm. Binder na „AJS” 2:43:45 (129), drugi Ley na „Triumph”, trzeci hr. Bismark na „AJS”.

W kategorii 350 ccm z wozkiem: dystans około 60 klm: Heyer w czasie 32:32 (110), drugi Hiller „Montgomery-Jap”.

Kategoria 500 ccm solo: clou zawodów, dystans 353 klm: Simcock (Anglja) na „Motosacche” 2:31:16 (140), drugi Ischineger na „D-Rad”.

Kategoria 100 ccm z wozkiem: Kuerten na „Tornax-Jap”, dystans około 60 klm 29:34 (120,9 klm), drugi Weyers na „Harley Davidson”.

Kategoria 1000 ccm solo: dystans 353 klm.: Huth na „BMW” (startował w Grand Prix Polski) czas 2:30:00 (141), drugie, trzecie i czwarte miejsce zajęła marka „BMW”.

Międzyklubowe wyścigi motocyklowe w Poznaniu

W ubiegłą niedzielę odbyła się jedna z pierwszych imprez w kalendarzu jesiennym oddziału motocyklowego Unja, a mianowicie międzyklubowy wyścig motocyklowy na torze żużlowym na boisku Sokola. Wyścig ten zgromadził na starcie najlepszych kierowców miejscowych. Nie zawiódł Bydgoski Klub Motocyklowy, który wysłał swoich asów m. in. słynnego Budę, króla na torze żużlowym, wyróżniającym się świetną techniką na wirażach. Wobec lepszych startów bydgoszczanie gorowali nad jeźdźcami miejscowymi, aczkolwiek niejednokrotnie szala zwycięstwa przechylała się w stronę drugich.

Wyścigi rozpoczęły się pierwszym przedbiegiem kategorii do 250 ccm. Okrążeń 10 = 4,8 klm. Wystartowali Weyl na James'ie, Tyrala Tadeusz i Śledziński na Rudge'ach. W pierwszym okrążeniu wycofał się Weyl z powodu upadku i defektu maszyny. Śledzińskiego również przesładował pech, maszyna mu nie ciągnęła jak powinna i stał słabe wyniki. Tyrala Tad. 6:32, Śledziński 7:09. W drugim przedbiegu wystartowało czterech zawodników: Czerniak i Nagengast na Rudge'ach, Stańczyk (B. K. M.) na Arielu i Weyl ponownie na James'ie. Zrazu wysuwa się na czoło Stańczyk i prowadzi pewnie w wszystkich okrążeniach. Na wyróżnienie zasłużył Weyl za ofiarną i brawurawą jazdę. Wyniki drugiego przedbiegu: Stańczyk 5:27, Czerniak 5:31¹/₁₀ i Weyl 5:48.

Po tych dwu przedbiegach nastąpił bieg eliminacyjny kategorii do 250 ccm z udziałem jednej maszyny o pojemności 350 ccm. Zwyciężył znowu Stańczyk na Arielu (B. K. M.) w czasie 5:42¹/₁₀, drugi Zimmermann (B. K. M.) na OK Supreme 350 ccm w 5:42²/₁₀ i Tyrala w 6:18¹/₁₀.

Po krótkiej przerwie puszczone maszyny od i ponad 500 ccm do pierwszego przedbiegu. Okrążeń również 10 = 4,8 klm. W przedbiegu tym wystartowali Kapczyński na Sarolea 500 ccm, Kościński na Rudge 500 ccm i Beitsch (B. K. M.) na Harley-Davidson 1000 ccm. We wszystkich okrążeniach prowadził pewnie Beitsch, uzyskując

czas 5:45¹/₁₀, drugi Kościński 6:22 i Kapczyński 6:46.

W drugim przedbiegu wystartowali tacy mistrze jak Buda (B. K. M.) na Rudge-Ulster, Czerniak na Rudge-dirt-track i Stańczyk (B. K. M.) na Arielu-Special. Był to najważniejszy bieg dnia, gdyż rozgrywała się zacięta i ambitna walka między

zwykle kilkakrotnym mistrzem Polski Czerniakiem i „królem” na torze żużlowym Budą. W pierwszych okrążeniach prowadził Buda, tuż za nim gonił Stańczyk. W czwartym okrążeniu wyprzedził Czerniak Stańczyka, zbierając nieustannie oklaski i brawa. Sytuacja ta nie zmieniła się do końca. Wyniki uzyskane w drugim przedbiegu pobity



Zespół bydgoszczan: Od lewej: Stańczyk, Buda i Zimmermann. Za nimi prezes Bydgoskiego Klubu Motocyklowego p. Barowski.

wszystkie dotąd notowane rekordy toru na boisku Sokoła. Czasy: Buda 4:38¹/₁₀, Czerniak 4:38¹/₁₀ i Stańczyk 4:55¹/₁₀.

Wreszcie nastąpił oczekiwany bieg zwycięstw w poszczególnych kategoriach. Jak w przedbiegu, tak i w tym spóźnił się Czerniak ze startem, co pociągnęło to za sobą, że był w pierwszych okrążeniach o ca. 1/2 okrążenia za Budą. W dalszych dogonił i minal metę o długość maszyny za Budą. Wyniki: Buda 5:57¹/₁₀, Czerniak 5:57¹/₁₀, Stańczyk 5:25¹/₁₀ i Weyl 5:48.

Na zakończenie wyścigów urządzono t. zw. wyścig australijski z doganianiem. Wystartowali Mazurkiewicz z doganianiem. Wystartowali Mazurkiewicz z przyczepką i Buda na Rudge'u. Mazurkiewicz prowadził pewno, jednak maszyna niedomagala, co zdecydowało o zwycięstwie Budy. Wyniki: Buda 5:10⁴/₁₀, Mazurkiewicz 5:26¹/₁₀.

Zwycięstwo bydoszczęzan było zasłużone. Wykazali oni świetną technikę wirażową, opanowały maszyny pewnie, słowem stanęli do wyścigu jakby przygotowani. Również miejscowi kierowcy wykazali piękny styl jazdy, brak im jednak pewności na wirażach. Tak więc bydoszczęzanom przypadło w udziale 5 pierwszych nagród, poznańczykom dwic. Miejmy nadzieję, że w przyszłej podobnej imprezie stosunek ten się zmieni.

Organizacja wyścigów stała na wysokim poziomie, publiczność również dopisała, bo zebrali się jej ponad dwa tysiące. Następną imprezą Unji, która się odbędzie w niedzielę, dnia 19 bm. będzie „Jazda patrolowa”, która niezawodnie zgromadzi na starcie wszystkich kierowców teje.

Międzypaństwowe wyścigi motocyklowe w Mysłowicach

Na nowowbudowanym torze żuźlowym w Mysłowicach odbyły się w ubiegłą niedzielę na wielką skalę zakrojone międzynarodowe wyścigi motocyklowe z udziałem 40-tu kierowców, w tem 23 Niemców i 17-tu Polaków. Na starcie stanęli najwybitniejsi motocykliści Niemiec, triumfatorzy w wielkich wyścigach europejskich, jak: Bryll, Koenigkeit i Koehler. Polacy natomiast nie wystawili szeregu najlepszych asów polskiego sportu motocyklowego, jak np. hr. Alvenslebena, v. Wegenera, Holuja, Czerniaka, Budy i in. którzy z powodu za-

jęć zawodowych nie mogli stanąć do zawodów. Barw polskich bronili tylko kierowcy, należący do słabszej klasy. Wywiali się oni ze swojego zadania znakomicie, gdyż na 10 konkurencyj, zajęli cztery pierwsze miejsca i jedno drugie, co uważać należy za sukces polskiego sportu, mimo zwycięstwa Niemiec, jeśli się zważy, że na torze żuźlowym startowali oni po raz pierwszy. Impreza cieszyła się niebywałym zainteresowaniem i ścigała na tor ponad 15 000 widzów. Wyścigi stały na bardzo wysokim poziomie sportowym i dostarczyły licznę zebranej publiczności dużo emocji. Tor długości 880 m. jest ze wszystkich stron okolony wałem dla miejsc stojących i trybunami z których publiczność śledzić może dokładnie przebieg wyścigów.

Jak już wyżej zaznaczono, odbyło się ogółem 10 konkurencyj:

Wyścig juniorów do 250 ccm. 8 okrążeń wygrał Maciejewski (K. M. Mysłowice) na „Arielu” w czasie 9:45.8. W wyścigu seniorów tej samej kategorii, 10 okrążeń, wygrał Bryll (Berlin) na „Black-Burn” w czasie 7:36.6.

