



30

groszy

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

Organ oficjalny: Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziemi Zachodnich R. P.
Oddziału motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja” — Poznań.

21. grudzień 1930

Trudny wybór



Nie jeden automobilista pozazdrościć może tej małej dziewczynce, która z pośród tylu wspaniałych wozów wybiera sobie najpiękniejszy, bo wie, że rodzice nie odmówią jej tego milego подарunku gwiazdkowego.

INZ. NESTRYPKE, DYR. P. K. E.

Porównanie tramwaju i autobusu pod względem technicznym

(Dokończenie.)

Moc silników. Niestety, nie wszystkie przedsiębiorstwa, proszone o podanie średniej mocy przypadającej na 1 wóz motorowy, odpowiedziały mi na pytanie to dość dokładnie, podając nieraz tylko moc instalowaną w najnowszych wozach, zazwyczaj znacznie wyższą od średniej dla całego posiadanego taboru. Ponadto często nie podano, czy przytoczone cyfry odnoszą się do mocy godzinnej, czy też stałej.

Największą przeciętną moc godzinną dla -wego taboru motorowego wykazały: kolej Lille — Roubaix — Tourcoing 96,5 kw., Stockholm 90 kw., Glasgow 85 kw.

W Zurychu są w użyciu wagony o mocy stałej (Dauerleistung) od 64,8 do 236 kw.

Najslabsze wozy kursują w małych miastach (Miskole: niektóre wozy o jednym silniku 23,6 kw., Gotha 36,8 kw.).

Przeciętna z wszystkich otrzymanych wartości średnich wynosi dla 45 przedsiębiorstw 65,8 kw. na wóz, podczas gdy przeciętna wartość dla miast poniżej 100 000 mieszkańców wynosi tylko 51,8 kw.

Silniki autobusowe określono pojemnością ich cylindrów (litrazem). Największy litraż podano dla Wrocławia 11,780 ccm., średnio wynosi on 6,830 ccm.

Żużycie energii i jej koszt. Odpowiedzi, dotyczące się zużycia i ceny energii elektrycznej i materiałów pędnych dla autobusów podane zostały względnie dokładnie.

W odniesieniu do trakcji elektrycznej podano ilość kw/godz. zużywaną na wozokilometr rachunkowy, tonnokilometr i miejscokilometr. Samo obliczenie na wozokilometr nie zawsze daje w dostatecznym stopniu możność porównania warunków pracy tramwajów w różnych miastach, wobec stosowania wozów o bardzo różnej wielkości.

Średnio zużycie to wynosi dla 50 miast 0,8587 kw/godz., wahając się od 0,510 kw/g. dla Bydgoszczy i 0,610 kw/godz. dla Hoelsingborgu, do 1,242 kw/godz. dla Glasgowa i 1,26 kw/godz. dla Genewy. Ta ostatnia cyfra przy uwzględnieniu również największego zużycia na miejscokilometr, jaki wykazuje Genewa, wyłomaczyć się da rozległą siecią o wielkich spadach. Podczas gdy wielkie zużycie na wozokilometr w Glasgowie ma swoją przyczynę w tem, że są tam w użyciu jedynie wozy motorowe bez przyczepnych, o wielkiej pojemności (przeciętnie 69,5 miejsc na wóz). Dlatego też zużycie energii na miejscoklm. dla Glasgowa (przez przedsiębiorstwo nie podane, lecz na zasadzie powyższych danych wyliczone) wynosi tylko około 17,9 w/godz., a więc nie odbiega znacznie od przeciętnej normy (17 w. godz.). Małe zużycie w Bydgoszczy wyjaśnia się stosowaniem tam głównie wozów lekkich, starego typu. Wydaje się prawdopodobnem, że tego rodzaju lekkie wozy są w użyciu we wszystkich miastach o ludności poniżej 100 tys. mieszkańców. Średnie zużycie na wozoklm. dla tej grupy miast wynosi tylko 0,692 kw. godz., a więc około 23 proc. mniej niż przeciętne zużycie dla wszystkich miast razem wziętych.

Zużycie na tonoklm. obliczyło 28 przedsiębiorstw. Wynosi ono średnio 70,3 w/godz., przyczem w trzech miastach osiąga 100 w/godz. (Torino, Chemnitz i Zurych). Najniższe natomiast jest w Wiedniu (42,8 w/godz.), gdzie jednak obliczone jest łącznie dla tramwaju i Stadtbahn. Przy obliczaniu tonoklm. nie wszystkie przedsiębiorstwa uwzględniły wagę pasażerów, obliczoną na zasadzie ilości

pasażeroklm. i przeciętnej wagi człowieka, przyjmując niekiedy pełne napełnienie wozu na całej linii, innym razem wcale nie uwzględniając pasażerów. Zestawienie więc zużycia na tonoklm. daje tylko przybliżone wartości.

Zużycie na miejscoklm. podane przez 25 przedsiębiorstw waha się od 10,4 w/godz. w Berlinie, do 30 w/godz. w Genewie, wynosząc średnio 17 w/godz.

Dla trakcji autobusowej podano zużycie w litrach, wyjątkowo w kg materiału pędnego. Jako taki służy najczęściej benzyna o ciężarze właściwym od 720 do 760, czasami również mieszanka benzyny z benzolem lub spirytusem w różnych stosunkach ilościowych. Jedynie Dortmund podalo jako materiał pędny wyłącznie benzol.

Zużycie na wozoklm podalo 18 miast. Waha się ono od 0,333 ltr w Poznaniu do 0,560 ltr w Berlinie i wynosi średnio 0,47 ltr.

Natomiast co do zużycia na tonoklm otrzymano tylko 6 odpowiedzi; średnia z nich wynosi 0,059 ltr.

Przy porównywaniu kosztów energii na wozoklm trzeba wziąć pod uwagę, że kilka przedsiębiorstw posiada własne elektrownie, lub też jako miejskie przedsiębiorstwo korzysta z prądu elektrowni miejskiej po bardzo niskiej taryfie. I tak naprzykład cena 1 kw/godz. w Torino wynosi tylko 3,24 cts., w Warszawie 3,68 cts. Inne natomiast przedsiębiorstwa w wysokim stopniu obciążone są kosztem energii, jak Timisoara 18,42 cts., Frankfurt 14,10 cts. za kw/godz. Z tego względu zrozumiałe są wielkie wahania w koszcie 1 wozoklm.

Waha się on od 2,73 (Wiedeń) i 2,94 (Warszawa) do 11,60 (Frankfurt) i 14,35 (Timisoara), wynosząc średnio dla 39 przedsiębiorstw 7,6 cts. na wozoklm.

Koszty materiałów pędnych na wozoklm autobusowy podane dla 14 przedsiębiorstw wykazują znacznie mniejsze wahania: od 12,9 cts. w Poznaniu do około 21 w Zurychu (przy założeniu ciężaru właściwego benzyny tam używanej na 735), wynosząc średnio 17,3 cts. na wozoklm.

Jak z zestawienia tego wynika, przeciętny koszt wozoklm tramwajowego w stosunku do autobusowego ma się jak 1:2,28.

Rewizja wozów. Niemal we wszystkich przedsiębiorstwach wagony tramwajowe i autobusy poddawane są co nocj krótkiemu przeglądowi, przyczem drobne defekty bywają od razu naprawiane.

Tramwaje. Rewizji głównej podlega wóz tramwajowy po przejechaniu pewnej liczby kilometrów, wahającej się od 45 000 klm (Marseille) i 50 000 klm (Konstantynopol, Angsburg, Zurych) do 120 000 klm (Bordeaux — stosuje się tam jednak rewizje pośrednie) i 100 000 klm (Berlin, Wrocław, Warszawa i inne miasta).

Niektóre miasta poddają wagony rewizji po upływie pewnego okresu czasu, nie licząc przebytych kilometrów (Mannheim co 2 lata).

Czas trwania rewizji głównej zestawiono dla kilku przedsiębiorstw w poniższej tabelce:

Miasto	Przejechane klm w tysiącach	Czas trwania rewizji
Angsburg	50	3—4 dni
Wrocław	100	4 tyg.
Dortmund	75—100	3—6 dni
Frankfurt	70—100	14 dni
Genewa	50—80	10—15 dni
Hamburg	motor.	80 12 dni
Hamburg	doczep	100 12 dni
Marseille		45 15 dni
Poznań	motor.	60 6 dni

Miasto	Przejechane klm w tysiącach	Czas trwania rewizji
Poznań	doczep.	80 5 dni
Sztokholm	motor.	67 12 dni
Sztokholm	doczep.	100 5 dni
Warszawa		100 4 tyg.
Wiedeń	80 lub co 2 lata	72 godz.
Wiesbaden	60—80	14 dni

Znaczne różnice w określaniu czasu trwania rewizji pochodzą stąd, iż niektóre przedsiębiorstwa wliczają w nie czas lakierowania lub wogóle czas, przez który wagon jest nieczynny, inne liczą tylko czas samej robocizny.

W szeregu przedsiębiorstw stosuje się poza rewizjami głównymi także jedną lub kilka rewizji przejściowych, polegających tylko na inspekcji silnika i ważniejszych części wozu. I tak przeprowadzają następujące rewizje: w Bordeaux — petite visite po 2 000 klm, grande visite po 4 000, levage po 30 000, revision po 120 000; w Chemnitz po 40 000 (rewizja pośrednia) i po 80 000 — główna.

W Bazylei rewizja pośrednia dla motorowych po 45 000 klm, dla doczepnych po 60 000, główna dla motorowych po 90 000 klm, dla doczepnych po 110 000 i co 8—10 lat malowanie wozów; w Glasgowie odbywa się co nocna inspekcja po przebiegu 240 klm, rewizja motoru po 4 000 klm, trwająca 3 godziny i generalna po 96 500 klm, trwająca 3 tygodnie. Kilka miast stosuje dla każdej części wozu inne okresy pracy przed rewizją, np. w Kopenhadze odbywa się wizyta wozów rezerwowych w remizach co 15 dni, 5—6 godzin dla motorowych i 2—3 godziny dla doczepnych. Pomiary elektryczne 2 razy na rok.

Duża rewizja podwozia co 1 rok i 3 miesiące trwa 8 dni, motoru co 8 miesięcy trwa 3 dni, malowanie co 3 lata trwa 20 dni i rewizja karoserji co 6 lat i trwa 4 tygodnie.

W Hoelsingborgu codziennie inna część wozu podlega rewizji nocnej, tak, że co tydzień cały wóz jest zrewidowany. Ponadto po 80 000 klm przeprowadzona jest rewizja główna, trwająca 2—3 tygodnie.

Autobusy. Rewizje główne autobusów odbywają się po przebiegu 40 000 klm (Chemnitz) do 120 000 (Hamburg) i 140 000 klm (Bordeaux), gdzie jednak przeprowadzane bywają rewizje pośrednie.

Czas trwania rewizji określony jest: w Wrocławiu po 100 000 klm 4 tyg., w Chemnitz po 40 000 klm 6 tyg., w Dortmundzie po 60 000 klm 2—3 tyg., w Hamburgu po 120 000 klm 2—3 tyg., w Frankfurcie po 60 000 4 tyg., w Nuernbergu po 60—100 000 klm 3—5 miesięcy, w Poznaniu po 50 000 klm 4 dni, w Sztokholmie po 60 000 klm 3 tyg., w Wiedniu po 70 000 klm 3—4 tygodnie.

W Bordeaux przeprowadzane są podobnie jak przy tramwajach 4 rodzaje rewizji po przebiegu 2 000, 4 000, 70 000 i 140 000 klm.

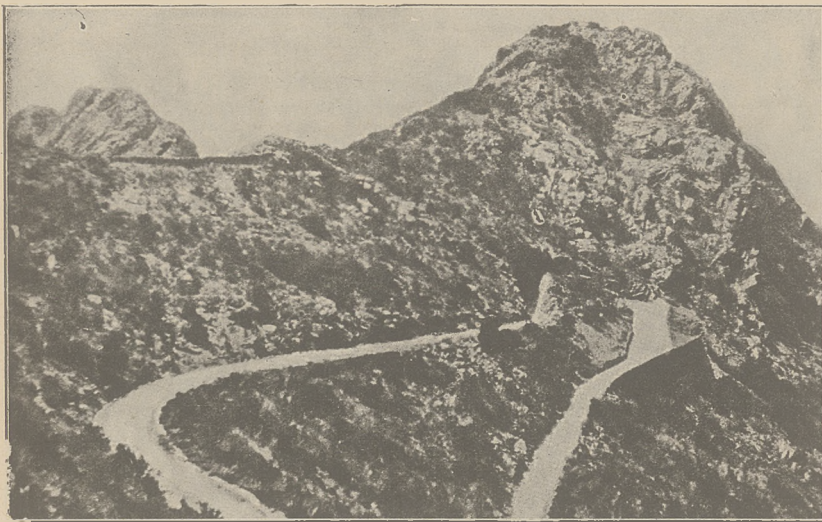
W Poznaniu odbywa się mała rewizja po 5 000 klm, trwająca 1 dzień.

W Budapeszcie prócz głównej po 60 000 miesięczna po 6 000 klm, wymagająca 14 i pół godzin pracy.

W Hoelsingborgu co pół roku (40 000 klm) przeprowadza się rewizje silnika i przekładni, trwająca 2—3 dni.

Naogół biorąc rewizje autobusów następują po krótszych przebiegach niż tramwajów i trwają dłużej, choć różnice nie są tu zbyt wyraźne i w wielu miastach rozmaicie się ta sprawa przedstawia.

(Dokończenie na stronie 13-tej.)



Droga samochodowa pod Col de Mercujo.

się na pokładzie, ujrzelśmy na widnokręgu zarys zatoki Sagone, a nad Monte Rotondo (2 025 m) wschodziło korsykańskie słońce. Dalej wież w Parata, wyspy Sanguinaires, a objechawszy cytadelę znaleźliśmy się w zatoce Ajaccio. Po przybiciu statku do portu 3 godziny musieliśmy czekać na wylądowanie wozu. Dwu moich towarzyszy udało się do miasta, by je choć pobieżnie zwiedzić, sam zaś dopilnowałem wylądowania.

Po powrocie moich kompanów — nie chcąc tracić czasu — udaliśmy się w drogę, obierając kierunek przez żyzne Campo dell'Oro do Col de Mercujo, a stamtąd do Bastelica, gdzie obok pomnika Napoleona znajduje się pomnik bohatera narodowego Korsyki — Sampierosa, który zamordował swoją żonę, podejrzewając ją o konspirację z Genuńczykami.

Drogą do południowego cypla wyspy, która jest znośna i na której rozwijamy do 50 klm. ograniczają kaktusy, żółto kwitnące i dochodzące do 4 m wysokości, na zboczach gęste przypominające kobierce, wiecznie zielone zarośla macchi, wabiku Korsyki, o którym swego czasu wyraził się Napoleon, kiedy był więziony na wyspie św. Heleny, że „po zapachu i z przymkniętymi oczami rozpoznalby wyspę,

na której ujrzał światło dzienne“. Tym zaroślom macchi, dochodzącym od 2 do 4 m wysokości zawdzięcza wyspa swoją egzystencję go-



Corte z cytadela, położone wysoko nad wąwozem Tavignano.



