

Rocznik III

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 7

30

groszy

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

16. listopad 1930

Samochód-traktor



Nieocenione usługi oddają samochody-traktory wojsku. Na rycinie samochód-traktor Citroën-Kegresse, ciągnący armatę poprzez lotne piaski obozu ćwiczebnego Rembertów pod Warszawą.

Przyszłość komunikacji autobusowej

Zagadnienie koncesjonowania przemysłu autobusowego zostanie niebawem rozstrzygnięte. — Jaki jest dzisiejszy stan komunikacji autobusowej? — Czy rozwój jej dokonął się kosztem kolei?

Zagadnienie koncesjonowania przemysłu autobusowego, posiadające niezmiernie wielkie znaczenie dla przyszłego rozwoju komunikacji samochodowej w Polsce, znalazło się obecnie w fazie najpierwszej aktualności. Według posiadanych przez nas informacji, należy się spodziewać, że jeśli nie dekretem Prezydenta R. P., to jedną z pierwszych ustaw wybieranego obecnie Parlamentu, zagadnienie koncesyj autobusowych zostanie rozstrzygnięte.

Była nawet wiadomość, że dnia 28 października br. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów miał sprawą tą się zajmować. W przeddzień Związek Izb P.-H. złożył w Prezydium Rady Ministrów obszernie umotywowany wniosek, w którym wypowiada się przeciwko koncesjonowaniu przemysłu autobusowego. Do tej pory niewiadomo jednak, czy Komitet Ekonomiczny powziął w tej materii uchwałę ostateczną, czy też nie.

Gorący okres, w którym sprawa nas interesująca obecnie się znajduje, przyniósł obfite przyczynki do studjum tego zagadnienia, któremu poświęcamy dzisiaj i poświęcimy w przyszłych numerach „Samochodu” pełną naszą uwagę. Przedewszystkiem rozpatrzmy, jaki jest dzisiejszy stan komunikacji autobusowej w Polsce, jaka jest jego rola na tle ogólnej sieci komunikacyjnej oraz poszukamy odpowiedzi na pytanie: czy gwałtowny rozwój komunikacji autobusowej w Polsce dokonał się istotnie kosztem kolei? W naszych dociekaniach korzystać będziemy z bogatych materiałów, zebranych pieczołowicie przez warszawską Izbę przemysłowo-handlową.

Pod względem długości sieci eksploatacyjnej poszczególne rodzaje transportu dadzą się obrazować w sposób następujący:

Rodzaj komunikacji	Długość eksploatacyjna linii w klm		
	1927	1928	1929
Normalnotorowe PKP.	17 184	17 257	17 302
Wąskotorowe PKP.	2 868	2 318	2 472
Wąsko- i normalnotorowe ZPK.	1 085	1 131	1 150
Tramwaje ZPK.	226,8	239,5	250
Autobusowe	14 050	20 281	29 042

Jest więc rzeczą charakterystyczną, że w ciągu zaledwie paru lat długości sieci eksploatacyjnej przez autobusy przekroczyła o 8 000 klm. długość wszystkich środków komunikacji o torze stalym. Jest przy tem znamienne, że pod względem stosunku długości linii kolejowych do autobusowych, przeciwnieśmy nawet U. S. A., gdzie stosunek ten przedstawiał się jak 2,7:2,5, podczas gdy u nas — 2,1:2,9; (7) i (8).

Udział autobusów w przewozie pasażerów środkami komunikacji publicznej przedstawia się, jak ilustrują cyfry poniższe:

Rodzaj komunikacji	Ilość pasażerów-kilometrów 1929 w miljn.		Ilość przewiezionych osób w milionach		Wpływ w milionach złotych	
	1927	1928	1927	1928	1927	1928
Koleje normalno torowe P. K. P.	7 073	158	174	167	318	367
„ wąskotorowe P. K. P.	25	1,5	1,6	1,1	2,4	2,4
„ „ i normalnotorowe ZPK ca	40	30,5	40,5	49,9	16,4	20,4
Tramwaje ZPK ca	500	381	468	456	65,6	83,3
Autobusy	2 164	30	41	57		270

Z powyższych danych wynika, że ilość przewożonych przez koleje normalno-torowe i wąskotorowe P. K. P. osób w r. 1929 zmalała w stosunku do roku ubiegłego, wpływy natomiast kolei normalno-torowych P. K. P. wzrosły. Nasuwa się wniosek, iż koleje normalno-torowe przewożą większą ilość osób na dystansach dłuższych niż to uprzednio miało miejsce.

Koleje natomiast wąsko-torowe i normalno-torowe, zrzeszone w Związku Przedsiębiorstw

Komunikacyjnych, przewożą z roku na rok coraz większą ilość osób, odpowiednio do czego rosła również i wpływy.

W przewozie tramwajów możemy stwierdzić wzrost wpływu przy zmniejszonej ilości przewiezionych osób, co się tłumaczy spadkiem frekwencji w tramwajach warszawskich na rzecz autobusów miejskich.

Jeśli chodzi o absolutną ilość przewożonych osób, największa liczba przypada na tramwaje, wykazujące z natury rzeczy największą częstotliwość przewozu (w rozważaniach uwzględniamy tramwaje z uwagi na to, iż obsługują one często odcinki, wynoszące kilkanaście, a czasem kilkadziesiąt kilometrów).

Autobusy przekraczając pod względem długości eksploatowanych linii wszystkie środki lokomocji o torze stalym, zajmują pod względem ilości przewożonych osób oraz swych wpływów trzecie, względnie drugie miejsce. Pod względem ilości przewiezionych osób stanowią one niespełnia trzecią część ilości przewiezionej przez koleje normalno-torowe P. K. P. w r. 1929, przekraczając nieznacznie ilość osób przewiezionych przez koleje wąsko- i normalno-torowe, reprezentowane przez Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, natomiast wpływy przedsiębiorstw autobusowych wynosiły w r. 1929 — 85% wpływów P. K. P. Jest to wynik znacznego udziału autobusów w ilości pasażerów-kilometrów, dokonanych w Polsce w roku 1929. Na ogólną ilość około 10 miliardów pasażerów-kilometrów na koleje P. K. P. przypada 7,1 miliarda, na autobusy 2,2 miliarda, a pozostała ilość na wszelkie inne środki komunikacji.

Jeśli zwzamy:

1) że długość wszystkich torów stalych wzrosła w ciągu ostatnich trzech lat o 100 do 150 klm rocznie, a linii autobusowych po 6—10 tys. km rocznie,

2) że ilość przewiezionych osób na kolejach normalno-torowych w latach największego wzrostu przewozu osób, a więc 1927 i 1928 wzrosła odpowiednio o 12 i 16 milionów osób, w roku zaś 1929 zmalała o 7 milionów osób, podczas gdy w przewozie autobusami ilość przewiezionych osób wzrosła w latach 1928 i 1929 odpowiednio o 11 i 16 milionów osób,

3) że pod względem ilości pasażerów-kilometrów przerobionych przez koleje normalno-torowe P. K. P., wzrost w latach 1927 i 1928 wynosił odpowiednio 340 milionów oraz 770 milionów, w roku zaś 1929 zmalał zaledwie o 3 miliony pasażerów-kilometrów, podczas, gdy autobusy przerobiły w roku 1929 — 2 164 milionów pasażerów-kilometrów, musimy z całą stanowczością stwierdzić, że gwałtowny rozwój komunikacji autobusowej w Polsce nie jest wy-

nikiem konkurencji z kolejami państwowymi. (koleje bowiem prywatne wykazują stały wzrost przewozu pasażerów), a odpowiada on tylko nowym potrzebom lokomocji, zarówno na odcinkach, posiadających już połączenie kolejowe, jak i na terenach zupełnie pozbawionych komunikacji, których istniejące środki lokomocji obsługują nie mogą.

Wszelkie przeto dowodzenia o niewłaściwości rozwoju ruchu autobusowego w Polsce, wynikające z eksploataowania tras częściowo

równoległych do linii kolejowych nie osłabi faktu, iż ilość pasażerów-kilometrów autobusowych wynosi 22% wszystkich osobo-kilometrów dokonanych w Polsce, oraz, że komunikacja autobusowa rozwinięła się w tempie wielokrotnie szybszym, niż wszelkie inne środki lokomocji rozwijają się, lub przy największym wysiłku mogłyby się rozwinąć.

Potwierdzenie racjonalności rozwoju linii autobusowych znajdujemy ponadto w statystyce następującej:

Grupa dyrekcyj kolejowych	Odsetek obszaru i ludności całego państwa		Ilość klm ² kraju na 1 klm kolei	C/odsetek wszystkich linii autobusowych
	obszaru	ludności		
Centr. wschod.	67%	56%	24 km ²	53%
Zachodni	12%	15%	7 km ²	22%
Południowa	20%	27%	19 km ²	18%

Widzimy więc, że najwyższa ilość autobusów kursuje na tych polaciach Polski, gdzie jest najrzadsza sieć kolejowa. Na Zachodzie Polski odsetek autobusów jest większy, niż na Południu, gdyż potrzeby ludności Poznańskiego i Pomorza są większe niż ludności w Małopolsce, w której rozwój linii autobusowych jest przytem utrudniony ze względu na warunki geograficzne.

Americana samochodowe

Z corocznie wydanej statystyki przemysłu samochodowego w Ameryce, wyjmemy niektóre ciekawe dane, ilustrujące rozmach tego największego przemysłu światowego.

Dane te tyczą się produkcji, cyfry wypadków, kradzieży i t. d.

W r. 1928 zarejestrowano w 26 miastach amerykańskich ogółem 74 546 kradzieży samochodów, z czego oddano prawowitemu właścicielowi 69 196 wozów, czyli około 93 proc. W roku następnym cyfra kradzieży zmalała wydatnie, gdyż według statystyki 48 miast, skradziono „tylko“ 42 756 wozów, z czego sprawna policja odnalazła 39 713 wozów, a zatem również około 93 proc.

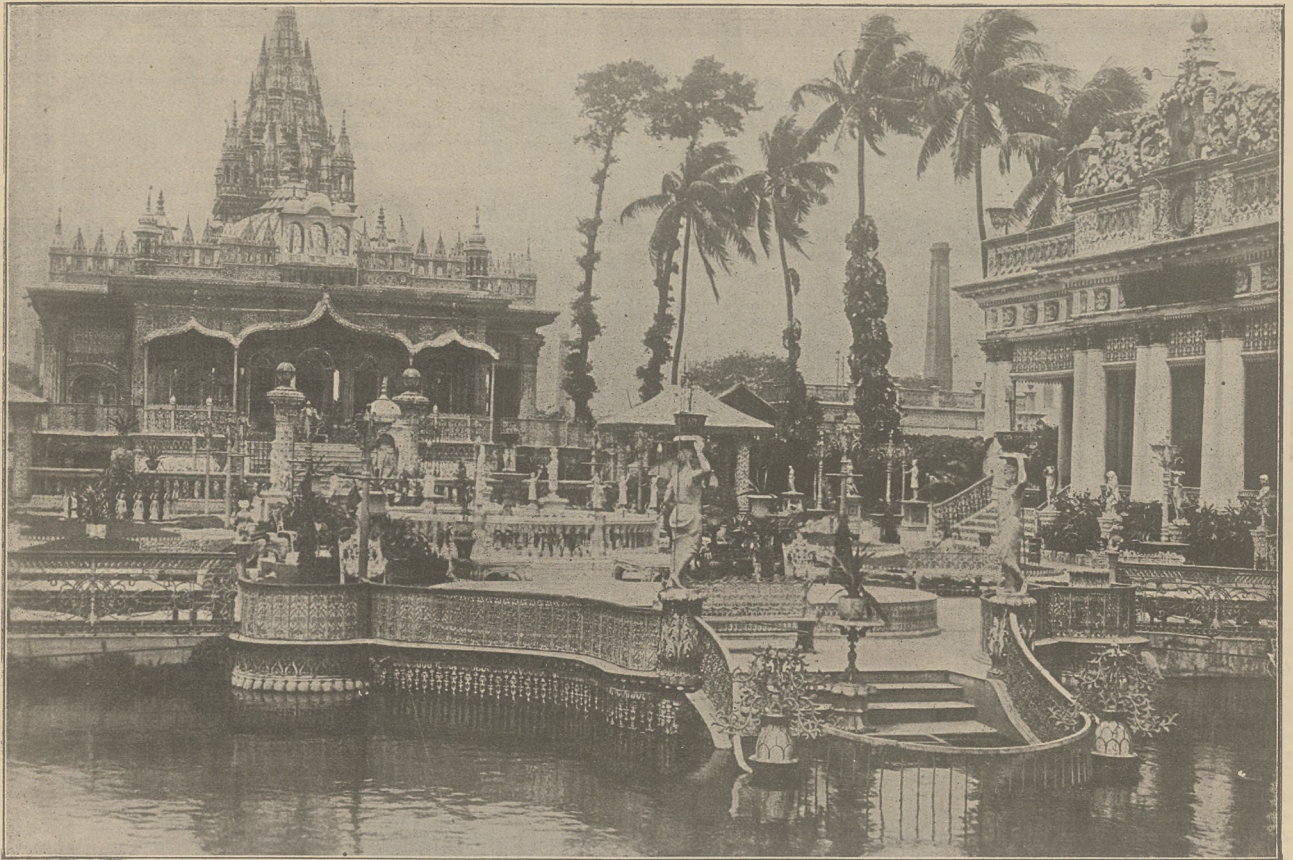
Cztery miliony 700 tysięcy robotników było zatrudnionych w roku 1929 w przemyśle samochodowym, z tego 427 459 osób było zatrudnionych w fabrykach samochodów, za co tytułem robocizny pobrali fantastyczną dla nas sumę 775 478 810 dolarów. Stosunek przyrostu personelu fabrycznego, pracującego tylko w warsztatach motorów spalinowych, wynosi za rok 1929 około 26 000 ludzi.

Tytułem samych premij asekuracyjnych tak zwane „Auto-Casco“ pobrały towarzystwa ubezpieczeniowe ładną sumkę, wynoszącą około 600 milionów dolarów, zaś tytułem odszkodowania wypłaciły te same towarzystwa sumę 308 milionów dolarów, czyli 54 proc. wpłaconych premij, to znaczy, iż zrobiły znakomity interes.

W roku 1929 było w Stanach Zjednoczonych 210 088 niestrzeżonych, czyli otwartych przejść i przejazdów kolejowych. Strzeżonych przejazdów było w tym samym czasie zaledwie 29.125.

Liczba kierowców wynosiła w roku sprawozdawczym 1929 imponującą cyfrę 7 400 000, czyli okragło 24 proc. ogólnej liczby kierowców Ameryki. W niektórych Stanach procent ten jest znacznie większy i wynosi nawet do 35, a w Detroit wynosi on aż 43. Pod tym względem rekord posiada stan Arkansas, gdyż na jego terytorjum aż 60 proc. pań kieruje swemi samochodami. Cyfry są dla nas, Europejczyków, czemś niedoścignięm. Na ogólną ilość wypadków samochodowych w Ameryce przypada na pleć piękną zaledwie 6 proc. wypadków, co świadczy dobitnie, iż pleć słaba okazuje wybitne uzdolnienie w kierowaniu samochodem.

W roku 1929 było w całej Ameryce 28.195 wypadków samochodowych, zakończonych śmiercią. Rok poprzedni wykazał „tylko“ 24 932 wypadków śmiertelnych. Dzięki niezwykle umiejętniej propagandzie chodzenia po ulicach stan ten ulega z roku na rok poprawie, zmniejszając tem samem ilość śmiertelnych wypadków.



Widok z Kalkuty. Na pierwszym planie, ozdobiona misternymi wieżyczkami świątynia Jains. Po prawej pałac kapłanów.

