

Rocznik III

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 13

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 Ziem Zachodnich R. P.
Cdziału motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja” — Poznań.

31. grudzień 1930

Sanna przez Alpy



Nowoczesny autobus nie zna przeszkód. W Alpach pełni on regularną służbę komunikacyjną na płozach. Nie straszą go ani śniegi ani góry.

Nasz patron i opiekun

Subtelny komedjopisarz francuski Robert de Flers powiada w jednej ze swych komedyj, że różnica między wierzącymi a sceptykami polega na tem, że podczas gdy ci pierwsi są prawie zawsze wierzący, nie bywają tamci prawie nigdy sceptykami! Nie ulega wątpliwości, że zarówno jedni jak i drudzy, odczuwają we wszystkich nadzwyczajnych okolicznościach swego życia intensywną, instynktowną potrzebę skierowania myśli przy poszukiwaniu pociechy i pomocy jakichś istot wyższych lub też przedmiotów, którym przypisuje się właściwości nadprzyrodzone.

Skoro człowiek wierzący ucieka się w potrzebie do jakiegoś świętego patrona i w ten sposób daje wyraz swej religijnej wiary, zwraca się sceptyk do mało skutecznych amuletów i bywa zdziwiony, gdy mu ktoś powie, że takie uciekanie się do martwych rzeczy jest wprawdzie również oznaką wiary, ale li tylko u dzikich. Człowiek wierzący, wpatrując się w obraz święty lub dotykając poświęconego medaljonika, spełnia akt adoracji, a cicha inwokacja świętego, który był człowiekiem jako i on, który cierpiał na tym świecie i — jak powiada św. Augustyn w swej dziewiętnastej oracji — może dopomóc komuś, co przechodzi w życiu podobne cierpienia.

Sceptyk natomiast widzi w amulecie li tylko martwy przedmiot, posiadający rzekomo jakąś tajemniczą, nie dającą się niczem wytłumaczyć moc eliminowania i oddalania niebezpieczeństwa.

Podczas gdy człowiek wierzący wznosi myśl ku najwyższym szczytom aspiracji duszy ludzkiej, cofa się sceptyk do zmierzchłej powierzchni zaho-

bonu. Kult świętych patronów jest tak dawny, jak dawna jest wiara i sięga czasów przedchrześcijańskich, kiedy to obok Jowisza istnieli inni fałszywi bogowie, do których odwoływano się w najrozmaitszych potrzebach.

Gdyby w owych czasach był powstał sport samochodowy, moglibyśmy my, automobilści, wybierać naszego protektora i patrona między Vulkanem, który jako kowal z zawodu, chroniłby nas od uszkodzenia maszyneryj, a Merkurem, owym wielkim podróżnikiem, zapobiegającym wypadkom podczas podróżowania. Szybki Nume był protektorem złodziei, to też fakt ten wprowadziłby nas w wycofanie amharasującą sytuację, wszędzie po drodze bowiem po czasy terażniejsze i przeszłe napotykało się i napotyka pod rozmaitemi postaciami członków tej złodziejskiej korporacji.

Blogosławiona niechaj więc będzie religia, która przeobraziła świat i wydała setki istot wyjątkowych pod względem wiary, męczeństwa, nauki i wiedzy, zasługujących na cześć i kult. Każdy ma możność wybierania sobie świętego patrona i opiekuna, odwoływać się, zależnie od swego zawodu, fachu i rzemiosła i prosić o nadzwyczajne łaski w specjalnych potrzebach ogólnych lub osobistych.

Nieskończona wprost jest liczba i rodzaj potrzeb życiowych i nieskończona ilość nawisk tych, między którymi wierzący może wybierać. Gdy trzydzieści lat temu powstał i za-

trywano na protektorów świętych trzech mędrców, Kaspara, Melchiora i Baltazara oraz wielkiego apostoła Indji, św. Franciszka Ksawerego, jako patrona podróży morskiej.

Między świętymi, którzy najbardziej zasługują na godność patrona automobilistów, jest św. Krzysztof. Nie mamy wprawdzie ścisłych danych, kto wpadł jako pierwszy na myśl odwoływania się do tego świętego olbrzyma, wiadomo jedynie tylko tyle, że w pierwszych latach b. stulecia uciekała się z prośbą o opiekę do św. Krzysztofa królowa włoska, Małgorzata. W tym samym czasie

wprowadzono również we Francji wielkie do- roczne pielgrzymki do relikwii świętego Krzysztofa, uchodzącego od dawien dawna za patrona podróży i opiekuna przed wypadkami i niebezpieczeństwami. Warto tu przypomnieć, że relikwie jego spoczywają w kościele św. Dionizego w pobliżu Paryża.

W r. 1912 wyjął Ojciec św. Pius X-ty brewe, uznające arcykonfraternię świętego Krzysztofa za siedzibę w Saint Christophe le Jajolet, skupiającą dzisiaj przeszło 200 tys. automobilistów.

Posłuchajmy teraz, co mówi o św. Krzysztofie najbardziej rozpowszechniona legenda. Jedni twierdzą, że św. Krzysztof nazywał się Ofer, inni znowu powiadają, że Reprobo, co ma być synonimem złej i niedobrej podróży, są wreszcie i tacy, co utrzymują, że zwał się Adocino. Urodził się na ziemi Kanaan w III. wieku, gdy zaczęto krzewić wiarę chrześcijańską. Był silnego, wysokiego wzrostu, a pewien czas swego żywota spędzał na wybrzeżu rzeki Orone, gdzie przenośli podróźnych z jednego brzegu na drugi. Pewnej nocy, gdy spoczywał w szałasie, zaczęło go wzywać jakieś dziecko, aby przeniósł je na drugą stronę rzeki. Zrywa



Posąg św. Krzysztofa w świątyni w Saronno.

czął rozwijać się przemysł samochodowy, wybór żywota świętych był dość kłopotliwy. Oto św. Ryszard, który przed rozpoczęciem nauk, zanim został biskupem w Anglii — był do r. 1203 stelmachem i kołodziejem. Trudno go z tej racji wybrać na patrona automobilizmu.