Calacala di Piana, droga, prowadząca wzdłuż wybrzeża morskiego.

spodarczą. Bez ich ochrony byłaby ona dawno już nieurodzajnym skrawkiem ziemi. Zapachem myrt, cytroz, rozmarynu, eryki, pi-stazji, tymianu i całych setek gatunków roślin oddycha w lecie cała Korsyka. Macchia chroni rzeki przed wyschnięciem, a bandytów — nie należy ich utożsamiać, broń Boże, z mordercami — przed karzącą ręką. W okresie walk o niepodległość zarośla te stanowiły naturalny schron dla powstańców.

Korsyka jest krajem — podobnie jak Kalifornia — skrajnych sprzeczności. Z zatoki Valinco, skąd promieniuje błękit podobny do szafiru, zdążamy do Sartène, gdzie się znajduje największe winnice. Miasto to liczy 6 tysięcy mieszkańców i zdaje się nosić charakter najbardziej korsykański. Stanowi ono wyjątek wśród innych, gdyż jest ściśle związane z świętym zwyczajem „vendetty“, zemsty krwi.

Vendetta! Bandyci! Słowa te przejąć muszą każdego cudzoziemca i napawać go niepewnością o własne życie, mimo, że już przed 80 laty wyraził się Prosper Merimée w swojej powieści „Cołomba“, że „na Korsyce jest dużo morderców, ale za to niema ani jednego złodzieja“. Według pojęcia Korsykańczyków mord uchodzi za coś szlachetnego, pięknego i wywodzi się z czasów, kiedy wyspa ta przez najeźdźców była gnębiona i terroryzowana. Wtedy to mordercy bronili się przed sądami trzema literami „S“, które oznaczały „schio-

potto, stiletto i strada“ (strzelba, sztylet i ucieczka). A ponieważ zwyczaj ten praktykują wyłącznie Korsykańczycy, więc cudzoziemiec podróżuje po ich wyspie pewniej i bezpieczniej, jak przed setki laty, a nawet aniżeli w niejednym państwie europejskim. Jeżeli dodam, że na Korsyce niema ani jednego żebraka (!) i nie przyjmuje się napiwków za usługi, że gościnność przekracza granice, wtedy rzecz oczywista, że wyspa ta, to osobliwy teren turystyczny dla automobilistów.

Ze Sartène wznosi się „Lew Roccapiana“, twór skalisty, bardzo rzadki okaz naturalny. Za nim znowu olbrzymie stada owiec i kóz, za którymi kroczą pastuchy ze strzelbami na plecach. Od Col d'Arbia rozpoczyna się pustynia o układzie wapnia, ciągnąca się do Bonifaccio, najbardziej na południe położonego miasteczka. Odległość stąd do sąsiedniej Sardynji wynosi tylko 12 klm. Bonifaccio, to prawdziwa forteca, wykuta w skale, sięgająca daleko w głąb morza. Podobnego widoku, szczególnie o zachodzie słońca, dotąd nigdzie nie zanotowałem.

Obieramy teraz kierunek wzdłuż malerycznego wybrzeża wschodniego do Porto Vecchio (27 klm), nad którym wznosi się pięć baszt z czerwonego porfiru. Całe miasteczko okalają wysokie dęby korkowe, których pnie, ogo-

łoczone z kory, zdają się płakać łzami rdzawo-brunatnymi i skarzy się na swą nagosć. Droga na 1 050 m wysokości Col d'Illarata jest niezmiernie innym, jak starem łożyskiem rzeczny, nad brzegami którego wznoszą się olbrzymie sosny. Z Col d'Illarata zwracamy ku dolinie w kierunku południowym do Conza, przez okolice, bogate w zabytki celtyckie. Nowy i odizolowany od innych budynków Grand Hotel trzeba było dopiero „odkryć“, gdyż uchodził on za „anonim“. Tu urządzamy pierwszy zasłużony wypoczynek pod dachem. Wieczór spędzamy w licznych gronach Francuzów, Włochów i Anglików, których czar tej wyspy sprowadził po części dla turystyki, po części dla krajoznawstwa.

Nazajutrz zmieniamy wodę w chłodnicy, zaopatrujemy się w materiał pędny, mamy przegląd wozu i jazda w kierunku wybrzeża wschodniego. Droga prowadzi nas przez las na siedelku Col de Bavella, lśniący czerwono kwitnącym tymianem. Z siedelka tego rozciąga się wspaniały widok na Mt. Incoudine (2 136 m). Wspomniany las w literaturze leśnej uchodzi za najpiękniejszy zabytek na całym świecie. Rośnie w nim specjalny gatunek sosny, — pinus laricio — dochodzący do 50 m wysokości i o obwodzie przyziemnym do 5 m. Tu również w lesie mieszkają w pieczarach mieszkańcy Solenzara; omijamy je, skierowując się ku Col de Larone, skąd zjeżdżamy do morza, mając po obu stronach drogi olbrzymie lasy eukaliptusowe, — prawdziwą oazę wśród febrycznej okolicy.

W południe powrót do Conza. Po krótkim posiłku ruszamy wąskimi i stromymi uliczkami do doliny Rizzanèse z malowniczymi wioskami na skałach. Tu i ówdzie domy bez okien, ale za to arcybogate świątynie. Po drodze osły tarzają się w kurzu — podobnie jak u nas — świni promenują po uliczkach, prawdziwa sielanka! Listowi rozwożą pocztę na osłach, mając po jednej stronie siodła dość pojemną mianierkę z winem, po drugiej pistolet. Wogóle co by to było, gdyby na takiej Korsyce nie było osłów! Zwierzęta te są dla Korsykanów tem, czem dla nas samochód.

Po blisko całodziennym jeździe to w górę, to w dół, nie dojeżdżając nigdy do 1 000 m, urządzamy mały „camping“ pod gołem niebem. Samochód zostawiamy na miejscu i ruszamy pieszo w góry. Czujemy wilgoć w powietrzu, a rozliczne bagienka zdają się potwierdzić, że musiało padać. Zbliżyliśmy się do wodospadów na Col de Vaccia (1 188 m), gdzie panoszą się olbrzymie buki i sosny, a w pobliżu osiedli cmentarne, zarośnięte gęsto paprociami. Na sąsiednim Col de Verde, zarośnięty wiecznie zielonymi dębami i świerkami, a również i sosną „laricio“, natrafiamy na wyrąb lasu. Olbrzymie pnie dociągają osły do traktorów i ciężarówek, które je transportują do portu, skąd wędrują do Genuy jako świerki, czystej krwi kanadyjskiej. Wracamy do wozu, zmrok zapada i dojeżdżamy do Corte,

by tu wypocząć i przenoćować. W Corte — dawniej stolicy — cytadela góruje nad miastem; jest ona punktem środkowym całej wyspy i zarazem twierdzą patriotyzmu. Kobiety tego miasteczka są legendarnie piękne i swego czasu, kiedy Genuieńczycy byli panami Korsyki, zaprzysięgły sobie, że nie wyjdą zamaż za żad-

ponań morzem sterczy nowy „Grand Hotel des Roches Rouges“, z którego tarasu cały wieczór wpatrywaliśmy się w pełnię księżycą, oddychając świetnie zjonizowanym powietrzem i zadowolony wypoczynku.

Nazajutrz dokładny przegląd wozu i jazda wzdłuż wybrzeża do Cargese, już w wieku XVII. zamieszkałem przez Greków. Dotąd odprawia tu pop nabrzeżnictwo według obrządku wschodniego w dwu językach: greckim i francuskim. W zatoce Sagone czarne postacie — pomyślalbyś, że murzyny — załadowują węgiel drzewny na żaglowce. Nad zatoką Liscia zatrzymujemy się, by choć raz wykąpać się w morzu, które przecież po części nas tu zwabiło. Po kąpeli ruszamy w dalszą drogę poprzez cały szereg przełęczy. Na Col de San Sebastiano natrafiamy na tablicę pamiątkową, wmurowaną tam dla uczczenia pierwszego przelotu morza Śródziemnego balonem. Tu wylądowali podczas hurzy w r. 1886 kierownicy balonu Campazza i Fondere. Ruszamy dalej i mijamy Col de Listincione, pokryty kobiercem macchi, Col de Pruno z zamkiem de la Punta, który rodzina Pozzo di Borgo, antypodzi Napoleona w r. 1894/96 wybudować kazala z pozostałości po paryskich Tuilierach kosztem dwu milionów franków. Dalej długa aleja eukaliptusowa, a poza wodociągami Moulin Blanc — Ajaccio, kolebka Napoleona i stolica.

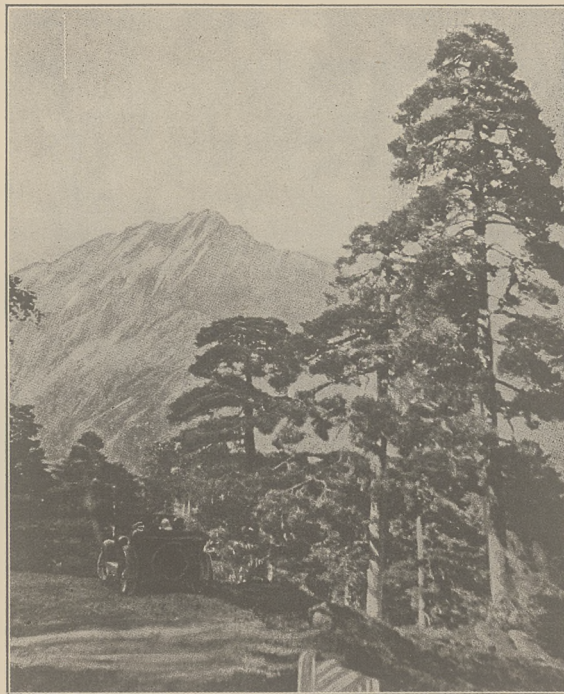
Miejsce urodzenia cesarza cesarzy Napoleona liczy 22 600 mieszkańców. Nazwisko tego mocarza noszą ulice, place, ba, nawet hotele. Nie brak pomników, poświęconych temu wielkiemu Korsykaninowi.

Ajaccio, to teren dla szperaczy muzealnych, którzy z Baedekerem w ręku nakreślają i robią różne notatki. Po kilkudniowym wypoczynku sownie zaopatrzeni wyruszamy stąd i skierowujemy się przez najbardziej stromą przełęcz Korsyki (16 proc.) Col de Sevi na drogę, prowadzącą wzdłuż wybrzeża zachodniego, a stąd ku północy. Na przestrzeni 100 klm niema tu ani jednej oberży, stacji

benzynowej, śladu ludzkiego. Droga jest bardzo trudna dla samochodu niemal nie do przebycia, wykazuje na niejednych odcinkach kilometrowych około 50 wiraży, przytem prowadzi raz w dół, raz w górę, wywazując wzniesienia do 500 metrów. Wieczorem zajeżdżamy do Calvi i tam w klasztorze urządzamy postój i lokujemy nasz wóz.

W przeddzień naszego wyjazdu do Francji ruszamy przez Ile Rousse, otoczonej wspaniałymi palmami, gdzie w r. b. otworzono olbrzymi kort do gry w golfa obok hotelu „Grand“ do Balagne, gdzie żyto młóci się sposobem biblijnym, t. j. kopytami

Stąd przez pustynię „le Desert des Agriates“ (18 tys. klm²), na której znajdują się ruiny zburzonego przez Sarazenów miasta Nebbio. Do St. Florent towaramy nam kilometrami kwitnące pola oleandrów, prawdziwa orgia barw. Po stronie za-



Sosny na Col de Vergio, najwyższej przełęczy na Korsyce (1464 m.).

nego z nich (pour ne pas donner le jour à des esclaves).

Dnia następnego wyjazd do Ponte Leccia, najpiękniejszego mostu na całej wyspie. Stąd zwracamy do wybrzeża zachodniego drogą, przypominającą raczej schody niż trakt (sciala di Santa Regina) przez lotnisko Calacuccia, leżące wśród drzew orzechowych i kasztanów



Nad zatoką Porto. Na skale starożytna strażnica.

u stóp Monte Cinto do najwyższej przełęczy na Korsyce. Zwracamy i karkołomnymi drogami nad przepaściami docieramy do wiecznie błękitnej zatoki Porto ze swą starożytną basztą. Przed Porto jeszcze jedno wzniesienie Calanche di Piana z dość dobrą drogą, ciągnącą się wzdłuż wybrzeża morskiego. Na 438 m

(Dokończenie na stronie 13-tej.)

Biblioteki ruchome

W większych miastach z rozległymi przedmieściami, a również i na wsiach zaopatrywanie się mieszkańców w lekturę natrafia na wielkie trudności. Niejednemu szkoda grozi na przyjazd do miasta celem zakupienia lub wypożyczenia skarbów rodzimej literatury. Odległość między miejscem zamieszkania czytelnika a księgarnią, biblioteką względnie wypożyczalnią książek stanowi w rozwoju czytelnictwa poważną przeszkodę. Z punktu widzenia kulturalnego ważne to zagadnienie zostało celowo rozwiązane przy pomocy samochodu. Myśl tę zrealizowano początkowo nie gdzie indziej jak w Ameryce, co zresztą staje się zrozumiałe choćby ze względu na nadzwyczajny rozwój przemysłu samochodowego i komunikacji samochodowej, szczególnie w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Śladem Ameryki poszły w ostatnich latach niektóre kraje europejskie, wykorzystując samochód do tego samego celu. Nasamprzód opiszemy rozwój tej dziedziny w U. S. A. a artykuł niniejszy niechaj będzie bodźcem dla niejednej księgarni i biblioteki w Polsce. Materiał do niniejszego artykułu został nam dostarczony przez pp. Dorotę Rowden (American Library Association), Julję Babcock (Kern County Free Library) i Sarę Askew (Public Library Commission, Trenton).

W Ameryce już w okresie przedwojennym służył samochód do celów księgarskich i bibliotekarskich. Pierwszy taki samochód uruchomiła już w roku 1912 Washington County Library. Do tego roku dostarczano książki filijom księgarń i bibliotek, szkołom, władzom, różnym instytucjom i prywatnym czytelnikom, pojazdami konnymi, poeztą lub tym podobnymi. Przykład Washington County Library — ze względu na wielkie korzyści — jak krótszy czas jazdy, szybsza dostawa i obsługa większych obwodów — znalazł wkrótce licznych naśladowców. Ile samochodów bibliotekarskich obecnie krąży w Stanach Zjednoczonych trudno określić cyframi. Liczba ich przypuszczalnie wynosi kilkaset, gdyż już w roku 1928 ludność trzystu przeszło obwodów zaopatrywała się w wozach tych w książki i czasopisma. Z tego znowu wynika, że tak świetnie zorganizowany dział księgarski i bibliote-

karski w Ameryce Północnej, bez samochodu nie byłby się tak korzystnie rozwijał.