Wyścig juniorów do 350 ccm. 10 okrążeń wygrał Ebert (Wrocław) na „O. K. Supreme” w czasie 7:41.8, wyścig seniorów tej samej kategorii 12 okrążeń, wygrał Koehler (Lipsk) na „Motosacoch” w czasie 8:44.

Wyścig juniorów do 500 ccm. 12 okrążeń wygrał Bogusławski (SKM. Katowice) na „Arielu” w czasie 9:11, wyścig seniorów tej samej kategorii 15 okrążeń wygrał Bryll na „Sunbeam” w czasie 10:48.

Wyścig z handicapem juniorów i seniorów w kategorii 500 ccm, 5 okrążeń wygrał Bogusławski (SKM Katowice) na „Arielu” w czasie 3:33.

Wyścig juniorów wszelkich kategorii z przyczepkami: 10 okrążeń wygrał Dula (SKM Katowice) na „B. M. W.” w czasie 8:30.2.

W wyścigu seniorów w kategorii do 600 ccm. z przyczepkami, 10 okrążeń, pierwsze miejsce zdołał Guse (Wrocław) na „Gillet” w czasie 8:24.

W wyścigu seniorów kategorii ponad 600 ccm. z przyczepkami 10 okrążeń, pierwsze miejsce zajął Scholz (Wrocław) na „O. D. Jap” w czasie 8:18.2.

Najlepszy czas okrążenia uzyskał Bryll (17 sekund).

Wyścigi, aczkolwiek tor jest jeszcze świeży — odbyły się bez wypadku.

ków autobusowych oraz przyczynia się do szybkiego niszczenia szos. Władze administracyjne przypominają o konieczności założenia tych przyzródów, gdyż w ostatniej chwili nie będzie można dokonać przeglądu wszystkich autobusów na raz przez techniczne władze nadzorcze. Autobusy, już zaopatrzone w szybkościografy, można już teraz przedstawiać do przeglądu. Z dniem 1-szym stycznia winni niewykonywania zarządzenia władz będą pociągani do odpowiedzialności.

W Kraju wyraża się szybkościografy Argo, konstruowane zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych oraz za licencją szwajcarskie tachografy Kienzle. Cena pierwszych wynosi 425 zł., drugich 450. Są one grubo tańsze od zagranicznych. Takie same francuskie np. R. B. M. kosztują 650 zł., niemieckie Tel 1050.

Ze względu na to, że dziennie można będzie tych autografów wmontować na pięć autobusów, zwraca się uwagę właścicieli autobusów, by we własnym interesie już teraz zaopatrywali swe wozy w szybkościografy, jeżeli nie chcą się narazić na wysokie kary pieniężne, grożące im po upływie 1 stycznia.

Szkoły szoferskie

Ministerstwo Oświecenia Publicznego wystosowało do kuratorów okręgowych okólnik w sprawie ujawnionych ostatnio w różnych dzielnicach państwa oszukanych lotnych szkół kierowców samochodowych.

Proceder ten odbywa się w ten sposób, że w mniejszych miastach prowincjonalnych pojawiają się osobnicy, posiadający samochody i werbują uczniów na kursy kierowców samochodowych. Łatwoierni mieszkańcy dają częste posłuch takim nauczycielom, którzy obiecują intratne posiady szoferów po ukończeniu urządzanych przez nich kursów. Po pewnym czasie, kiedy uczniowie mają jeszcze nader słabe pojęcie o samochodzie i po odbyciu zaledwie kilku jazd próbnych samochodem, lotna szkoła przenosi się do innego miasta. Uczniom daje się zapewnienie, że w najbliższych dniach przybędzie na miejsce wojewódzka komisja egzaminacyjna, która wyda dyplomy szoferskie. Ministerstwo poleciło przeprowadzić przy współdziałaniu władz administracyjnych inspekcję, celem ujęcia kilku grasujących na terenie państwa lotnych i pokątnych nauczycieli sztuki szoferskiej i pociągnięcie ich do odpowiedzialności za brak koncesji na prowadzenie nauczania.

Pierwsze dworce autobusowe w Łodzi

Dnia 1 października nastąpiło w Łodzi otwarcie dwóch dworców autobusowych a mianowicie: Dworca Południowego, przy ul. Wólczańskiej 232/234 oraz Dworca Północnego przy ul. Łagiewnickiej 49.

Dworce te są urządzone według nowoczesnej techniki i wymagań higieny. Garaże pokryte są dachami, na miejscu zaopatrzyć się można we wszelkie części samochodowe, w oleje, smary itp. Dla publiczności urządzone są specjalne piękne poczekalnie, przyczem na dworcach samych publiczność zaopatrzyć się może we wszelkie artykuły żywnościowe w sklepach, znajdujących się na miejscu.

Bezpieczeństwo publiczne na dworcach autobusowych jest zupełnie zagwarantowane, jak również są one zabezpieczone przed jakąkolwiek kradzieżą. Dla przechowywania towarów urządzone są przechowalnie, które są pilnie strzeżone. Zaznaczyć należy, iż Zarząd Dworców nie zamierza porzucić na urządzeniu dotychczasowem, a starać się będzie coraz bardziej je udoskonalać, dążąc do tego, by urządzenie je na wzór całkowicie europejski.

Jakkolwiek projekty urządzania dworców autobusowych w poszczególnych miastach Polski powstawały już oddawna, to jednak Łódź była pierwszym miastem, która projekt ten realizowała, co dla takiego poważnego ośrodka przemysłowego, było rzeczą bardzo ważną. Sfery, zarówno, przemysłowe, jak i handlowe powstanie dworców autobusowych w Łodzi powitały z zadowoleniem.

„Samochody osobowe C. W. S. T.—1 i T.—2”

Polskie Zakłady Inżynierji postanowiły stosować do obu powyższych typów tloki półsztywne „Simdural”, których szczegółowy opis w jednym z poprzednich numerów umieściliśmy. Dowiadujemy się, że tloki te stosuje już cały szereg fabryk samochodowych z dobrymi wynikami. Ostatnio licencję na fabrykację tłoków „Simdural” zakupiły Zakłady Skody w Pilźnie.

NA WIDNOKREGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAN. (Groźna katastrofa pod Tarnowem Podgórnem.) Groźna katastrofa samochodowa wydarzyła się w niedzielę na szosie w pobliżu Tarnowa Podgórnego w powiecie poznańskim. — Samochodem marki „Singer” jechała rodzina urzędnika wojewódzkiego Wojczyńskiego. Z niewiadomych narazie przyczyn samochód z całą siłą uderzył o drzewo, wyracając się czterokrotnie. Urzędnik wojewódzki Józef Wojczyński odniósł ogólne potłuczenie, cięższe pokaleczenia odniosła żona jego Helena, 12-letnia córka Zofja złamała obojczyk, 9-letnia Danuta skaleczyła dotkliwie rękę, 8-letnia Aleksandra odniosła cięższe pokaleczenia, a 6-letnia Halma uległa ciężkim poranieniom nad okiem, wskutek czego oko jest zagrożone. Kierowca samochodu 27-letni Aleksander Surówka pokaleczyl się lekko, a dotkliwszych pokaleczeń doznał Henryk Polcyn, słusarz firmy „Komna”, której własnością był samochód.

WĄBRZEŻNO. (Ciężki wypadek samochodowy.) W Dębowej Łące pow. wąbrzeskiego wydarzyła się katastrofa samochodowa. Na skrzyżowaniu dróg z powodu śliskiej po deszczu jezdni samochód inż. Gaszyńskiego z Wąbrzeźna wpadł na przydrożne drzewo, rozbijając się. Znajdujący się w nim pasażerowie odnieśli cięższe obrażenia.

WARSZAWA. (Wypadek samochodowy kuzynki ambasadora włoskiego.) W pobliżu wsi Bujnow (pow. sieradzki) zdarzyła się ostatnio katastrofa automobilowa. Samochodem prywatnym jechała kuzynka ambasadora włoskiego w Warszawie p. Matylda Stozzi. Samochód prowadziła właścicielka p. Schreiberowa. Obu paniom towarzyszył służący Lorenzo Pozzi. Wskutek rozmięklej szosy po kilkudniowych deszczach, samochód na-

wirażu zarzucił i uderzył z tak dużą siłą o drzewo, że został rozbity, a pasażerki doznały obrażeń. Kuzynka ambasadora p. Matylda Stozzi doznała złamania lewej ręki w dwóch miejscach oraz innych obrażeń. p. Schreiberowa została ranna odłamkami szkła i doznała ogólnych potłuceń. Służący wyszedł bez szwanku.