A oto św. Romaryk. Ujeżdżał on przed tem, zanim został opatem w Remiremont, konie na dworze Teodebarta, króla Frankonji. Powie kto może, że ten, co potrafi prowadzić z ręcznie konie, będzie umiał kierować z ręcznie samochodem. Nie wszyscy są wszakże tego zdania. Jest jeszcze św. Waldemar, który był furmanem, zanim został księdzem, jest św. Andrzej, męczennik z czasów Dioklezjana, który był przed tem kurierem. Wreszcie upa-

się więc, wychodzi z szałasu, usadawia dziecko na ramionach, bierze do ręki potężny palmowy kij, wkracza do wody. Ale wtem fale zaczynają wzbierać, a dziecko, które wydawało mu się pierwotnie lekkie niby piórko, zaczyna go tłoczyć nieznośnym ciężarem. Nastąpiła chwila, że woda sięgała mu pęczął pod szyję i wydawało się, że lada chwila uniesie go z prądem. Wtedy to przypomniał mu się ów Bóg, do którego modlił się święty pasterlik Sarapiusz, żyjący w tychże samych, co on stronach i począł wzywać Chrystusa. I stał się cud.

Woda zaczęła opadać, wracać poczęły mu też dawne siły, dziecko zasnęło zaczęło wołać: — Odwagi! Niesiesz Chrystusa!

Po przejściu rzeki spostrzegł niestety, że dziecko znikło mu z oczu.

Ochrzczył go św. Babil, biskup z Antiochji. Po wyruszeniu w świat, aby głosić wiarę katolicką, został aresztowany w Samos na rozkaz cesarza Decjusza w r. 250 po nar. Chrystusa i poniósł męczeńską śmierć. Ustawiono go najpierw na stosie, ale płomienie gasły i nie chciały imać się jego ciała. Przywiązano go więc do pala i zaczęto obrzucać kamieniami, ale żaden kamień go nie trafił. Wtedy to przywołano katarę i kazano ścinać mu głowę. Zwłoki męczennika przewieziono najpierw do katedry w Toledo, potem do kościoła św. Dionizego pod Paryżem.

Piękna i symboliczna opowieść o św. Krzysztofie była wyzykiwana po wsze czasy przez artystów, to też kult do niego rozniósł się na cały świat i wszędzie można spotkać kościoły, rzeźby i obrazy, przedstawiające go w najrozmaitszych postaciach. Potężny jest fresk Tycjana Necello w Pałacu Dożów w Wenecji (reprodukcja). Wspaniałą jest również obraz Luiniego w sanktuarjum Saronny (reprodukcja). Charakterystyczny fronton kościoła w Castiglione Olona, podziwu godny fresk, zdobiący przy drodze Dolomitów hotel Rizzi w Pera między Vigo di Fassa i Canazei.

Kult do św. Krzysztofa rozprószył się stopniowo w Hiszpanji, Francji, Niemczech i we Włoszech. W średniowieczu był św. Krzysztof jedynym z czterestu świętych opiekunów nieustającej pomocy i już w r. 1364 wystawiono w Medjo-

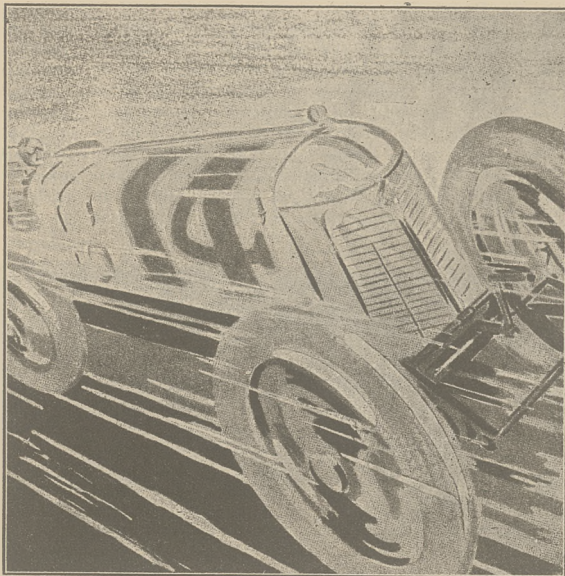
lanie na jego cześć szpital i kościół pod jego wezwaniem. W r. 1408 stworzono za czasów Jana Marji Visconti konfraternię z osobnymi statutami pod wezwaniem św. Krzysztofa,

miętnienia zażegnanej dżumy. Święta te obchodzono jeszcze do roku 1800.

W r. 1928 poświęcono w parafjalnym kościele w Medjolanie, tuż obok Muzeum Pirelliego bogaty ołtarz ku czci św. Krzysztofa, jako protektora automobilistów i pracowników przemysłu samochodowego.

Warto jeszcze przypomnieć, że kult do św. Krzysztofa jest najstarszy i najbardziej rozpowszechniony i długo trzebaby wylecać wszystkie kościoły, pomniki i obrazy, poświęcone protektorowi św. Krzysztofiowi. Rok rocznie odbywa się też w dniu 22 września w kościele w Vagliagli, o 15 kilometrów od Sieny zjazd automobilistów, przybywających po błogosławieństwo.

W Niemczech istnieje wspaniałe obrazy św. Krzysztofa w Erfurcie, Frankfurcie nad Menem. Piękny kościół na cześć św. Krzysztofa wystawili zakłady Citroëna we Francji. Trzebaby jeszcze wspomnieć o kościołach, figurach i obrazach św. Krzysztofa w Rocquigny, w Realcamp (13 wiek) i w Cantal, ale zajęłoby to zbyt dużo miejsca. Z tego, cośmy tu po krótko powiedzieli wynika, iż automobilisci definitywnie zdecydowali się uciekać we wszystkich troskach i potrzebach do św. Krzysztofa i że wydane zostały nawet specjalne medaljony z odnośnymi napisami. Przepiękny jest odlew medaljonu włoskiego z napisem: „Wierząc w św. Krzysztofa i chadząc bezpiecznie“. W Polsce kult do św. Krzysztofa wśród automobilistów i motocyklistów jest bardzo wielki



Pod troskliwą opieką św. Krzysztofa.

skupiającą całą arystokrację medjolańską. W późniejszych czasach ustalono również osobne święta ku czci św. Krzysztofa, a mianowicie w dniu 7 stycznia i 25 lipca, dla upa-

O egzotycznym szoferze Karaimie

Doprawdy, życzliwość ludzka pozostawia wiele do życzenia. Wypogodźcie się! Nie mam najmniejszego zamiaru dręczyć was opisami z podróży. W dzisiejszych czasach niepodobna nawet nie mówić o podróżach, aby nie wzbudzić zawiści... Bo faktem jest, że podróżowanie jest w modzie. Naprzykład, co za rozkosz móc wysłać z zagranicy pocztówki do znajomych. Powrót do kraju jest wjazdem triumfalnym, ze względu na walizki oblepione znaczkami wytwornych hoteli i dalekich krajów. Nie wspomnę nawet o stronie dydaktycznej. Nawet dziecko wie, że Baedecker przynosi o wiele głębsze korzyści, gdy czytamy go od rana do wieczora w kraju, który zwiedzamy...