Automobilizm w Indjach

W olbrzymim parku, w którym się grobowiec króla Shah, wybudował pewien Anglik, zakochany w piękności przyrody, schronisko, pokryte dachem słomianym, ukryte pod olbrzymimi, cienistymi konarami tamarynd. Z tarasu tej strzechy rozciąga się śliczna panorama na bajkowe budowle, okolone ze wszech stron zielenią. Cisza grobowca, która tutaj panuje jak i samo położenie schroniska, stanowi idealne miejsce pracy dla literatów-automobilistów, zamierzających roztrząsać zagadnienia automobilizmu w Indjach.

To, co dotąd przemysł samochodowy, czy to angielski, amerykański lub niemiecki tutaj zrobił, jest wprost deprymujące. Zdaje się, że na stokrotnie mniejszym Ceylonie jest więcej samochodów tych trzech marek, aniżeli w Indjach. Hindusi, którzy ze swego kraju zrobili źródło złota i mlekiem płynące, są najbardziej zawziętym wrogiem wszystkiego, co angielskie, a niemniej i fabrykatów, amerykańskich. Największą popularność zdobył sobie tutaj włoski przemysł samochodowy, który Indje zaliczyć może jako największy rynek zbytu dla swych wozów. Marki wozów angielskich, amerykańskich i niemieckich zaś policzyć można na palcach. Coprawda znajduje się w Colombo i Madras przedstawicielstwo Daimlera i Opla, ale kierownikiem jego jest czystej rasy Hindus, który niena-

nie widzi wszystko co niemieckie, i — rzecz swego zumiała — angielskie. Służba obsługi klientów

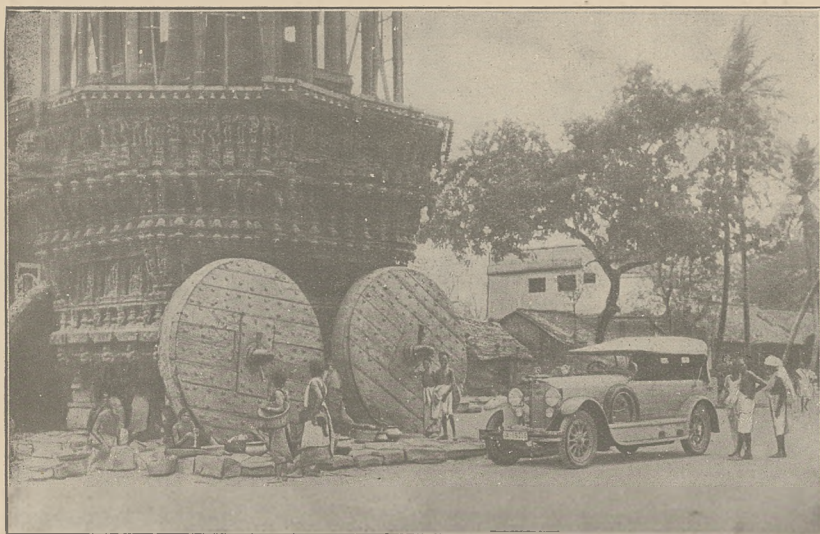
również napotyka na przeolbrzymie trudności. Warsztaty same są zresztą tak ubogo wyposażone, że nie posiadają nawet najprymitywniejszych obrabiarek, jak tokarki, imadła, ha nawet kompletu kluczy. Tak samo niema tu zrozumienia dla lepszych technicznie wozów. Nic więc dziwnego, że poza wozami włoskimi, francuskimi jest tu duża ilość tanich wozów amerykańskich jak: Fordów i Chevroletów.

Z Mercedesem mým wyładowałem w Madras, skąd głównym traktem udałem się do Bangalar, gubiąc się we wszystkich bocznych drogach, gdyż zamierzałem zwiedzić niektóre zabytki, świątynie itp. rzeczy godne widzenia. Drogi są tutaj tak oplakane, że stokroć przyjemniejsza byłaby jazda przez dzikie dżungle lub wprost naprzelaj. Co krok wyboje i to jakie! Stale noga zeslizguje się z akceleratora. Nie spodziewałem się takiej rycerskiej dzielności po moim Mercedesie, temwięcej, że obładowany był — niczem wielbłąd.

Najciekawszym postojem na pierwszym etapie mojej podróży autem po Indjach było stare miasto Vijayanagar, hogate w zabytki. Tutaj zatrzymałem się kilka dni, by dokładnie zwiedzić cuda tej miejscowości, która w przekroju ma około 30 klm. Postój urządziłem w starej świątyni bożka Ramy, przebudowanej przez rząd angielski na schronisko. Ten ro-



Prymitywne wydobywanie ropy w Burmie z głębokości 300 stóp.



Prastary wóz — świątynia, pod koła którego dawniej rzucali się religijni fanatycy.

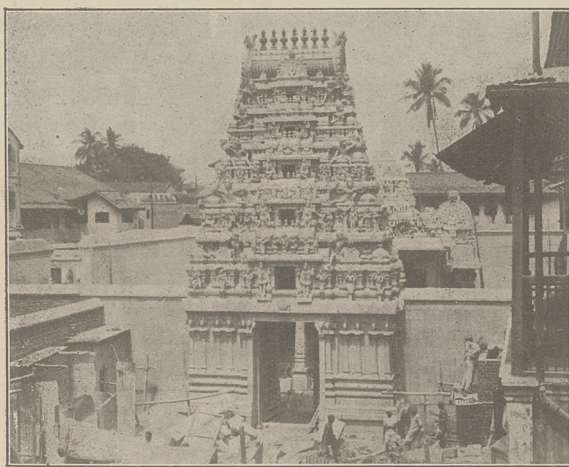
mantyczny przybytek był punktem wyjścia wszystkich moich eskapad. Ruiny Vijayanagaru są o tyle bajkowe, że zamieszkuje je fantastycznie ubrane plemię cygańskie t. zw. Lambadii oraz kilkunastu fakirów, których pieczary prawdopodobnie zamieszkiwali także nasi pra — pra szczurowie.

W Bombaju — dla pewności — oddałem wóz do remontu, by usunąć ślady osadu węgla z tłoków i doszlifować zawory. Poza tem Mercedes mój nie wykazywał żadnych niedomagań. Naprawa trwała niedługo i już po kilku dniach mogłem udać się w dalszą podróż. Niestety nadszedł okres ulewnych deszczów. Nie znając dokładnie dróg — na mapie znalazłem tylko główne trakty — udałem się do Automobilklu w Bombaju po informację. Kiedy opowiadałem sekretarzowi klubu o różnych moich zamiarach, o jeździe do Ellora, tenże śmiał mi się prosto w gębę. Widocznie nie miał od dotąd do czynienia z aważnymi automobilistami. Ale kiedy obejrzał mojego stukonatego Mercedesa, wtedy przyznał mi rację, mówiąc, że takim wozem śmiało można cel swój osiągnąć. Jazda do Ellora stanowiła nietylko dla kierowcy, ale i samego wozu pewnego rodzaju synekurę. Na najlepszych drogach stała woda powyżej podwozia, zalewając często magneto. Gorsza była przeprawa przez piaski lotne. Wóz ciągnął ostatkiem sił! Wreszcie osiągnąłem pałac maharadży Haiderabadu — w Ellora, gdzie mnie nad wyraz gościnnie przyjęto.

O świątyniach Ellory, które wykuła w skalach iście mistrzowska ręka, trudno się rozpisywać, gdyż wyszłoby to poza ramy artykułu. Zresztą pisano o nich już grube tomy. Najbardziej godną widzenia jest świątynia Kailasa — rozmiarami większa od meczetu Shah Jehaus, wykonanego całkowicie z marmuru. Świątynia ta, arcydzieło sztuki, wykuta została z wszelkimi szukanami i drobiazgami w skale. Dla niej wykuli starzy Hindusi w skale szczyb 107 stóp głęboki, 78 szeroki i 254 długi. Ilość wykutego kamienia wynosiła trzy miliony stóp sześciennych, a ta iście szyfowa praca trwała ni mniej ni więcej jak jeden wiek.

Stokroć gorsze od dróg są stosunki drogowe i te mogą każdego właściciela szybkiego wozu doprowadzić do rozpaczki. Dlaczego? Ot tak, jak często u nas, wylegają się, promenują po nich całe stado bydła! W północnych In-

djach, gdzie niektóre drogi są naprawdę wżorowe, żaden automobilista nie wyciągnie nawet średniej szybkości, gdyż co kilka kilometrów są one zakorkowane przez bydło. Tam-



Jedna z licznych świątyń w Bombaju.



Stara brama miejska w Gwalior.

tejszy rząd będzie się musiał energicznie zabrać do usunięcia tych „niespodzianek“, tembardziej, że z dniem każdym automobilizm w Indjach coraz szersze zatacza kręgi. Często droga taka przypomina pastwisko, co parę kroków znajduje się na niej stado bawołów, owiec, kóz, wielbłądów i innego bydła, uzurpującego sobie pierwszeństwo i wyłączną własność drogi. A najedź takiego bydłaka, alho zabij go, nawet nie z własnej winy! Bóg strzeż! — Drugie niebezpieczeństwo, które dla nas ludzi wieku pary i elektryczności wydawać się musi śmieszne: zwierzęta są uważane za święte! A ponieważ taka np. znana nam droga Bombay — Agra prowadzi przez kilka stanów, a każdy z nich ma odrębne sądownictwo, wtedy zabiwszy na niej głupie, takie samo jak nasze „polskie cięły“, narazisz się na wielkie nieprzyjemności. Tubylcy za zabicie krowy karzą nawet karą śmierci, a co najmniej kilkuletnim więzieniem.

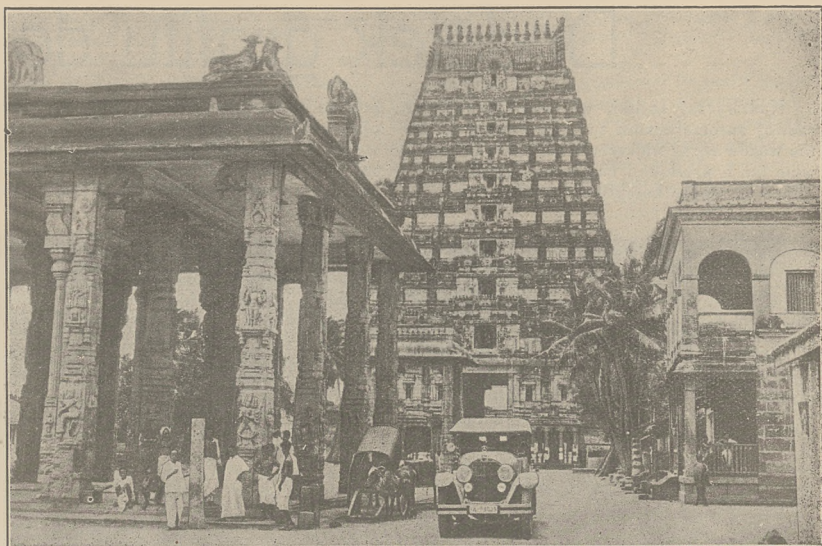
Najbardziej oburzające w Indjach są stosunki benzynowe. Tu panuje wyraźnie jawna lichwa na tym punkcie. Galon tj. cztery litry benzyny kosztuje w Bombaju w porcie jedną rupię i trzy annasy, tj. przeszło cztery złote. Cena benzyny wzrasta proporcjonalnie do kilometrów wgląd kraju, mimo, że stacje benzynowe mieszczą się prawie wyłącznie przy stacjach kolejowych, a więc koszty transportu — obliczone na litry — są minimalne. Kierownicy stacji benzynowych tłumaczą te obrzydliwe stosunki wysoką taryfą przewozową na kolejach, które już teraz przeciwstawiają się konkurencji samochodów i autobusów. Zgoda! Ale taryfa przecież raz musi się skończyć, wzgl. osiągnąć taką wysokość, by nie przedrażać towaru o sto i więcej procent! Na tem polu lichwa i jeszcze raz lichwa!

Nie dość na tem! W licznych okolicach automobilisci są utrzymującymi dwory maharadzów. Większe plemiona tubylców mają prawo pobierania cła, co zresztą bardzo skrzętnie czynią. Ale z chwilą, kiedy biedny automobilista zapłacił cło na rzecz rządu angielskiego, przychodzi lada pendrak książę-pan indyjski, z takimże samem żądaniem. Rząd angielski pobiera tu jeszcze specjalny podatek od samochodów i nic dziwnego że jedyny pokarm dla zmotoryzowanych koni — który przed wojną, a może i po niej jeszcze na Sumatrze

palono, ho nie można go się było pozbyć — w cenie stale się śrubuje. Skutek ten, że silniejszych wozów wogóle w calych Indjach nie widać, a pierwsze pytanie klienta, chcącego nabyć wóz w jakiegokolwiek reprezentacji stało się przysłowiowe i brzmi: Ile galonów żre on na milę? Dalszym skutkiem tej fatalnej polityki benzynowej jest to, że automobilizm w Indjach — w porównaniu z Ceylonem — jest jeszcze w pieluszkach. W Bombaju krąży względnie duża liczba samochodów, co się tłumaczy tem, że każdy Europejczyk — już choćby ze względu na wyższość rasy i ambicję — nigdy nie będzie używał takich środków lokomocji jak tramwaju, autobusu lub pojazdu konnego. Dawniej posiadał każdy z nich pojazdy konne z licznymi „saisami“ (stangretami), a ponieważ obecnie konie wychodzą z mody, więc mają samochody, mimo, że utrzymanie ich pochłania olbrzymie sumy.

Napisać obszernie o drogach indyjskich zaprowadziłoby nas zbyt daleko, gdyż stan ich zależy od pory roku. Podczas opadów deszczowych — drogi niepokryte makadame — są wogóle nie do przebycia, zaś w okresie suszy, nawet po naprawie przedstawiają stan oplakany, gdyż ciężkie, dwukolowe furgony Hindusów, posiadające wąskie obręcze na kołach, okropnie i bezlitośnie je niszczą. Jeśli ktoś dla własnej ambicji zbroczy ze swym wozem z traktu głównego, wtedy może przeżyć niespodzianki, o których nigdy nie marzył. Czeką go na drogach bocznych — moc niespodzianek w postaci zapor, u których czyhają dróżnicy, pobierający podatek drogowy, podobny do naszego rogatkowego. Najczęściej spotyka się te zapory na najgorszych drogach. W Indjach północnych buduje się dość obszerną sieć dróg smolcowych, niestety tak wąskich, że zaledwie dwa wozy mogą się mijać. Organizacja drogowa również pozostawia dużo do życzenia. Jadąc z Gwalior do Agra droga kończy się 60 mil przed celem podróży, gdyż niema mostu nad rzeką. Owszem są tam pontony, statki, które przewożą pasażerów z jednego brzegu na drugi, ale tylko wtedy, kiedy „stan wody jest niski“.