Z pomocą pośpieszli rannym pasażerowie samochod, który przejeżdżał szosą w kilka chwil po wypadku. Obie panie jechały z Medjolanu w odwiedziny do ambasadora włoskiego.

KRAKÓW. (Trzech rannych pasażerów w katastrofie autobusowej.) Autobus nr. rej. Kr. 6894, kursujący na przestrzeni Świątynki Górne — Kraków, wjechał do przydrożnego głębokiego rowu w gminie Rząsowice pow. Kraków. Z 13-tu pasażerów trzech odniosło okaleczenia od rozbitego szkła okien. Autobus został poważnie uszkodzony.

CLEVELAND. (Śmierć rodaków w katastrofie samochodowej w Ameryce.) Jak donoszą z Cleveland, na szosie pod Conneaut przyszło do zderzenia maszyny parowej, ugniatającej żwir, z samochodem, którym jechało towarzystwo polskie, skutkiem czego zginęli na miejscu Teodor Dłużynski i Jan Koprowski, a trzech ich towarzyszy odnieśli ciężkie rany.

Z KRAJU

Szybkościografy na autobusach

Od 1 stycznia 1931 r. upływa ostateczny, przedłużony już termin, zaopatrzenia autobusów międzymiastowych w t. zw. szybkościografy. Założenie tych przyzródów jest niezbędne celem prowadzenia skutecznej walki z rozwijaniem nadmiernej szybkości przez autobusy, które przeważnie były powodem nieszczęśliwych wypad-

Z ZAGRANICY

Nowy projekt w Anglii

Angielski minister komunikacji wystąpił z projektem wprowadzenia przymusu zaopatrzenia wszystkich wozów w przednie szyby z nietluczącego się szkła. Przy wypadkach ewentl. zderzeń uchroni to szofera i pasażerów od ciężkich okaleczeń. Na specjalnej konferencji w Londynie ustalono nowy system lusterek, ukazujących kierowcom grożące im z różnych stron niebezpieczeństwo.

Statystyka samochodów w Anglii

Według danych statystycznych angielskiego ministerstwa komunikacji, liczba samochodów w Anglii zwiększa się stale.

W roku ubiegłym było w Anglii 1.196.000 samochodów, co oznacza wzrost o 467.000 samochodów w ciągu trzech lat ostatnich.

Przepisy uliczne, obowiązujące w Londynie

Wobec zmagającej się w ostatnich czasach liczby wypadków ulicznych w Londynie, władze tamtejsze wydały cały szereg przepisów dla ruchu kołowego, których przekroczenie grozi karą od 5 do 10 funtów sterlingów. Między innymi ma obowiązywać motocyklistów, jeżdżących bez przyczepnego wózka, zakaz przyjmowania na motocykl więcej niż jednego pasażera, który przytem musi siedzieć okrzakami na specjalnie do tego przeznaczonym siedzeniu trwale przymocowanym. Inny przepis przewiduje, że żaden kierowca nie może dłużej być w służbie niż 5½ godziny bez przerwy i w żadnym wypadku dłużej niż 11 godzin na dobę. Po pracy, trwającej 5½ godziny, kierowca musi mieć przynajmniej pół godziny odpoczynku. Za odpoczynek nie uważa się czasu, spędzonego przy pracy będącej w związku z wozem, jak naprawa, ładowanie towarów itp. Kto kieruje wozem w stanie nietrzeźwym, nawet gdyby nie spowodował żadnej katastrofy, podlega karze 30 funtów i 4 miesiące więzienia za pierwszym razem, oraz sto funtów i 4 miesiące więzienia za drugim razem. Za trzecim razem traci on prawo jazdy raz na zawsze.

Podwyżka ceł na samochody

W Polsko-Amerykańskiej Izbie Handlowej odbyła się konferencja z udziałem amerykańskich reprezentantów firm samochodowych w Polsce. Konferencja postanowiła wystosować memoriał do p. ministra Przemysłu i Handlu, wskazując na ujemne strony zamierzonej podwyżki ceł na import samochodów i pojazdów mechanicznych do Polski. W wykonaniu tego postanowienia, Polsko-Amerykańska Izba Handlowa zwróciła się z obszernym memoriałem do p. ministra Przemysłu i Handlu, oraz zainteresowanych sfer rządowych, wyszczególniając w szeregu punktów motywy wysunięte przez konferencję.

Pożyczka szwajcarska na wyrób podwozi ciężarowych

Szwajcarska instytucja kredytowa „Societe de Banque Suisse” otworzyła kredyt dla Państwowych Zakładów Inżynierji na sumę 1 miliona dolarów. Pożyczka ta łączy się z uzyskaniem przez P. Z. I. licencji przemysłowej na wyrób podwozi samochodów ciężarowych typu „Adolphe Saurer”.

Samochody fabryki szwajcarskiej „Saurer” uchodzą za najlepsze w kategorii wozów ciężarowych i autobusów. Maszyny te zostały u nas szczególnie wypróbowane i po drobiazgowych badaniach uznane za szczególnie nadające się do polskich dróg.

Licencja przyznana została na korzystnych warunkach. Pożyczka została udzielona przez „Societe de Banque Suisse” na następujących warunkach: stopa procentowa wynosi łącznie z prowizją 7 i pół przy kursie nominalnym 100 procent. W wiare potrzeby kredyt szwajcarski podwyższony ma być do 2 i więcej milionów dolarów.

W tych warunkach P. Z. I. nabywają możliwości rozwinięcia produkcji samochodowej na poziomie rentowności. Do produkcji tej postępują zakłady mechaniczne „Ursus” jak również „Centralne Warsztaty Samochodowe” (C. W. S.) — obie fabryki stanowiące własność J. Z. Inż.

Zbyt na rynku samochodowym w Polsce oceniany jest na 4—6 tysięcy maszyn rocznie. Uruchowienie „Ursusa” i C. W. S. na wielką skalę, nie pozostanie bez wpływu na rynek pracy.

Targi używanych samochodów

W jednym z dawniejszych pawilonów Międzynarodowej Wystawy Turystyki i Komunikacji mieszczą się obecnie Targi używanych samochodów. — Pierwsza tego rodzaju wystawa w Poznaniu wzbudziła wśród miejscowych kupców i przemysłowców branży samochodowej zrozumiałe zainteresowanie. Inicjatywę do zorganizowania Targów dał miejscowy Związek Kupców i Przemysłowców branży samochodowej, uzyskując pełną aprobatę wielkopolskiego Związku Towarzystw Kupieckich. Wystawa została otwarta ubiegłej niedzieli i potrwa do 19. hm.

W dniu 14. bież. mies. zarząd Związku kupców i przemysłowców branży samochodowej zwołał do gmachu Zw. Tow. Kupieckich konferencję prasową, na której specjalnie wyznaczeni referenci szczegółowo omówili charakter i znaczenie wspomnianych Targów. Posiedzenie zagalął prezes wymienionego związku p. Sierszyński, poczem generalny sekretarz Zw. Tow. Kupieckich p. Szczepański referował o gospodarzem znaczeniu wystawy.

Jak wyżej wspomniano, targi używanych samochodów są w Poznaniu pierwszą tego rodzaju wystawą. Tymczasem zagranicą urządzi się je bardzo często i to z dobrym wynikiem. Z miast polskich na ten pomysł wpadł pierwszy Lwów, osiągając wcale dobre rezultaty. Za przykładem Lwowa poszedł Poznań. Są widoki, że i u nas targi używanych samochodów przyniosą dobry wynik. Zależnie od tego będzie się je organizowało perdyechnie, może nawet co trzy miesiące. Znaczenie takich targów jest bardzo poważne. Mogą one mieć znaczny wpływ na życie gospodarcze w branży samochodowej. Wiele jest naprzykład takich wypadków, że właściciel niedawno zakupionego samochodu naraz traci gust do swej maszyny, nie wykorzystuje jej w ten sposób, jakby to czynił z innym samochodem, chciałby go sprzedać, lecz znowu o kupca dzisiaj postarac się nie jest łatwo i w ten sposób chcąc nie chcąc musi tracić podwójnie, bo przecież utrzymanie samochodu również przynosi poważne wydatki. W innym znowu wypadku samochód przeszedł zaledwie kilkanaście tysięcy kilometrów, lecz właściciel chciałby się go pozbyć np. choćby tylko z powodu braku gotówki. O kupca postarac się nie może, a gdy się kupiec znajdzie, odnosi się do maszyny z pewną rezerwą, jeżeli już nie w brakiem ufnosci. I w tym wypadku również powstają straty.