Chcę tylko zwrócić uwagę turystów polskich na czyhające na nich ze wszystkich stron niebezpieczeństwa, związane z automobilizmem w krajach egzotycznych. Mam na myśli religie szoferów. Nie żartuję wcale. Tak, religie. Gdy są muzułmanami, ożywia ich płomień ponurego fanatyzmu; gdy należą do niezliczonych sekt chrześcijańskich Bliskiego Wschodu, bije od nich śmiejąca się plochość; gdy są budystami — mistyka obojętności.

Są to ludzie bardzo groźni — we wszystkich wypadkach, którzy uniemożliwiają wszelkie późniejsze reklamacje, jako że zapobiegają tej ewentualności przez zachowanie odpowiedniej ostrożności, aby was nie chybić. Pomimo to sposoby działania tych panów różnią się w praktyce. Jednakże posiadają oni jedną wspólną i wielką cechę charakterystyczną: szybkość, jaką rozwijają; jest tem więcej zawrotna, im gorzej prowadzą. Nasuwa mi się na myśl Karaim — szofer. Turek. Poznałem go przed

4 laty u podnóża Olimpu Bityńskiego w Azji Mniejszej. Miał tak ważną minę w swoim mundurze kaki, że nazwałem go natychmiast ekscelencją, jak mi radzono przed moim wyjazdem z Poznania we wszystkich wypadkach z Ottomaniami postępować, kiedy nieznanym dokładnie ich sytuacji socjalnej. Gdy dowiedziałem się, że Karaim będzie moim szoferem, kontynuowałem mówić mu „Ekscelencjo!“, co mu nie wydawało się zbyt śmieszne.

Była zima, sroga zima. Aby móc się dostać do Angory, musiałem dotrzeć do kolei w Eski-Chehir. Jedynym środkiem lokomocji — samochód. Ale najpierw trzeba było znaleźć jakąś maszynę. Znalazłem człowieka, który podjął się tej misji. Wystarał się o olbrzymiego, szarego Benzę, pozostałość po jakimś niemieckim attaché wojskowym — i przedstawił mi Karaima.

Śmieszny wóz! Raczej śmieszny kamion, gdyż miał tylko jedno siedzenie i to dla Karaima.

Usiadłem na mej walizce. Przy pochyłościach i na zakrętach, wykonywała ona ruchy wzdłuż i w szerz. Zamiast jednej podróży wykonywałem dwie, małą w obrębie dużej. I jak zimno! Dziesięć stopni poniżej zera. Marzłem, gdyż za radą dobrze poinformowanych przyjaciół, wybrałem się na wschód tylko w jesionce. I powoli rósł wiatr, rósł... Nagle stwierdziłem, oszalały, że nie wiatr dał coraz silniej, lecz że samochód poruszał się coraz szybciej.

Spojrzałem na Karaima. Siedział nieruchomo przy sterze. Wszystkie muskuly jego twarzy były konwulsyjnie wykrzywione, co mnie przejęło paniczną trwogą. Pędziliśmy jak wariaci na pustej, na szczęście, szosie. Nagle różni zastąpił daleki helkot: karawana.

Karaim, roznamiętniony, powiększył szybkość. Zamknąłem oczy. Nic. Żaden wstrząs. Minęliśmy!...

Nad wieczorem znaleźliśmy się przed wielkimi czarnymi górami. Tym razem, trzeba będzie zwolnić. Chimeryczna nadzieja! Benz sunął, jak szalony. Zdarzały się zadziwiające wiraje, podczas których zawisły nasze tylne koła na kilka sekund między niebem i ziemią. O piętnaściset metrów poniżej, spojrzałem białą pokład śniegu, który miał jak najbardziej zapraszający wygląd śmiertelnego łoża.

Niestety, ani jednej „panny“! podczas fantastycznego biegu do śmierci, który trwał przeszło szesnaście godzin. Tylko dwa razy, w starych zniszczonych miasteczkach, zatrzymał się Karaim, aby napić się gorącego napoju.

Skorzystałem z tego i napisałem kilka pocztówek, zawierających moją ostatnią wolę. Naturalnie, żadna z nich nie doszła do celu. Najciekawsze, że ja dotarłem do niego, ja...

Dyskwalifikacja Hendley'a

Znany angielski rekordzieta Handley, który na rok przyszył zaangażowany został przez belgijską fabrykę F. N. został na ostatnim posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Sportowej Federacji Motocyklowej na trzy miesiące zdyskwalifikowany. Powodem dyskwalifikacji było zgłoszenie się do wyścigu o Wielką Nagrodę Austrii, do którego nie stanął i w tym samym dniu startował w mecingu w Arpajon. Temsamem popadł on w kolizję z § 185 międzynarodowego regulaminu. Karata nie ma zasadniczo dla niego żadnego znaczenia, gdyż przypada na sezon martwy.

Côte d'Azur

Genewa — Nicea — Mentona — Marsylja — Genewa

Pod Côte d'Azur rozumie Francuz część wybrzeża śródziemnomorskiego, leżącą między Mentoną a Marsylją łącznie z Niceą, Monte Carlo i Monaco, największymi ośrodkami ruchu turystycznego. Mniemanie, jakoby Nicea, Monte Carlo i Monaco zajmowały środkową część wybrzeża lazurowego jest błędne, co zresztą potwierdza topografia tego odcinka Francji. Na zachód od Cannes i Toulonu aż do Marsylii wyrasta jedno kąpielisko obok drugiego, co prawda skromniejsze od wspomnianych trzech, ale z roku na rok coraz bardziej uczęszczane i zachwalane. Na zachód od Marsylii całe wybrzeże jest bagniste i rzadko kiedy drogi zbliżają się tam do morza. Jazdę samochodem wzdłuż wybrzeża śródziemnomorskiego we Francji przezorny automobilista ograniczy do odcinka Mentona — Marsylja, który wynosi równych 270 klm i biegnie równoległe do wybrzeża, miejscami zdala od tegoż.