Na specjalną uwagę zasługuje budowa i urządzenie samochodów-bibliotek. Istnieje kilka ich rodzajów. Dominują dwie grupy wozów.

układ półek, że dostęp do nich jest tylko od wnętrza (rys. 5). Pierwsza grupa wozów jest powszechnie stosowaną; wozy drugiej grupy natomiast kursują w bardziej na północ leżących stanach z zimniejszym klimatem. Samochody używane do celów bibliotekarskich mają nośność, która się waha od 1/2—2 ton, to jest mogą one zabrać 300—1600 książek. Jak później wykażemy pozostaje jeszcze dużo wolnego miejsca przeznaczonego na inne cele. Księgarnie wzgl. biblioteki kupują zazwyczaj tylko podwozia i zamawiają specjalną karoserję lub też kupują gotowe ciężarówki z wszech stron kryte, których nadwozie odpowiednio zmieniają. Samochód taki kosztuje zależnie od wielkości wykonania i wyposażenia 900 do 8000 dol. (nośności 1/4 t. z kompletnym wyposażeniem 900—1200 dol.).



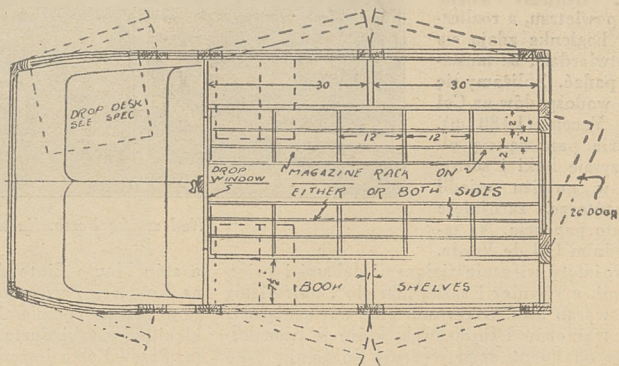
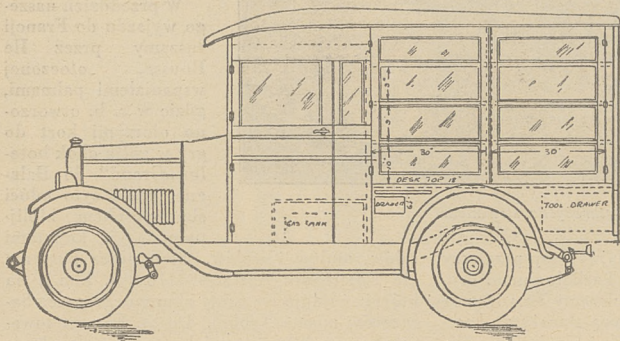
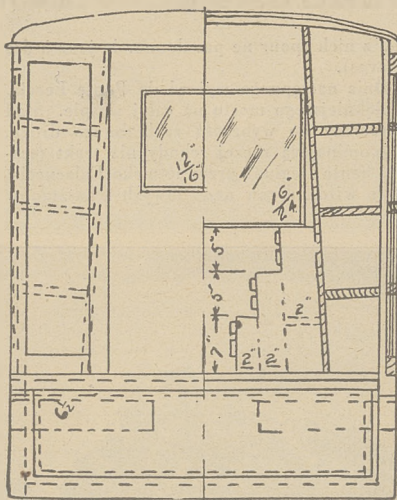
Samochód-biblioteka, u którego dostęp do półek możliwy jest od zewnątrz wozu.

U pierwszej można drzwi, które zakrywają półki, tak otwierać, że dostęp do książek z zewnątrz wozu jest bardzo łatwy i dogodny (patrz ryc. 1). Druga grupa wozów ma taki

Dla nadwozia wozów-bibliotek oczywiście nie można ustalić specjalnego typu i na nim się wzorować. Przy budowie należy uwzględnić klimat, warunki drogowe, wielkość obwodów, po których ma on krążyć. Fachowców europejskich chcieliśmy zapoznać z konstrukcją pierwszej grupy wozów. Na rycinie 2, 3 i 4 widzimy szkie takiego wozu na podwoziu Chevrolet LD z rozstawą kół wynoszącą 102 cale. Długość półek wynosi 61", szerokość 54", a wysokość 38". Po każdej stronie półek znajdują się podwójne drzwi, które celem załączenia szerokich warstw publiczności zaopatrzone są w szyby. Za każdą połową drzwi znajdują się cztery półki, odpowiednio do formatu książek wysokie, do których każda osoba średniego wzrostu ma łatwy dostęp. Półki te są do wewnątrz nachylone, by podczas jazdy nie parły na drzwi ewentualnie nie wgniotły szyby. Pod każdymi drzwiami znajduje się mała wysuwalna płyta, służąca do przeglądania książek.

We wnętrzu wozu, dokąd wejście prowadzi przez tylne drzwi, znajdują się po obu stronach półki zbudowane stopniami. Jest tam tyle miejsca, że każdy może się swobodnie poruszać. Zarówno w tylnych drzwiach, jak i w przedniej ścianie, znajduje się szyba, przez którą do wewnątrz pada światło.

Przy prawych drzwiach obok siedzenia kierowcy, znajduje się składany stół, który służy



Różne przekroje amerykańskiego samochodu-księgarskiego. U góry: przekrój pionowy, zdołu po lewej: pionowy widziany z boku, a po prawej poziomy. Wymiary podane w calach angielskich.

pracownikom danej biblioteki do robienia notatek. Pod tylnymi drzwiami jest szuflada dla narzędzi, koła zaś zapasowe znajdują się pod nią. Wszelkie drzwi oraz półki są zamykane. Są jeszcze inne wykonania wozów. Na rycinie 7 ścianę boczną można unieść w górę i oprzeć na podpórkach. Na rycinie 5 mamy typowego przedstawiciela drugiej grupy wozów. Do półek jest dostęp tylko zewnątrz wozu.

Wozy te pełnią swoją służbę tylko w obwodach wiejskich. Z „kwatery głównej“ wyjeżdżają one według ściśle określonego rozkładu jazdy i obsługują poszczególne obwody. W miejscowościach, obsługiwanych przez nie, wiadomo jest wszystkim, kiedy dany wóz nadjeżdża. Odwiedza on wpraw szkół, mniejsze osiedla zanim dotrze do większych, by wszystkich mieszkańców zaopatrzyć w lekturę. Służba ta jest tak zorganizowana, że daną miejscowość co pewną ilość tygodni odwiedza stale jeden i ten sam wóz. Do urzędzenia takich ruchomych bibliotek potrzebna jest uchwała rady obwodowej. Zapadnie uchwała w sensie dodatkowym wtedy wylania się wydział księgarsko-biblioteczarski, który angażuje bibliotekarza i opracowuje dokładny plan pracy. Po zakupieniu odpowiedniej ilości książek i wozów, służba rozpoczyna się w całej pełni. Ogólne wydatki — przy dość gęstym zaludnieniu obwodu — wynoszą na platnika rocznie nie więcej jak wartość jednej książki. W licznych wypadkach zaopatruje się mieszkańców wiejskich w lekturę w ten sposób, że zawiera się umowę z większymi księgarzami, którzy przyjmują na siebie obowiązek dostarczania co pewien okres czasu lektury i czasopism. Wiadomo, że liczne obwody w U. S. A. posiadają powierzchnię wynoszącą 19 do 20 km². Wtedy w poszczególnych miejscowościach zakłada się filje, którym zleca się zaopatrywanie ludności w lekturę. Na ten cel stawia się albo specjalne budynki, których budowa z kompletnym urządzeniem wynosi od 8 do 12 tysięcy dolarów, albo też urządza składnice w budynkach pocztowych, szkolnych i prywatnych domach. Do przewozu książek z tych filij głównych bibliotek, służą zamknięte ciężarówki różnej wielkości (ryc. 6). Książki zostają zapakowane w worki, kartony i zaopatrzone w dokładny adres filji. Co pewien okres czasu przeprowadza się rewizję co do stanu książek w poszczególnych filjach. Z powyższych krótkich danych, które w zupełności nie wyczerpują całego tematu, widzimy, że samochód ma również w księgarstwie i bibliotekarstwie duże zastosowanie.

Z krajów europejskich, które pod tym względem zaczęły naśladować Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, w pierwszym rzędzie stoją Francja i Niemcy. Szczególnie w



Samochód-księgarnia, z dostępem do półek od wewnątrz.

Niemczech, które przecież pod każdym względem opierają się na zasadach praktycznych, w ubiegłych latach zaprowadzono samochody

ilości książek. Budową swoją niewiele różnią się one od podobnych wozów amerykańskich. Wewnątrz wozu znajduje się wąskie przejście, a po jego obu stronach półki do książek.

Saksońska biblioteka krajowa posiada samochód mniejszego typu, który od dwu lat codziennie w ciągu dwóch godzin obsługuje przeszło 20 wypożyczalni teje biblioteki, we wszystkich dzielnicach miasta. Przy dziennym obciążeniu 150 kg wóz ten dotąd nie wykazał najmniejszego niedomagania. Księgarnia miejska w Dreźnie posługuje się, celem obsługi przedmieść, nowoczesnie urządzonej księgarni ruchomą, która zabrać może 3000 książek. Biblioteka uniwersytecka w Lipsku ma do podobnego celu trójkołowiec, który okazał się bardzo ekonomiczny i nadzwyczaj praktyczny. Nadwozie jego posiada drzwi z boku i z tyłu, a wewnątrz półki o rozmaitej wysokości. Instytuty, które on objeżdża, leżą wszystkie wewnątrz miasta. Wóz ten oczywiście nadawałby się również do większych jazd poza miasto, tembardziej, że stan dróg tamtejszych jest świetny. Już w roku 1926 zaopatrzyła się biblioteka miejska w Worms w nowoczesnie urządzonego samochód, który co tydzień odwiedza 40 miejscowości, zaopatrując ich mieszkańców w lekturę, a pozatem uskutecznia wymianę książek między filjami a centralą biblioteki.

Podobne do amerykańskich wozów posiadają wszystkie większe księgarnie i biblioteki we Francji i w Anglii. Spełniają one tam tę samą rolę, co i w wymienionych wyżej państwach. Nadmienić przytem wypada, że są to samochody silniejsze, o solidnie zbudowanym nadwoziu, którego wnętrze jest nader komfortowo urządzone i zezwala urzędnikom w czasie jazdy pełnić swoją pracę.

W Polsce oczywiście narazie o tem myśleć nie możemy, raz że jesteśmy krajem zubożalym, a powtóre kresy wschodnie, które pod względem kulturalnym zostawiają dużo do życzenia, nie posiadają dostatecznej ilości dróg samochodowych. Należy się spodziewać, że w najbliższych latach sprawa ta zmieni się na lepsze i że wśród mieszkańców tych kresów oświatę szerszą będą właśnie te samochody-biblioteki. Dotąd tylko większe księgarnie posiadają własne samochody, na których przewożą do swych filij książki. Rozległe zastosowanie znalazły samochody również w wydawnictwach dzienników i czasopism, które codziennie rozwożą swym czytelnikom gazety na krańce miasta i wieś. Zbytecznym jest nadmienić, że dostawa gazet odbywa się szybciej, aniżeli innym środkiem lokomocji, a nawet i koleją.

Jak widzimy, samochód w wielu dziedzinach ma zastosowanie i zaczyna wszechwładnie panować na różnych polach naszego życia gospodarczego. Szczególnie na przestrzeniach krótkodystansowych zjednał on sobie powszechne uznanie i dziś niema miasteczka, którego życia nie łączyłyby z większym ośrodkiem — samochód.



Transport książek z biblioteki głównej do bibliotek filjalnych.

przy bibliotekach, nietylko miejskich, ale i uniwersyteckich. Nie są to wozy specjalnie budowane, lecz ciężarówki wzgl. używane sanitarki, przebudowane do przewozu większej



W drugiej grupie wozów dostęp do półek mają czytelnicy od zewnątrz.

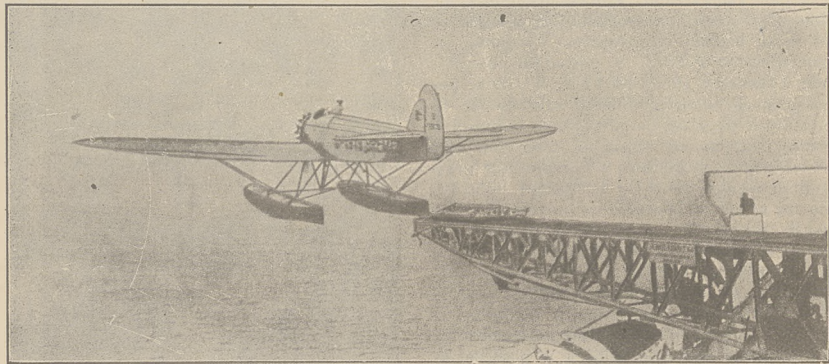
JAK Z PROCY...



Hydroplan na katapultcie ruchomej na niemieckim statku „Europa” przed startem.

W ostatnim czasie coraz częściej czytamy w prasie o wyposażeniu tego lub innego pasażerskiego statku transoceanicznego w samolot oraz urządzenie katapultowe, umożliwiające startowanie samolotu podczas biegu statku. Urządzenie takie uważa się naogół za ostatnią zdobycz techniki lotniczej. Zapatrywanie to jest słuszne, o ile chodzi o stronę czysto techniczną, t. zn. o wykonanie samej katapulty i przystosowanie do niej samolotu. Sam pomysł jednak nie jest wcale tak nowy, jakby się zdawało na pierwszy rzut oka.

Myśl przeprowadzenia współpracy statku morskiego powstała już na kilka lat przed wojną i to z chwilą, kiedy uznano, że samolot nie jest hynajmniej zwarjowanym pomysłem szaleńców, lecz środkiem komunikacyjnym, który ma przed sobą rozległe pole działania i jak najlepsze widoki rozwoju. Już w roku 1910 przeprowadzono pierwszą próbę startu samolotu z pokładu statku pasażerskiego, a eksperymentu tego dokonano na statku „Pennsylvania” linii hambursko-amerykańskiej. Przy próbie tej z natury rzeczy posługiwano się środkami dość prymitywnymi, i tak na rufie „Pennsylvaniji” ustawiono nad pokładem



Samolot opuszcza katapultę „Europy”, aby aowieźć pocztę do lądu.