Takim złym objawom można zapobiec przez organizowanie targów, gdzie przy pomocy eksperta można niedrogo zakupić dobry samochód. Poznańskie Targi mają spełniać rolę pośrednika pomiędzy sprzedawcą a kupującym, dając w ten sposób możliwość oszczędzania zarówno jednej jak i drugiej stronie.

Pierwsza wystawa używanych samochodów w Poznaniu cieszy się dohrem powodzeniem. W obszernej sali mieści się blisko 60 samochodów. Ceny są przystępne, a samochody kontrolują specjalni eksperci, aby uniknąć nieporozumień pomiędzy sprzedającym i kupującym, słowem stosuje się wszystko, aby jeden i drugi był zadowolony. Cenę samochodu ustala Związek w porozumieniu ze sprzedawcą i ekspertem. W ten sposób kupujący nigdy nie może się zawieść.

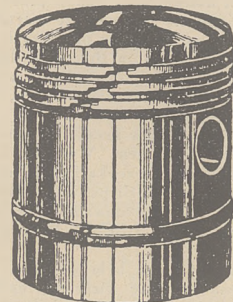
Do referatu p. Szczepańskiego dorzucił jeszcze kilka uwag przewodniczący p. Sierszyński, poczem konferencję zamknięto.

Komunikat

Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

W sobotę, dnia 21. hm. o godz. 20 odbędzie się w lokalu p. Jaszky przy ul. Kraszewskiego 16 zebranie plenarne filji Poznań.

Zwracamy się do wszystkich członków z apelem o liczne przybycie, gdyż z tem zebraniem rozpoczniemy cykl bardzo ciekawych wykładów. Da-



**TŁOKI PIERSCIENIE I ZAWORY
SIMDURAL
DOSTARCZA
AUTOTECHNIKA
KRAKÓW
BRACKA 5. TEL. 4343.**

d 223

lej zaznaczamy, że z powodu bardzo ważnych uchwał, które wejdą pod obrady zebrania nie powinno nikogo brakować. W związku z dokonaną w ostatnim czasie wymianą w poszczególnych miastach ziem zachodnich znaków regulujących ruch kołowy na nowe, zostaliśmy pismem Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego zawiadomieni, że niestosowanie się do poniżej podanych znaków ostrzegawczych organa policyjne każdego pociągają do odpowiedzialności karnej.

Dla informacji członków podajemy opis nowych znaków ostrzegawczych oraz ich znaczenie:

- 1) okrągła tarcza czerwona: przejazd zakazany dla wszystkich pojazdów;
- 2) okrągła tarcza czerwona z rowerzystą w białym kolorze: przejazd zakazany dla cyklistów;
- 3) okrągła tarcza czerwona z jeźdźcą w białym kolorze: przejazd zakazany dla jeźdźców;
- 4) okrągła tarcza czerwona z samochodem ciężarowym w białym kolorze: przejazd zakazany dla wozów ciężarowych;
- 5) okrągła tarcza niebieska z czerwoną obwódką: postój zakazany;
- 6) okrągła tarcza niebieska z białą strzałką: dozwolony kierunek jazdy;
- 7) okrągła tarcza niebieska z białą literą P: miejsce postoju.

Przy tej sposobności prosimy poszczególne zarządy filji o regularne nadsyłanie nam miesięcznych sprawozdań.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolitość wiersz nonparelony 30 groszy

Szofer

ogrodnik trzeźwy, sumienny, kawaler, dobry kierowca, może też być gwarancją. Miejscowość obojętna. Oferty Samochód, Poznań zdw 99 747

Szofer-słusarz

kawaler, szuka posady. Adres A. Taszarek, Brzeźno, powiat Czarnków. zdw 30 119

Szofer

inwalida wojenny, z praktyką warsztatową poszukuje posady. Zgłosz. uprasza Tow. Pomocy Inwalidom Woj. Poznań, Fredry 7, pokój 47, tel. 39-97. zdw 30 343a

Szofer

elektrotechnik, kawaler, 20 lat praktyki szoferskiej, dobry kierowca, samodzielny w reparacjach samochodów i reparacjach elektrycznego światła, sumienny i pracowity, poszukuje posady. Oferty B. Nowak, Poznań, M. Pocha 47. zdw 99 953

Szofer-maszynista

żonaty, szuka posady zaraz lub od 1. 11. Kaucja 500 złotych. Matyszczyk, Kotowo, p. Granow, powiat Grodzisk. zdw 99 869

Szofer

władający językiem polskim, francuskim i niemieckim poszukuje posady. Zgłosz. Samochód, Poznań zdw 99 621



Komunikat Automobilklubu Polski

Międzynarodowy zjazd automobilowy w Paryżu

Zwyczajem dorocznym równocześnie z Salonem Automobilowym, odbywają się w Paryżu pomiędzy 11 i 15 bm. obrady przedstawicieli reprezentacyjnych Klubów Automobilowych zrzeszonych w Międzynarodowym Związku Automobilowym mającym stałą siedzibę w Paryżu.

Potężna ta instytucja, jednocząca w sobie ok. 40 narodów, wywiera ogromny wpływ na rozwój wszechświatowego automobilizmu we wszystkich jego przejawach.

Doroczny Zjazd ma na celu ustalanie zasad sportu automobilowego, jako głównego środka propagandy automobilizmu, stwarzanie właściwych warunków dla rozwoju Turystyki automobilowej, wręczcie normowanie warunków międzynarodowej komunikacji automobilowej, do czego należą również sprawy celne i graniczne.

Plan prac tych Zjazdów, dzięki wymianie poglądów na przeróżne zagadnienia, wzajemnego komunikowania sobie doświadczeń zdobytych przez różne państwa, jest zawsze obfity i cenny i służy za podstawę do reglamentacji życia automobilowego i jego rozwoju jednolicie na całym świecie.

Polska reprezentowana jest na tym Zjeździe, jak i w latach poprzednich, przez Prezydium Automobilklubu Polski w osobach p. prezesa Karola hr. Raczyńskiego i wiceprezesa p. Janusza Regulskiego.



Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

I. Roczne Walne Zebranie A. W. Przypominamy PP. Członkom, że w sobotę, 25 października r. b. odbędzie się w Sali Bazarowej Roczne Walne Zebranie A. W. Początek zebrania o godzinie 17-ej. Po zebraniu odbędzie się bankiet towarzyski, na który zapraszamy przedstawicieli władz, wojska i konsulatów.

Apelujemy do PP. Członków, by w zebraniu tem wzięli jak najliczniejszy udział oraz aby swój udział w bankiecie zgłosili najpóźniej do czwartku, 23 października w Sekretarjacie Klubu.

Równocześnie podajemy do łaskawej wiadomości projekt Komitetu uzupełnienia statutu i związane z tem zmiany odnośnych paragrafów statutu.

2. Gonitwa za lisem. W dzień po Rocznych Walnych Zebraniach A. W., t. j. w niedzielę, 26. 10. br. urzędują Komisja Sportowa A. W. na zakończenie sezonu sportowego tradycyjną „Gonitwą za lisem”. Regulamin gonitwy przy niniejszym załączamy.

Na zakończenie „Gonitwy” udają się wszystkie samochody do Błociszewa pod Sremem, mającności p. konsula Daniela Kęszycowej, który był łaskaw zaprosić wszystkich uczestników do siebie. W Błociszewie nastąpi rozdanie nagród i plaket pamiątkowych.

Spodziewamy się, że do udziału w „Gonitwie” zgłoszą się licznie PP. Członkowie i temsamem zadokumentują swoje zainteresowanie się sprawami klubowymi.

Zgłoszenia udziału w „Gonitwie” należy złożyć w Sekretarjacie A. W. do dnia 24 października włącznie.

3. Mapy samochodowe. Przypominamy PP. Członkom, że można w Sekretarjacie A. W. nabyć: Odcinki 1—4 mapy samochodowej Wojsk. Instyt. Geogr. (Pomorze i Poznańskie). Mapy samochodowe Polski wydawnictwa Trzaska, Evert i Michałki.

Przy tej okazji zwracamy się do PP. Członków z apelem, aby o zauważonych niedokładnościach w mapach samochodowych odnośnie kilometrażu, dróg, niebezpiecznych przejazdów i t. p. odwrótnie uwidomili Sekretarjat A. W.

4. Oznaki klubowe. Zauważyliśmy, że jeszcze wielu PP. Członków nie posiada oznaki klubowej. Wobec tego przypominamy, że w Sekretarjacie Klubu można nabyć następujące oznaki: oznak złożony na samochodzie w cenie zł 50,—; chorągiewki haftowane w cenie zł 42; oznak złożony w butonierkę w cenie zł 10; oznak haftowany na czapkę w cenie zł 5.