A teraz kilka słów o drogach dojazdowych. Automobilista, zdążający z północy — jeżeli nie obrał drogi okrężnej przez Włochy — jako punkt wyjazdu obierze zawsze Genewę. Chcąc stąd w lecie dotrzeć do wybrzeża obiera on francuską Route des Alpes. Pod tem mianem należy rozumieć jedną drogę biegnącą przez Alpy, lecz cały szereg, które się łączą w sieć, wynoszącą 600 klm i łączą jezioro Genewskie z Niceą. Najwyższą przełęczą w tej sieci jest Col du Galibier (2 556 mtr). W roku bieżącym ukończona została nowa droga, która prowadzi przez Col de L'Iseran (2 769 mtr) i która jest najwyższą w Europie.

Opis dojazdu tą drogą w ramach tego artykułu zaprowadziłby nas za daleko. Dla tych wszystkich, którzy chcieliby na wiosnę poznać urok Wybrzeża Lazurowego wchodzi w rachubę tylko Route des Alpes. Droga prowadząca przez Galibier jest niekiedy dopiero wolna od śniegu pod koniec czerwca. Przez cały rok natomiast wolny od śniegu jest odcinek, do którego należy Route des Alpes d'Haiver (alpejska droga zimowa). Przebiega ona obok Aix les Bains, Chambéry Grenoble i Sisteron.

Opuszczamy Genewę w kierunku Grenoble (135 klm). Za przedmieściem Carouge przejeżdżamy przez granice francuską w St.

Julien, a za Cruseilles przez most wiszący 147 mtr wysoki, 192 mtr długi z dwunastoma kablami o długości 300 mtr. Zajeżdżamy do Annecy z jeziorem o tej samej nazwie, które Rousseau uwiecznił w jednym ze swoich poematów. Po 20 klm wód zbliżamy się do jeziora Lac du Bourget (18 klm długie), które La Martine opisał w cudnych wprost barwach. Powyżej niego leży najprzedniejsze uzdrowisko francuskie Aix les Bains (Aqua

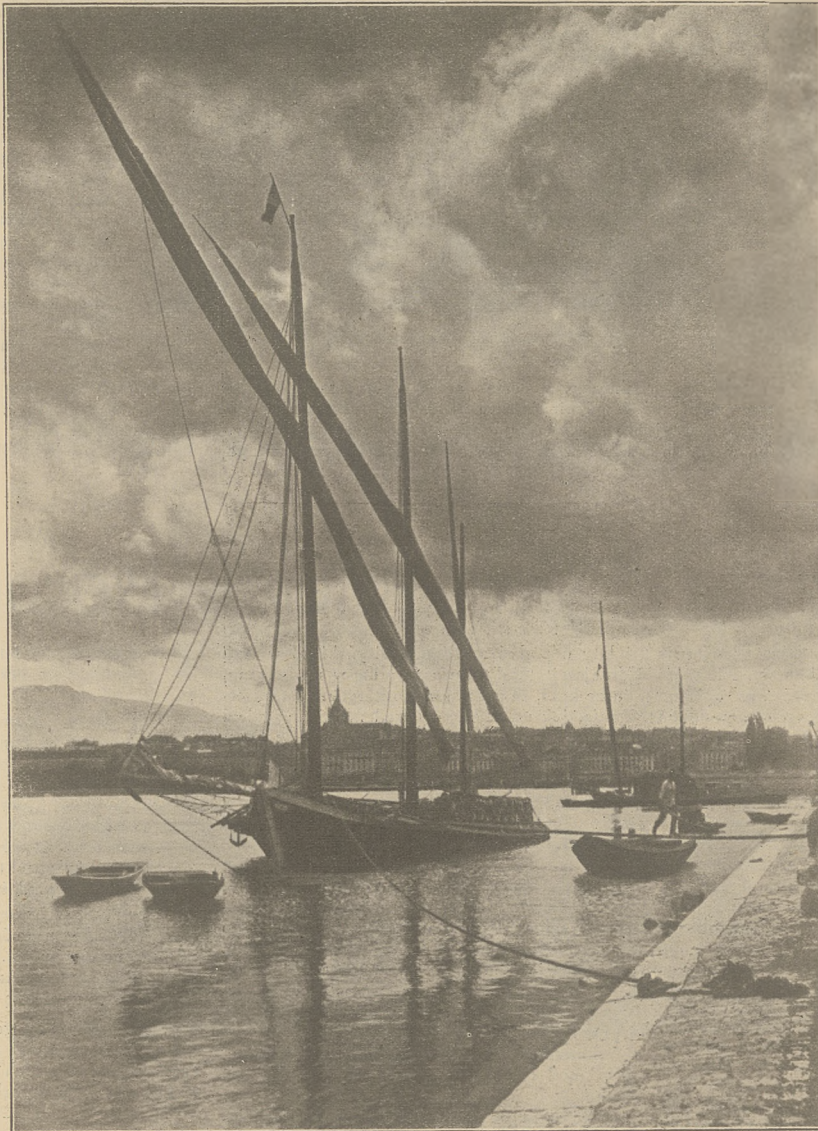
tego obywatela tego miasta, który w Indjach zrobił niebywałą fortunę. Pomnik ten przedstawia cztery słonie, ustawione do siebie pod kątem prostym, z tuluwiami obcietymi za przednimi nogami.

Przez żywą krainę Graisivaudan (z rzymskiego Gratianapolis) zdążamy do Grenoble, najpiękniejszego miasta w Alpach francuskich, położonego u stóp Mont Rachat. Miasto to jest stolica biskupia, posiada uniwersytet i jest pierwszorzędną fortecą. Jako Cularo, siedziba Allobrogów, miasto to w roku 379 zostało rozbudowane przez cesarza Gracjana i otrzymało nazwę Gratianapolis. Grenoble otworzyło w roku 1815 Napoleoni swoje podwoje, kiedy wracał z wyspy Elby. Niestety już trzy dni później musiało się poddać Austriakom.