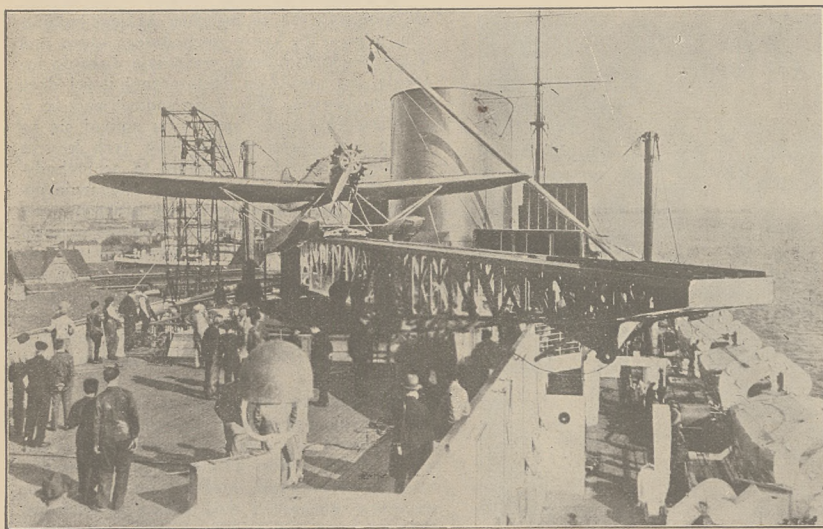
rusztowanie belkowe, na którym umieszczono obszerną platformę z desek, pochyłą ku tyłowi statku. Z platformy tej wystartował lotnik amerykański Curdy na dwupłacie typu „Wright”. Wystartowawszy z pokładu w trzy

morzu wzburzonem hydroplan nie jest w stanie wystartować.

Tak więc powrócono do pierwotnej koncepcji startowania samolotów z pokładu statku. Ponieważ chodziło o startowanie samolotów zdolnych do lądowania na powierzchni morza, a więc hydroplanów lub łodzi latających, nie mogło być mowy o stworzeniu czegoś na podobieństwo „lotniska na pokładzie” — było to zresztą niepożądane ze względu na miejsce, które przecież na racjonalnie urządzonym statku jest rzeczą najdroższą.

Powrócono więc do starej metody stosowanej przez braci Wright przy pierwszych ich lotach, a mianowicie do toru startowego, składającego się z szyn, na których posuwają się saneczki, na których znów umieszczony jest samolot. Start normalny jednakże wymagałby zbyt długiego toru; aby więc uniknąć i tej niedogodności zdecydowano się na zastosowanie dodatkowego napędu saneczek, który przyczylniłby się do uzyskania na krótkiej przestrzeni szybkości, potrzebnej samolotowi do utrzymania się w powietrzu. W ten sposób więc rozwinęła się katapulta do dzisiejszej zasadniczej swej formy. Rzecz oczywista, że poszczególne typy katapulty, zależnie od firmy wykonującej, różnią się w szczegółach wykonania, lecz zasada sama pozostaje zawsze niezmienną.

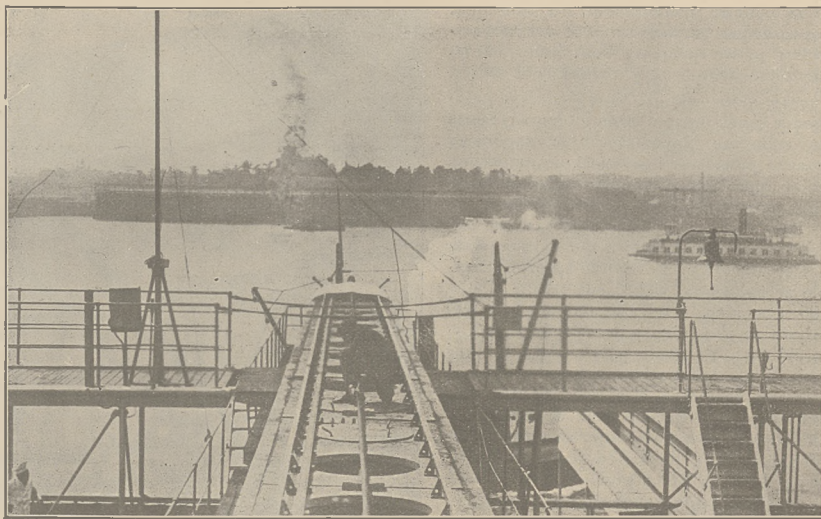
Zanim przystąpimy do szczegółowego zapoznania się z konstrukcją katapulty, nie od rzeczy będzie zastanowić się, w jakim właściwie celu stosuje się na statkach, bądź co bądź



Spełniwszy odpowiedzialne zadanie, samolot po przybyciu statku do portu powraca na pokład.

dość kosztowne, instalacje katapultowe dla samolotów. Przedewszystkiem należy tu sprostować dość szeroko rozpowszechnione mniemanie, że samolot na statku służy dla przyjemności pasażerów, którzy w ten sposób mieliby możliwość, podczas przejazdu statku obok jakiego portu, w którym się nie zatrzymuje, wyprzedzić statek, „wpaść na sekundę“ do miasta, załatwić ewentualny interes i powrócić na pokład. Przyjemność ta byłaby zbyt kosztowna i nie bardzo by się opłacała. Tymczasem zadanie samolotów tych jest ściśle określone. Są to mianowicie samoloty służące wyłącznie dla przewożenia poczty.

Pośpieszna komunikacja pocztowa poprzez Atlantyk jest oddawna bołączą ludów Ameryki i Europy i przygotowanie linii pocztowych transatlantycznych, było też głównym celem wszystkich mniej lub więcej udanych przelotów poprzez Atlantyk. Przewóz pasażerów występuje tu dopiero w drugiej linii, gdyż ostatecznie człowiek nie ma się czego śpieszyć, byleby szybko i pewnie mógł przesłać wiadomości i pilne przesyłki. Niestety, do dnia dzisiejszego nie posiadamy jeszcze odpowiednich konstrukcyj samolotów, któreby nam gwarantowały absolutnie pewną komunikację pocztową transatlantyczną i przytem były dość odporne, aby w razie przymusowego lądowania na oceanie wytrzymały przez długi czas niebezpieczne działanie fal niezbyt łagodnego oceanu Atlantyckiego. Niechęć twierdzić, aby samolotów takich wkrótce nie stworzono, ba na-



Tor katapulty stałej na statku pocztowym. W środku lina, która ciągnie sanki.

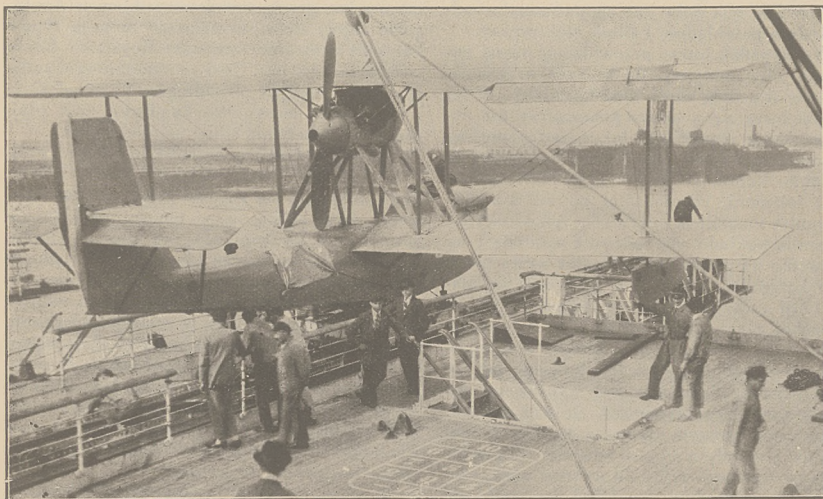
si ca. 25%. W obecnym szybkim tempie życia gospodarczego znaczny to błąd.

Powróćmy jednak do samej katapulty. Niezależnie od typu składa się ona z trzech zasadniczych części, a więc sanek, na których umieszczony jest samolot, toru na którym po-

suwają się sanki i wreszcie mechanizmu napędowego, nadającego sankom, a temsamem i samolotowi odpowiedniego przyspieszenia. Tor zmontowany jest z konstrukcyj żelaznych i może być stały, t. zn. nieruchomo przytwierdzony do pokładu. Obecnie nowsze typy katapultów wyposażone są w tor obracalny. Sanki również z żelaza profilowego poczęści zaopatrzone są w rolki. Dla napędu stosuje się poczęści sprężone powietrze. Aby czytelników dokładnie zapoznać z całą maszyną opiszę tu szczegółowo najnowszy typ katapulty, zmontowany ostatnio na statku „Europa“.

Katapulta ta umieszczona jest pomiędzy obu kominami statku na najwyższym pokładzie, t. zw. „pokładzie sportowym“. Umieszczenie to obrano dlatego, aby przy startach móc wykorzystać również szybkość statku, tak że dzięki temu mechanizm katapulty poczęści nie potrzebuje rozwijać całej mocy. Tor składa się z konstrukcji mostowej, nitowanej, z żelaza profilowego i jest umocowany na tarczy obrotowej, obracającej się na czterech rolkach. W ten sposób tor katapulty można bez trudności ustawić w najodpowiedniejszym kierunku startowym. Tarczę obrotową obraca się z pomocą silnika elektrycznego, lub też ręcznie (potrzeba do tego czterech ludzi). Specjalne hamulce pozwalają umocować tor w dowolnym kierunku.

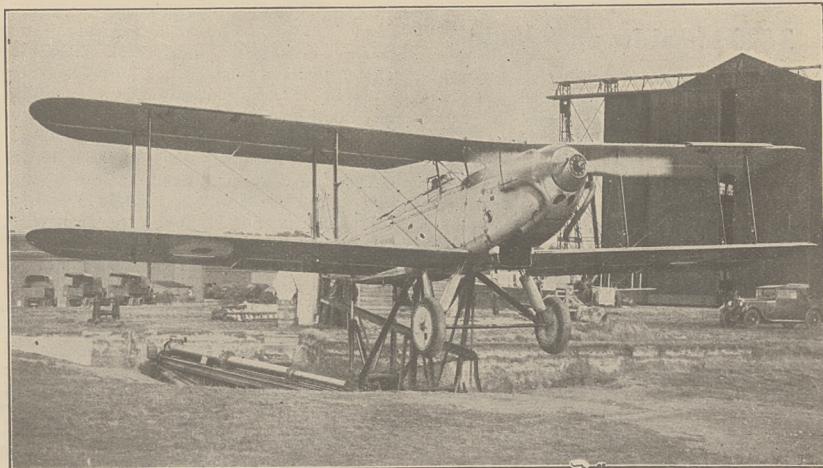
Umieszczone na torze sanki posiadają ramę z blachy stalowej, przy której przytwier-



Łódź latająca na francuskim statku pocztowym podczas przygotowań do startu próbnego.

wet muszę przyznać, że konstrukcje takie już istnieją (np. Dornier DO X), lecz nie są one dostatecznie wypróbowane, aby mogły pełnić regularną służbę komunikacyjną. Dla komunikacji rzecz, która nie jest wypróbowana, praktycznie nie istnieje, czyli że na razie regularna transatlantyczna poczta lotnicza nie wchodzi zupełnie w rachubę. Przez zastosowanie samolotu i startowanie z katapulty otrzymano rozwiązanie tymczasowe, które okazało się bardzo korzystnym.

W praktyce odbywa się to w ten sposób, że samolot startuje ze statku w odległości 800—1 000 kilometrów od lądu i z szybkością cztero- do pięciokrotnie większą wyprzedza statek, aby odstawić do portu przesyłki pocztowe. Przy pierwszych próbach (przed półtora rokiem) zyskano na czasie 12—16 godzin. Dziś, gdzie cały szereg statków jest zaopatrzony w samoloty i katapulty i kiedy zdolano już zebrać bogate doświadczenie, przesyłki pocztowe dochodzą do portu końcowego o 30 godzin przed statkiem. Czas przejazdu z Europy do Ameryki statkiem pocztowym wynosi 4½ dnia, a więc oszczędność na czasie wyno-



Samolot startowany z katapulty coraz częściej znajduje zastosowanie w pocztowej komunikacji morskiej. Na rycinie widzimy eksperymentalny typ katapulty teleskopowej podczas prób na lotnisku Farnborough w Anglii. Samolot w chwili startu.

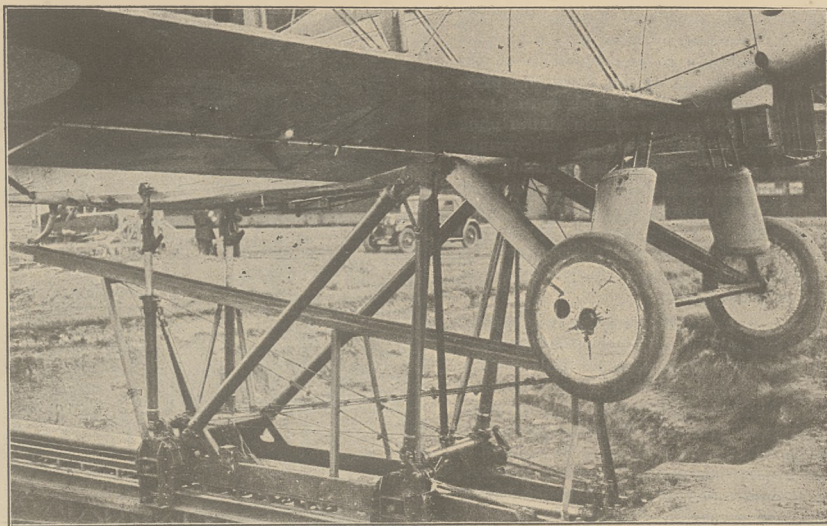
żone są okucia, przeznaczone dla samolotu. Umieszczony na saukacli samolot przytrzymywany jest przez specjalny hak, który odezgnia się samoczynnie przy rozpoczęciu startu.

Energję konieczną dla odpowiedniego przyspieszenia sanek wraz z samolotem wytwarza się w cylindrze pneumatycznym zapomocą sprężonego powietrza i przenosi się przez linę na sanie. Lina ta biegnie od cylindra do przodu toru, przez rolki i wraca na torem do sanek. Przy samem cylindrze włączona jest przekładnia rolkowa, która powiększa skok tłoka sześciokrotnie. Powietrze sprężone czerpie się ze zbiornika, w którym panuje ciśnienie 85 atmosfer. Podczas startu powietrze przepływa ze zbiornika przez zawór regulujący do cylindra, poruszając tłok. Aby uniknąć szarpnięcia przy początku startu wytwarza się przedtem w cylindrze ciśnienie 15 atmosfer, wyprężając w ten sposób linę. Specjalny zawór bezpieczeństwa powoduje, że pełne przyspieszenie zaczyna działać dopiero po odhyciu drogi 1 metra przez sanie. Tak więc osiąga się bardzo łagodny ruch początkowy.

Przy końcu startu, t. j. w chwili, kiedy sanie zbliżyły się na 3 metry do końca toru, włączają się samoczynnie hamulce sań i powodują stopniowe zmniejszenie szybkości sań. Równocześnie samolot odłącza się od sań i o własnej sile unosi się w powietrze. Rzecz oczywista, że silnik samolotu już od samego początku startu pracuje na pełnym gazie.