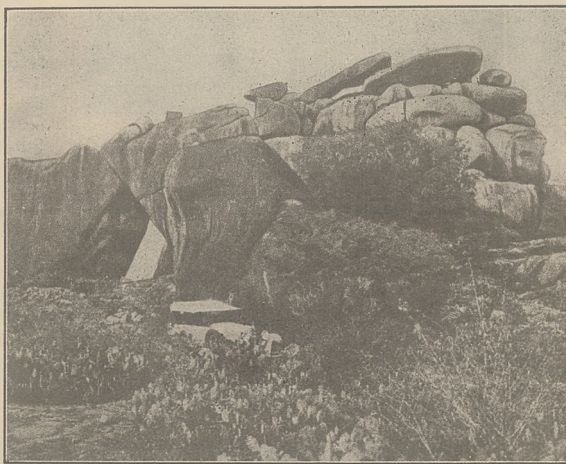
Pod koniec jeszcze odpowiedź na pytania: Czy warto Indje zwiedzić samochodem? Jeżeli ktoś zamierza zwiedzić osobliwości Indyj, albo polować na grubszą zwierzynę,



Wnętrze do świątyni Shiwa w świątym mieście Conjeevaram.

wtedy bezwzględnie wskazane jest zabrać ze sobą samochód. Chcąc zwiedzić takie punkty jak Delli, Agra, Benares, wystarczy koleję, któ-

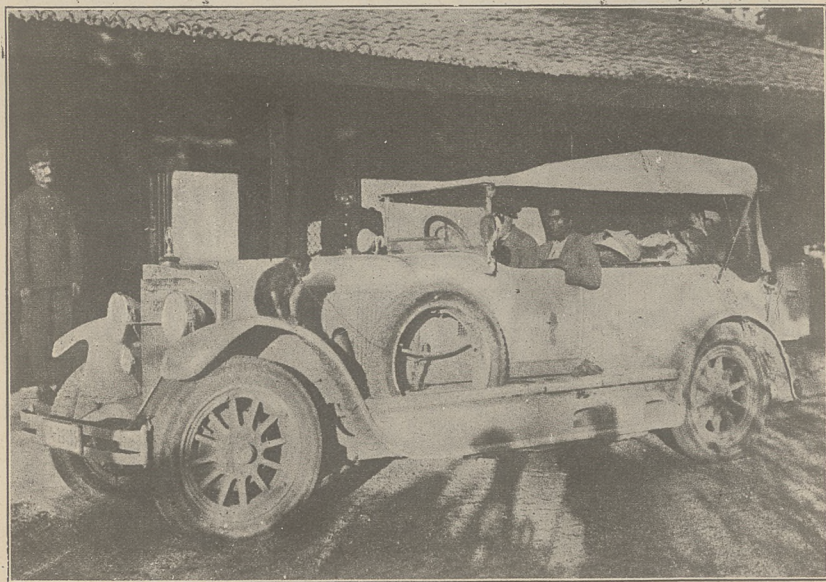
ra w calych Indjach pracuje bez zarzutu. Jeżeli się ktoś, zwiedzając Indje, zdecydował na samochód, wtedy korzysta z licznych schronisk rządowych, znajdujących się prawie w każdej wiosce. Widoków romantycznych w czasie jazdy niechaj się nikt nie spodziewa; wędrujący fakirzy należą do przeszłości. Znacni ci ludzie podróżują dzisiaj wygodniejszą koleją. Poza licznymi wędrującymi plemionami cyganów, które się od czasu do czasu widzi i którzy zazwyczaj są zawodowymi zbrodniarzami — nie więcej! Nawet małpy, które dawniej stadami wysiadywały drogi, wykurzył zapach benzyny! Jeżeli wybiera się ktoś do Indyj na polowanie, wtedy samochód oddaje mu niezmiernie usługi; sposobności do polowania jest tu dużo, a chcąc ubić tygrysa lub słonia trzeba mieć stosunekki z maharadzami, gdyż ci tylko wydają zezwolenie na polowanie na grubszego zwierza.



Brama wykuta w skale koło Vijayanagar.

Co zaś do komunikacji autobusowej, to miała ona początkowo charakter pomocniczy względem kolei. Obecnie między całym szeregiem miast kursują autobusy według ściśle wyznaczonego rozkładu jazdy. Początki komunikacji autobusowej w Indjach były bardzo skromne. Prywatni przedsiębiorcy, nie licząc się z szybkim rozrostem tej nowoczesnej komunikacji, uruchamiali małe autobusy, mogące pomieścić najwyżej 6 osób. Obecnie duże autobusy, kursujące na głównych traktach, nie należą do rzadkości.

Równoległe z rozwojem komunikacji autobusowej idzie rozwój dróg. Mamy w Indjach północnych śliczne drogi makadamowe, których zażdrościć by im mogła nawet Europa. Rozwój sieci drogowej odbywa się w dość szybkim tempie i spodziewać się należy, że już w najbliższych latach Indje stanowią będą kraj wybitnie turystyczny. Prawie wszystkie większe miasta mają swoją komunikację autobusową a nierzadkie są wypadki, gdzie autobusy kursują pomiędzy miastami, mającymi komunikację kolejową. Potrzeba szybkiej komunikacji w Indjach jest tak silna, że nawet małe wioski indyjskie domagają się zaprowadzenia szybkiej komunikacji autobusowej. O dalszych eskapadach samochodowych w Indjach będę milczał, nie chcąc, by Czytelnicy powtarzali za Włochami: „sino e vero e bon trovato!“



Wyjazd z Indyj. Na błotniku towarzysz podróży Mikuś.

Dodatek grafitu do smarów

Nadzwyczaj szybki, w ostatnich czasach, rozwój automobilizmu spowodował wytwarzanie wozów coraz większymi serjami, — nie mówiąc już o produkcji ciągłej zakładów Forda. Ten stan rzeczy komplikuje sprawę i zw. fa-

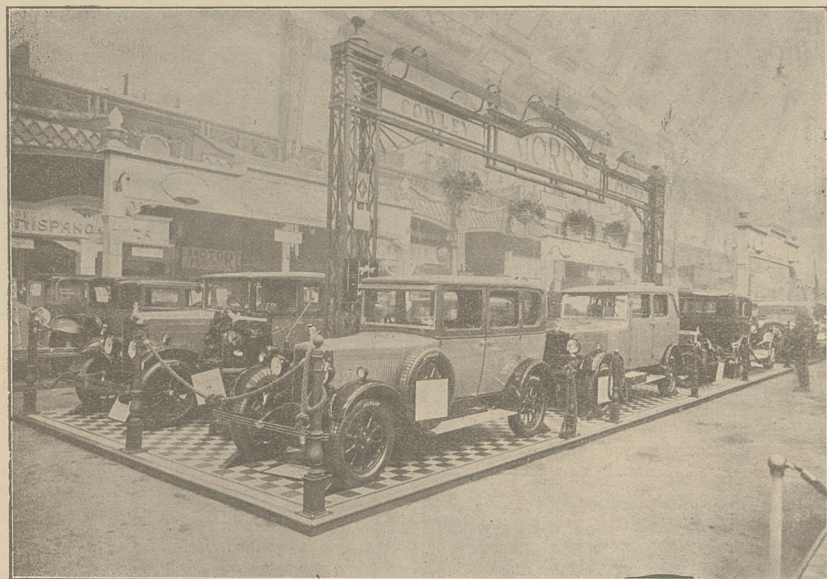
próbne jazdy. Fakt ten każe więc szukać przyczyn gdzieindziej.

Charakterystycznym jest, że wadami, często przez właścicieli wozów podnoszającymi, są różnego rodzaju zatarcia, a szczególnie zatar-

wały korbowe i łożyska, tłoki i ściany cylindrów, zarówno w motorach nowych, które wyszły wprost z fabryki, jak i w tych, które wyszły z remontu, nigdy nie są matematycznie okrągłe i gładkie, i dopiero w czasie dłuższej pracy motoru muszą się one ogładzić, t. zn. że pewne drobne nierówności muszą się, zrozumialej powiedziawszy zeszlifować. Nawet najstaranniej obrobione cylindry, tłoki i łożyska i t. d. wykazują pewną chropowatość, którą można wprawdzie w dostatecznej mierze usunąć przez polerowanie ich do polysku, ale który to sposób jest drogi. Przemysłowo więc nad tem w jaki sposób pracę tę przesunąć na czas późniejszy, na początkowy okres pracy silnika, gdy wóz znajduje się już u właściciela, który go od fabryki kupił. I przyznać trzeba, że zamierzenie to osiągnięto w pełni, o ile ten pierwszy właściciel wozu, względnie kierowca, jest wykształconym samochodziarzem.

Wiadomem jest, a przynajmniej wiadomem być winno każdemu, kto ma styczność z motorem, że o dobrem smarowaniu można mówić tylko wówczas, gdy dwie trące się części oddzielone są od siebie w zupełności warstwą smaru. Ponieważ jednak, jak wyżej wspomniano, z powodu chropowatości ścian, z powodu wzajemnego zahaczania się o siebie drobniutkich cząsteczek wystających z trących się o siebie powierzchni i ich wzajemnego ścierania się, nie można tutaj mówić o zredukowaniu tarcia do tego minimum, poniżej którego przy danym oleju pójść nie można, przeto ten rodzaj tarcia, które tutaj na miejsce nazwijmy, acz nieco niesłusznie, tarcie półpłynnym. Stan taki trudno jest sobie wprawdzie wyobrazić, tłumaczymy go sobie jednak jako takie tarcie dwóch płaszczyzn, które nie są wprawdzie oddzielone od siebie nieprzerwaną warstwą smaru, mają jednak na swej powierzchni dostateczną jego ilość, aby nie nastąpiło natychmiastowe zatarcie.

Posiadając te wiadomości, łatwo zrozumiećmy dlaczego fabryki w przepisach o smarowaniu wozu podają, że nowy wóz (motor) należy smarować szczególnie obficie w czasie pierwszych jazd, i to używając do tego celu najlep-



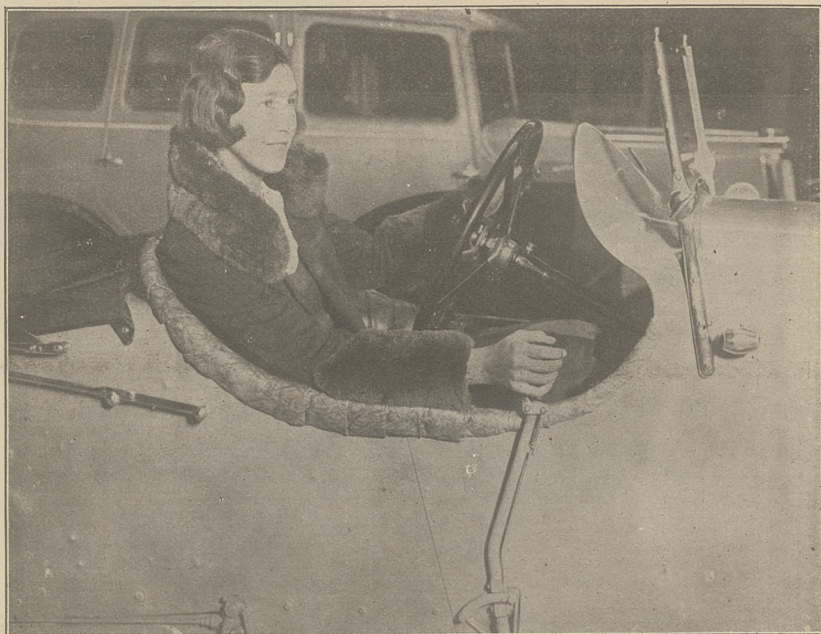
Stoisko największej angielskiej fabryki samochodów Morris na tegorocznej Olympji Show.

wać ewentualne usterki spowodowane montażem.

Dawniej, gdy samochody budowano niewielkimi serjami, po zmontowaniu wozu odbywano pierwszą jazdę próbną, po której wóz rozbiórano i szczegółowo badano, aby po drugiej jeździe próbnej, o ile nie wykazała ona w wozie żadnych usterek, oddać go do sprzedaży. Dzisiaj jednak próby takie przeprowadza się tylko z wozami droższymi, budowanymi serjami, obejmującymi najwyżej kilkadziesiąt wozów, gdyż podrażają one silnie koszt produkcji. — Natomiast przy wozach produkowanych serjami po kilkaset, względnie kilka tysięcy sztuk, próby takie ogranicza się do minimum, aby oszczędzić na robociznie i czasie, który przecież także jest kosztowny, — jednym słowem dlatego, aby nie podrażać fabrykatu. Wóz tej kategorii podlega rozbiórce tylko wówczas, gdy wyniki pierwszej jazdy próbnej były w wysokim stopniu niezadowolające.

Opierając się na powyższem, winno by się wszystkie wozy tej kategorii uważać za mniej pewne od wozów, które przechodziły w fabryce dwie, a nawet trzy jazdy próbne. Takie stanowisko nie byłoby jednak słuszne z uwagi na to, że poszczególne części wozu wyrabiane są przez obrabiarki precyzyjne, które zdolne są obrabiać je z dokładnością setnych milimetra, zresztą zależnie od wymagań konstruktora. Praktyka wykazuje, że na precyzyjnym wykonywaniu części przez obrabiarki można w zupełności polegać, i że taki skrócony sposób próbowania wozów stanowi dostateczną kontrolę późniejszej pracy motoru. Polegając więc na precyzyjności obrabiarek i na praktyce, zestawiamy wóz z części, nie troszcząc się o ich dopasowywanie. Zdarza się wprawdzie, że przy takim sposobie fabrykacji czas pracy niektórych części składowych wozu jest krótszy od tego czasu, z jakim się liczył konstruktor, ale na usprawiedliwienie fabrykantów tej kategorii wozów należy podać, że to samo trafia się i w wozach, które przechodziły nawet trzy

cia tłoków. Ogólnie znana jest rzeczą, że zarówno z wozem nowym jak i z wozem, który wyszedł po t. zw. generalnym remoncie, trzeba się obchodzić przez czas pewien ze szczególną pieczołowitością. Wszelkiego rodzaju zatarciom, a w szczególności zatarciom tłoków, winno jest oczywiście za wielkie tarcie, albo lepiej powiedziawszy, za skąpe ich smarowanie — czyli, że winien jest kierowca. Oskarżenie to postaramy się poniżej uzasadnić.



Samochód marki „Lea Francis“, luksusowy model turystyczny, 12 KM. każdej chwili można zamienić na wyścigowy.

szego oleju, oraz że olej należy wypuszczać z motoru już po przejechaniu pierwszych 300—500 klm. Otóż fabryce chodzi w tym wypadku o to, aby kierowca, przez zastosowanie się do tego przepisu, usunął z motoru wraz z olejem te drobniutkie cząsteczki metalu, które powodując chropowatość trących się powierzchni, a w czasie jazdy podczas pierwszych 500 km zeszlifowane, obecnie w oleju tym się znajdowały. Z olejem tym usuwa się również z wnętrza motoru te wszystkie ołce ciała, które się tam w czasie montażu przypadkowo dostały, a zmyte przez olej osiadły na dnie karteru.

Powszechnie jest wiadomo, że na późniejszą wydajność motoru i jego trwałość bardzo wielki wpływ ma pieczołowite obchodzenie się z nim w czasie jego pierwszych 1500 kilometrów. Szczególnie więc ważną będzie rzeczą, aby wóz już od samego początku był smarowany takim olejem, który na skutek swoich specjalnych własności będzie miał nie tylko dobrą smarność, ale będzie także mógł wygładzać równocześnie chropowate (szorstkie) powierzchnie podlegających tarcu metalu. Żaden jednak olej nie jest w możności wygładzać powierzchnie szorstkie, o ile jest czysty.

Tą specjalną własność, o której wyżej wspomniano, nadaje olejom grafit do nich domieszany. Dodawanie jednak grafitu do oleju nie jest czynnością łatwą. Pierwsze usiłowania dodania grafitu do olejów do smarowania nie dały dobrych wyników, grafit bowiem wydzielał się z oleju, osiadając na dnie naczyń i przewodów, co szczególnie było niebezpieczne ze względu na możliwość zupełnego zatkania tych ostatnich, a co zatem idzie uniemożliwienia przepływu przez nie olejom. Z czasem, gdy przekonano się, że powodem takiego osadzania się grafitu jest niedostateczne jego rozdrobnienie, i stwierdzono ponadto szkodliwe działanie na powierzchnie smarowane kwarcu, glinki, wapna i t. p. domieszek, znajdujących się, choć w niewielkiej ilości, w graficie kopalnym. Na długi czas zarzucono jego stosowanie i ograniczono się do użycia go tylko w niewielu specjalnych wypadkach.