5. Czeki benzynowe i olejowe. Powołując się na komunikat A. W. nr. 38 przypominamy PP. Członkom, że Sekretarjat A. W. ma do nabycia dla użytku PP. Członków czekki benzynowe i olejowe firmy Standard-Nobel. Za czekami powyższymi można nabywać benzynę i oleje we wszystkich stacjach benzynowych firmy Standard-Nobel w całej Polsce.

Apelujemy do PP. Członków, ażeby swe zapotrzebowanie pokrywali przez Sekretarjat A. W.

6. Członkowie. Na zebraniu Zarządu i Komitetu A. W. w dniu 10. 10. b. r. przyjęto w poczet członków:

Księżca Adama Tadeusza Czartoryskiego z maj. Szurkowa, p. Poniec, pow. Gostyni; p. Gustawa Goetzego z Poznania, ul. Mickiewicza 36; p. Lamberta Raszewskiego z Machcina, p. Morownica, pow. Śmigiel; p. Waldemara Guentera z Poznania, ul. Sew. Mielżyńskiego 6.

Na członka korespondenta przyjęto: p. Józefa Riebandta z Nowego Tomyśla, ul. Dworcowa 101.

Z powodu ukończenia prac przy budowie drogi powiatowej Krzywizn — Srem na odcinku Wyrzeka — Dalewo otwiera się niniejszym odcinek ten dla ruchu kołowego.

Z powodu tymczasowego ukończenia prac przy budowie szosy powiatowej na odcinku Gryżyna — Zgłimiec otwiera się niniejszym odcinek ten dla ruchu kołowego.

O „Locarno kolejowo-samochodowe”

(Dokończenie ze strony 2-iej.)

Widzimy z powyższego wyliczenia zasad tariff bojowych przeciw samochodowym, jak skomplikowaną rzeczą jest, a raczej będzie ta walka z przemysłem autobusowym i jak bardzo elastycznym musiałby stać się aparat kolejowy, aby walce tej podolał. Dlatego naogół nie wierzymy w zwycięstwo kolei, o ile pójdzie ona „na udry” z autobusami. Ponieważ jednak przy każdej walce bywają ofiary, a strona automobilistyczna jest słabsza ekonomicznie od przeciwnika, zasilanego pieniędzmi publicznymi — nie życzymy sobie wojny kolejowo-samochodowej.

O ile prostszym i bardziej z duchem czasu zgodnym byłoby załatwienie pokojowe spornych kwestyj współzycia kolei z autobusami! O tem najprostszym wyjściu zdaje się nie myśleć czynniki kompetentne. Sąd rzeczą przemysłu autobusowego jest przypomnienie władzom państwowym, iż bezpiecznie i taniej wyjdzie Skarb Państwa na „Locarno kolejowo-samochodowe”, niż na walce.

Dlaczego nie odbyło się do tej pory żadne poważniejsze posiedzenie, na którym byłyby reprezentowane obydwie strony? Czy byłoby nas, gdyby na to pytanie raczyło udzielić odpowiedzi Ministerstwo Robót Publicznych, w rękach którego spoczywają losy przemysłu autobusowego i które z tej racji powinno być mediatorzem między koleją a autobusami.

XXIV. Salon paryski

(Dokończenie ze strony 4-iej.)

Nisko osadzony punkt ciężkości, jest wogóle hasłem dnia, szczególnie dla wymagań europejskich. Cały szereg fabryk, które stosunkowo niedawno wypuściły modele, cieszą się dużym zbytem, obecnie obniżają u tych typów podwozie. Charakterystycznym przykładem tego przejawu jest Horch 8.

U marek amerykańskich tendencja ta nie występuje tak wyraźnie. Nawet drogie wozy posiadają podwozia dość wysokie (Packard, Cadillac). Nowy, szesnastocylindrowy model Cadillac'a jest nawet bardzo wysoki. To samo stosuje się do takich wozów popularnych. Odpowiada to wymaganiom przeciętnego Amerykanina, który na pierwszym miejscu stawia kwestię wygody i komfortu, potem dopiero szybkości.

Tematem ciekawym rozważań na marginesie Salonu może być kwestia zużycia paliwa. Tutaj również zupełnie wyraźnie występuje różnica między konstruktorami amerykańskimi a europejskimi. Większość fabryk w Europie, wyrabiających tanie samochody, jako jeden z głównych atutów reklamowych, używa właśnie ekonomiczności w użyciu, podczas gdy w Ameryce wystarcza tania cena i doborowa jakość. Wytłumaczenie łatwe: w Ameryce jest benzyna i olej tak tanie, że przy kalkulacji prawie, że nie wchodzi w rachubę. To też tanie maszyny europejskie mają mały litraż, mniejszą elastyczność, a za to są oszczędne, podczas gdy „amerykany” są z reguły znacznie silniejsze, o wielkiej zawartości, dzięki temu bardziej elastyczne, lecz pochłaniające więcej benzyny.

Konstruktorzy średnich i droższych wozów amerykańskich wykazują ponadto dziwną skłonność do zwiększania litrażu z roku na rok. Buick naprzykład, w ub. roku wypuszczając model o nowych linjach, powiększył bardzo znacznie moc i litraż silnika. W tym roku zaprezentował nam na Salonie po raz pierwszy osmiocylindrowkę, już o wielkiej mocy 110 koniach. To samo da się powiedzieć i o innych markach.

Ze sportu motocyklowego w Cieszynie

(Dokończenie ze strony 8-iej.)

Klasa E i F z przyczepkami: I. nagrodę p. Robert Rammer, B. B. K. M. na motocyklu „Indian”; II. p. Walter Hanson Buckley S. S. Union Łódź na motocyklu „BSA”.

Rozdanie nagród odbyło się w niedzielę, dnia 5 października b. r. przy udziale wielkiej liczby motocyklistów. Impreza ukończona, lecz praca w Klubie nie ustanie. W przyszłym roku ma Klub zamiar urządzić wielkie międzynarodowe wyścigi górskie na szosie Wisła — Kubalonka.

(Przyp. red.) Młodemu Klubowi Motocyklowemu w Cieszynie życzymy pomyślnego rozwoju oraz sukcesów sportowych.



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE

SP. AKC.

BIELSKO, ŚLĄSK

Telefon 2043

Telegr.: PETEA

AKUMULATORY
*
RADJOWE
SAMOCHODOWE
TELEFONICZNE

KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Przedstawicielstwo: Biuro Techniczne Inż. Stanisław Zdrojewski, ul. Romana Szymańskiego 4. Telefon 37-48



Karać czy wychowywać?

W ostatnich czasach zaznaczyła się bardzo żywo działalność władz bezpieczeństwa na wszystkich polach, interesujących automobilizm we wszelkich jego postaciach. Niestety przy tej okazji również ożywiła się działalność na polu mandatów karnych. Piszemy „niestety” nie bez racji, jak to zaraz wyjaśnimy.

Nie ulega kwestji, że porządek musi być. Nie ulega również kwestji, że kto nie stosuje się do przepisów, przeznaczonych do utrzymania porządku, powinien za to ponieść karę. Jednakże kary policyjne, jako kary porządkowe, posiadają to znamie charakterystyczne, że obojętne jest, czy ktoś dane wykroczenie zawińił, lub też nie; karalnym staje się sam fakt wykroczenia. Mówiąc przykładowo:

Jeżeli samochód jedzie bez tylnego światła, to jest to fakt, podlegający karze. Obojętne jest przytem, czy samochód nie ma światła dlatego, że kierowca zapomniał je zapalić, czy też dlatego, że na postoju ulicznik światła to zgasił lub ukradł żarówkę, czy też dlatego, że podczas jazdy przetarł się kabel i nie kontaktuje. Tem właśnie różnią się wykroczenia policyjne od innych przestępstw (występków lub zbrodni). Więcej nawet, bo o ile przestępstwo może być karane raz tylko, o tyle wykroczenie policyjne może być karane w zasadzie kilkakrotnie tak, że np. ktoś jadący bez światła od Zwierzynieckiej do św. Marcina może w zasadzie otrzymać tyle mandatów karnych, ilu po drodze mija policjantów. W administracji niemieckiej przewidziano nawet, w celu uniemożliwienia tego, specjalną procedurę.