Obsługa całej instalacji odbywa się z jednego miejsca przez centralną aparaturę, zaopatrzoną w manometry, zawór redukcyjny dla ciśnienia wstępnego, oraz w przyrząd sygnalizacyjny z kolorowymi żarówkami dla porozumiewania się z pilotem. Przytem dźwignia, powodująca wystartowanie samolotu, jest zablokowana w ten sposób, że nie można jej ruszyć, dopóki nie wykona się przedtem w odpowiedniej kolejności wszystkich wstępnych manipulacji. Aparat ten pozwala na pracę różnymi ciśnieniami, które ustala się zapomocą tabelki zależnie od typu samolotu, jego obciążenia i siły wiatru.

Dla badania katapulty na właściwe funkcjonowanie wszystkich części przewidziany jest w tylnej części toru przyrząd próbny, który umożliwia dokonywanie tych badań bez startowania samolotu. Przyrząd ten składa się z hębna do liny, połączonego przez sprzęgło z ciężkiem kołem zamachowem. Próby dokonuje się w ten sposób, że linę nawiniętą na hębnie przyrządu próbnego przyczepia się do sań. Przy uruchomieniu pustych sań przyspieszenie nie działa na masę samolotu, lecz przenosi się na koło zamachowe. Przy końcu



Saneczki wraz z rusztowaniem, na którym spoczywa samolot podczas startu katapultowego.

„startu“ sprzęgło, łączące bęben do liny i koło zamachowe wylacza się samoczynnie, tak, że koło kręci się nadal z osiągniętą szybkością. Ilość obrotów koła odczytana na obrotomierzu jest bezpośrednią miarą wydajności katapulty. Przyrząd próbny służy zarazem do przyciągania sań po starcie na ich pierwotne miejsce i w tym celu jest zaopatrzony w odpowiednią przekładnię i silnik elektryczny.

Na wypadek burzy przewidziane są na pokładzie silne podpory, do których przymocowuje się przednią część toru katapulty. W tej pozycji łączy się z torem pomocniczy tor pochyły, który umożliwia łatwe wciąganie na katapultę samolotu, ustawionego zazwyczaj za przednim kominem statku, pomiędzy specjalnymi ścianami, chroniącymi go od wiatrów. Katapultą umożliwia oczywiście tylko start samolotu z pokładu, nie pozwala natomiast na lądowanie na pokładzie. Samolot wystartowany z katapulty, który chce powrócić na statek musi „wodować“, t. zn. lądować na powierzchni morza obok statku i zostaje wciągnięty na pokład zapomocą kranu. Jest to jedyna niedogodność, poza tem bowiem, jak się przekonaliśmy, katapultą jest wyposażona we wszelkie możliwe dogodności. Jest to naprawdę potężna maszyna — waga jej bez fundamentów i samolotu wynosi przeszło 25 ton — która na dystansie tylko 20 metrów nadaje samolotowi, ważącemu do 3 500 kg, szybkość

106 km/godz. Cyfry te odnoszą się oczywiście tylko do katapulty najnowszej typu i nie wszystkie katapulty starsze odznaczają się taką samą wydajnością, jednak i one jak najlepiej spełniają swe zadanie. Niezaczty to, aby w tej dziedzinie nie można już było niczego ulepszyć. W tem kierunku nawet idzie dość intensywna praca, przedewszystkiem w Anglii, gdzie zajęły się wytworzeniem nowych typów katapult centralne warsztaty Royal Air Force (wojsk lotniczych). Jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż Anglia, posiadająca potężną flotę i największą marynarkę handlową, jest właśnie w tej dziedzinie silnie zainteresowana.

Obecnie nowy typ angielskiej katapulty odbywa swe próby na lotnisku w Farnborough. Prób dokonuje się narazie z samolotami lądowymi, gdyż unika się w ten sposób ciągłego windowania hydroplanów na pokład statku. Katapultą ta odznacza się przedewszystkiem tem, że odrzucono tam cały system napędowy zapomocą liny, a zastosowano w to miejsce przyrząd pneumatyczny w rodzaju teleskopu, połączony bezpośrednio z saniami. System ten upraszcza znacznie cały mechanizm i niezawodnie z czasem wyprze katapulty napędzone przy pomocy liny. Lecz i tu lepiej nie bawieć w proroka, — w technice, to nigdy nie wiadomo — lecz odczekać wyników doświadczeń. Co pewne, to pewnie!

Inż. M. Piechocki.

3000 obrotów na minutę

Motoryzacja naszego kraju postępuje rżno naprzód. We wszystkich dziedzinach przemysłu i handlu samochod staje się coraz bardziej nieodzownym środkiem lokomocji. A mimo to many jeszcze duzo domorosłych automobilistów i — niestety zoforow — kotrym są zgoła obce arkania tego nowoczesnego środka, którzy nie wiedzą, jak się zmienia żywa siła motoru na siłę pociągową wozu, dalej co to znaczy, że silnik robi n. p. 3 000 obr. na minutę itp. Ta liczba obrotów nie jest znowu wysoka, wiemy bowiem, że samochody sportowe i wyścigowe mają wysokoobrotowe silniki, które robią aż 7 tysięcy obrotów.

Te ostatnie silniki zaczęto budować z chwilą wprowadzenia jako środka napędowego mieszanek spirytusowo-benzynowych i benzolowych. Paliwo to posiada wyższą temperaturę samozapłonu, umożliwiającą wyższy spręż, a zatem i większą ilość obrotów i wydajność silnika.

Zatrzymajmy się przy silniku, który robi 3000 obrotów na minutę i przypatrzmy się ru-

chom jego zaworów. Skok zaworu — przy-
pustyśmy — wynosi 7 mm., czyli że zawór w
takte otwarcia bywa podniesiony 7 mm., czyli
że zawór w trakcie otwarcia bywa podniesio-
ny 7 mm i opadł musi 7 mm, jeżeli ma się osa-
dzić w gnieździe zaworowem. U silnika czte-
rotaktowego na każdy drugi obrót wału przy-
pada jedno otwarcie i zamknięcie zaworu, co
nam daje 14 mm drogi, a zatem $3000 \cdot 14 : 2 =$
 $21\ 000$ mm na min. Wobec tego, że na godzi-
nę otrzymamy 180 000 obrotów (3000.60),
więc w wyniku da nam to $180\ 000 \cdot 14 : 2 =$
 1260 mm na godz.

Jest to droga, którą musi przebyć zawór
przez godzinę u silnika z 3000 obr. na min.
Czy można mu brać za złe, jeżeli nieraz „znu-
żony“ z wściekłości „pęknie“. Czemże są cy-
fry te w porównaniu z temi, które nam daje
tłok. Przypuścimy, że silnik nasz ma skok 100
mm; droga, którą robi tłok przy jednym obro-
cie wału wynosić będzie 200 mm, czyli 3000.
200 = 600 tys. mm. na min. albo 3000.200.
60 = 36 tys. m. na godz. Tę samą drogę robią
oczywiście pierścienie tłokowe, ocierając się o
gład cylindra. Jak więc musi się czuć silnik

niedostatecznie olejony i chłodzony? Jaka
temperatura tarcia musi tutaj powstawać? A
czy można się dziwić, jeżeli silnik niesmaro-
wany się zatrze? W dodatku przecież należy
uwzględnić nie tylko temperaturę powstałą
wskutek tarcia, ale również i wskutek nieu-
stannych wybuchów zasysanej mieszanki, do-
chodzącej do 2, a czasem i kilku tysięcy stopni
C. I tutaj otrzymamy imponujące cyfry.

U silnika czterotaktowego na dwa obroty
wału przypada jeden takt pracy, a zatem i je-
den zapłon. Z tego wynika: $3000 : 2 = 1500$
zapłonów na minutę albo $3000 \cdot 60 : 2 = 90$ tys.
zapłonów na godz. U silnika dwutaktowego,
który robi 3000 obrotów następuje tyleż za-
płonów, gdyż wszystkie takty odbywają się
przy jednym obrocie wału czyli $3000 \cdot 60 = 180$
tysięcy zapłonów na godz.

Babilońskie wprost cyfry otrzymamy, je-
żeli obliczymy, jakie ilości gazu zasysa silnik.
Przyjmijmy, że silnik nasz ma litraż 1500 ccm.
Wtedy przy 3000 obrotach napełnia się on
1500 razy, bowiem na dwa obroty przypadnie
u czterotaktówki jeden takt ssania. Da nam

to: 1500.1500=2250 tys. cm na min. względnie 1500.1500.60=136 milj. cm na godz.

Ciekaw będzie wynaleźć, w jakich odstępach czasu otwierać się będą zawory. Ze względu na to, że wśród każdego drugiego obrotu wału leży takt ssania, zawór pozostanie otwarty 15/100 część sek., a czas wlotu dla gazu wynosić będzie u czterocylindrowki

60.4:4500=0,16 sek. W tym krótkim czasie musi silnik wessać potrzebną ilość mieszanki.

Jeżeli się teraz zastanowić nad pracą innych organów samochodu, to słusznie silnikom samochodowym i motocyklowym — oczywiście należycie pielęgnowanym — za ich niezawodną i nienaganną pracę należy się ze strony automobilistów jak największe uznanie.

Warszawa liczy około 3 000 dorożek samochodowych i autobusów; z załatwieniem formalności nie należy wyczekiwać do ostatniej chwili, ale już teraz przedstawić pojazdy do przeglądu i na tej podstawie uzyskiwać przedłużenie dowodów rejestracyjnych na r. 1931. Załatwienie naraz wszystkich zgłaszających się będzie niewykonalne. Samochody, kursujące po 1 stycznia z nieważnymi dokumentami, będą zatrzymywane a na właścicieli nakładane kary.

Rejestracja samochodów.

Większość właścicieli dorożek samochodowych i autobusów nabywa pojazdy na raty. Firmy, sprzedające samochody, zastrzegają sobie tytuł własności aż do całkowitego uregulowania należności. Ponieważ o przedłużeniu dowodu rejestracyjnego może wystąpić jedynie prawy właściciel samochodu, a więc ten, na którego imię zarejestrowany jest samochód, firmy uzależniają zgodę na złożenie podania o przedłużenie dowodu rejestracyjnego od uiszczenia rat. Okoliczność ta przyczyniła się do opóźnienia formalności, związanych z przedłużeniem na r. b. dokumentów.

Żądania właścicieli autobusów na Pomorzu.

Zarząd Związku właścicieli autobusów woj. pomorskiego zwrócił się do wszystkich wydziałów powiatowych na terenie województwa z memorjałem, zawierającym prośbę o dopuszczenie do sejmików powiatowych przedstawicieli Związku, którzyby reprezentowali sprawy, dotyczące ruchu automobilowego.

Szybkościografy w autobusach międzymiastowych.

Mini. Robót Publicznych w porozumieniu z ministerstwem spraw wewnętrznych oraz ministerstwem spraw wojskowych wydało okólnik do wojewodów, w którym zezwala przedsiębiorcom autobusowym na zaopatrywanie autobusów w „regulatory szybkości”, zamiast przewidzianych, jako obowiązuje — „szybkościografów”. Ostatyczny termin przystosowania autobusów międzymiastowych do wymogów przepisów z dnia 17 kwietnia 1929 r. upływa z dniem 31 grudnia br. i w żadnym razie przedłużony nie będzie.

Dworzec autobusowy stanie w Kielcach.

Po długich przygotowaniach i gorących dyskusjach zapadła wreszcie na wczorajszym posiedzeniu rady miejskiej uchwała w kierunku budowy centralnego dworca autobusowego w Kielcach. Dworzec zbudowany będzie przy ul. Marszałka Focha na placu, mającym się zakupić od radnego Lewiego za cenę 82.800 zł. Ogólne koszty budowy razem z placem preliminowane zostały na około 200 000 zł, w co wchodzi już budynek dworca wraz z wszystkimi urządzeniami itp. Budowa ma się rozpocząć w najbliższym czasie, a koszty pokryte będą z ogólnych funduszy miejskich.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

LESZNO. (Zderzenie dwóch samochodów). Przy wylocie ul. Leszczyńskich na rynek zderzyły się dwa samochody osobowe, nie dając w tak niebezpiecznym miejscu sygnałów. Odybwa pojazdy zostały uszkodzone. Z ludzi na szczęście nikt nie poniósł szwanku. Samochodem mecenasa dr. Witolda Celichowskiego kierował Feliks Górny z Poznania, a drugim, własność szkoły szoferskiej p. Piątkowskiego z Poznania, por. Aleksander Warwas z 55 pp. w Lesznie jako kursista szoferski pod nadzorem instruktora szkoły p. Mieczysława Spalonego.

RAWICZ. (18 pasażerów autobusu w rowie). Groźny wypadek wydarzył się w nocy na szosie między Gostyniem a Krobią. Autobus LD 81 936, szdzący z Łodzi do Rawicza z przekupniami na jarmark, wywrócił się podczas brania zakrętu szosy. W autobusie znajdowało się 18 pasażerów, z których troje zostało poważnie pokaleczonych. Autobusem kierował szofer Ignacy Jabłoński z Turka. Groźny ten wypadek powstał wskutek poślizgu na rozmokniętej szosie, przyczem wóz uderzył o drzewo i wywrócił się.

GNIEZNO. (Wypadek samochodowy). Samochód firmy Brzeskianto, zarządzającej w Gnieźnie kursy jazdy samochodowej, jadąc w ub. sobotę po południu szosą Poznań — Gniezno wjechał tuż pod Falkowem do rowu z powodu oślizgłej od ciągłych deszczów nawierzchni szosy. Szofer nie poniósł żadnego szwanku, również samochód, który tylnym kołem zatrzymał się na drzewie przydrożnym, nie został uszkodzony.

BYDGOSZCZ. (Tajemniczy napad na samochód). Dnia 5. bm. między godz. 15 a 16 wracał z Fordonu do Bydgoszczy własnym samochodem mistrz rzeźniczy p. Feliks Łyskawa, zamieszkały przy ulicy Garbary 15. Będąc pod Łasinem zauważył nadjeżdżający z przeciwnej strony samochód, z którego, gdy się zbliżył, padł strzał w jego stronę.

Zaintrygowany tym wypadkiem p. Ł. zatrzymał momentalnie swój wóz, a wówczas przystanął i drugi, z którego wyskoczył szofer i stalową sprężyną z ołowianą galką począł p. Ł. bić po głowie, podczas gdy jakiś drugi osobnik, siedzący wewnątrz samochodu, trzymał rewolwer i przyglądał się tej scenie. Mimo dotkliwego bólu od zadawanych rażów p. Ł. zdołał wyrwać sprężynę z rąk szofera, który potem szybko wsiadł do swego wozu i odjechał. Pan Ł. zdążył jednak zanotować sobie w pamięci nr. rej. tajemniczego samochodu, którego szofer nie uniknie zasłużona kara.