Problem dodawania grafitu do smarów wszedł jednak w zupełnie nowy okres z chwilą, gdy Amerykaninowi Achesonowi udało się otrzymać syntetycznie grafit czysty, t. j. zawierający ponad 99 procent chemicznie czystego węgla, a następnie otrzymany ten produkt tak dokładnie rozdrobnić, że wprost nie-

możliwym stało się mechaniczne oddzielenie grafitu od oleju.

Skoro jednak w czasie doświadczeń przekonano się, że smarność grafitu sztucznego jest dużo mniejsza od smarności grafitu naturalnego, dolożono wszelkich starań, aby przez odpowiednie postępowanie grafit naturalny tak dalece oczyścić od obcych domieszek, żeby produkt końcowy zawierał również

ry te składają się z pięciu procentów grafitu i 95 procentów wysokowartościowych olejów automobilowych.

Znajdujące się w roztworze luseczki grafitu wiskają się do najmniejszych szczelin metalu i z czasem tak je wypełniają, że powierzchnia metalu tworzy się wybitnie gładka i twarda. Należy nadmienić, że grafit zachowuje budowę luskową, względnie płatkową na-



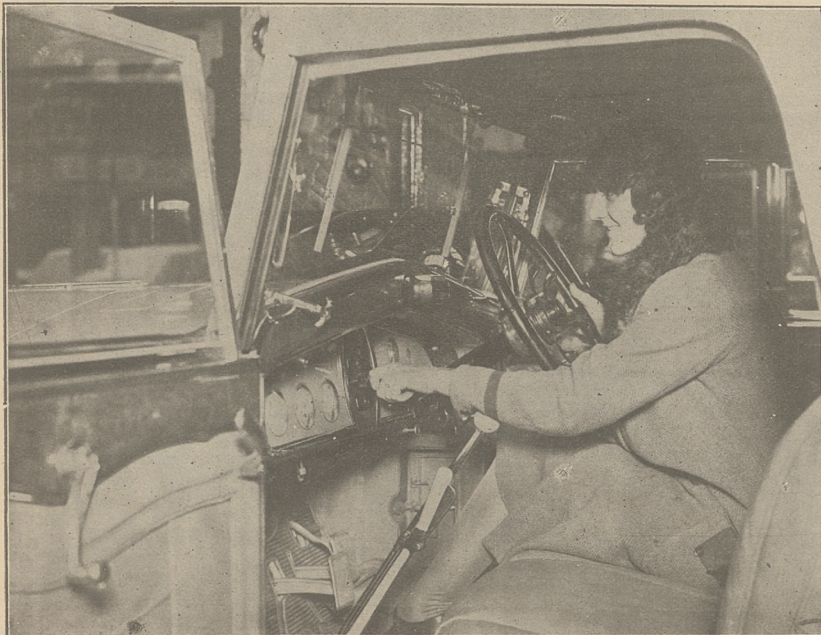
Samochodzik „Cadet 8” z półkrytą karoserją i dachem do zdejmowania.

99,8 procent czystego węgla, podobnie jak grafit uzyskiwany na drodze syntetycznej. Dalsze doświadczenia pozwoliły ten grafit naturalny, dokładnie oczyszczony, utrzymać w stanie kolloidalnym, t. zn. tak go rozdrobnić, żeby drobinki jego pozostawały stale w zawieszeniu w oleju, i ani same się z niego nie wydzielały przez osiadanie na dnie naczyń i przewodów, ani też nie mogły być mechanicznie od oleju oddzielane.

W handlu spotyka się kolloidalne roztwory grafitu pod różnymi nazwami. Roztwo-

wet przy najdokładniejszym rozdrobieniu go, nawet wówczas gdy poszczególne jego cząsteczki nie są większe od milionowej części milimetra.

W taki sposób utworzona powłoka grafitowa jest wprawdzie bardzo cienka, jednak zarazem bardzo twarda, przez co wybitnie zmniejsza się zużycie trących się części. Przy dłuższym używaniu olejów zawarty w nich grafit wypełnia nie tylko szczeliny w metalu ale również drobne nierówności znajdujące się na pierścieniach i ścianach cylindra, przez co możemy otrzymać lepszą kompresję w cylindrze. Przytem wszystkiemi i grafit sam posiada niezłą smarność, zatem używając go, uzyskujemy większą pewność ruchu, bo jeżeli z jakichkolwiek bądź powodów zawiedzie smarowanie olejowe czy to w motorze nowym, czy też wyszłym świeżo z remontu, utworzona przez te środki warstewka grafitu smaruje w krytycznym momencie dostatecznie te części, którym groziłoby zatarcie, czyli inaczej mówiąc tarcie na sucho. A trzeba sobie uzmówić, że brak dopływu oleju nie oznacza braku tego oleju odrazu na całej powierzchni trącej. Przeważnie chodzi tutaj o jedno мгиние oka, gdy topiąca się jakaś niewielka nierówność metalu powoduje przerwanie warstewki smaru zaledwie na przestrzeni kilku czy kilkunastu milimetrów kwadratowych, co jest jednak o tyle niebezpieczne, że ten brak oleju w pewnym miejscu, powiedzmy obrazowo, ta malutka plamka spowodowana brakiem oleju, może bardzo szybko objąć większą powierzchnię. Następstwa: tarcie pół-suche, suche, lokalne podniesienie się temperatury, spalanie resztek oleju i w końcu zatarcie ze wszystkiemi jego bardzo niemilemi, następstwami. Wprawdzie normalnie warstewka smaru tworzy się z powrotem, jednak z uwagi na to, że zaburzenia takie, takie miejscowe topienie się metalu, trafiają się bardzo często przy łożyskach z białego metalu, szczególnie w motorach nowych i świeżo remontowanych, łożyska i czopy powleczone warstewką grafitu wybitnie zmniejszają niebezpieczeństwo zatarcia,



Isotta Fraschini, jedyny wóz na salonie londyńskim, z radioaparatem wbudowanym w deskę rozdzielczą. Podwozie służy jako antena, a audycja jest wyraźna nawet przy szybkości 90 klm./godz.

a co ważniejsze, że taka warstewka grafitu pomaga olejom do szybkiego powleczenia sobą tej suchej plamki.

Wiele fabryk, aby zapobiec w początkowym okresie pracy wozu możliwościom zatarcia, poleca w przepisach o smarowaniu wozów.

smaruje on dodatkowo prowadzenie wentyli, tor ruchu tłoka itp., w czasie tych pierwszych 1000 kilometrów, czyli mniej więcej tak długo, dopóki wszystkie te części nie dotrą się odpowiednio i nie zaczną pracować bez zarzutu. Bardzo dobrze jest także użyć jako dodatku

noś ruchu motoru. Należy jeszcze podnieść że ten roztwór oleju i grafitu należy przed wleaniem do zbiornika rozpuścić w małej ilości materiału pędnego.

Podobnie, jak z nowym, postępować należy i z motorem wychodzącym z remontu, ponieważ musi on być równie ostrożnie, powiedzmy, „ujężdżany”, jak motor nowy. Na nieszczęście jednak kierowca, który jako tako oszczędza wóz nowy, przy wozie który wyszedł świeżo z remontu już po drugiej, trzeciej jeździe chce wydobyć z motoru pełną moc, aby się przekonać (?!), czy remont został dobrze przeprowadzony.

I oto przy takich przedwczesnych nieopóźnionych przeciążeniach mieszanina oleju z grafitem przedstawia bardzo wielką zaletę, pozwala bowiem na dobre smarowanie nawet wówczas, gdy z powodu silnie dociśniętych (dopasowanych) łożysk pompa nie dostarcza dostatecznej ilości oleju do miejsca styku trących się części, np. tłoka i cylindra. Widzimy więc, że przez użycie takiego, dość pojedynczego środka możemy zapobiec wielu kosztownym szkodom.

Ale nietylko w motorze, bo również w skrzynce przekładniowej i w dyferencjale roztwór koloidalny grafitu i oleju rozwija swoje dobre właściwości przez powlekanie warstwą grafitu zarówno haków zębów kół zębatych, jak i łożysk kulkowych czy rolkowych. Również i do smarowania piór resorów, jak też i innych części podwozia aż do przyrządu kierowniczego włącznie, smarowanych czy to pod ciśnieniem, czy to, co obecnie częściej jest stosowane, smarowanych centralnie, roztwór koloidalny oleju, względnie smaru i grafitu uważany jest za najodpowiedniejszy.

Następstwem używania takich smarów jest nietylko zmniejszone zużycie części, ale i zmniejszone tarcie, co jest równoznaczne z większą trwałością całego silnika i większą mocą przezeń wydawaną. Wszystko to można osiągnąć niewielkim nakładem kosztów, — wystarczy bowiem dodatek pół procentu grafitu do używanego dotychczas przez właściciela wozu oleju, aby otrzymać nietylko wybitne polepszenie smarowania, ale także, aby zapobiec wielu szkodom, których tak łatwo można uniknąć.

Inż. Stanisław Kwolek.



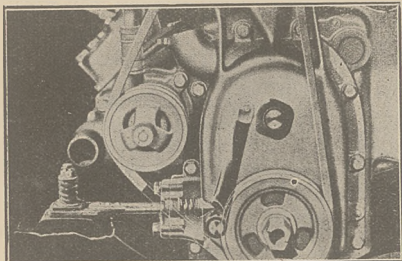
Angielski Daimler 40/50 KM. z samodzielną zmieniającą się przekładnią. Jest to kopja wozu króla angielskiego, który mu będzie dostarczony w marcu przyszłego roku.

przynajmniej w czasie pierwszych 1000 kilometrów smarowanie, które z uwagi na brak odpowiedniego terminu w polskim słownictwie samochodowym, nazwijmy smarowaniem od środka. Polega ono na tem, że do materiału pędnego (benzyny) dodaje się pewną ilość oleju. Ponieważ olej ten, najlepszej jakości, spala się w cylindrach tylko częściowo, przeto

do materiału pędnego koloidalnego roztworu grafitu w oleju, bo oto dodatek około 25 cm. sześć. tego roztworu na 10 litrów materiału pędnego jest zupełnie wystarczający, aby w początkowym okresie pracy motoru wybitnie zmniejszyć, normalnie bardzo wielkie, zużycie trących się części, co ma szczególnie dobry wpływ na późniejszą trwałość części i pew-

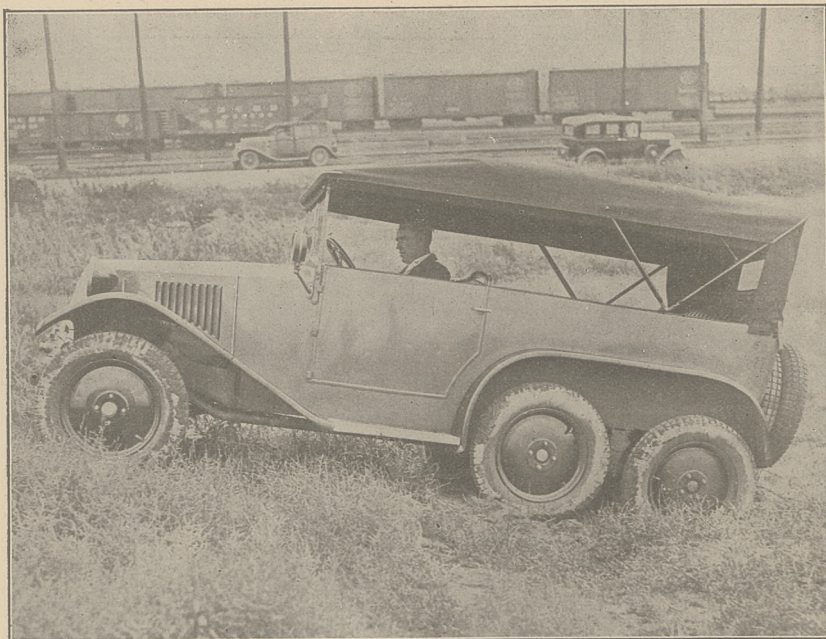
Nowości techniczne

Nowy ośmiocylindrowy wóz Oakland 8 posiada silnik o kształcie V. Osobliwością jest jego elastyczne i silne zawieszenie. Cały silnik wisi na ruchomych dźwigniach, których jeden koniec zaopatrzony jest w rolkę celem dopuszczenia wahań bocznych. Dalej objaśnia



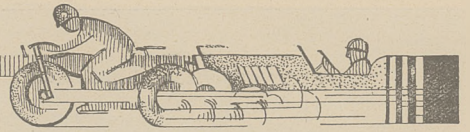
Oryginalne zawieszenie silnika w samochodzie marki Oakland 8.

ce dźwigni spoczywają w sprężynach, eliminujących wszelkie wstrząsy. Szczegóły tej konstrukcji widoczne są z ryciny. Czy zawieszenie to należycie spełnia swój cel, o tem na razie będziemy milczeć. Podobne zawieszenie silnika mają liczne inne marki samochodów i jak wiadomo, działa ono sprawnie.



Samochód terenowy, trzyosobowy marki Tatra o sile 12 KM. skonstruowany do użytku armii niemieckiej i wypróbowany na jej licznych manewrach. Wóz ten może rozwinąć szybkość 65 km/godz., nawet w nierównym terenie.

Ze sportu



Rajd gwiazdzisty do Casablanca. — Rajd gwiazdzisty do Rygi. — Wielka nagroda Wiednia. — Nowa próba pobicia rekordu. — Nowe rekordy w Brooklands. — Ciekawe cyfry. — Rekord Hennego pobity. — Ostatnia impreza motocyklowa w Łodzi.

Ostatnio odbył się międzynarodowy zjazd gwiazdzisty do Casablanca, zorganizowany przez Automobilklub Marokka. Rajd ten odbył się w trudnych warunkach atmosferycznych i nastęrczał kierowcom wiele trudności. Liczne drogi górskie, przez które trasa prowadziła, wskutek opadów śnieżnych były formalnie zasypane białym całunem, przez który nie można było się przedostać. Wobec takich trudności musiano czasu poszczególne zespoły neutralizować.

Wyniki rajdu były następujące:
1. Zespół Fourny-Benitah (Ford); 2. zespół Corbeloni-Geney (Ford); 3. zespół Farman-Destabau (Ford); 4. zespół Maheu-Comte Andrée (Citroën).

* * *

Międzynarodowy sezon sportowy w roku 1931 otwierają dwa rajdy gwiazdziste, następujące po sobie z kilkudniową przerwą. Z okazji rajdu do Monte Carlo organizuje Automobilklub Litwy rajd do Rygi, skąd — jak wiadomo — startują rok rocznie najliczniejsze maszyny do Monte Carlo. Rajd do Rygi kończy się 13 stycznia, przyczem wszystkich uczestników obowiązuje międzynarodowy regulamin sportowy. Wozy podzielono na dwie klasy, mianowicie o litrażu do 1100 ccm i ponad. Dla pierwszej klasy samochodów obowiązuje średnia szybkość 35 klm/godz. oraz maksymalna 38, dla drugiej klasy średnia 40 klm i maksymalna 43. Biorąc pod uwagę, że rok rocznie drogi, prowadzące do Rygi są zasypane śniegiem, warunki rajdu należy uważać za bardzo uciążliwe. Start do rajdu może nastąpić z wszystkich większych miast europejskich, w których znajduje się siedziba automobilklubu.