Odtąd stale trzymamy się alpejskiej drogi zimowej. Typowo po alpejsku wznosi się droga przez Monestier de Clermont na 1116 mtr do Col de la Croix Haute i mimo tej znacznej wysokości odnosi się podczas jazdy wrażenie, że zjeżdża się ku południowi. Po drodze zachwyca każdego turystę piękne miasteczko Sisteron (143 klm od Grenoble) z górującą nad miastem cytadelą. Stąd jeszcze raz droga prowadzi w góry, ale już poniżej 1000 mtr. ponad poziomem morza. Docieramy do Digne z romantyczną katedrą i bazyliką Notre Dame du Bourg. Na prawo od Barreme dojechać można wprost do Cannes. Trzymamy się Cne de Vergons i dojeżdżamy przez Pont de Gueydan i dość długi tunel do Antrevaux i uzdrowiska Puget-Theniers. Wzdłuż Pont de la Mescla pędzimy w szybkim tempie w dolinę rzeki Var przez Defile de Ciaudan do Pont de la Vesubie i Pont Charles-Albert,

ażehy stąd wyjechać na drogę wybrzeżną, a tą daje już do Nicei.

Nicea, po francusku Nice, liczy 150 tys. mieszkańców i rok rocznie bywa odwiedzana przez 200 tysięcy cudzoziemców. Założona jako Nicea względnie Nicaea na osiedlu fenickim, miasto to po wszystkie czasy zdołało uchwycić swój urok i przeszło w roku 1860 razem z Sabaudją od Włoch do Francji. Światową sławę cieszy się cudna wprost droga Grand-Corniche, biegnąca z Nicei do Mentony i wznosząca się do La Turbie. Petite Corniche



Nad jeziorem genewskim.

Domitiane, później nazwane Aquae Gratiane), już przez Rzymian cenione z powodu swych licznych ciepłych źródeł i odwiedzane rok rocznie przez 50 tysięcy kuracjuszków. Wśród licznych pensjonatów i hoteli wyglądem swym imponujące wrażenie robi hotel Splendid-Royal-Excelsior.

Na dalszej drodze, podobnej do toru wyciągowego, po 5 klm docieramy do Chambéry z najhardziej perwersyjnym pomnikiem świata „La Fontaine des Elephants“ (fontanna słoni) wzniesionym na cześć pew-

biegnie wzdłuż morza. W ostatnich latach rozbudowany został jeszcze jeden trakt dodatkowy, któremu dano nazwę środkowej Corniche. Corniche oznacza tyle co gzyms — nazwa najzupełniej stosowna — gdyż droga ta na długich odcinkach stanowi wąską taśmę wykuta w skale.

W Nicei mamy cały szereg pensjonatów i hoteli, a do pierwszorzędnych należą hotel Ruhl i Alhambra. Szczególną atrakcją stanowi restauracja Maxime. Żaden automobilista nie zagnieździ się w Nicei, nie zapoznawszy się poprzednio z Grande i Petite Corniche. W bohaterских czasach sportu samochodowego odbywały się na tych drogach najbardziej emocjonujące wyścigi górskie. Grande Corniche kazał zbudować Napoleon I i dzisiaj jeszcze może ona posłużyć jako wzór doskonałej drogi samochodowej. Po szerokim profilu z rozszerzonymi zakrętami zdążamy do Col de Quatre Chemins i Col d'Eze, skąd rozciąga się śliczny widok na całe Wybrzeże Lazurowe. W La Turbie świadczą ruiny wieży Augusta o wielkiem znaczeniu strategicznem tej drogi już za czasów rzymskich. Z rozebranych budowli rzymskich wzniesiony został w średniowieczu wielki kościół, a w czasach nowszych gigantyczny hotel; płyty marmurowe służą dzisiaj jako ławki publiczne. O znaczeniu strategicznem tej miejscowości świadczą również liczne forty, do których z Grande Corniche prowadzi cała sieć bocznych dróg



Widok na Monacc

to wjeżdżając do Monaca wogóle się ich nie latwia czyli, że automobilista czuje się tak, jak gdyby tu wogóle nie było granicy. Abstra-

hując od różnych atrakcyj, jazda powrotna z Mentony do Nicei stanowi pewnego rodzaju wieniec, złożony z coraz to nowych widoków i piękna, przyczem na każdym zakręcie drogi odkrywa się coraz to nowe światy.

Za Mentoną rozciąga się Cap Martin, półwysp zarośnięty ślicznymi pinjami, wiecznie zielonemi dębami, drzewami oliwkowemi, myrtami, cytrozą i rozmarynem. Jednem słowem krajobraz przypominający Korsyke.

Wracając z Mentony do Nicei można ominąć Monaco. Mimo wszystko oplaca się nadrobić dwa kilometry i wpaść do liliputowego ksiąstewka, którego obszar wynosi 149 ha. Mieszkańcy należą bodaj że do najszcześliwszych na świecie, bowiem obce im są podatki i daniny. Zamek z przepysznym parkiem można zwiedzać tylko w czasie nieobecności księcia, zaś muzeum oceanograficzne każdego czasu. Muzeum to zostało wzniesione w roku 1910 kosztem 8 milionów franków. Jeżeli się komuś nie śpieszy, ten na drodze powrotnej na Petite Corniche zwiedzi Cap Ferrat z malowniczym półwyspem, położonym między Beaulieu a Villefranche. U krańca Petite Corniche mamy znowu Niceę. Stąd prowadzi droga nadbrzeżna w kierunku południowo-zachodnim do Antibes (rzymskie Antipolis), miasteczka liczącego 12 tys. mieszkańców. Za miastem



Cannes — stare miasto (Mont Chevalier) i port.

zakazanych oczywiście dla automobilistów. „Huc usque Italia — ab hinc Gallia“ (dotąd Włochy, odtąd Galja). Napis ten znajduje się na wspomnianej wyżej wieży Augusta. Jak z napisu wynika, miejscowość ta stanowiła granicę między Italią a Galją.