TORUŃ. (Śmiertelne zatrucie gazami spaliniwymi.) Zakład rzeźniczy p. Barskiego w Toruniu posiada samochód ciężarowy, który zagarażowany jest w garażach Br. Cierpiakowskich.

Szofer tego samochodu, 24-letni Jan Niedzielski, otrzymał od szefa polecenie przygotowania się do wyjazdu w nocy na piątek 12 bm. Niedzielski udał się do garażu około godz. 12 w nocy. Dyżurny w hucie przy bramie portier Żuchowski wpuścił go do boksu i wrócił do budki. Po pewnej chwili Żuchowski usłyszał pracę silnika, gdy jednak samochód przez długi czas nie wyjeżdżał, Ż. udał się do boksu i zastał Niedzielskiego w samochodzie, w pozycji siedzącej, opartego na kierownicy, ze zwieszoną głową. Przypuszczając, że N. usnął, począł go budzić. Gdy N. nie dawał znaków życia przekonał się, że szofer jest martwy. Wezwano natychmiast lekarza, który istotnie stwierdził zgon szofera. Istnieje przypuszczenie, że Niedzielski, wsiadłszy do samochodu usnął przy kierownicy i uległ śmiertelnemu zatruciu gazami.

Ten i podobne liczne wypadki niechaj będą przestrogą dla wszystkich lekkomyślnych szoferów!

CHELMNO. (Taksówka rozbija się o drzewo). Dnia 9. bm. w godzinach wieczornych wracający z Stolna samochód-taksówka z całym impetem uderzyła o drzewo obok zakładów „Unia”. Taksówka należała do p. Makowskiego, który sam nią kierował. Uległa ona całkowitemu rozliciu a pasażer i właściciel taksówki doznali cięższych obrażeń.

UNISEAW. (Zderzenie samochodów). Onegdaj samochód tutejszej cukrowni, którym jechał dyr. Franke, zderzył się na szosie koło Lubianki z samochodem ciężarowym Browarów Pomorskich z Podgórze. Dyrektor cukrowni p. Franke doznał wstrząsu mózgu, szofer natomiast wyszedł bez szwanku. Samochód osobowy został dotkliwie uszkodzony.

Z KRAJU

Samochody w Warszawie.

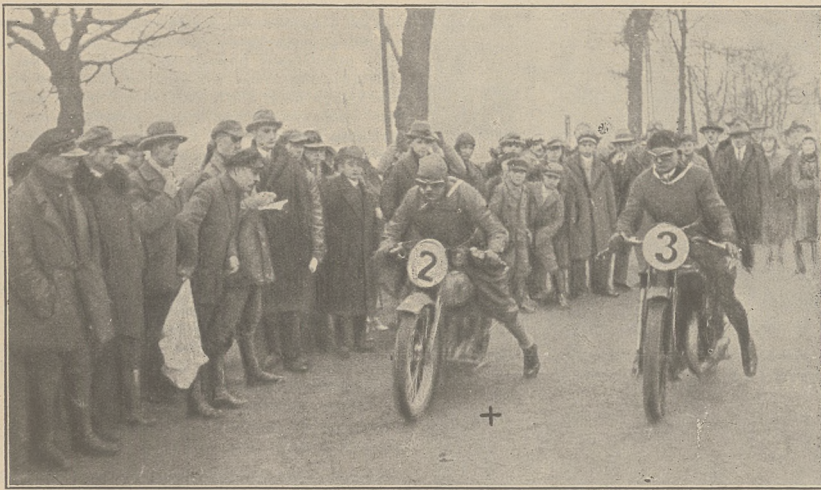
Oddział drogowy komisariatu rządu zarejestrował w Warszawie w listopadzie 35 prywatnych samochodów osobowych, 23 dorożki samochodowe, 1 autobus, 15 samochodów ciężarowych, 1 specjalny i 5 motocykli, razem 80 nowych pojazdów mechanicznych (w październiku 134).

Ogółem na 1 grudnia rb. po odliczeniu przerejestrowanych na prowincję pojazdów, zarejestrowanych samochodów w Warszawie było 9.840, z czego 3.706 prywatnych osobowych, 3.298 dorożek samochodowych, 103 autobusy, 1.526 samochodów ciężarowych, 137 specjalnych i 1.070 motocykli.

Wszystkie dowody rejestracyjne, wydane na samochody, przeznaczone do użytku publicznego, są ważne do 31. bm. Przedłużenie dowodów nastąpić może po uprzednim przeglądzie technicznym pojazdów.



Z wyścigów motocyklowych o mistrzostwo Król. Huty. (1.) Prezes Klubu motocyklowego w Myłocicach p. Grabe, (2.) kap. sport. inż. Kufieta, (3.) mistrzyni Król. Huty p. Kufietówna i (4.) prof. Marszałowski.



Cieszanowski Brunon, mistrz w kat. 350 ccm na Zuendapp.

Z komunikacji autobusowej w stolicy.

W sprawie uregulowania podmiejskiej komunikacji autobusowej, magistrat m. stol. Warszawy wystąpił do rady miejskiej z wnioskiem; 1) aby każde przedsiębiorstwo autobusowe prywatne, pragnące korzystać z wjazdu w granice Warszawy, zgłaszało się w magistracie celem zatwierdzenia lub wyznaczenia trasy i miejsca postoju, wyznaczenia lub zatwierdzenia taryfy w obrębie miasta, określenia opłaty na rzecz miasta i złożenia zobowiązania wykonywania warunków i kaucji w wysokości 300 zł. od autobusu; 2) aby wysokość zasadniczej stawki taryfowej w obrębie miasta nie wynosiła mniej, niż odpowiednie stawki w autobusach miejskich, ani więcej ponad 150 proc. tej taryfy; 5) aby opłata na rzecz miast z tytułu korzystania z dróg miejskich wynosiła 3 zł. (dla dalekobieżnych) lub 1 zł (dla podmiejskich i miejskich) miesięcznie od każdego miejsca w autobusach.

Centralny dworzec autobusowy w stolicy.

Centralny Związek właścicieli autobusów R. P. przystąpił do opracowania planów głównego dworca autobusowego, który stanie przy zbiegu ul. Kłopot i Szymańskiego w sąsiedztwie obecnego placu Broni. Dworzec ten ujdzie się dzielić na: towarowy i osobowy. Na dworcu towarowym będą stały samochody ciężarowe, przewożące towary między Warszawą a prowincją. Będzie on zaopatrzonej w składy towarowe, dźwigi i urządzenia pomocnicze. Dworzec osobowy, do postoju autobusów pasażerskich, obok poczekalni, kas, będzie mieścił hotel dla podróżnych. Kosztorys budowy dworca obliczono na 1 i pół miliona złotych, których pokrycie jest zapewnione przez kapitał krajowy. O ile nie zajdą nowe trudności, budowa dworca rozpocznie się na wiosnę 1931 r.

Jeden z pomocniczych dworców autobusów, wznoszony obecnie w Al. Jeruzolimskich, w ¼ jest już wykonany.

Z ZAGRANICY

Wyciągi prototypów.

Między Londynem a Brighton odbyły się w tych dniach wyciągi samochodów-prototypów. Brały w nich udział wozy, skonstruowane przed rokiem 1906. Pierwsze miejsce zajął de Dietrich 1905, trzecie zaś Benz, którego czytelnicy mieli sposobność oglądać na Komturze.

Gaz zamiast benzyny.

Inżynier francuski Pignot miał w Paryżu referat na temat zastosowania gazu z gazowni paryskiej w automobilizmie, jako paliwa nader oszczędniejszego. Gaz daje się stosować nawet do dzisiejszych normalnych silników samochodowych, oczywiście przy warunku wmontowania odpowiednich urządzeń, doprowadzających gaz do silnika.

16-cyl. Marmon.

W Chicago ukazał się nowy szesnastocylindrowy Marmon. Posiada on silnik w kształcie V pod kątem 22,5° po dwa bloki o 8 cylindrach. Śred-

nica cylindra wynosi 76,2 mm, skok 116 mm, siła przy 3 400 obrotach 200 KM., stosunek kompresji 6:1 i maksymalna szybkość 160 klm na godzinę. Typowy jest brak mechanizmu korbowego do zapuszczania silnika ręką. Wał korbowy można uruchomić tylko od strony koła rozprędowego.

Policjanci londyńscy z pochodniami w rękę regulują ruch uliczny.

Londyn i cała południowo-wschodnia część Anglii pokryta jest obecnie zasłoną mgły, która, zdaniem prasy, jest najgęstsza, jaką od wielu lat widziano. W ulicach blisko parków, w dolnych dzielnicach nad brzegami Tamizy, oraz między Downing-Street i Westminster atmosfera jest tak przesycona mgłą, że nie można rozróżnić niczego na dwa kroki odległości. Policjenci, w mundurach o białych rękawach i w białych pelerynach regulują ruch uliczny, trzymając w rękę — w białych dzień — zapalone wielkie pochodnie. Dzięki tym i innym roztropnym rozporządzeniom, wydanym przez władzę w celu zapewnienia bezpieczeństwa publicznego, wypadki spowodowane wielkomięjskim ruchem ulicznym tylko nieznacznie przekraczają zwykłą normę i poza kilkoma zderzeniami samochodów z autobusami, nie zanotowano — jak dotąd — żadnych groźniejszych katastrof ulicznych i wypadków w ludziach.

Samochód-teatr.

W Medjolanie skonstruowano samochód, mieszczący nie tylko zespół teatralny, ale i sam teatr. Przedstawienia tego teatru na kołach wywołują ogólny entuzjazm. Wóz wykonany został z najlżejszych materiałów tj. stopów aluminiowych i zaopatrzonej jest w opony balonowe. Jest on tak wielki, że scena mierzy 12 i pół metra szerokości, a pomimo to można go w ciągu jednego dnia zmontować i zdemontować. Niewielka waga po-

zwala umieścić samochód ten nawet na pontonach. W ten sposób odegrano w Torre del Lago ku czci Pucciniego „Cygankę”, w Viareggio zaś dano przedstawienie na morzu pośrodku zatoki.

Obudowa dróg w Ameryce.

Prezydent Hoover zażądał od Kongresu Amerykańskiego uchwalenia kredytu w wysokości 750 milionów dolarów, które mają być przeznaczone na naprawę i rozbudowę dróg państwowych. Prace te mają zmniejszyć ilość bezrobotnych, których przecięć i w Ameryce nie brak.

25 lat królem i szoferem.

Władca Norwegii, król Haakon, obchodząc obecnie 25-lecie swego panowania, obchodzi jednocześnie 25-lecie swego szoferstwa. Po wstąpieniu na tron pierwszym jego życzeniem było wyuczenie się szoferstwa według wszelkich zasad i przepisów policyjnych.

Z czasów tej nauki król lubi opowiadać o pewnym zabawnym zdarzeniu. Jego nauczycielem jazdy był Francuz o niepomamowanym i gwałtownym temperamencie. Firma jego położyła mu na serce, ażeby zawsze i wszędzie pamiętał o tem, że uczniem jego jest król w własnej osobie. Pewnego dnia król postąpił w nauce już tak daleko, że szofer pozwolił mu zająć miejsce przy sterze. Kiedy dostali się na drogę pełną zakrętów, szofer-nauczyciel zaczął krzyżeć: — Hamować! hamować! — I odrazu nastąpił wstrząs, — król tak mocno pociągnął hamulce, że stanął nietylko samochód, ale i silnik zgasł. Wtedy nauczyciel wybuchnął, zapomniawszy o przestrożach firmy: — Człowieku, czemuś taki głupi! — Ale w tej chwili opamiętał się i zorientował, że pałnął głupstwem, więc dołączył cpozdęj w tonie bardzo uprzejmym: — „Wasza Królewska Mość!”

Wóz naprawiono i ruszono w dalszą drogę. Szofer czuł się zawstydzony, że tak gwałtownie zachował się wobec króla i rozmyślał, jakby błąd naprawić. Wreszcie wpadł, według swego pojęcia, na doskonały pomysł. Poklepał więc króla po plecach i rzekł: — Wasza Królewska Mość, mówią głupi, nie miałem na myśli króla, chciałem tylko powiedzieć „głupi jak szofer”. Król-jubilat chętnie wraca do tej historii, czyli, że zdarzenie widocznie prawdziwe.

Z MOTOCYKLIZMU

Wyciągi motocyklowe o mistrzostwo Król. Huty.

Nowo założony Klub Motocyklowy w Król. Hucie zorganizował w dniu 7. bm. wyciągi motocyklowe o mistrzostwo klubowe i m. Król. Huty. Nad wyciągami objął protektorat prezydent miasta p. Spaltenstein. Trasa prowadziła z Król. Huty, Góra Redens do Dąb, Bederowca i wynosiła 6 klm. W Bederowcu była półmeta. Start i finisz był w Król. Hucie.

O godz. 11 i pół zebrał się motocykliści na rynku, gdzie odebrano maszyny. O godz. 12 i pół wyruszone na start do Dębu. Wyciągi otworzył prezydent miasta p. Spaltenstein, wskazując w swym przemówieniu na znaczenie sportu motocyklowego i sportu w ogólności. Przemówienie przyjęła licznie zebrana publiczność hucznie oklaskami. — Punktualnie o godz. 13 i pół wy-



Mistrz Król. Huty p. Krzymiński na BMW 500 ccm na starcie.

ruszyle pierwsze maszyny ze startu. Zainteresowanie publiczności wycieczkami było wielkie. Na trasie było mimo nieogody około 5.000 widzów. Organizacją zawodów zajęli się pp. Karuga, Cieszanowski, inż. Ankers, Stręk, Malec. Nagrody ofiarowali pp. prezydent Spaltenstein, Cieśliński i Priebel.

Szczegółowe wyniki są następujące:
Kategoria do 250 ccm: 1) Józefowski Jan (B. S. A.) 3:36.

Kategoria do 350 ccm: 1) Cieszanowski Brunon (Zuendapp) 3:48.4; 2) Lizak Jan (DKW) 4:11; 3) Jerzyński Franciszek (DKW) 5:32.

Kategoria do 500 ccm: 1) Krzymiński Ryszard (BMW) 2:42; 2) Hilla Ernest (BMW) 2:55; 3) Hoheisel Jerzy (Raleigh) 3:25.5.

Kategoria do 600 ccm z przycepką: 1) Ankes Alfred (FN) 4:10.5; 2) Mildner Ernest (Norton) 4:54; 3) Wypyszczak Józef (Ariel) 5:05.

Kategoria ponad 500 ccm: 1) Karuga Wincenty (BMW) 3:13; 2) Stręk (Indian) 3:49.

Poza konkursem startowali: 1) Riegl Gerhard (BMW 750 ccm) — 4:24; 2) Kufecianka Ema (New Hudson 350 ccm) — 4:24 i 3) Fabianok (A. J. S. 350 ccm) — 4:53.