Przy klasyfikacji uwzględniona będzie długość przebytej trasy, dalej średnia szybkość oraz ilość pasażerów. Uczestnikom rajdu przyznane zostaną cenne nagrody, między innymi pierwszemu puchar Rygi, następnym nagrody o wartości 1000 franków. Zgłoszenia należy skierowywać do Automobilklubu w Rydze do 20 grudnia hr.

* * *

W myśl uchwały międzynarodowej komisji sportowej odbędzie się w Wiedniu, dnia 14 lipca 1931 r. poraz pierwszy okrężny wyścig samochodowy. Nagrody wynoszą łącznie 100 tysięcy szylingów. Automobilklub Austrii porozumiewa się już obecnie z władzami Wiednia, celem zezwolenia na odbycie się wyścigu w środku miasta, podobnie jak to miało miejsce we Lwowie i Monte Carlo. Trasa w danym wypadku poprowadziłaby przez wszystkie „Ringi“, które są dość szerokie i biegną kilometrami, prawie że prosto. Optymiści twierdzą, że na tej trasie można będzie wyciągnąć od 160 do 200 klm/godz.

* * *

Znany włoski kierowca hr. Aymo Maggi zamierza w najbliższych dniach na torze wyścigowym

Terracina koło Rzymu pobić rekord światowy, ustalony przez Borzacchiniego dnia 28 września ubiegłego roku na 10 kilometrach (2 min. 26,030 sek.). Rekord ten zamierza on pobić na tym samym wozie, na którym zdobył go Borzacchini, t. j. na 16-cylindrowym Maseratim o litrażu 3960 ccm. W czasie prób towarzyszyć mu będzie Alfieri.

* * *

Z okazji nowych prób pobicia rekordów na torze wyścigowym w Brooklands ustanowili ostatnio kierowcy angielscy Davis i Goodacre na samochodzie marki Austin o litrażu 750 ccm, trzynastcie nowych międzynarodowych rekordów tejże klasy, osiągając następujące czasy:

nie cyfr, dzięki któremu ocenić można zdolności sportowe najbardziej znanych międzynarodowych kierowców. Otóż podane cyfry stanowią pieniężne nagrody, wygrane przez poszczególnych kierowców na różnych międzynarodowych imprezach. Zestawienie to uwzględnia zarówno kierowców włoskich, jak i znanych francuskich i niemieckich. Według tej listy osiągnęli, biorąc pod uwagę zdobyte nagrody pieniężne: pierwsze miejsce Chiron 76,070 lirów, drugie von Margen 50 000 lirów, trzecie Caracciola 41 300 lirów, czwarte Etancelin 40 000 lirów, piąte Zanelli 25 000 lirów, szóste Scaron 20 000 lirów, siódme Bahe Stapp 15 000 lirów i ósme Pedrazzini 10 000 lirów.

Najlepsi kierowcy włoscy zdobyli w kraju i zagranicą następujące sumy: 1) Varzi 340 650 lirów,

- 2) Arcangeli 296 950 lirów,
- 3) Nuvolari 215 000 lirów,
- 4) Fagioli 189 500,
- 5) Campari 122 070 lirów,
- 6) Borzacchini 97 tys. lirów,
- 7) E. Maseriti 90 000 lirów,
- 8) Rosa 69 tys. lirów,
- 9) Caflisch 54 500 lirów,
- 10) Strazza 60 000 lirów.

* * *

W środę dnia 5 bm. odbyły się w „Cork“ w Irlandji, na zupełnie nowej trasie, obranej przez Irlandzki związek klubów motocyklowych, próby celem pobicia światowego rekordu szybkości dla motocykli. W próbach tych zaangażowane były marki OEC i AJS.

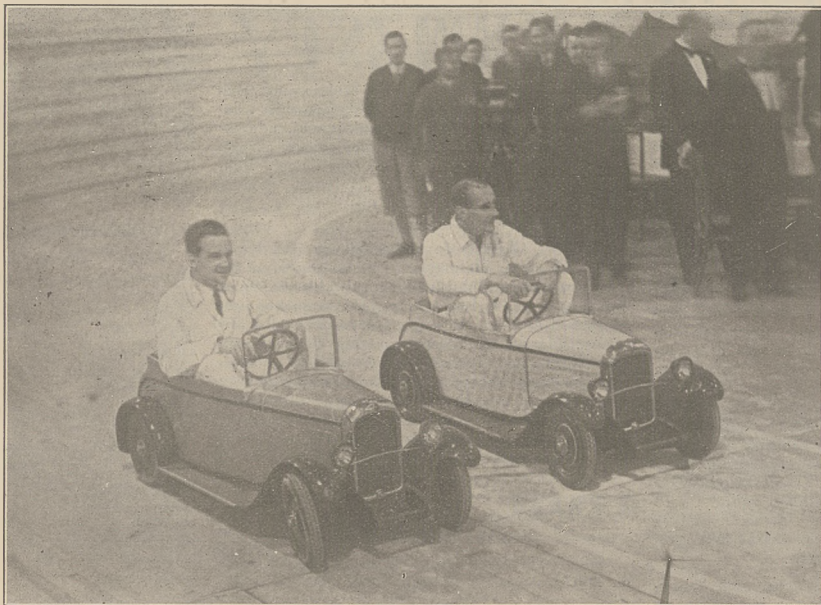
Wiadomo, że Wright osiągnął na Arpajon na kilometrze z rozbiegiem czas 16,29 sek., czyli średnią szybkość 220,295 klm/godz. Dnia 20 września pobił w Ingolstadt Henne na motocyklu BMW 750 ccm rekord ten, osiągając w 16,25 s., czyli 221,539 klm/godz.

Otóż 5 bm. rekord ten został pobity na leś i szyję. Wright bowiem wyciągnął na maszynie OEC Temple 1 000 ccm średnią szybkość 242,578 klm/godz., bijąc rekord Hennego o całych 21 klm. Próby Wrighta stopowano elektrycznym chronometrem Automobilklubu Francji.

* * *

Ubiegłej niedzieli zorganizował Union Łódzki niezwykle ciekawy rajd radio-motocyklowy w Łodzi. Cała impreza polegała na tem, że wszyscy zawodnicy podzieleni zostali na pięć zespołów, wyposażonych w radio-odbiornik lampowy. Uczestnicy zebrani w parku sportowym Uniiu powiadomieni zostali przez radiostację o miejscu wspólnego startu, następnie na starcie każdy zespół oddzielnie otrzymał instrukcje nadane przez radiostację. Wytoczona droga wszystkich zespołów prowadziła do wspólnej mety. Na starcie stanęło 46 maszyn. Pierwsze miejsce zajęła grupa p. Kestenberg bez punktów karnych, 2. grupa p. Millera 23 p. karnych, 3. grupa p. Cuckleja 25 p. karnych, 4. grupa p. Mencla, 5. grupa odpadała wskutek przesłanego pą pechu. Cała impreza wypadła imponująco, a organizacja jej była wzorowa. Nadmienić wypada, że była to druga z rzędu impreza zorganizowana w Polsce.

Włoskie pismo „Gazetta dello Sport“ publikuje w jednym z ostatnich numerów ciekawe zestawie-



Dnia 5. bm. odbyły się w Berlinie osobliwe wyścigi samochodowe, które zgromadziły elitę kierowców europejskich. Na rycinie Stuck i Caracciola podczas wyścigu.

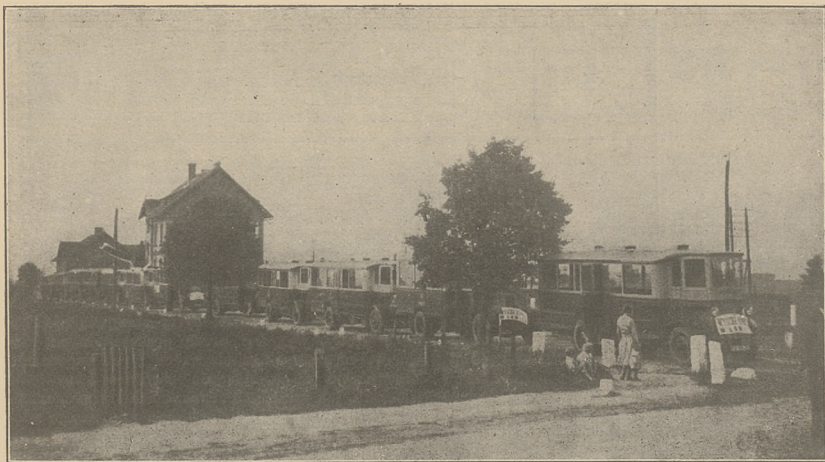
50 klm: 22:18,02 (średnia 134,527 klm). 50 mil: 35:33,93 (średnia 135,750 klm). 100 klm: 44:5,18 (średnia 136,097 klm). 100 mil: 1:10:37,24 (średnia 136,731 klm). 200 klm: 1:27:38,67 (średnia 136,917 klm). 200 mil: 2:24:36,45 (średnia 133,548 klm). 500 klm: 3:42:23,41 (średnia 134,898 klm). 500 mil: 5:58:17,82 (średnia 134,749 klm). 1 000 klm: 7:30:13,65 (średnia 133,266 klm).

1 godzina: 136,536 klm; 3 godziny 402,939 (średnia 134,313 klm); 6 godzin: 808,530 klm (średnia 134,755 klm); 12 godzin: 1 578,024 klm (średnia 131,502 klm).

Dnia 18 października hr. podjął Davis ponowną próbę na tymże samym samochodzie, bijąc wszystkie rekordy tej klasy na jednym kilometrze i jednej mili za startem lotnym i z miejsca. Osiągnięte wyniki są następujące:

1 klm (start z miejsca): 35,72 (średnia 100,784 klm). 1 klm (lotny start): 25,11 (średnia 143,369 klm). 1 mila (start z miejsca): 52,61 (średnia 110,124 klm). 1 mila (lotny start): 41,02 (średnia 141,239 klm).

* * *



Parking autobusów Poznańskich Kolei Elektrycznych przed torem wyścigów konnych w Ławicy pod Poznaniem.

NA WIDNOKREGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

WARSZAWA. (Karambol 3-ch samochodów). W niedzielę w południe na ul. Mokotowskiej, wprost domu 55/57, wydarzyła się katastrofa samochodowa: Z przed domu Mokotowska 50 wykręcała prywatna limuzyna nr. 25394 marki „Citroën“, prowadzona przez kierowcę Rudolfa Bilera. W tymże czasie w stronę pl. Zbawiciela jechała taksówka nr. 2405 marki „Chevrolet“ — przez kierowcę Marjana Machnowieckiego, w przeciwnym zaś kierunku pędziła taksówka nr. 1953 marki „Ford“ — przez kierowcę Teodora Siemaszko. Wskutek nieostrożności wszystkich kierowców, nastąpiło zderzenie. Taksówka „Chevrolet“, otrzymawszy potężnego dubla, wpadła na chodnik przed domem 59, pozostałe dwa wozy zderyzły się również, przyczem najbardziej został uszkodzony „Ford“, wskutek zderzenia tylnego koła, uszkodzenia stopnia i błotnika i rozbicia szyb. Przy pozostałych wozach uszkodzone błotniki i wybite częściowo szyby. Taksówki pozostały na miejscu, kierowców zaś policjant zabrał do 13 komisariatu, gdzie sporządzono protokół. Jadąca w jednej z taksówek pasażerka została lekko rannona w policzki odłamkami szyb.

ŁÓDŹ. (Katastrofa autobusowa pod Tuszycem.) Na szosie Rzgów — Tuszyń wydarzyła się katastrofa autobusowa. Autobus, wiozący 11 pasażerów, spadł z nasypu, ulegając zupełnemu rozbiciu. Siedmiu pasażerów odniosło poważne rany. Jak wykazały dochodzenia, szofer Władysław Stachurski usnął przy kierownicy z powodu przemęczenia pracą.

BYDGOSZCZ. (Motocykl wpada na autobus.) W ub. piątek na ulicy Fordońskiej w Bydgoszczy wydarzył się tragiczny wypadek. Od strony Fordonu jechał na motocyklu 33-letni obrońca prywatny Paweł Bogusławski, mając na tylnym siedzeniu 8-letniego synka.

W pewnej chwili nadjechał z miasta autobus, prowadzony przez szofera Berkowskiego. Szofer z daleka już zauważył, że motocyklista w nieprawidłowy sposób począł kołować na szosie. Po oddaniu kilkakrotnych sygnałów, szofer sądząc, iż motocyklista przejedzie na prawą prawidłową stronę szosy, nie wstrzymał autobusu.

W tej chwili nastąpiło zderzenie. Motocykl uległ zupełnemu zniszczeniu. Bogusławski, uderzwszy głową o błotnik autobusu, padł trupem na miejscu. Synek jego, wyrzucony z siedzenia, odniósł lżejsze obrażenia.

PEŁŃSK. (Katastrofa samochodowa, spowodowana mgłą.) Na szosie pod wsią Dziektarzewo (w powiecie płońskim) w piątek w nocy, z powodu silnej mgły, samochód marki „Berliet“, prowadzony przez właściciela majątku Kaczorowo (pow. płoński) Wiesława Bohkowskiego, wpadł na parokunny wóz chłopski, jadący lewą stroną szosy.

Wskutek starcia auto uległo częściowemu rozbiciu. Jadący samochodem współpracownik „Gazety Warszawskiej“, Stefan Kwaśniewski, uderzył głową w szybę, raniąc się w okolicy prawej skroni, oraz ulegając potłuczeniu lewej ręki i nogi. Bohkowski i drugi pasażer, Feliks Zaniewski, doznali lekkich obrażeń. Jeden koń został zabity. Wóz został częściowo uszkodzony.

LWÓW. (Katastrofa autobusowa pod Kolołomyją.) Na szosie Kolołomyja — Stanisławów, na terytorjum gminy Słobódka Leśna, wydarzyła się w niedzielę o godz. 4-tej katastrofa samochodowa. Samochód osobowy 48 p. p., którym jechało 4 oficerów, uderzył na zakręcie o słup telegraficzny i wpadł do rowu. Trzech oficerów zdołało w ostatniej chwili wyskoczyć z samochodu, czwarty przy wyskakiwaniu wpadł pod maszynę i doznał złamania lewego przedramienia i kontuzji głowy. Ciężko rannego odwieziono do szpitala powszechnego w Kolołomyi.

Z KRAJU

Prawa jazdy w stolicy

Komisariat Rządu m. st. Warszawy wydał w ub. m. 280 praw jazdy (z tego 10 kobietom), w tej

liczbie 247 na samochody, z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 8 na wszystkie samochody, nie wyłączając wozów użyteczności publicznej, 9 na samochody i motocykle prywatne, 13 na same motocykle i 3 na wszystkie pojazdy mechaniczne. Do 1 listopada wydano ogółem w r. b. 4 704 prawa jazdy, a wogóle dotychczas 26 507.

Rejestracja taksówek w stolicy

Wydział przemysłowy magistratu zarejestrował na 1 października 2 179 dorożek samochodowych. W ciągu października, po doprowadzeniu do należytego stanu, uruchomiono ponownie 103 dorożki, zlikwidowano w tym czasie 5. W ten sposób na 1 listopada czynnych było w Warszawie 2 277 dorożek samochodowych.

Wobec tego, że na 1 stycznia r. b. czynnych było 2 447 dorożek, liczba ich od tego czasu zmniejszyła się o 170.