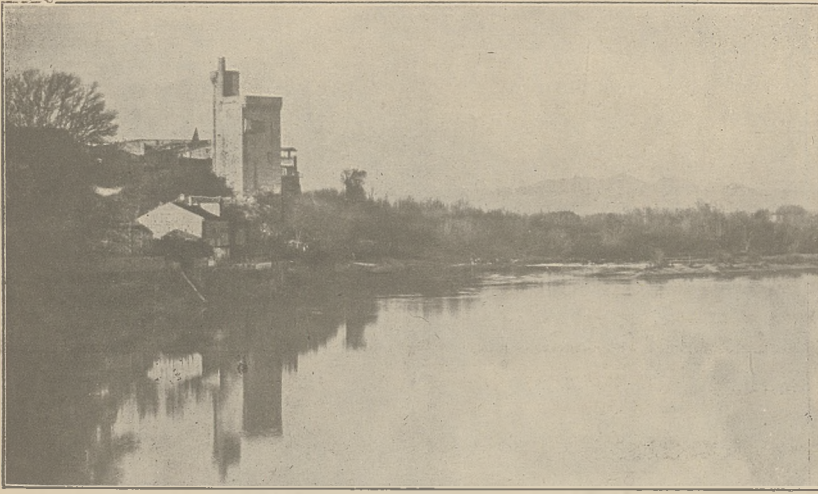
Za La Turbie opada droga do Mentony, skąd rozciąga się śliczny widok na morze Śródziemne. Miasto to liczy 15 tys. mieszkańców i jako miejscowość kuracyjna jest spokojniejsza od Nicei, pod względem zaś klimatycznym nie ustępuje tej ostatniej. Hotel des Anglais ze słynną Pergolą i restauracją na wybrzeżu oraz własnem kąpieliskiem gromadzi tu elitę całego świata.

Kilka kilometrów na wschód prowadzi droga do Ventimiglia i do włoskiej Corniche, okropnie zaniedbanej i omijanej przez automobilistów. I zupełnie słusznie. Będąc raz na francuskiej Riwierze i przejechawszy drogę z Nicei do Mentony uzupełnia się całą tę eskapadę jazdą powrotną wzdłuż wybrzeża Petite Corniche przez Monte Carlo i Monaco.

Monte Carlo, Monaco! Jazda wśród wybrzeża nie jest do pomyślenia bez zwiedzenia tej enklawy, która jest obcym ciałem w organizmie Francji. Jeżeli chodzi o sprawy celne,



Avinion, zamek papieży.



Villeneuve-les-Avignon. Baszta fortecy.

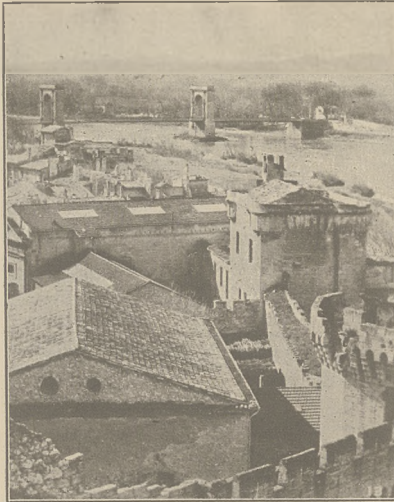
ciągnie się w głąb morza długi półwysep, na którym zbudowano potężną latarnię morską i którą nocą widzieć można zdaleka. Na głównym trakcie leżą dwa małe kąpieliska: Juan les Pins z Golfe Juan-Vallauris, gdzie się znajdował Napoleon po powrocie z wyspy Elby. Skracamy ku Golfe de la Napoule i zajeżdżamy do Cannes, roztaczając się amfiteatralnie na stokach. Cannes jest obok Nicei najalutniejszą miejscowością klimatyczną na Wybrzeżu Lazurów.

Opuszczając Cannes pozostajemy nad morzem aż do La Napoule. Tu rozpoczyna się mało znana automobilistom droga tak zwana Corniche d'Or, albo de l'Estérel. Droga ta została zbudowana dzięki inicjatywie i poparciu Francuskiego Touring Clubu w latach od 1901 do 1908. Wzdłuż tej drogi leżą liczne kąpieliska, jedno piękniejsze od drugiego.

Z Toule roztacza się śliczny widok na Cannes, na wyspy Lerins i Alpy. Mijamy Miramar, punkt wyjścia wszystkich wycieczek i docieramy do skalistego Esterel, który tworzy masyw 600 mtr wysoki. Dalej Agay, Boulouris a/ Mer i wreszcie Raphael, miasteczko portowe, gdzie wylądował Napoleon po powrocie z Egiptu, zanim odplynął na wyspę Elbę. Przez kilka kilometrów oddalamy się od morza i zajeżdżamy do Frejus. Jest to dawniejszy rzymski port wojenny, założony przez cesarza Augusta. W średniowieczu muł rzeźny wyparł stąd morze a stary mur, wzniesiony przez Rzymian i okalający miasto, świadczy, że zajmuje ono 4 razy większy obszar aniżeli ongiś. Ruiny starożytnego teatru, arena i 18 metrów wysokie arkady wodociągu (aquaeductus), ciągnącego się 40 klm. świadczą o wybitnym znaczeniu tego osiedla w dawnych czasach. Droga staje się coraz węższa (główny trakt prowadzi w głąb kraju) i zbliża się znowu do morza. Czar jego opiewa w barwnych kolorach Guy de Maupassant (Sur l'eau), który tu na swoim jachcie spędził najszcześniejszą część swego życia.

W St. Maxime z latarnią morską, położoną na wysokości 124 mtr., rozpoczyna się wnikający głęboko w ład Golfe St. Tropez z miasteczkiem o tej samej nazwie. Tropez posiada cytadelę, przyczem port słynie z eksportu kory korkowej. Miejscowość tę można ominąć zyskując na tem 5 klm. i jechać do La Foux, pozostawiając po prawej krzyżówkę. Do La Verrerie, całe 38 klm., ciągnie się znowu Corniche, arcywspaniałe dzieło wykute w skale i biegnące kilkaset kilometrów nad morzem. W lecie ubiegłego roku tych 38 klm było w stanie oplakany, dziś droga ta została odnowiona i przedstawia się nieczem idealna płaszczyzna. Z kąpielisk i stacji zimowych leżą po obu stronach drogi La Croix, Cavalaire, Cavaliere z laboratorjum zoologicznym uniwersytetu w Gre-

noble, Le Lavandou z pięknie położonym portem rybackim i bogactwem lawendy na stokach, która je pokrywa niczem kobierzec. Rzut oka na Can Benat z latarnią morską i wjeżdżamy w głąb kraju do La Verrerie. Zbli-



Avignon. Nowy wiszący most.