Ogółem startowały 22 maszyny. Mistrzowie w poszczególnych klasach otrzymali nagrody i plakiety. W konkurencji startowali tylko członkowie Klubu Motocyklowego z Król. Huty. W czasie startowania ostatnich klas padał silny deszcz ze śniegiem. P. Riegl zdobył najlepszy czas dnia 2:35. Startował poza konkursem, gdyż dopiero od niedawna wstąpił do Kl. Mot. Król. Huta. Mistrzem został p. Krzymiński, osiągając najlepszy czas dnia (patrz ryc. na str. 11 i 12).

Sowiety budują motocykle

Ostatnio wykończona została pierwsza seria sowieckich motocykli w zakładach państwowych w Leningradzie. Posiadają one dwudzielną ramę z prasowanej stali, silnik dwutaktowy i wagą około 100 kilogramów. Podczas prób wykazały maszyny te swoje wysokie walory.

Wyciągówka „Rudge“

Rudge skonstruował w tych dniach osobliwą wyciągówką maszynową-obrzyma o 2.000 ccm pojemności, 4 cylindrach w kształcie V i 140 KM. Maszyna ta ma służyć do pobicia dotychczasowych rekordów światowych. Oczywiście... jeżeli F. I. C. M. zmieni regulamin, który dotąd dopuszczał tylko maszyny o 1.000 ccm pojemności. Czy go zmienią, nie nasz kłopot.

Z LOTNICTWA

Komunikat „Lotu“

W czasie nadchodzących świąt Bożego Narodzenia samoloty komunikacyjne kursować będą normalnie i jedynie w pierwszy dzień świąt, tj. 25 grudnia ruch będzie wstrzymany.

Również nie będą kursowały samoloty w dzień Nowego Roku.

W pozostałe dni świąteczne, a więc w drugi dzień świąt i w święto Trzech Króli samoloty będą kursować normalnie.

Podróże samolotowe w zimie

Chociaż od wielu lat polska komunikacja powietrzna funkcjonuje przez cały rok bez przerwy najzupełniej bezpiecznie i sprawnie, nie wszyscy o tem wiedzą i często jeszcze słyszy się zdanie, iż podróżować samolotem można tylko w sezonie letnim.

W ciągu tegorocznej zimy samoloty komunikacyjne kursują na wszystkich tych samych liniach, na których kursowały latem, przyczem centralne ogrzewanie kajut chroni pasażerów od chłodu tak, że wystarczy zabranie okrycia (plenu) na nogi.

Zaznaczyć należy, iż Polskie Linie Lotnicze utrzymujące — jak wiadomo — codzienną komunikację powietrzną między Warszawą a Bydgoszczą, Gdańskiem, Katowicami, Krakowem, Lwowem, Poznaniem, Wiedniem, trzy razy w tygodniu zaś z Brnem w Czechosłowacji, Bukaresztem i Galati w Rumunii, w sezonie bieżącym wprowadziły ciekawy eksperyment. Pragnąc przekonać jaknajszerszą publiczność o walorach komunikacji powietrznej i udostępnić ją najszerszemu ogółowi, udzielają od normalnej ceny biletów 40 proc. zniżki, dla stałych członków L. O. P. P. 50 proc., dzięki czemu ceny biletów samolotowych równają się mniej więcej cenom biletów kolejowych 3-ciej klasy.

Dzięki wprowadzenia wyżej wspomnianych zniżek, ceny biletów samolotowych z Warszawy będą wynosiły:

	przy zniżce 46 %	przy zniżce 50 %	cena III kl. poc. pośp.
do Bydgoszczy	32,40 zł	27,— zł	23,40 zł
do Katowice	36,— „	30,— „	26,40 „
do Krakowa	42,— „	35,— „	29,20 „
do Lwowa	45,60 „	38,— „	38,— „
do Poznania	39,— „	32,50 „	25,80 „
do Gdańska	48,60 „	40,50 „	30,80 „
do Brna	60,— „	50,— „	47,80 „
do Wiednia	73,20 „	61,— „	61,— „
do Bukaresztu	120,— „	100,— „	85,60 „

Jak widzimy, ceny biletów samolotowych nie daleko odbiegają od cen III kl pociągów pośpiesznego.

Wskutek tej, godnej uznania inowacji, przyspuszczają należy, iż frekwencja znacznie się wzmoże.



Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

W związku z ukończeniem robót przy budowie drogi powiatowej Nowy Tomysł — Zbąszyn na odcinku Sekowo—Jastrzębsko Stare (dl. 2 km), odwołuje się zarządzenie Wydz. Pow. z dnia 7. 8. 1930 r. L. dz. 5979/30 W. P. w sprawie zamknięcia tej drogi.

Wspomniany odcinek jest zatem otwarty dla wszelkiego ruchu komunikacyjnego.

Porównanie tramwaju i autobusu pod względem technicznym

(Dokończenie ze strony 2-giej.)

Czas trwania urządzeń. Na pytanie, ile procent odlicza się rocznie na amortyzację urządzeń, odpowiedziało szczegółowo tylko kilkanaście przedsiębiorstw. Inne, bądź wcale danych nie podały, bądź też odliczają odpisy na amortyzację od ogólnej wartości inwentarza bez podziału na poszczególne grupy urządzeń. I tak w Łodzi ogólny procent amortyzacyjny wynosi 2,5%, w Glasgowie 3%, Timisoara 3—4%, w Liège i Kopenhadze 4%, w Augsburgu, Torino i Warszawie 5%.

Szczegółowe odpowiedzi co do stopy procentowej na amortyzację poszczególnych urządzeń otrzymano następujące:

Tory: od 2,5% (Genewa, Sztokholm) do 12% Praga, średnio dla 15 przedsiębiorstw 5,9%.

Sieć: od 1,85½% (Genewa) do 10% (Duesseldorf, Poznań), średnio dla 16 przedsiębiorstw 4,82%.

Kable: od 1,85% (Genewa) i do 12% (Heidelberg), średnio dla 11 przedsiębiorstw 5,7%.

Wozy elektryczne: od 2,5% (Sztokholm) do 10% (Praga i Poznań), średnio dla 16 przedsiębiorstw 5,56%.

Autobusy: od 7,5% (Budapeszt) i 9% Wiedeń do 25% (Frankfurt, Poznań i Praga), średnio dla 11 przedsiębiorstw 17,4%.

Warsztatowe maszyny: od 2,5% (Zurych) do 30% (Hagen) i 20% (Heidelberg), średnio dla 13 przedsiębiorstw 10,95%.

Budynki i remizy: od 0,75% (Mannheim) do 6% (Heidelberg), średnio dla 14 przedsiębiorstw 2,62%.

Jak z zestawienia widać, na autobusy przeznaczono przeciętnie 3,12 razy większe oprocentowanie niż na tramwaje.

Samochodem po Korsyce

(Dokończenie ze strony 5-tej.)

chodniej Cap Corse urodzajne winnice z gniazdami skalistymi jak Nonza, zgrupowane dokoła potężnej baszty z czasów feudalnych. Za

południową przełęczą wynurza się latarnia morską w Giraglia i wyspa Capraia. Na wschód port Marina, z wyżej położonym miasteczkiem, niżej Pietraneza, widowia „Colomby“ Mèrimègo i wreszcie Bastia, największe miasto Korsyki ze swym wspaniałym — campo santo — cmentarzem.

Na drodze powrotnej do Ajaccio mijamy bogate w termy tereny Castagniccia, naszpikowane olbrzymiami kasztanami. Tereny te stanowiły po wsze czasy punkt oparcia dla powstańców korsykańskich. Krajobraz wyspy ożywiają wszędzie grobowce rodzinne, gęsto rozsiane całymi tysiącami. Na ostatniej przełęczy Col de Vizzavone (1161 m), gdzie ponoć śnieg zimą leży na 4 metry, Ajacciończycy urządzili sobie lotnisko. Po drodze w dolinę leży Boccajuc, legendarne miasto bandytów. Stąd najbliższą drogą docieramy do Ajaccio, by następnego dnia załadować się na okręt i odplynąć zpowrotem do Marsylii, a stamtąd „per axe“ przez Szwajcarię, Austrię i Czechosłowację do kraju.

Pod koniec kilka praktycznych uwag dla wybierających się samochodem na Korsykę. Kto po tej wyspie chce podróżować samochodem, niech zapamięta, że nie zrobi więcej jak 25 km na godzinę. Zdanie Baedekera o dobrych szosach jest aż nadto przestarzałe. Pierwszorzędne gospody można znaleźć w Ajaccio, Bastia, Piana, Calvi, Ile Rousse i Conza, dobry nocleg, względnie hotele w Bonifacio, Calcauccia, Evisa, Corte i Vizzavone. Ze względu na znaczne odległości między temi miejscowościami wskazane jest już w południe telefoniczne zapewnienie sobie noclegu w hotelu, szczególnie w porze letniej, kiedy to ruch turystyczny jest bardzo ożywiony. Ceny w hotelach są skromne i tak np. za pokój na dwie osoby z łazienką płaci się 65 fr. Za samochód nie pobiera się t. zw. „taxe de luxe“. Wzajemian za to każdy powracający z Korsyki do Francji zostaje poddany surowej rewizji celnej. Jeszcze jedno. Życie na Korsyce jest bardzo tanie! Reasumując to wszystko szczerze i otwarcie można rzec, że Korsyka jest idealnym terenem dla turystyki — oczywiście wówczas, jeżeli się ma poza sobą różne trudności przewozowe.

I jeszcze jedno. Jeżeli chodzi o piękno krajobrazu, to żaden kraj w Europie nie może pod tym względem rywalizować z Korsyką!

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolatomowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Szofer mechanik

z 8 letnią praktyką, posiada chlubne świadectwa, obeznan z elektryką, instalacją i remontem wszelkich motorów, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia „Samochód“ Poznań zdw 48 617

Szofer

mont. doskonale znający reparacje samochodów, oraz innych maszyn poszukuje posady. Miejsceowosc obojejna. Leon Stachowiak, Poznań, ul. Pozońska 5, zdw 47 566

Szofer-słusarz

kował z świadectwami, poszukuje posady. Zgłoszenia „Samochód“, Poznań, zdw 47 603

Szofer mechanik

z długoletnią praktyką dobrze polecony, obeznan z elektryką, z wszelką naprawą w zakresie wchodząca, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia „Samochód“ Poznań, zd 47 619

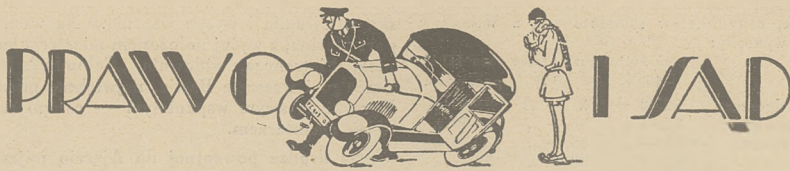
Szofer

słusarz, tokarz, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia „Samochód“, Poznań, zdw 47 249

Panflavin
w PASTYLKACH

przy niebezpieczeństwie zarażenia się idia ochronny przed chorobami i przeziębieniami

Do nabycia we wszystkich aptekach.



Dziwne praktyki

Od jednego z naszych czytelników z powiatu wagrowieckiego otrzymujemy następujące pismo:

„Będąc dysponentem firmy X w Wągrowcu, muszę bardzo często w jej interesach wyjeżdżać. Czynie to przeważnie motocyklem. W dniu dzisiejszym (28. 11. 30) około godz. 16.30 jechałem w stronę Rogoźna. Ponieważ szosa była bardzo rozmołota, jechałem ścieżką, choć i tu nie jechało się idealnie. Przy opadach ostatnich dni można sobie stan drogi w lesie łatwo wyobrazić. Jechałem szybkością około 40 km. na godz. Nagle zauważyłem (w lesie) najnieoczekiwanej na około 50 metrów przed sobą jakąś postać, podnoszącą się z nad burtę z łopata w ręce, z ubioru i wyglądu dość podejrzana. Stając w drodze, osobnik zaczął mi dawać znaki zatrzymania się. Nie widząc w tem kierunku żadnego powodu, dałem sygnał ostrzegawczy i zmniejszając wprawdzie szybkość do minimum, dałem wyraźnie do poznania, że nie mam zamiaru wdawać się z nim w pertraktacje. W tych warunkach mężczyzna w ostatniej chwili uskoceżył z drogi, rzucając jednak z całej siły łopatę w przednie koła motocykla. Rzucił dość nietrafnie, a i wolny obrót koła zrobił swoje, tak, że łopata odpadła, nie czyniąc żadnej szkody. Przysuszczając, że chodzi o usiłowany zamach, nie zatrzymywałem się, lecz pojechałem dalej. Wracając po mniej więcej godzinie tą samą drogą, zauważyłem o jakieś 1000 metrów od miejsca poprzedniego spotkania postać, czająca się po przeciwniej stronie szosy za drzewem. Stanąłem wówczas. Na to osobnik wpadł na mnie i na mego towarzysza, który był obecny i przy poprzednim zejściu, całym stekiem wywisk, grożąc podaniem mnie na karę za niezatrzymanie się na rozkaz i za jazdę na ścieżce. Po zanotowaniu mego numeru rejestracyjnego oświadczył mi osobnik, że jest robotnikiem szosowym i że miał już więcej wypadków, w których łopata mu pomogła, gdyż jadący nie zwracali uwagi na jego znaki — czemu zresztą, z uwagi na miejsce i wygląd osobnika zupełnie się nie dziwię.

Proszę o doniesienie, czy ścieżką jako taką wolno jeździć i czy wypadek opisany może spowodować jakie konsekwencje karne dla mnie, kreślę się....

..... podpis.

Zdarzenie wprost nie do uwierzenia. Funkcjonariusz drogowy z łopata w motocyklistę? Tego chyba jeszcze nie było. Gdyby nie fakt, że list jest podpisany pełnym nazwiskiem rzucilibyśmy go do kosza, uważając, że chodzi o niewieszny żar.