Jazda taksówką „na gapę“

Do taksówki nr. 8 marki „Essex“, prowadzonej przez kierowcę Konrada Kachofera, wsiadli w Gdańsku onegdaj wieczorem pasażerowie, jak się później okazało, Josek Cwajman z żoną Ruchlą. Polecili oni kierowcę jechać do Warszawy. W piątek o godzinie 9-jej samochód szczęśliwie przybył na Nizką 54. Gdy kierowca zażądał uregulowania należności w sumie 368 guldenów, pasażer oświadczył, że pieniędzy nie posiada. Wtedy polecil Kachoferowi jechać z nim do kilku znajomych w celu zaciągnięcia pożyczki. Samochód jeździł po różnych ulicach. Cwajman wysiadł, żona zaś pozostawała w aucie. W pewnej chwili, gdy C. długi czas nie wracał, żona jego zamierzała również wysiąść. Przewoźny szofer sprzeciwił się temu. Gdy do południa C. nie wystarał się o pieniądze, wówczas kierowca z Gdańska przewiózł małżeństwo do 9 komisariatu policji. Tam sporządzono protokół, celem pociągnięcia pasażera do odpowiedzialności. Zaznaczyć należy, że Kachofer w drodze do Warszawy kupował 3 razy benzynę za swoje pieniądze.

Uperfumowane taksówki z gazetami

Kryzys, jaki obecnie przeżywają taksówki w Warszawie, wywołał wśród ich przedsiębiorców przyjemną dla pasażerów inicjatywę w kierunku zdobycia klienteli. Przedewszystkiem malejące w liczbie taksówki wyporządniały i nabrały elegantnego wyglądu, gdyż do zaniebdanych nie kierowali się zupełnie goście. Ostatnio wprowadzili przedsiębiorcy niezwykłą nowość. Pojawiły się taksówki wewnątrz perfumowane i posiadające zawsze świeże gazety do użytku pasażera. — Oprócz tego „wykwintne“ te taksówki wydają z liczników nowego typu pokwitowania z wymienioną kwotą, numerem taksówki i adresem jej postoju. Ułatwia to odnalezienie ewent. pozostałych w taksówce rzeczy. Mało tego, skrupulatni pasażerowie, którzy zachowują 20 takich pokwitowań — jako premję otrzymują 1 godzinę jazdy gratis.



Abisyński policjant w nowym umundurowaniu i na bosaka, reguluje ruch w mieście Addis-Ababa.

Statystyka pojazdów mechanicznych w stolicy

Oddział drogowy komisariatu rządu zarejestrował w Warszawie w październiku 57 prywatnych samochodów osobowych, 33 dorożki samochodowe, 2 autobusy, 23 samochody ciężarowe, 4 specjalne i 13 motocykli, razem 134 nowe pojazdy mechaniczne (we wrześniu 117).

Ogółem na 1 listopada r.b., po odliczeniu zarejestrowanych na prowincję pojazdów, zarejestrowanych samochodów w Warszawie było 9 802, z czego 3 696 prywatnych osobowych, 3 281 dorożek samochodowych, 103 autobusy, 1 515 samochodów ciężarowych, 136 specjalnych i 1 071 motocykli.

Liczba kursujących w Warszawie samochodów wzrosła wkrótce do 10 000.

Pożar samochodu

Na odcinku szosy, wiodącej z Kisielnicy do Łomży, podczas jazdy zapalił się od karburatora i spłonął doszczętnie samochód powiatowego Związku komunalnego w Kolnie. Jadący samochodem zastępca starosty w Kolnie i inżynier drogowy, zdążyli w porę uciec z wozu.

Przeróbka autobusów

Ministerstwo Robót Publicznych postanowiło, że termin 31 grudnia r.b., udzielony na przystosowanie międzymiastowych autobusów do wymagań rozporządzenia z dnia 17 kwietnia 1920 r. jest ostateczny i przedłużony nie będzie. Rozporządzenie to wymaga przede wszystkim zabezpieczenia nie mniej, niż 45x45 cm² powierzchni na pasażera, ogrzewania autobusów w zimie, zaopatrzenia w przyrządy do zapisywania szybkości, gaśnice i apteczki.

Urzędy wojewódzkie rozesłały zawiadomienia do przedsiębiorców, których autobusy nie są jeszcze przystosowane do tych wymogów, że z dniem 31 grudnia autobusy takie stracą prawo kursowania i z dniem 1 stycznia 1931 r. zdjęte będą z nich znaki i odebrane dowody rejestracyjne, o ile do tego czasu autobusy te nie będą przystosowane i przedstawione do przeglądu.

Z międzynarodowego ruchu autobusowego

Jedną z bolączek międzymiastowego ruchu autobusowego jest niepunktualność tego ruchu, co odbiera autobusom międzymiastowym charakter normalnej, stałej komunikacji. Władze administracyjne walczą z tym ujemnym objawem, nakładając kary. Nadto stosowane są kary za przekroczenie szybkości i przeladowywanie autobusów.

Wobec tego, że przeladowywanie autobusów zagraża bezpieczeństwu publicznemu, nadmiar pasażerów jest wysadzany z autobusów. Ponieważ doświadczenie wykazało, że pasażerowie przyjmowani są do autobusów za rogatkami, dokąd, w myśl wskazań przedsiębiorców, bezpośrednio się



Pierwszy autobus, który uruchomiono w Berlinie dnia 20 listopada 1905 czyli 25 lat temu.

udają i gdzie kontrola jest słabsza, władze zwracają się do podróżnych, aby we własnym interesie o każdym takim wypadku zawiadamiali odpowiednich czynników.

Przegląd taksówek i autobusów

Dnia 31 grudnia upływa ostateczny termin rocznego przeglądu technicznego i rejestracji wszystkich samochodów zarobkowych, a więc dorożek samochodowych i autobusów. Zwykle interesowani zwracają się o załatwienie formalności dopiero po świętach Bożego Narodzenia.

Wobec tego, że wykonanie odpowiednich czynności w ciągu ostatnich kilku dni nie jest możliwe, warszawski urząd wojewódzki zarządził w tym roku rozpoczęcie rejestracji już od pierwszych dni listopada. Samochody, badane w tym okresie, otrzymują już dokumenty, ważne na rok 1931.

W interesie właścicieli dorożek samochodowych i autobusów jest, aby niezwłocznie przedstawiali pojazdy do przeglądu technicznego w celu przedłużenia dowodów rejestracyjnych, gdyż po 31 grudnia zarządzone będzie bezwzględne zdjęcie znaków samochodowych i odebranie dowodów rejestracyjnych. W styczniu pojazdy, które nie będą miały dowodów sprolongowanych będą musiały poddać się ponownej rejestracji, opłacając 100 procent taryfy rejestracyjnej, gdy obecnie uiszczają 30 proc.

Przeciw koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych

Izba przemysłowo-handlowa w Warszawie, jako urzędująca izba związku izb przemysłowo-handlowych, złożyła rządowi memoriał, wypowiadający się przeciwko projektowi koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych. Do memoriału dołączony jest referat, przedstawiający rozwiązanie tej sprawy zagranicą.

W tej samej sprawie złożył rządowi również memoriał Związek związków właścicieli przedsiębiorstw autobusowych, który wypowiada się za koncesjonowaniem tych przedsiębiorstw.

Z ZAGRANICY

Zuchwały czyn przemytników

Od dłuższego już czasu uprawiany jest na granicy belgijsko-holenderskiej ożywiony handel przemytniczy, zwłaszcza przy użyciu samochodów. W ciągu zaś ostatnich tygodni handel ten wzmógł się szczególnie wobec mającego wkrótce nastąpić podwyższenia w Holandji podatku od alkoholu i napojów alkoholowych.

Wobec tego holenderskie władze celne zastosowały środki drastyczne, poddając każdy samochód, przekraczający granicę surowej rewizji.

W tych dniach, około godziny 5 zrana, celnicy holenderscy zoczyli wielki samochód ciężarowy, zdążający z Belgii. Ponieważ zaś kierowca tego samochodu nie usłuchał rozkazu zatrzymania się, celnicy więc wystrzelili kilkakrotnie na alarm, aby zwrócić uwagę kolegów swych, ukrytych dalej, w folwarku nadgranicznym. Zaalarmowani celnicy zamknęli natychmiast szosę, ustawivszy w poprzek niej dwa wozy drabiniaste i cztery kozły metalowe.

Samochód przemytniczy, jadący dotychczas przy małym oświetleniu, przewidział widocznie tę zasadzkę, zaświecił bowiem dwa reflektory i całym pędem najechał, grzmiąc i dudniąc, na barykadę. rozerwał ją i popędził dalej, a choć celnicy strzelili w ślad za nim kilkakrotnie, kule ich chybiły celu, kierowca skinął drwiąco ręką celnikom i znikł ze swym samochodem w ciemnościach.

Produkcja samochodów w Ameryce

Oczekiwana poprawa w dziedzinie produkcji przemysłu samochodowego w pierwszym półroczu b. r. w Ameryce w zupełności nie dopisała. Produkcja samochodów w pierwszych sześciu miesiącach r. 1930 pozostała daleko w tyle poza produkcją tego okresu w r. ub. Ocenia się ją w Stansch A. P. i w Kanadzie łącznie na sumę 2 300 000 do 2 350 000 wozów (osobowych i ciężarowych), co przedstawia spadek o 32 proc. w stosunku do produkcji z I półroczu r. ub. (3 418 000 wozów). Coprawda stan ten w zestawieniu z produkcją odpódnego okresu r. 1928 wydaje się naogół pomyślny, zachodzi jednak daleko idąca różnica między produkcją roku 1928, a produkcją lat następnych. Polega ona na tem, iż Ford dopiero w r. 1928 roz-



Ile zmian przechodziła jego konstrukcja w tym okresie! Dzisiaj krążą w stolicy Rzeszy luksusowe autobusy, mogące pomieścić do stu pasażerów.



Z okazji święta państwowego we Włoszech odbyły się w Rzymie liczne defilady i manifestacje na cześć Mussoliniego. Na rycinie odiera Il duce defiladę zmotoryzowanej milicji.

pojął produkcję nowego modelu i nie mógł jeszcze wystąpić jako poważny konkurent. Natomiast obecnie wytwarza on $\frac{7}{8}$ całkowitej amerykańskiej produkcji samochodów.

W najbliższych miesiącach nie należy się też spodziewać poprawy, gdyż prawie wszystkie fabryki samochodów projektują wydatne ograniczenie swej produkcji. Fabryki te bądź zastanowią na pewien okres całkowicie ruch, bądź też zredukują czas pracy. Tak np. w lipcu i sierpniu b. r. w zakładach Forda pracowano łącznie tylko 34 dni, z przeciętną produkcją 7 000 wozów dziennie. W obu tych miesiącach wyprodukowano tylko około 235 000 wozów, gdy produkcja w jednym miesiącu maju wynosiła 190 000 sztuk. Chevrolet, którego produkcja wynosiła w czerwcu 85 000, t. j. o 25 000 sztuk mniej, aniżeli w maju, wyrabia obecnie tylko 3 500 wozów dziennie, przyczem czas pracy został obniżony z 5 na 3 dni tygodniowo. W ten sposób Chevrolet zdola może uniknąć konieczności zupełnego zamknięcia i unieruchomienia swych zakładów, co przodem uczynił Ford. Wedle ostatnich wiadomości Chevrolet wstrzymał już z dniem 1 września budowę tegorocznego modelu, co zwyczajnie następuje z końcem roku. Hudson-Essex ma zamknąć zakłady od początku lipca b. r. i niewiadomo, kiedy nastąpi podjęcie pracy. Buick wytwarza od 10 czerwca b. r. swój nowy 8-cylindrowy wóz. Liczy on na znaczne powodzenie nowego typu, o czym najlepiej świadczy fakt, iż dziennie produkuje przeciętnie 1 000 wozów, gdy przy wprowadzeniu w ub. roku nowego modelu produkował tylko 300 sztuk dziennie. Chrysler podjął również produkcję dwóch nowych 8-cylindrowych wozów. Pozostałe fabryki ograniczyły dość wydatnie swój program produkcji, mianowicie Willys Knight budował z końcem lipca b. r. 550 do 600 wozów, przy 4-dniowym czasie pracy na tydzień, Oldsmobile — 300 wozów przy 4-dniowym czasie pracy, Graham Paige 200 wozów przy 5-dniowym czasie pracy, Cadillac-La Salle — 100 wozów przy 4-dniowym czasie pracy, Packard — 115 wozów, przy 5-dniowym czasie pracy, Hupmobile — 125 do 130 wozów przy 5-dniowym czasie pracy, Studebaker — 310 wozów przy 4-dniowym czasie pracy, a Auburn — 75 wozów przy 5-dniowym czasie pracy.

Wobec skurczenia się dla zbytu samochodów rynku wewnętrznego, skierowano wysiłki na wzmoczenie eksportu, co jednakże zawiodło. Poprawy nie można się też spodziewać w związku z wprowadzeniem amerykańskiej taryfy celnej. Kraje bowiem importujące samochody amerykańskie, dotknięte zwykłą taryfą celną — w drodze retorsji, zechcą niezawodnie ograniczyć do minimum przywóz samochodów amerykańskich.

Z LOTNICTWA

Podróż samolotowa w jesieni i zimie

Choć od wielu lat polska komunikacja powietrzna funkcjonuje przez cały rok bez przerwy

najzupełniej bezpiecznie i regularnie, nie wszyscy o tem wiedzą i często jeszcze słyszy się zdanie, iż podróżować samolotem można tylko w sezonie letnim.

W ciągu tegorocznej jesieni i zimy kursować będą samoloty komunikacyjne na wszystkich tych samych liniach, na których kursowały latem, równie szybko i regularnie, przyczem centralne ogrzewanie kabin najzupełniej chroni pasażerów od chłodu.

Miłem urozmaiceniem podróży jest przyglądanie się z okien samolotu wspaniałemu krajobrazowi jesiennemu i zimowemu, który w swym barwnym kolorycie jest niesłychanie ciekawy.

Na szlakach powietrznych we wrześniu

W ubiegłym miesiącu nasze samoloty komunikacyjne dokonały 517 przelotów, przewożąc 1245 pasażerów, 3580 kg poczty, tj. około 180 000 listów i 35 265 kg różnych przesyłek (gazet 7416 kg, bagażu 12 363 kg i frachtu 15 486 kg).

Prócz tego wykonano 23 loty okrężne nad lotniskami, w których wzięło udział 40 osób.

Wydział Aerofotogrametryczny P. L. L. „Lot“ zajęty był wykonywaniem zdjęć Polesia w związku z pracami nad jego melioracją oraz opracowaniem wykonanych zdjęć z samolotów różnych miast i osiedli w województwie warszawskim.

W miesiącu bieżącym samoloty komunikacyjne kursują na wszystkich liniach normalnie.

Z komunikacji lotniczej

Ze względu na roboty terenowe, przeprowadzane obecnie na lotnisku w Katowicach, z dniem 5. bm. wstrzymano czasowo komunikację lotniczą do Katowic. Od 6. bm. samoloty, kursują bezpośrednio na linii Warszawa — Kraków — Brno — Wiedeń z pominięciem Katowic. W związku z tem rozkład lotów na tej linii ulegnie zmianie: samoloty, odlatając o godzinach dotychczasowych przylatywać będą do Warszawy do Krakowa, Brna i Wiednia, oraz odlatywać stamtąd o tych samych godzinach, w których dotychczas przylatywały do Katowic względnie odlatywały. I tak: z Warszawy do Krakowa odlot o godz. 8.30, z Krakowa do Brna o 11.15; odlot z Krakowa do Warszawy o godzinie 12.45.

Popularyzacja samolotu komunikacyjnego wśród młodzieży szkolnej

Choć samolot komunikacyjny doby obecnej ze wszystkich środków mechanicznej lokomocji daje największą gwarancję bezpieczeństwa, to jednak starsze pokolenie, nie mogąc zapomnieć jego narodzin i niedomagań dzieciństwa, odnosi się nieufnie do żeglugi powietrznej. Usunięcie zakazów i uprzedzeń jest trudne i wymaga pracy bardzo długich lat.