Marsylja. Fort Grasse-Tilly, koszary legji cudzoziemców, skład przewożenia zostają do Afryki.

żamy się do Montagnes des Maures z czerwono-szarymi granitowo-gnejsowymi skalami, zarośniętymi sosnami, dębami korkowymi i szlachetnymi kasztanami. Dalsza okolica aż do La Londe jest nieosiedlona. Po drodze mijamy drobne osiedla pracowników pobliskich kopalń srebra. Za La Londe zbliżamy się do Hyeres, omijając laguny Les Salins, teren produkcji soli.

Mniej ciekawa jest dalsza jazda (18 klm) do portu wojennego Toulon, który jest największym po Breście. Tu zrobił Napoleon największy skok w swojej karierze wojskowej, kiedy w roku 1793 zmusił Anglików do odwrotu, za co zaawansował z kapitana artylerji na generała brygady.

Wracając z Toulonu do Marsylji należy obrać drogę prowadzącą przez Ollioules, Le Beausset i Aubagne. Droga ta jest w doskonałym stanie i codziennie uwija się po niej kilka tysięcy automobilistów. Co do Marsylji, to zaznaczyć wypada, że jest ona drugim największym miastem we Francji, gdyż liczy 600 tys. mieszkańców. Miasto samo jest ślicznie położone, a szczególnie ze strony morza przedstawia ono śliczny widok. Droga Cannebiere, prowadząca do starego portu, jest tak bogata w liczne zabytki i ma tyle cech południa, że na tem tle zrodziło się następujące przysłowio: „Gdyby Paryż posiadał taką Cannebiere, wtędy byłby małą Marsylją“.

Z Marsylji niezmiernie szybko można dojechać do Genewy. Wzdłuż doliny Rhony prowadzi wymienita droga aż do Lyonu, a stąd w bok do Genewy (480 klm), którą można przebyć w jednym dniu, jeżeli się nie ma zamiaru zwiedzić miejscowości godnych widzenia, jak Orange, Avignon itp. Po drodze zwiedzamy Aix en Province (Aque Sextiae) znane już z czasów rzymskich, bowiem tutaj w roku 102 przed nar. Chrystusa Marjusz pokonał Teutonów. Na Avignon można poświęcić jeden dzień dla zwiedzenia pałacu papieża, katedry Notre Dame, dalej starożytnego muru z 39 basztami, okalającego miasto. Orange posiada dobrze utrzymane rzymskie łuki triumfalne i teatr, w którym rok rocznie występuje Komedja Francuska. Za tem miasteczkiem rozpoczynają się aleje platanowe, zacinające drogę w lecie, co szczególnie jest wielkim błogosławieństwem dla samochodziarzy. Mijamy Valence z pyszną katedrą, Vienne i dojeżdżamy do Lyonu leżącego u wpływu Saony i Rhony. Po przejeździe Jura docieramy do Nantua, miejscowości kuracyjnej i przy Bellegarde do Genewy. Cała droga jest wymienita i nowoczesnie zbudowana.

Ewolucja samochodu



w ciągu 30. lat

Rewja prototypów z przed 30 laty.

W ostatnich dziesiątkach lat zanotować możemy olbrzymie postępy na polu techniki. Dziedzina, która najbardziej oczekiwała i ciągle jeszcze oczekuje poprawy i udoskonalenia, jest między innymi automobilizm. Wzrastające tempo życia i interesów dziś uważa za zupełnie niewystarczające te szybkości, jakie jeszcze kilka lat temu wydawały się oszałamiające. Starsi ludzie pamiętają dobrze jeszcze czasy, kiedy doskonałym środkiem lokomocji były konne dyliżanse, potem przyszły koleje, których szybkość, z początku wynosząca kilkanaście kilometrów na godzinę, uważana była za tak wielką, że mogło to grozić niebezpieczeństwem życia. Dziś niektóre pociągi pędzą z szybkością, przekraczającą sto kilometrów na godzinę i nie tylko, że to nikogo nie dziwi, lecz i ta szybkość już nie wystarcza.

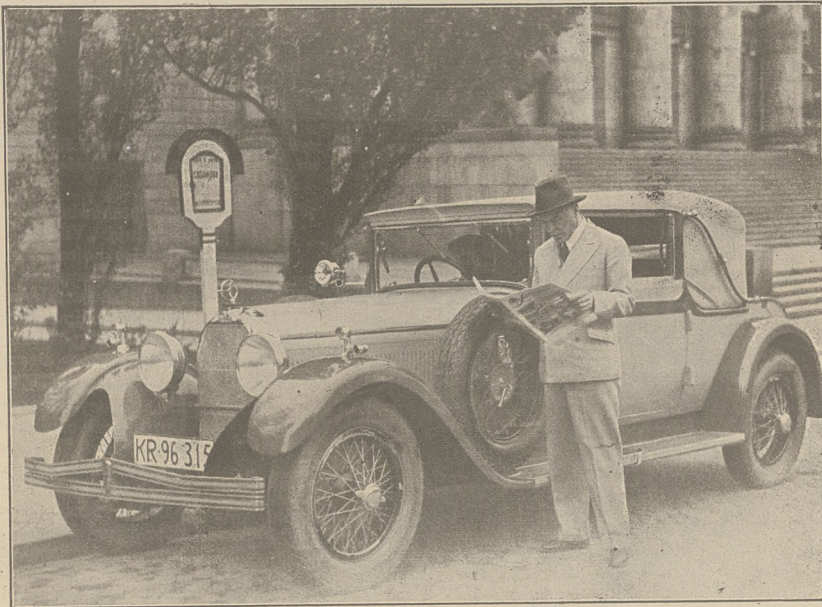
Jako poważny czynnik, pozwalający na przebywanie wielkich odległości w stosunkowo krótkim czasie, wkroczyła obecnie komunikacja lotnicza; jeśli chodzi jednak o szybkie przenoszenie się przy odległościach niewielkich i średnich, to samochód jeszcze bardzo długo nie da się wyprzeć. Ryciny, górna i środkowa ówbitnie ilustrują zmiany, jakim podlegała konstrukcja samochodów osobowych w roku 1900 do r. 1930. Widzimy więc, że pierwsze samochody były raczej dawnymi pojazdami kcnnymi, od których odprężono konie, a którym wstawiono mały silnik, jako siłę pędną. W zasadzie, ani główne organa, ani wygląd zewnętrzny tych pierwszych „samochodów” niewiele różni się od pojazdów konnych. Ekwi-paż taki posuwał się niezbyt prędko, był zbyt wysoki, koła jego bardzo cienkie, przy znacz-