Jednakże o ile chodzi o automobilizm, to przepisy prawne obwarowały go tyłoma normami, zagrożeniami karą „generaliter”, że o ile innemu obywatelowi stosunkowo łatwo uniknąć konfliktu z prawem, o tyle automobilista każdy, nawet przy najwyższej ostrożności, zawsze kiedyś w konflikcie takim się znajdzie. Jakżi tego powód? Czyżby prawu zależało na fabrykowaniu przestępców, czy słusznym jest jeszcze dodatkowe obciążenie kosztów eksploatacji samochodu przez stałą daninę zmiennej wysokości, na rzecz skarbu, bo ostatecznie w efekcie gospodarczym tak sprawa ta się przedstawia.

Jest rzeczą jasną, że władze bezpieczeństwa, stosując co do litery odnośne przepisy porządkowe do automobilistów, postępują legalnie i według litery prawa są najzupełniej w porządku. Jednak praktyka i życie codzienne samo uczy, że kara porządkowa ma sens tylko wówczas, jeżeli wychowuje, lub też istotnie usuwa stany faktyczne, stanowiące niebezpieczeństwo dla porządku lub bezpieczeństwa publicznego. Że w kwestjach samochodowych celu tego się nie osiąga, wiemy wszyscy, jak również wiemy, że cel ten osiągnięty nie będzie, a to dlatego, że ściśle przestrzeganie wszystkich tych przepisów jest możliwe tylko przy staranności tak wysokiej, że aż dochodzącej do abstrakcji, a równocześnie tylko przy najwyższym stopniu usprawnienia zewnętrznego personelu władz bezpieczeństwa.

Z punktu widzenia polityki prawnej nie uważamy tego jednak za moment ujemny. Przepis bowiem, że naprzykład samochód musi w ciemności mieć czerwone światło tylne, został wydany nie dlatego, że ustawodawca tak chce, i po to, żeby było ładnie, lecz dlatego, aby zwracało się uwagę jadącym za wozem, że na torze przed nimi znajduje się przeszkoda.

Cóż jednak, jeżeli przeszkoda sama jest dostatecznie widoczna, jeżeli więc logicznie światła tego nie potrzeba? Wtedy należałoby powiedzieć logicznie, nie zapalenie tego światła nie powinno być wykroczeniem.

Jednakże takie stanowisko ze względów porządku publicznego nie byłoby słuszne. W przykładzie powyższym np. zauważono by w praktyce, że jadącemu na wozie kierowcy mogłoby się zdarzyć, że wóz jego mimo zroku jest dostatecznie widoczny na odpowiedniej przestrzeni, mimo to jednak ktoś jadący za nim może go nie widzieć, choć dla pięciu innych znowu byłby on rzeczywiście widoczny. Decydowałyby więc indywidualne zdolności widzenia. Nie byłoby to może w zasadzie złe, gdyby nie inna okoliczność. Jeżeli mianowicie na takim tle zdarzyłby się wypadek i chodziliby o odszkodowanie za wyrządzoną temu szkodę, to przy powyższym stanie rzeczy sprawa rychło rozwołnilaby się w obszerne bagienko dowodów i przeciwdowodów, żmudnych i kosztownych, które w niesłychany sposób utrudniłyby zrealizowanie pretencji poszkodowanego. Temu zapobiega ustawa w ten sposób, że na podstawie doświadczalnej tworzy pewne kryteria, dla winy lub braku winy. Jeżeli więc został najechany wóz, który w ciemności jechał bez tylnego światła, to dzięki istnieniu odnośnego przepisu domniemywa się, że właśnie niezachowanie tego przepisu spowodowało wypadek, że brak światła był, jak się mówi w języku sądowym, kausalnym dla wypadku. Obwiniony w ten sposób zawsze jeszcze może prowadzić przeciwdowód.

Taki sam charakter mają w zasadzie wszystkie przepisy, dotyczące bezpieczeństwa na drogach publicznych, nie dotyczy to natomiast przepisów, zmierzających do ochrony osób postronnych (dymienie, hałasy). Z tego charakteru przepisów samochodowych należałoby sobie zdać sprawę, o ile chodziłoby o celowe ich stosowanie. Bo jakkolwiek sam fakt wykroczenia według litery prawa jest istotnie karalny, to, jak powiedzieliśmy na wstępie, kara ta winna być stosowana tak celowo, by istotnie bezpieczeństwo publiczne odniosło stąd jakiś pożytek. Chodzi więc tu nie o kwestję prawa, lecz o kwestję polityki prawnej. Jeżeli bowiem automobilista, od którego wymaga się już w potocznym życiu znacznie wyższego napięcia staranności, niż od innych obywateli, mimo tej staranności co chwilę będzie płacił po 3, 5 lub 10 złotych za to, że przy zachowaniu teje i bez groźby jakiegokolwiek niebezpieczeństwa znalazł się w konflikcie, to jest rzeczą jasną, że musi to spowodować pewne oziępienie, a więc osłabienie teje staranności w wypadkach istnienia niebezpieczeństwa. Rezultat więc pod względem polityki prawnej najzupełniej niepożądany. I drugi jeszcze moment. Możliwość konfliktu z przepisami porządkowymi jest w naszych warunkach życiowych tak wiele, że same władze bezpieczeństwa nie są w stanie swym zadaniom podoleć. I tu rodzi się dla automobilisty bardzo przykra kwestja, bo rodzi się pytanie, dlaczego w stosunku do niego postępuje się tak rygorystycznie mimo, że naprzykład zaprzęgi konne stale jeżdżą bez światła, że naprzykład ustawa przeciwalkoholowa tak często jest nierespektowana, że znane dziesiątki tysięcy innych rozporządzeń porządkowych poszły dawno w zapomnienie, a on, właśnie on stale jest ścigany

za wykroczenia, które często w danych okolicznościach, są zupełnemi drobiazgamami.

Nie jesteśmy odosobnieni w tego rodzaju rozumowaniach. We Włoszech, w Francji, ostatnio w Niemczech zrozumiano to już dawno i sprawę mandatów karnych w stosunku do automobilistów unormowano bardziej zdrowo i celowo. Mianowicie zasadniczo mandaty karne stosuje się tam, tylko w tych wypadkach, w których dane przekroczenie przepisu było spełnione w takich okolicznościach, że istotnie było groźne dla bezpieczeństwa publicznego (np. samochód bez światła pozostawi się zupełnie w ciemnej ulicy, natomiast nie, jeżeli tenże samochód jedzie przez ulicę oświetloną „al giorno”). Natomiast we wszystkich innych wypadkach wykroczenia notuje się według doniesień posterunkowych w liście, przy nazwiskach poszczególnych automobilistów, a z mandatem karnym występuje się w tych wypadkach dopiero wówczas, gdy wykroczenie zaczyna nabierać charakteru chronicznego. Tylko, że wówczas nie każe się już płacić 3 zł, lub 5-ciu, a wymierza się karę taką, żeby winy ją odczuł.

Zastosowanie tego systemu przez władze poznańskie spotkałoby się z pełnym zrozumieniem i wdzięcznością automobilistów.

Wzmocnianie dróg samochodowych bawełną

Ktoby pomyślał, że ta sama bawełna, której używamy do wyrobu tanich materiałów bieliźniarskich lub taniej odzieży, może być też użyta za materiał znakomicie wzmacniający drogi samochodowe?

A jednak dowiodły tego próby dokonane w ciągu ostatnich lat trzech w Stanach Zjednoczonych, gdzie olbrzymie rozpowszechnienie samochodów wywołało konieczność rozszerzenia sieci i ulepszenie dróg.

Ciekawe szczegóły w tej sprawie podaje p. H. S. Johnson na łamach pisma „The American City” (Miasto amerykańskie), wychodzącego w Nowym Jorku.

Pierwszych prób użycia materiału bawełnianego na drogi dokonano zupełnie słusznie w południowych stanach Unji północno-amerykańskiej, stany te bowiem nietylko obfitują w plantacje bawełny, ale także posiadają wielkie i liczne fabryki wyrobów bawełnianych.

Inięjatorem tych doświadczeń na drogach wiejskich powiatów Spartanburg i Newberry był inżynier drogowy stanu Karoliny południowej, Charles H. Moorefield a za jego przykładem poszli inżynierowie drogowi stanu Texas. Gdy jednak w stanie Karoliny południowej próbowano umacniać tylko brzozy dróg przez podłożenie pod powierzchnię asfaltową materiału bawełnianego, w stanie Texas użyto tego materiału na całą szerokość dróg. Rezultaty osiągnięte wykazują, że drogi wiejskie mogą być szybko, oszczędnie i zadawalająco ulepszone przez użycie materiału bawełnianego w połączeniu z lekką smolą i smolą asfaltową.