Z natury rzeczy jednak wynika, że samolot komunikacyjny cieszy się pełnym zaufaniem wśród młodych — podobnie jak wśród starszych koleją żelazną czy samochód — i dzieci jak najbardziej odważają się na podróże powietrzne bez najmniejszego lęku.

Nie wszystkie jednak dzieci mają możliwość praktycznego zapoznania się z lotnictwem, a drastyczne opisy katastrof, które przedostają się do ich wiadomości, najniebezpieczniej fałszywie urabiają młodą opinię i wzbudzają nieufność do samolotu.

Dlatego też niesłychanie ważną jest popularyzacja lotnictwa wśród młodzieży, ustawiczne uświadamianie jej o bezpieczeństwie i olbrzymich zaletach komunikacji powietrznej, jedynie wówczas bowiem będziemy mogli oczekiwać należytego rozwoju narodowego lotnictwa, gdy młode pokolenie będzie cenić jego walory.

W tej ważnej dziedzinie zanotować należy działalność społeczną Warszawskich Zakładów Wydawniczych M. Arct S. A., które okładki wszystkich wydawnictw w bieżącym roku podręczników szkolnych zaopatrzyły tekstami propagującymi komunikację powietrzną.

Budowa Radjostacji lotniczej

W ub. czwartek o godzinie 9 i pół rano, odbyło się poświęcenie kamienia węgielnego pod budowę radjostacji ministerstwa komunikacji, przeznaczoną wyłącznie na użytek lotnictwa komunikacyjnego, a mieszczącej się na forcie służewickim, w pobliżu szosy pulawskiej koło Warszawy.

W uroczystości wzięli udział: p. minister komunikacji, inż. Kuehn, i zastępca szefa sztabu generalnego, gen. Kwaśniewski, wiceprezes miasta,



68-letni trener uniwersyteckiej drużyny „rugby“ w Chicago p. Stagg zachęca swoją drużynę podczas meczu z samochodem.

Błędownski, pulk. Rayski, szef lotnictwa wojskowego i delegaci zainteresowanych władz administracji państwowej.

Poświęcenia kamienia dokonał ks. dr. Wyrębowski, który wygłosił mowę, podkreślającą wartość zdobytych umysłu ludzkiego dla dobra ludzkości.

Potem zabrał głos p. minister Kuehn, który, podkreślając znaczenie komunikacji lotniczej, wspartej na kontakcie radiowym z portami lotniczymi, podziękował wszystkim, którzy przyczynili się do budowy pięknego dzieła. Ostatni przemawiał delegat państwowych zakładów inżynierii, inż. Krzezkowski.

Aparatura stacji całkowicie wykonana w kraju w P. Z. Inż., jest już gotowa i wypróbowana. Sama stacja, o mocy 5 do 7 kw., będzie ukończona latem roku przyszłego i obejmować będzie swoim zasięgiem całą Polskę, t. j. wszystkie samoloty, znajdujące się nad obszarem naszego państwa.

Szkolenie pilotów przez kluby.

Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie, normujące sprawę szkolenia w pilotażu przez kluby lotnicze.

Na podstawie tego zarządzenia prawo szkolenia posiadają tylko kluby, zarejestrowane przez władze; na szkolenie poszczególnego kandydata, który winien być poddany przedtem badaniu lekarskiemu, wyrażona musi być pisemna zgoda oficera łącznikowego przy danym klubie. Od osoby szkolącej się w pilotażu klub lotniczy obowiązany jest pobierać opłatę w wysokości 2 000 zł, o ile szkolenie odbywa się na materiale klubowym.

Zarządzenie ma na celu popularyzację sportu lotniczego przez szkolenie indywidualne, a jednocześnie zapewnienie klubom lotniczym pewnych dochodów. Wysoka stosunkowo opłata poddyktowana jest dążeniem, aby szkolenie było dostępnym przedewszystkiem jednostkom niezależnym materialnie, które będą mogły uprawiać sport lotniczy bez pomocy finansowej czynników rządowych, lub społecznych.

Mimowolna podróż powietrzna.

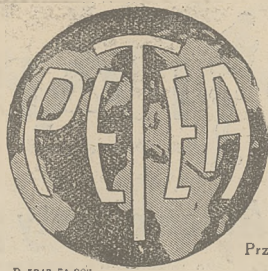
W Galacu, w Rumunji, wylądował w tych dniach samolot Fokkera, odbywający lot reklamowy po Europie, przyczem okazało się, że znajduje się w nim mimowolna podróżniczka, mianowicie, małżonka zastępcy posła amerykańskiego w Atenach, pani Fischer.

Pani ta weszła na lotnisko ateńskim do samolotu, przypuszczając, że odbywa loty okrężne nad miastem, pilot zaś, nie wiedząc o jej pomyśle, wzbił się w powietrze i poleciał do Galacu, stamtąd zaś mimowolnie lotniczka musiała, dla uniknięcia okrężnej podróży koleją, polecieć jeszcze do Bukaresztu i dopiero ze stolicy Rumunii powróciła koleją do Aten.

Lot „DO X“

Samolot-olbrzym z fabryki Dorniera „DO X“ wyruszył dnia 5. bm. do lotu nad Europą. W południe przeleciał nad Bazyleą, o 3-ciej popołudniu nad Duesseldorfem, o godzinie 16.30 przekroczył granicę holenderską.

„DO X“ przybył o godzinie 17.05 na stację hydroplanową w Schellingwoode, gdzie opadł na wodę po jednokrotnym okrążeniu lotniska. Na brzegu były zgromadzone liczne rzesze publiczności, które owacyjnie witały przybyłych.



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE

SP. AKC.
BIELSKO, ŚLĄSK
Telefon 2043
telegr.: PETA

**AKUMULATORY
*
RADJOWE
SAMOCHODOWE
TELEFONICZNE
KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.**

Biurowo Techniczne Inż. Stanisław Zdrojewski,
ul. Romana Szymańskiego 4. Telefon 37-48



**Komunikat
Automobilklubu
Wielkopolski**

Stosownie do reskryptu Pana Wojewody Poznańskiego z dnia 3 listopada 1930 r. (bez l. dz.) podaję do wiadomości o zachodzących ograniczeniach ruchu na drogach publicznych.

W województwie Poznańskim, w powiecie wyrzyckim na drodze powiatowej Kocyna—Wyrzysk —Łobżenica, komunikacja ograniczona od dnia 7. 11. do dnia 1. 12. 1930 r. z powodu przebrukowania drogi (ulicy) w mieście Wyrzysku) w kilometrze 4—5.

Komunikat

**Zrzeszenia Związków Zawodowych
Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.**

W wtorek, dnia 18 bm. o godz. 8 wieczorem odbędzie się w lokalu p. Kasperkowej przy ulicy Kraszewskiego 16 zebranie plenarne filii Poznań. Prosimy o liczne i punktualne przybycie tak członków jak i sympatyków.

Odpowiedzi redakcji

P. dr. Jan Zaleski w Haliczu. — 1) Oczywiście może Pan zastosować do swego samochodu aluminiowe tłoki, lecz sędziwym, iż jest to bezcelowe, gdyż dzięki temu uzyska Pan jedynie pewne zwiększenie obrotów, co z drugiej strony spowoduje szybsze zużycie tłoków, które będzie jeszcze większe dzięki miększemu materiałowi. Dla tak silnego stosunkowo silnika ta zwykła nie gra prawie żadnej roli.

2) Obawy Pana co do zniszczenia chłodnicy są hezpodstawne, jeżeli tylko wypuści się z niej wodę.

3) Zamiast oleju „E“ może Pan używać latem olej „A“, a zimą „Arctic“, który jest bardzo dobry.

Co zaś tyczy oleju Shell, to do samochodu Pana nadaje się olej „Singl“, który można używać przez cały rok. Cena jego jest cołokwiek niższa.

P. K. Mazurek w Bądeczu. — Dla wygięcia takich rur należy je napędnąć wyżarzoną poprzednio piaskiem, zatykając potem obie strony i po rozgrzaniu ostrożnie wyginać na specjalnie zrobionej do tego formie.

Można również rurę napędnąć kalafonią, jest to jednak dosyć kosztowne.

P. S. Warakuta w Gniewkowie. — Zastępstwo tych motocykli znajduje się w Warszawie i posiada je firma „Cerefa“, właśc. p. Potocki. Radzimy więc tam zwrócić się Panu w sprawie części zapasowych.

OGŁOSZENIA DROBNE
Jednolamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Samochód

limuzyna 6 osobowa marki Berliet gotowy do jazdy bardzo tanio do oddania. Poznański Dom Komisowy. Poznań, Dominikańska 3. Telefon 21-26. P 6570

Rotor

przemysł samochodowy. Kap. remont samochodów. Naprawa oświetlenia: Delco — Remy, Scintilla. Akumulatory Peta. Ładownia akumulatorów. ul. Dąbrowskiego 78a. telefon 68-65. zdw 34 143

Szofer-kowal

poszukuje posady z dobrimi świadectwami. Oferty Samochód, zdw 39 055

Szofer-mechanik

19 lat praktyki, obeznany w wszelkich reperacjach samochodowych, sumienny i trzeźwy, poszukuje posady. Oferty Kurier zdw 38 797

Szofer

mechanik z kilkuletnią praktyką poszukuje posady zaraz. Zgłoszenia proszę Samochód. Poznań zdw 38 478

Szofer-sanitarjusz

lat 22, kawaler, trzeźwy, z dobrimi świadectwami, z dobrem poleceniem, poszukuje posady u lekarza lub na majątku — na samochod 6 osobowy. Oferty Samochód, Poznań zdw 38 465

Szofer

poszukuje posady z kaucją 600 zł. tylko prywatnie. Oferty Samochód, Poznań zdw 37 657

Szofer

kawaler, trzeźwy, 5 lat praktyki, z dobrimi świadectwami, poszukuje posady na samochód 6 osobowy. Oferty Samochód, Poznań zdw 37 861

Szofer

z trzyletnią praktyką, z dobrimi świadectwami cywilnymi i wojskowymi poszukuje posady. B. Grudziński, Mermet, poczta Wda, pow. Starogard. zdw 37 765

Szofer-rzeźnik

z dłuższą praktyką, dobrimi świadectwami, poszukuje posady. Oferty Samochód, Poznań zdw 37 502

Szofer

mechanik z dnoletnią praktyką, obeznany z wszelką naprawą maszyn i prądu elektrycznego, władający polskim, niemieckim i francuskim językiem, szuka odpowiedniej posady. Oferty Samochód Poznań zdw 39 204

Szofer

stangret, żonaty, wysłużony kawalerzysta, znający się na jeźdźdźaniu koni, poszukuje posady zaraz lub od 1. 1. 31 r. Oferty Samochód, Poznań zdw 39 132

**Ofiarą naszych
czasów**

jest ten biedny człowiek. Ciągłe troski i kłopoty sprawiają mu często bóle głowy. Z tego powodu ma on zawsze pod ręką oryginalne tabletki Aspiryny, które tagodzą te nieznosne bóle.



Istnieje tylko jedna



Każde opakowanie i każda tabletki oryginalnej Aspiryny opatrzone są znakiem BAYER.

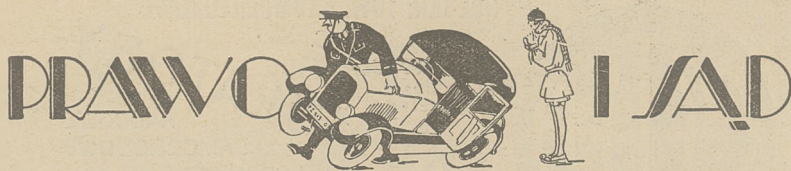


**Cylinder, tłok i wał korbowy
przez Erge-Motor znów jak nowy**

Szlifiernia cylindrów i wałów korbowych — Wytwórnia **tłoków, pierścieni i sworzni tłokowych.** — Największe i najstarsze przedsiębiorstwo tego rodzaju w Polsce zaopatrzone w wielkie **zapasys tłoków, pierścieni tłokowych, zaworów i t. p.** — Wszelkie wały korbowe i cylindry szlifujemy najnowocześniejszymi maszynami specjalnymi z dokładnością 1/100 mm przy krótkim terminie dostawy. S. 6185-45,146

ERGE-MOTOR, POZNAŃ, ulica Myłna 38.

Tel. 79-29. Porady fachowe, cenniki i kosztorysy bezpłatnie. Tel. 79-29.



O obowiązku staranności Automobilisty

Przed kilku tygodniami wyszło w Niemczech niezwykle pożyteczne dzieło prawnicze, omawiające zasady odpowiedzialności automobilisty za spowodowane przez siebie wypadki. Jest to praca dr. W. Eisenfuhr'a z Berlina p. t. „Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Kraftfahrers (nakładem Albert Luedtke, Berlin SW 61) która w bardzo jasnych i przejrzystych wywodach określa granice przyczynowego zawinienia. „Spowodowanie“ bowiem jakiegoś skutku przez człowieka może mieć bardzo różnorodną treść. Inaczej bowiem spowodował ktoś wypadek, jeżeli bawił się w ohećności osoby drugiej nabił bronią i spowodował przytem wystrzał śmiertelny, inaczej, jeżeli przy rozmowie na ulicy, wzywając drugą osobę pod ramię, pośliznął się, upadł i pociągnął towarzysza wprost pod koła nadjeżdżającego samochodu. Zasadniczo bowiem każda bez wyjątku czynność ludzka może, w związku z innymi, ukrytymi warunkami, spowodować skutek przestępny. Tylko ten może uniknąć takich czynów, który wogóle się nie rusza (Rotering). Z tego względu w rozsądnej ocenie przyczynowości należy ograniczyć odpowiedzialność tylko do tych działań ludzkich, które w związku z daną sytuacją, lub też wskutek pewnych dalszych, lecz regularnie pojawiających się prawidłowości, naogół powodują skutki przestępne, tak, iż w konkretnym wypadku można domagać się świadomości tego i odpowiedniego stopnia przewidywania od sprawcy. Kiedy to ma miejsce, winien ocenić sędzia orzekający. Przez podwyższenie lub zmniejszenie możności tego przewidywania dzięki indywidualnym zdolnościom sprawcy uwzględnia się subiektywne ograniczenie odpowiedzialności. Ograniczenie to jednak naogół nie wystarcza. Istnieje bowiem cały szereg działań ludzkich, w których możliwości wypadku bynajmniej nie leży poza granicami ludzkiego przewidywania. Mimo to jednak dopuszcza się podejmowanie tych działań, w interesie wyższym. Są to przedewszystkiem działania, w których zainteresowany jest ogół. Np. wiadomo, że fabryki, przerabiające ołów i fosfor zawsze wykazują szkody na zdrowiu u pracowników, a jednak, mimo spowodowania nie ściga się karnie ich właścicieli z powodu urazu cielesnego. Bardzo niebezpiecznym zawodem jest górnictwo, jeszcze niebezpieczniejszym lotnictwo, jednak i tu i tam, mimo, iż kierownik kopalni, lub pilot, według wszelkiej możliwości mogli przewidywać teoretyczną możliwość wypadku, nie ściga ich się w konkretnym wypadku, o ile nie zaniedbali pewnej szczególnej staranności. Tak samo w automobilizmie: ustawodawstwo pozwala na pewien stopień zagrożenia bezpieczeństwa tam wszędzie, gdzie niebezpieczeństwo to musi ustąpić przed koniecznością wykonywania pewnych funkcji w interesie społeczeństwa. Jest to t. zw. pojęcie „ryzyka dopuszczalnego“, pojęcie, którem operuje nauka prawa w tych wszystkich stanach prawnych, w których z takich czy innych względów wymaga się szczególnej staranności. Pojęcie to nie jest oczywiście sztywne, a granice jego przesuwają się w miarę zmiany poglądów na życie, spowodowanej oczywiście realnymi wymaganiami zarobkowymi.