Jednak po kolei. Czy wolno jeździć motocyklem po ścieżce? § 36 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych powiada, że „ruch pojazdów mechanicznych na drogach publicznych bitych i brukowanych powinien odbywać się na twardej nawierzchni, jeśli jednak na drogach istnieją miękkie letnie tory, wówczas ruch może się odbywać także na tych torach. Motocykl jest pojazdem mechanicznym także z punktu widzenia tych przepisów, co wynika jasno m. in. już z postanowień § 27 rozp. o ochronie i używaniu dróg z 26 czerwca 1924 r., który wyjątkowo pod przywileju używania poboczy (burt) nawet rowery z przystosowanymi silnikami napędowymi. Nie ulega więc kwestji, że motocyklem powinno się jeździć na twardej nawierzchni. Jednak użycie słowa „powinno” zamiast „winno”, „dopuszczalne jest lub „musi”, wskazuje na to, że przesłanką

ustawodawczą nie był nakaz bezwzględny, lecz t. zw. nakaz staranności, którego klasycznym przykładem jest zaraz następny § 36 (szybkość powinna być normowana...) w przeciwieństwie do następnego, § 38, w którym „zabrania się” prowadzenia pojazdów w zabudowanych dzielnicach miast z szybkością przekraczającą 10, 15 czy 40 km. Jest to więc tak zwany w nauce prawa „lex imperfecta”, nakaz, oznaczający zachowanie się regularne, regulę, nie powodujący jednak sankcyj karnych w razie przekroczenia i pozwalający na odstępstwa od zasady z ważnych powodów. Odróżnienie to jest bardzo ważne właśnie w rozporządzeniu o ruchu pojazdów mechanicznych, które bardzo starannie przeprowadziło tę terminologię nakazów i zakazów (zajmiemy się tem jeszcze innym razem — red.), a sankcjami karnymi zagrożiło tylko sumarycznie, pozostawiając pewną dość znaczną swobodę władzom administracyjnym.

Otóż ważnym powodem do odstąpienia do tej zasady § 36 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych jest stan nawierzchni twardej, jeżeli jest nieodpowiedni dla danej kategorii pojazdów. Zresztą, czy na naszych drogach bitych mamy jeszcze dużo nawierzchni twardych? Jeżeli tak, to są one starannie zakonserwowane pod grubą warstwą piasku, który uważa się u nas za uniwersalny środek konserwacji drogi. Są szosy, gdzie rzeczywiście niesłychanie trudno odróżnić tor bity od łatówki, z wyjątkiem oczywiście tych odcinków, na których łatówka jest jedynym torem, możliwym dla samochodu. (Proszę się nie śmiać, możemy wskazać odcinki — red.) Taka posypana piaskiem szosa jest przy znacznej wilgoci niebezpieczna nawet dla samochodu, a dla motocykla przedstawia w każdym stanie tor niesłychanie niebezpieczny i groźny. Dlatego też w praktyce ruch motocyklowy z reguły odbywa się stale i niezmiennie albo tuż przy pobocznych, albo też na samych ścieżkach, bo inaczej odbywać się nie może. I, powiedzmy otwarcie, żaden nakaz ustawowy nie zmusi — i nie zmusza — motocyklisty do ryzykowania maszyny i karku na t. zw. przeważnie optymistycznie twardej nawierzchni. Inna sprawa, że ruch ten nie może i nie powinien przeskądzać ruchowi pieszych, dla których ścieżki są przeznaczone w pierwszym rzędzie.

Dlatego też możemy uspokoić naszego szanownego korespondenta: grywny nie potrzebuje się obawiać i w ostatecznym razie pozostanie mu zawsze odwołanie się na drogę sądową.

Natomiast druga strona tego zdarzenia natręca kwestje znacznie poważniejsze. Robotnik szosowy zatrzymuje motocyklistę? Funkcjonariusz drogowy rzuca weń łopatą? Co to wszystko znaczy?

Przedewszystkiem przypuszczamy, że chodzi tu o nieporozumienie po stronie naszego korespondenta. Nie był to pewnie robotnik szosowy, lecz strażnik szosowy ze służby drogowej, którą wprowadzono u nas od niedawna. Nie przypuszczamy bowiem, by robotnik szosowy miał wpaść na pomysł zatrzymywania kogokolwiek na drodze i to takimi sposobami, wiedząc, że naraża się na ściganie karne za wymuszenie. Jeżeli natomiast był to strażnik szosowy (strażnicy ci posiadają specjalne czapki, mało zresztą odróżniające się z dale-

ka od zwykłych nakryć głowy), to zupełnie niezrozumiał jest rzeczą dlaczego zwykły funkcjonariusz państwowy 1. zatrzymuje pojazd mechaniczny na drodze, 2. robi to w ten sposób, że nagle wychodzi z za drzewa i 3. macha poprostu rękoma.

Co do kwestji 1. Jest zasadą, że nie zatrzymuje się pojazdów mechanicznych bez koniecznej potrzeby. Od tego istnieje numer rejestracyjny, aby automobilście można na piśmie powiedzieć to, co się ma do powiedzenia. Dalej, żaden automobilista nie stanie z reguły na drodze otwartej, jeżeli jest sam lub w małym towarzystwie, gdyż zbyt często korzystano z takich sposobów, by na niego napaść. Poza tem przy obecnym ruchu autobusowym co pół kilometra w porze nocnej ktoś daje znaki automobilście, uważając go za autobus, a częściej jeszcze pijak, któremu wódka weszła w nogi, zamierza poprosić o gratisowy transport. Dlatego też trzeba wprowadzić zasadę, że służba drogowa tylko w najbardziej ostatecznym razie może zatrzymać pojazd mechaniczny i o każdym zatrzymaniu powinna zawiadomić władzę przełożoną, aby w ten sposób uchylić możliwość nadużyć.

Ad. 2. Jeżeli ktoś w ten sposób podchodzi do wozu, to nie może się dziwić, jeżeli spotyka go się z nieufnością. Może nawet się spodziewać, że zdenerwowany automobilista będzie się bronił czynnie i funkcjonariusz państwowy zaryzykuje uszczerbek na powadze władzy, gdyż przy sprzyjających okolicznościach sąd uwolni automobilistę, jako działającego w domniemanej obronie własnej.

Ad 3. Znak zatrzymania powinien być tego rodzaju, by uniemożliwić nadużycia ze strony osób niepowołanych. Przedewszystkiem służba drogowa powinna swe czapki nosić tak, by odróżniały się z daleka od innych nakryć głowy, czego nie można powiedzieć o fantazyjnie pomiętej rogatywce, która z daleka nie różni się niczem od zwykłej czapki sportowej. Następnie sam sygnał zatrzymania się nie może polegać na machaniu ręką, lecz służba drogowa musi posiadać specjalne znaki, np. tabliczki kolorowe, wszystkim znane, z numerem i pieczęcią urzędową, aby zgóry możliwe było stwierdzenie, czy ma się do czynienia z funkcjonariuszem państwowym, a nie bandytą przebranym. Czerwona chustka do nosa, na sygnał zatrzymania nie wystarczą. Sygnał musi być również dawany ze środka drogi, aby uniknąć nieporozumień.

Jesteśmy mocno przekonani, że Starostwo wagrowieckie zainteresuje się opisaniem tu zdarzeniem i wyciągnie z niego właściwe konsekwencje. (pz)

Porady prawne

S. B. W. — Nie ulega kwestji, że w danym wypadku właściciel psa zobowiązany jest wynagrodzić Panu rzeczywistą szkodę po myśli § 833 kc., gdyż nie wskazuje na to, by w danym wypadku chodziło o psa, służącego właścicielowi do wykonywania zawodu. Mielibyśmy tylko pewne wątpliwości co do wysokości policzonej przez Pana szkody. W danym wypadku należy postąpić tak: polecić znawcy zbadać, czy chłdnica może być zreparowana, lub, czy należy dać nową. Stosownie do tego proszę kazać wygotować przez warsztaty reparacyjne kosztorys i przesłać go przeciwnikowi z tem, że powinien oświadczyć, czy zgadza się na wykonanie tych prac na jego koszt według kosztorysu. Zgodę winien wyrazić w terminie, który Pan stawi. O ile odmówi, lub odpowie w terminie nie będzie, poleci Pan pracę wykonać, a równocześnie wnieść skargę. W ten sposób będzie Pan miał znacznie korzystniejszą pozycję w procesie. Skarga musi być wniesiona przed 15. marca 1931 r. (pz)

P. mec. F. w Lwowie. Podajemy tylko najpopularniejsze zbiory przepisów prawnych, które dają całokształt poza normami lokalnymi.

Nowe przepisy o ruchu samochodowym w Polsce, tekst, komentarz i skorowidz. Rysz. Minchejmer i Eug. Olechnowicz, Warszawa, Trzaska, Ewert i Michalski.

AUMOR

Wet za wet.

— Jest mi bardzo przykro, kochana sąsiadko, ale mój kot zagryzł pani kanarkę.

— Nic nie szkodzi, moja pani, bo nasz Burek uduśił pani kota.

— Jak się to dziwnie składa: mój mąż przejechał właśnie autem Burka.

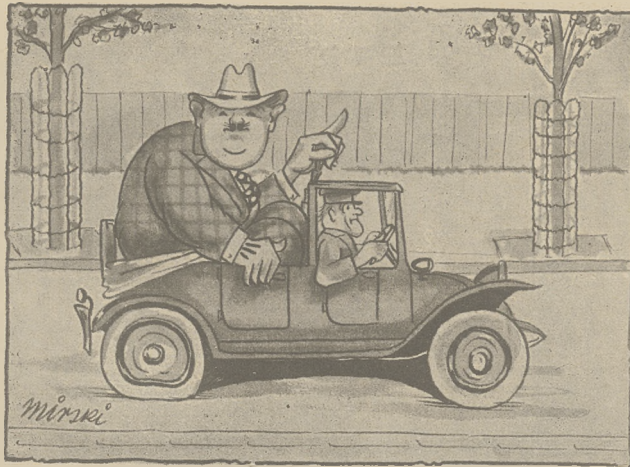
— No, wiecie państwo! Nigdy nie można przewidzieć, czyje będzie na wierzchu. Mój Janek poprzebił gwoździem opony waszego auta.

Duch czasu.

Pan Józio kupił sobie motocykl z przyczepką. W pierwszą niedzielę wybrał się na wycieczkę do lasu z żoną i dzieckiem: Józio prowadził motocykl, żona na tylnym siodełku, a dzieciak wraz z zapasami żywności w przyczepce. Zatrzymali się na uroczej polance, rozłożyli zapasy i zabrał się do podwieczorku. Nagle z lasu wylania się straszna postać; helkocąc groźnie zbliża się do wycieczkowiczów. Okropny strach ogarnia całe towarzystwo: dzieciak rozpoczyna drzczyć z przerażenia, żona, drżąc i błada, myśląc że nastąpiła ostatnia chwila życia, bez wezwania podnosi ręce do góry, pan Ja-

sio rozgląda się dokądby najbliżiej czmychnąć w krzaki. Bandyta, helkocąc w dalszym ciągu wyciąga z kieszeni zadrukowaną kartę i podsuwa ją przed oczy panu Jasiowi: „Bezrobotny słuszar prosi o trochę benzyny”.

Ciężka waga



— Spiesz się pan, bo nie przyjadę na czas na zapasy.
— Przedzaj nie mogę, bo polamię resory, a jeżeli panu tak śpieszno, trzeba było rodzinę wcześniej wyjść i wynająć traktor lub ciężarówkę!

Który starszy.

Zderzyli się dwaj motocykliści.

— Ach, ty stary osie! — wy myśla pierwszy.

— No, no; — protestuje drugi. — Niewiedomo, który z nas jest starszy.

Poznała go!

— Przy jakiej sposobności poznałaś swego męża?

— Właściwie poznałam go dopiero kilka tygodni po ślubie, kiedy poprosiłam aby mi kupił sportowe auto.

Nowoczesne oświadczyń.

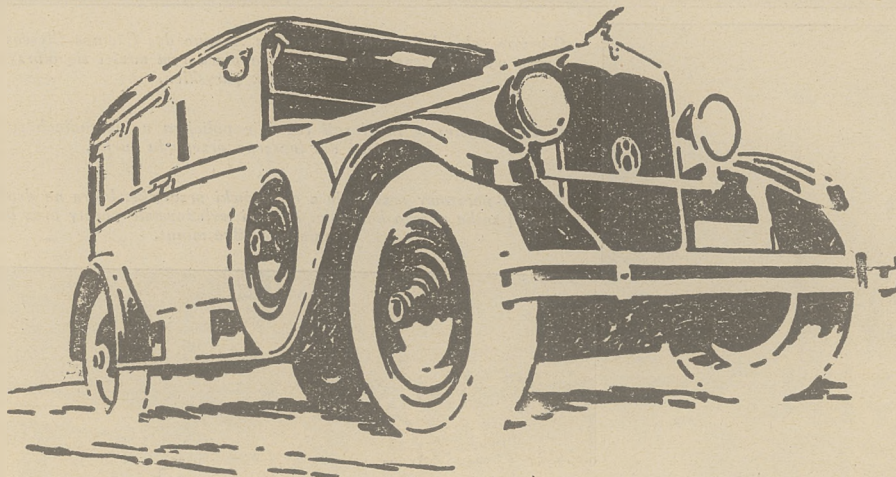
— Najdroższa, wystartujemy do wspólnej rajdu przez życie!

— Ohawiam się, ukochany, że mój ojciec nie zechce dostarczyć nam paliwa do tej podróży.

Nagrodzona hojność.

— Niepotrzebnie dałeś taki duży napiwek dozorczy w parku samochodowym — mruczy Jack Bulla, kiedy wyjechali już za miasto.

— Los nagrodził moją hojność — tłumaczy się Jack — zamiast starego Forda dostałem nową maszynę.



Samochody
osobowe
ciężarowe
autobusy

Oświecim Praga

Znaczna
zniżka cen
wobec częściowego
wzrostu 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: Wólczańska 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 (Gmach Starego Teatru) — Katowice: Plac Wolności 9. Tel. 31-41

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

Telefon 47.

Oświęcim 11.

Telegr. „Famis“

Tu 009

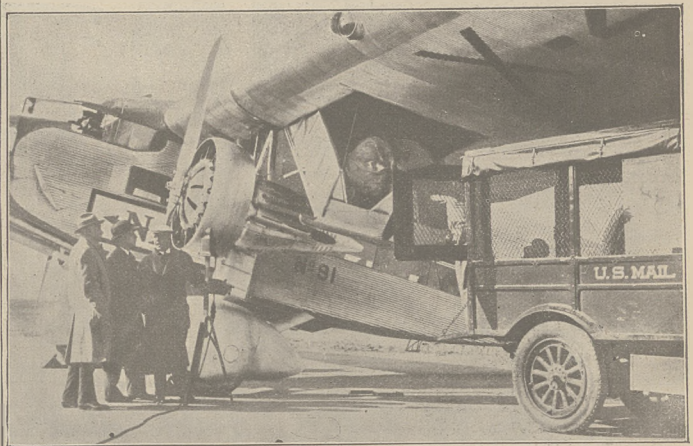
Rozmaitości ze świata



Olbrzymi plac koło Grand Palais na Avenue des Champs Elysees otrzymał nazwę placu Jerzego Clemenceau. Na placu tym mieści się olbrzymi parking taksówek paryskich.

W Los Angeles w Kaliforniji reguluje policjant na szczydach ruch uliczny, ponoć dla lepszego przeglądu ruchu.

Samolot pocztowy przejmując z ciężarówki przesyłkę, która na drodze mechanicznej znika w jego kadłubie. Za — i wylądowanie poczty oraz bagażu trwa zaledwie kilka minut.



Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł. kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,32 zł. kwartalnie 3,96 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 Zgłinski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.