Sposób przyrządzania w ten sposób drogi przedstawia się jak następuje: Po zwykłym przygotowaniu drogi typu ziemnego pod asfalt, a następnie starannem jej oczyszczeniu miotłami mechanicznymi i ręcznymi, pokrywa się ją warstwą lekkiej smoly.

Po dwudziestu czterech godzinach, gdy smola jest jeszcze dość lepka, rozwija się na niej wzdłuż jeden przy drugim, postawy materiału bawełnianego. Następnie zalewa się tę powierzchnię smolą asfaltową, której temperatura powinna wynosić nie mniej, niż 135 stopni C., a natychmiast po dokonaniu tego posypuje się smolę asfaltową grubym piaskiem i mialkiem żwirem lub mieszaniną z dobrze potluczonego wapienia i granitu.

Jedną z głównych zalet tej nowej metody jest mały koszt instalacji i utrzymania.

Poza oszczędnością, metoda ta przedstawia jeszcze korzyści następujące:

Zwiększono opistość nawierzchni drogi; opóźnienie jej pękania, niedopuszczenie usuwania się na brzozy części nawierzchni; oporność przeciwko ścieraniu się powierzchni i utrzymanie popękanych części na miejscu.

HUMOR

Troskliwy

— Janie — mówi pani do szofera — przygotuj tylko przy naszym samochodzie wszystko, co trzeba na wypadek, jakiegos defektu, zabieramy bowiem znajomych, wobec których nie chcę się skompromitować tak, jak ostatnim razem, gdy trzy godziny leżeliśmy na sosisie, z powodu głupiej panny! Zrozumiałeś?

— Tak jest!

— I pamiętaj o przyborach!

— Pamiętam o tem, proszę jasnie pani i z wczasu już włożyłem do naszej limuzyny karty do bridza.

Baby-car

— Stać! Czy to nie pan akradł mi przed chwilą mego Dixi?

— Proszę bardzo, niech mnie pan zrewiduje!

Fortuna kołem się toczy



Woznica do automobilisty: — A możeby pan teraz dla odmiany mnie ściągnął do miasta.

Źle zrozumiał

Gluchawy pan Filek wybrał się kupować samochód. Pokazują mu piękny kabriolet.

— Ile ma kosztować ten wóz — pyta sprzedawcy.

— Trzydzieści tysięcy — odpowiada tenże uprzejmie.

— W żadnym razie nie daj więcej niż trzydzieści pięć — mówi ostro pan Filek, który nie dosłyszał.

— Ależ on kosztuje tylko trzydzieści! Trzy—dzieś—ci!

— Ach, trzydzieści! No, to w żadnym razie nie daję więcej, niż dwadzieścia pięć!

Nasze dzieci

— Mamusiu, chciałaś przecież, żeby ci tatuś kupił nowy samochód?

— Tak, dziecko, ale tatuś nie chce mi kupić!

— A próbowałaś już z napa-dem histerycznym?

Regulamin „Jazdy Patrolowej” Towarzystwa Sportowego „Unja”

1. Oddział Motocyklowy Tow. Sport. „Unja” organizuje pod protektoratem Wojewódzkiego Komitetu WF. i PW. oraz przy współpracy ilustrowanego tygodnika „Junak” zamkniętą imprezę pod nazwą „Jazda Patrolowa” według niniejszego regulaminu szczegółowego oraz zgodnie z regulaminem sportowym P. Z. M. i P. I. C. M.

2. Jazda patrolowa odbędzie się w niedzielę dnia 19 października 1930 r. na trasie Poznań — Kórnik — Śrem — Zaniemyśl — Środa — Kostrzyn — Swarzędz — Poznań (Strzelnica) i ma obok charakteru przysposobienia wojskowego cechy turystyczne i sportowe. Długość trasy wynosi 100 kilometrów.

3. Start odbędzie się w Poznaniu z przed lokalu klubowego przy ul. Bukowskiej 1 o godzinie 10-tej przed południem i to patrolami, każdy w odstępie co dziesięć minut. Kolejność startu będzie wylosowana.

4. Uczestnicy winni być na starcie co najmniej na 30 minut przed pusczeniem pierwszego patrolu celem odebrania numerów karabinów itp. Numery startowe winne być umieszczone na motocyklu z przodu kierownika, poniżej latarki. Spóźnienie się powoduje punkty karne według p. 17. Czas jest miarodajny według radja poznańskiego.

5. Meta znajduje się w Poznaniu na Strzelnicy wojskowej przy szosie Swarzędzkiej. Czas jazdy liczy się od chwili startu do przyjazdu do mety. Po przybyciu do mety winien każdy uczestnik oddać obowiązkowo strzały do tarczy, następnie dostarczyć książkę kontrolną Komisji do lokalu klubowego.

6. Do jazdy patrolowej zostaną dopuszczone wszystkie motocykle, uprawnione do ruchu publicznego i wyposażone według przepisów policyjnych. Obsadę każdego motocykla stanowią dwie osoby, mianowicie kierowca i pasażer, z których każdy odhierz na starcie karabin, natomiast naboje na strzelnicę.

7. Jako pasażerów winno się zabierać tylko członków klubu a dopiero w razie niemożności obsadzenia przez nich, zezwala się obsadzić miejsce pasażera przez inne osoby. Kierowca i pasażer winni należeć do jednej klasy według określeń p. 8.

8. Do jazdy patrolowej zgłosić mogą się tak wojskowo wyćwiczeni, obeznani z obchodzeniem się z bronią jak i wojskowo niewyszkoleni. W tym celu dzieli się uczestników na klasę A i B. Klasę A tworzą uczestnicy wojskowo wyćwiczeni, klasę B pozostali.

9. Zgłoszenia muszą być złożone w sekretarjacie (ul. Bukowska 1) na przepisowym formularzu

i to w terminie do dnia 14 października włącznie. Razem ze zgłoszeniem należy złożyć złotych 5,— tytułem kaucji za numery startowe, które odbierze się przed startem. Kaucja przepada, o ile numer nie będzie zwrócony.

10. Na formularzu zgłoszeń należy podać imię i nazwisko pasażera. Zmiana pasażera jest dozwolona tylko za poprzednią zgodą Komisji.

11. Licencje sportowe P. Z. M. są dla startujących niepotrzebne. Konieczne są natomiast dla członków Oddziału Motocyklowego T. Sp. Unja zalegalizowane legitymacje.

12. Każdy uczestnik winien być ubrany w kombinizon, możliwie jasnego koloru, granatowy beret z odznakami Unji po prawej stronie i na motocyklu proporczyk.

13. Patrol składa się z trzech motocykli, każdy po dwie osoby, które muszą obowiązkowo oddać po 5 strzałów na strzelnicę. Patrol startuje razem i winien razem przejechać do mety. Zdekompletowany patrol podlega dyskwalifikacji jako zespół; indywidualnie mogą pozostali ubiegać się o nagrody po myśli p. 16. Patrolem dowodzi wybrany przedtem kierownik.

14. Pomoc przy naprawie motocykla, który znajduje się w konkurencji może być przyjęta tylko przez członków tego patrolu do którego dany uczestnik należy. Temsamem zabrania się udzielenia pomocy patrolom innym jak i każdemu współzawodnikowi z poza własnego patrolu.

15. Na trasie będą tajne kontrole dla badania szybkości, której średnia powinna wynosić 40 km na godzinę, Luz wynosi 1 kilometr i to od 39,5 do 40,5 średniej szybkości. Każdy rozpoczęty kilometr liczy się za pełny.

16. Ustala się dla zwycięzców następujące nagrody: w klasie A:

1) puchar dla najlepszego patrolu, który przechodzi na własność klubu, dla którego barw patrol startuje, żetony dla każdego uczestnika patrolu; 2) nagroda dla najlepszej obsady motocykla; 3) nagroda pierwsza dla najlepszego strzelca; nagroda druga dla drugiego z rzędu; nagroda trzecia dla trzeciego z rzędu strzelca; 4) nagroda dla najlepszego kierowcy;

w klasie B: 1) puchar dla najlepszego patrolu, który przechodzi na własność klubu, dla którego barw patrol startuje, żetony dla każdego uczestnika patrolu; 2) nagroda dla najlepszej obsady strzelca, nagroda druga dla drugiego z rzędu strzelca; nagroda trzecia dla trzeciego z rzędu strzelca; 4) nagroda dla najlepszego kierowcy.

Nagrody zostaną rozdane w dniu imprezy o godzinie 20 w lokalu klubowym (Europa) ul. Bukowska 1, o godzinie 20.