Tem pojęciem „dopuszczalnego ryzyka“ zajmuje się m. in. Eisenfuhr w swojej pracy. Piszę on m. in.:

Zadaniem sędziego przy ocenie przestępstwa wynikłych z niedbalstwa idą w trzech kierunkach. Musi przedewszystkiem badać, czy istnieją warunki obiektywne zastosowania danego przepisu ustawy, dalej, winien według kryteriów obiektywnych stwierdzić, o ile przekroczono miarę dozwolonego zagrożenia, to znaczy, t. zw. dopuszczalnego ryzyka, a następnie, czy i o ile zachodziła subiektywna, jakkolwiek według obiektywnych danych określana, możliwość przewidywania przestępczego skutku. O ile chodzi o normy ustawodawstwa specjalnego, lub też jeżeli ocena czynu zasadniczo karnalnego zależy od szczególnych, specjalnie uwarunkowanych stosunków sprawy do otoczenia (klasyczny przykład: proces Umińskiej), wówczas stanowisko sędziego będzie bardzo istotnie uzależnione od tego, czy i w jakim stopniu chce i umie zrozumieć gospodarce, techniczne, czy nawet etyczne przesłanki i związki przyczynowe danego kompleksu.

Jeżeli więc np. sędzia uważa, że większość automobilistów jeździ samochodem tylko dla sportu to — ze swego punktu widzenia nawet słusznie — będzie każde najdrobniejsze nawet zwiększenie ryzyka uważał za karygodną lekomyślność. Ponadto będzie rozszerzał pole zastosowania poszczególnych norm ustawowych i będzie od automobilisty wymagał tak wysokiego stopnia staranności, że jego zdaniem zrównaży się zwiększenie ryzyka. Jednak nawet w tych wypadkach, w których sędzia nie holduje takim błędnym zapatrywaniom, niezajomość pojęć i prawidłowości autotechnicznych doprowadzi go do tego, że będzie stosował stany faktyczne i przesłanki, nie mające rzeczowego uzasadnienia.

Z tego względu też są nado uzasadnione są skargi (np. w Niemczech Hegenera), iż obec-

Jeźdźce w sprawie palenia w samochodach

W ostatnim numerze naszego pisma, omawiając szereg wyroczzeń, wzgl. stosowania przepisów ustawy wobec automobilistów, zaznaczyliśmy m. in. że nie podlega karze palenie tytoniu przy sterze. Celem uniknięcia nieporozumienia musimy zaznaczyć, że odnośny ustęp niema zastosowania do obszaru miasta Poznania, gdzie palenia przy sterze zakazano wszystkim automobilistom na podstawie rozporządzenia policyjnego z 23. 4. 1929. Poza tem jednak stanowisko nasze ma zastosowanie do całego terenu obowiązywania naszego prawa, z wyjątkiem miejscowości wyłączonych administracyjnie, które osobnym rozporządzeniem taki zakaz wprowadziły. Zbiór tych lokalnych rozporządzeń kompletujemy stopniowo. (pz)

Uwagi na czasie

Kierowcy samochodów pamiętajcie, zanim staniecie z wozem do rejestracji, że wszystkie samochody odpowiadają muszą ściśle technicznym warunkom rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych z dnia 27 stycznia 1928 r. a w szczególności:

kierownica nie może posiadać luzu tak w ślimaku, jak i w połączeniu kół,

kola muszą być właściwie ustawione, nie może być luzu w łożyskach, nie może brakować śrub w tarczach i obręczach. Musi być koło zapasowe,

opony dorożki nie mogą posiadać zdartych protektorów i dziur. Protektory nie mogą być zdarte powyżej 60 proc. Opona na kole zapasowym musi być napompowana i zdalna do użytku.

ny stan orzecznictwa w sprawach samochodowych w szerokich kolach społeczeństwa powoduje wyobrażenie, iż... prawo komunikacyjne jest synekurą nieudolności i nieodpowiedzialności (Hegener). Z drugiej natomiast strony w kolach automobilistów uważa się, iż „poddanie się orzecznictwu sądów w sprawach komunikacyjnych jest pewnego rodzaju cywilnym samobójstwem“ (tamże). Wiącaż w kolach automobilistów spotykamy się z obawą, że jeżeli raz zetkną się z sądami z powodu rzeczywistego lub domniemanego wykroczenia, to, na podobieństwo dawnych więźniów inkwizycji, bez względu na to, co mogliby powiedzieć na swoją obronę, grozi im kara w każdym wypadku.

Istotnie, korzyści, które przynosi rozwój techniki, połączone są nieuchronnie z ciągłym zwiększaniem ryzyka, przyczem stosowane równocześnie środki ochronne nigdy w całości tego ryzyka nie usuwają. Można jednak co do konieczności i sensu postępu technicznego być różnego zdania, jedno jest pewne: zahamować go się nie da. Można więc w zasadzie zrozumieć i uznać dążenie do zachowania pełnego bezpieczeństwa ogółu przez zaprzeczenie konieczności zwiększenia ryzyka — z punktu widzenia czysto ludzkiego — i rygorystycznie traktować tych, którzy używają zdobyczy techniki, jednak niema widoków, aby na tej drodze doprowadzić do wyrównania kryzysu między realnymi koniecznościami, a idealnymi postulatami życia codziennego.

Dążenie do zastosowania równej miary dla wszystkich, użytkujących drogi publiczne, jest w zasadzie słuszne, jednak równości tej miary nie można rozumieć jako równości absolutnej. „Wolne tempo“ piechura jest inne, niż „wolne tempo“ pojazdu konnego, a to znowu zupełnie inne, niż samochodu. Chciano niegdyś samochodom nie pozwolić w miastach większej szybkości, niż dorożkom konnym, gdyż „każdy obywatel jest przed prawem równy“ więc dlaczego miałby mieć samochód więcej „przywileju“ przed dorożkami? No tak, ale dlaczego obywatel ma jeździć dorożką? Trzeba więc dorożce przepisać maksymalną szybkość człowieka pieszego, lub też zgłosić pieszemu maksymalną szybkość człowieka o kulach. (pz)

hamulce jak noży, tak i ręczny muszą hamować na miejscu. Linki i drążki hamulcowe nie mogą być sztukowane, latane ani pretarte. Hamulec ręczny musi mieć zapadkę, która umożliwia zaciąganie lewarka,

chłodnica nie może cieknąć i musi być dobrze umocowana,

tłumik nie może być otwarty i musi być szczelny,

tablice rejestracyjne muszą być czyste, niezniszczone i niezaolnione. Tylna tablica wraz z latarką umieszczona ma być po lewej stronie,

tylna latarka nie może być umieszczona na tablicy rejestracyjnej. Może być nad tablicą, lub obok niej,

wygląd zewnętrzny dorożki musi być bez zarzutu, a wewnątrz muszą być szczerne podłogi, niezniszczone poduszki, dobrze oprawione szyby, światło przy liczniku, dywanik dla pasażerów, klamki do otwierania drzwi itd.

światła mijanki i szosowe muszą być w porządku. Tylnie światło musi dokładnie oświetlać tablicę i do tyłu rzucać wyraźne światło,

blotniki dorożki i stopnie muszą być dobrze umocowane i niepojęte. Stopnie wyłożone powinny być gumą, blachą, linoleum itp.,

dorożki „Fordy“ starego typu będą bardzo dokładnie badane ze względu na duże ich zużycie. Szczególnie obecnie sprawdzane będzie: ustawienie przedniej osi, luzu w kierownicy i w galce widełek reakcyjnych, hamulce ręczne, zapadki hamulca reakcyjnego i stan ogólny,

startery obowiązują wszystkie dorożki, **lusterka usteczne dorożki** winny być tak ustawione (po środku, lub po lewej), by kierowca widział nadjeżdżające z tyłu, lub wyprzedzające go pojazdy. Obowiązują one wszystkie dorożki.

AUMOR

Jak chodzi?

— Pan podobno kupił sobie używany motocykl. Jakże on chodzi?

— Jak chodzi? Niech pan lepiej zapyta, jak się go pcha.

Nabrał się

— Elly, przed ślubem bujałaś mi zawsze, że jesteś bogata, że masz własny samochód...

— No tak, ja też się zawsze dziwiłam, że ty wierzysz temu wszystkiemu!

Zalety Forda

— Jednak Ford też ma jedną zaletę...

— !?!

— Pozwala ocenić przyjemność pieszego spaceru.

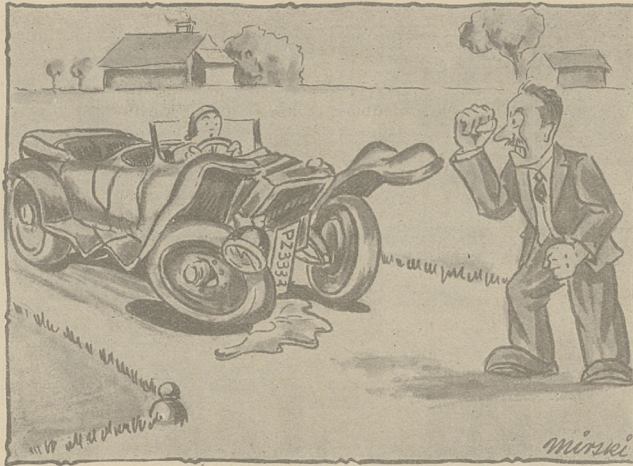
Dorobek

— Kupiłem sobie auto, drogi przyjacielu, może chciałbyś je obejrzeć?

Po czterech tygodniach.

— Co?! Chcesz zobaczyć moje auto? Niestety, nie mogę ci służyć, niema co oglądać. Ale może chcesz zobaczyć kolekcję moich mandatów karnych, rachunków od lekarza i z warsztatu reparacyjnego.

Nawarzyła sobie zupy



Rozgniewany mąż do żony, która rozbiła samochód:
— Zawsze ci powtarzałem, że twoje miejsce w kuchni a nie przy sterze!

Pozory myślą

Rzecz dzieje się w Ameryce. Pan Bulling zatrzymuje swe auto przed sklepem. Podchodzi do niego żebrak.

— Łaskawco, ofiaruj nie szczęśliwemu chociaż penny. Jestem biedny. Nic nie posiadłam prócz tego nędznego ubrania na sobie.

Pan Bulling: — Ja też nie mam, mój drogi, tylko ten wóz, którego nikt nie chce kupić, ani nawet wziąć za darmo.

Tylko taki

— Nareszcie udało mi się znaleźć szofera, za którego nie placę żadnych mandatów karnych.

— To niesłychane. Jeździ zapewne niezwykle ostrożnie.

— Bynajmniej. Ale policjanci go nie zapisują, gdyż jest on emerytowanym przodownikiem policji.

Podobieństwo

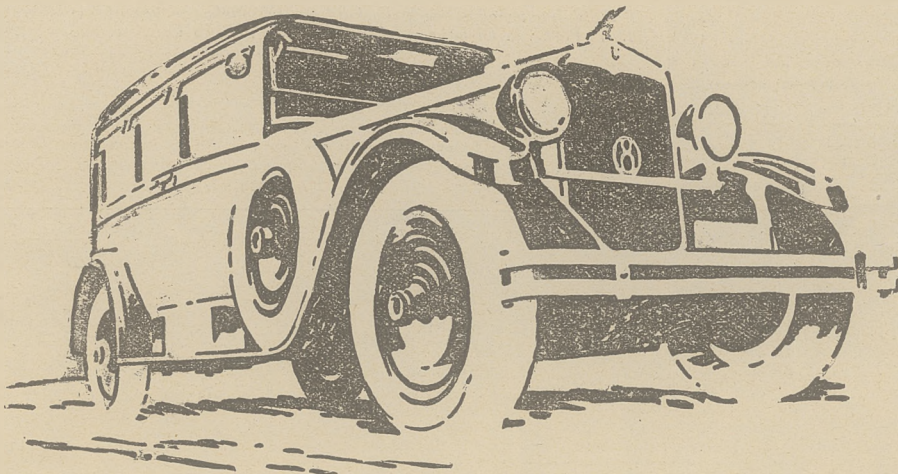
— Jakie jest podobieństwo między kobietą i autem.

— Jak auto tak i kobieta powinny mieć tylko jednego właściciela i nie należy pożyczać ich przyjaciołom.

Dwie przyczyny

— Od czasu kiedy ogłosiłeś konkurs mówisz ciągle o swojej żonie i o swej luksusowej limuzynie.

— Te dwie doprowadziły mnie do bankructwa.



Samochody
osobowe
ciężarowe
autobusy

Oświecim Praga

Znaczna
zniżka cen
wobec częściowego
wyrobu w kraju

Centralne Zakłady Naprawy i Składy części zapasowych w Oświęcimiu.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM - PRAGA - AUTO“

Poznań: Plac Wolności 11. Tel. 55-33. Telegr. „Autopraga“. — Toruń: ul. Prosta 22. — Lwów: Jagiellońska 7. Tel. 3-05. — Łódź: Wólczńska 188. — Warszawa: Kredytowa 4. Tel. 291-34. Telegr. „Centropług“. — Włocławek: ul. Toruńska 2. — Częstochowa: II. Aleja 42. Sosnowiec: Dęblińska 7. — Kraków: Kremerowska 6. Tel. 156-16 i Plac Szczepański (Śmach Starego Teatru). — Katowice: Plac Wolności 9. Tel. 31-41

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

Telefon 47.

Oświęcim II.

Telegr. „Famis“

TW 500

Rozmaitości ze świata



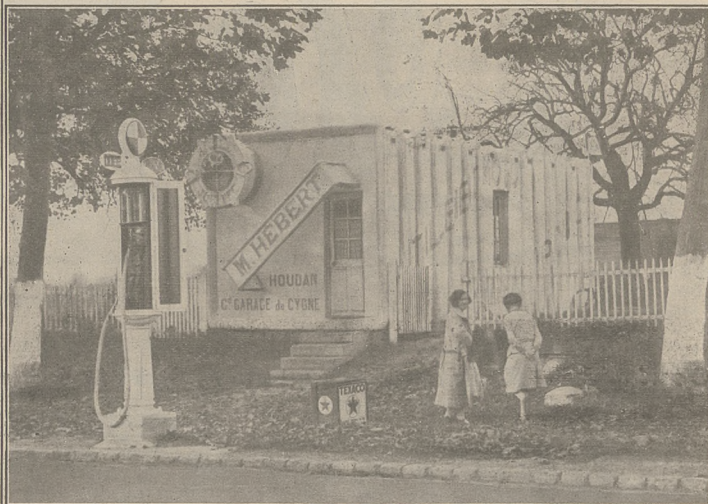
W Ameryce, gdzie rolnictwo w stu procentach jest zmotoryzowane, obecnie kobiety zaczynają obsługiwać traktory. Na rycinie pani L. Kaufmann na traktorze przy uprawie roli broną talerzową.

* * *

Prototyp samochodów marki Packard na stałe umieszczony został w laboratorium J. W. Packarda na uniwersytecie w Lehigh, którego koszty wybudowy wynosiły przeszło milion dolarów.

* * *

Na drodze z St. Cyr do Ho#an we Francji stoi osobliwy domek dla kierownika stacji benzynowej, który stanowi miłą atrakcję dla automobilistów. Domek ten jest betonowy i przypomina swą budową blaszankę do benzyny lub oleju.



Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,32 zł, kwartalnie 3,86 zł. Ogłoszenia: 1-linowy milimetr na stronie 5-linowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godzin 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.