17. Miejsca będą klasyfikowane jak następują: a) za nieosiągnięcie wzgl. przekroczenie średniej szybkości 1 punkt karnej, za każdy rozpoczęty kilometr (p. 17), b) za każdy krąg od centrum tarczy pół punktu karnej, mianowicie za 24 — 0 pkt., 23 — ½ pkt., 22 — 1 pkt. itd. (p. 5 i 6), c) za startowanie bez kombinuzu 1 pkt. karnej (p. 14), d) za startowanie bez beretu 1 pkt. karnej (p. 14), e) za brak odznaku klubowego na berecie 1 pkt. karnej (p. 14), f) za brak proporczyka na motocyklu 1 pkt. karnej (p. 14) g) za spóźnienie się na starcie 1 pkt. karnej za każdą rozpoczętą minutę (p. 3), h) za spóźnienie się na miejsce zbiórki przed startem 1 pkt. karnej za każdą rozpoczętą minutę (p. 4), i) za udzielenie i przyjęcie obecności 5 pkt. karnej za każdy wypadek (p. 16), j) za niesportowe zachowanie się jak nieposłuszeństwo wobec funkcyjnarjuszów imprezy, palenie tytoniu w czasie jazdy itp. 5 pkt. karnej za każdy wypadek.

18. Każdy startujący odbierze na starcie książeczkę kontrolną, w której będą zapisane wszystkie szczegóły potrzebne dla przeprowadzenia klasyfikacji według p. 19. Uczestnik bez książeczki kontrolnej staje się automatycznie zdyskwalifikowanym i bierze udział z chwilą jej zgubienia poza konkurencją.

19. Każdy uczestnik imprezy jedzie na własną odpowiedzialność i przez podpisanie zgłoszenia o raz udział w starcie zrzeka się wszelkich praw dochodzenia rzekomych pretensyj za ewtl. powstałe szkody tak co do własnej osoby jak i osób postronnych.

20. Dla czujących się pokrzywdzonymi przysługuje prawo wniesienia protestu do rąk sekretarza imprezy i to w czasie o 30 minut po odbyciu oficjalnego protokołu. Razem z protestem winien zgłaszający złożyć kaucję w wysokości złotych 20,— która przepada na rzecz klubu, o ile protest nie będzie uwzględniony.

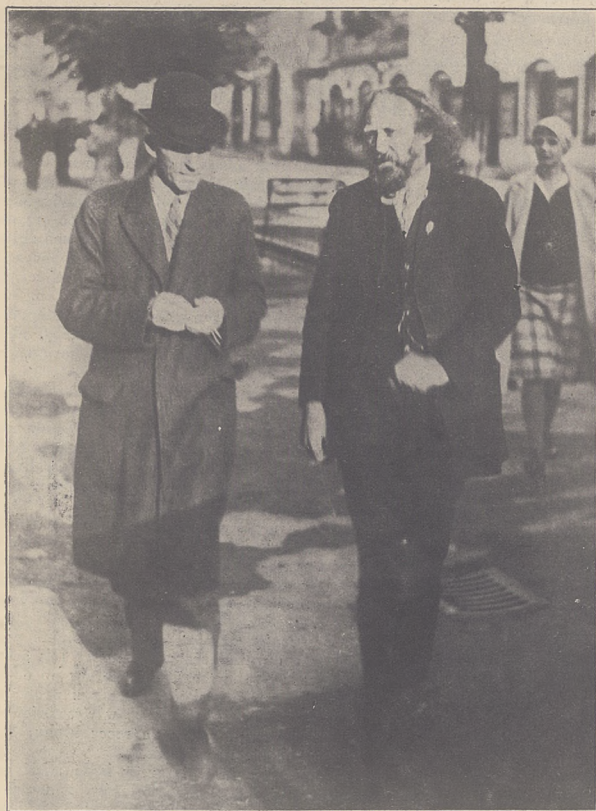
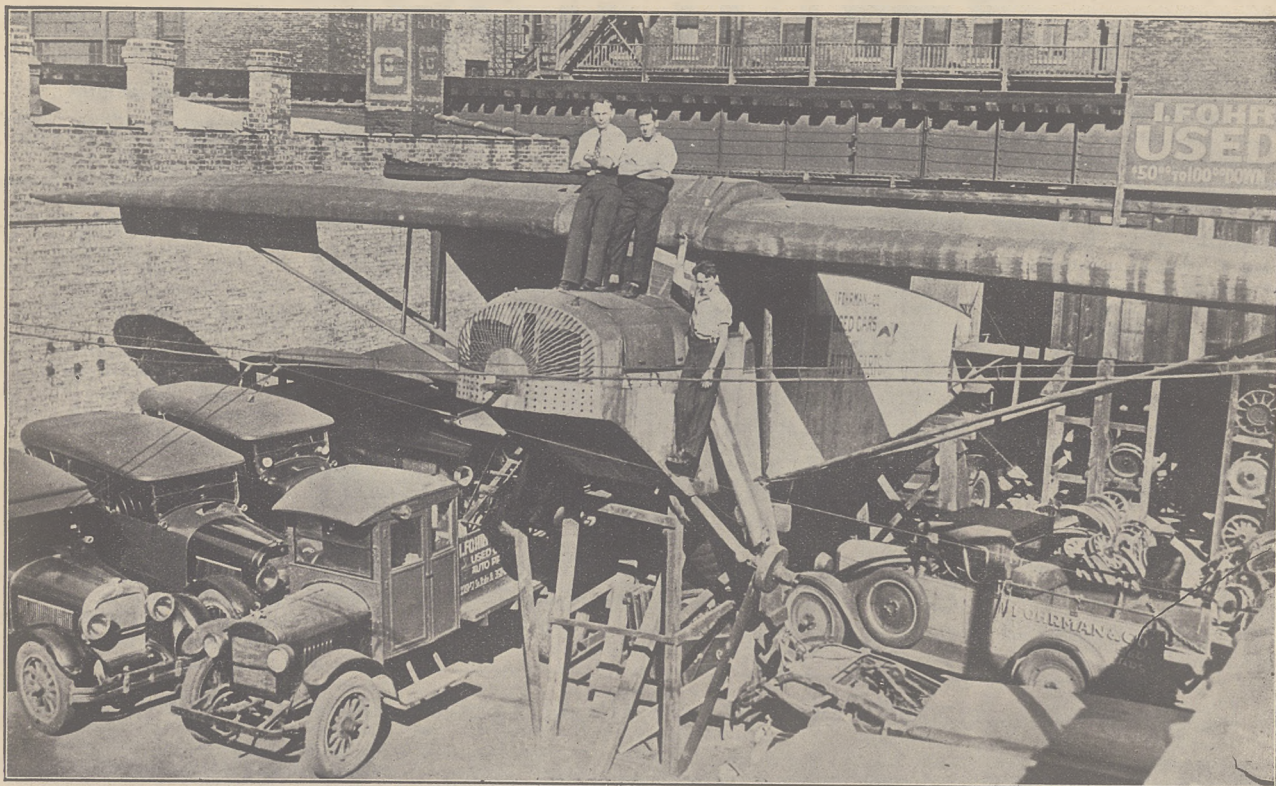
21. Funkcyjnarjusze imprezy będą nosić opaski według niżej podanych kolorów, mianowicie:

a) kierownik imprezy kolor opaski niebiesko-białe, b) sekretarz — niebieski, c) starterzy — białe, d) komisarze — czerwony, e) lekarz — fioletowy, f) prasa — zielony, g) komitet — żółty.

22. Do interpretowania §§ niniejszego regulaminu mają prawo jedynie organizatorzy, którzy zastrzegają sobie uzupełnienie postanowień przez ogłoszenie uczestnikom przed startem.

Uwaga: W p. 9 przesuwają się na dzień 16. 10. br.

Rozmaitości ze świata



Olbrzymi samolot, który widzimy powyżej, spoczywający sobie na starym żelastwie miał niegdyś przelecieć Atlantyki. W r. 1924 dr. Huff założył towarzystwo budowy samolotów, które m. in. zbudowały powyższy aparat na 24 osoby. Mimo licznych zalet miał on tę wadę, że... nie chciał latać. Został on później sprzedany za 150 dolarów.

Amerykański król samochodowy Ford, bawiący obecnie w Europie przybył do Oberammergau, by przyjrzeć się słynnym widowiskom pasywnym. Na zdjęciu Ford w rozmowie z Langiem, odtwórcą roli Chrystusa.

W armji włoskiej zaprowadzono obecnie nowy typ motocykli gaśnicowych, które oddają znaczne usługi przy jeździe po piasku, stromych wzniesieniach itd.