nie zwiększonym ciężarze całości na trochę gorszej drodze, wrzynały się w ziemię; sterowanie było dość męczące, pełne i cienkie gumy na kołach, pomimo resorów, nie zabezpieczały dostatecznie przed wstrząśnieniami; słowem — z dzisiejszego punktu widzenia był to środek lokomocji bardzo niedoskonały. Stan ten jednak trwał bardzo niedługo, bo już na-naprzekład późniejsze modele samochodu odbiegają od pierwszego modelu bardzo znacznie i można w nich już znaleźć bardzo dużo

w łatwości prowadzenia, obsługi, w komforcie jadących, oszczędności w użyciu materiałów pędnych i gum, w zmniejszeniu ceny nabywczej i kosztów amortyzacji oraz eksploatacji.

Drugi, to zmiany zewnętrznej linii i wyglądu. Zmiany te są uwarunkowane chęcią, z jednej strony dania takiego kształtu, jaki zmniejsza opory czołowe, stawiane powietrzu przy szybkiej jeździe, z drugiej jednak strony i bodaj czy nie jest to nawet czynnikiem „ardziej decydującym, żądaniami mody.

Jeśli się zastanowiemy nad stroną techniczną, to musimy przyznać, że w budowie samochodów w ostatnich latach zrobiono ogromny krok naprzód i to mniej w rzeczach, które się widzi, a raczej w rzeczach, które się „czuje”. Dość wspomnieć tylko o silnikach oszczędnych i cicho pracujących, o hamulcach na wszystkie cztery koła, zwiększających do minimum wysiłek kierowcy przy hamowaniu, o t. zw. centralnem smarowaniu, dzięki któremu smarowanie części poszczególnych samochodu odbywa się z siedzenia kierowcy zupełnie automatycznie, o gumach „balonowych”, zwiększających wygodę jazdy i wielu, wielu innych udoskonaleniach, których ilość ciągle wzrasta. Co do linii zewnętrznej, to obecna tendencja wydłużania, nawet sztucznie, części kryjącej silnik koszttem miejsca przeznaczzonego dla pasażerów, ma na celu danie maszynie wyglądu imponującego; jest ona raczej objawem przejściowym i powinna z czasem ustąpić miejsca nadawaniu kształtów zbliżonych do kadłubów samolotów t. zw. kształtów „kropłowych” (samo-



Sliczny kabriolet Austro-Daimler, własność p. Junoszy-Stępowskiego, artysty teatrów warszawskich.

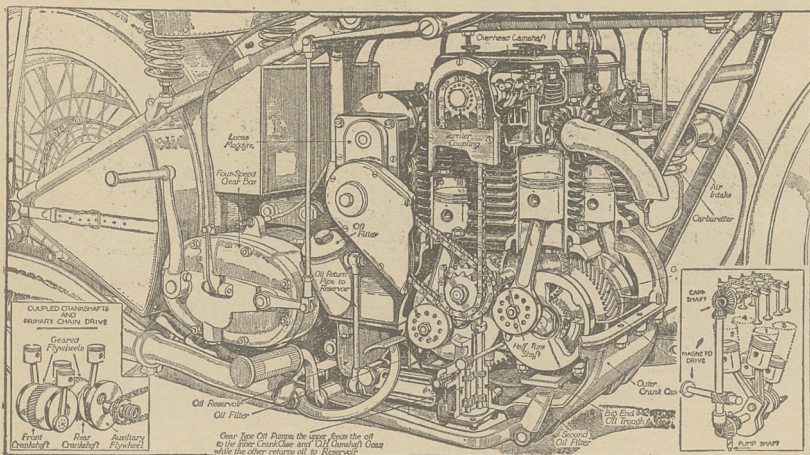
cech wspólnych z pięknym luksusowym wozem z r. 1930.

W każdym razie tworzyły one całość, budowaną w pewnym określonym celu, a nie rodzaj „wbudowywania” silnika do istniejącego uprzednio ekwi-pażu konnego. Od tej pory, t. j. mniej więcej od lat 1903—1926 ewolucja samochodu odbywa się w dwóch zasadniczych kierunkach. Pierwszy — to ciągle dążenie do udoskonalenia technicznych w funkcjonowaniu,

niach, których ilość ciągle wzrasta. Co do linii zewnętrznej, to obecna tendencja wydłużania, nawet sztucznie, części kryjącej silnik koszttem miejsca przeznaczzonego dla pasażerów, ma na celu danie maszynie wyglądu imponującego; jest ona raczej objawem przejściowym i powinna z czasem ustąpić miejsca nadawaniu kształtów zbliżonych do kadłubów samolotów t. zw. kształtów „kropłowych” (samo-

(Dokończenie na stronie 13-tej.)

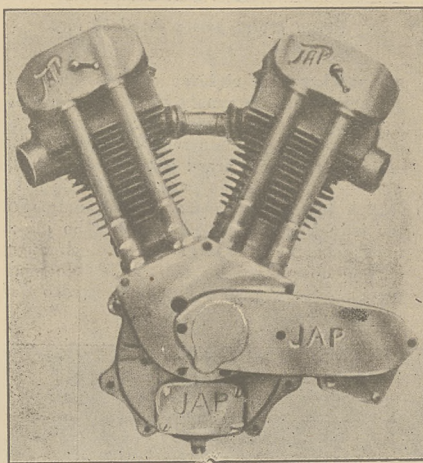
Nowości w motocyklistyce



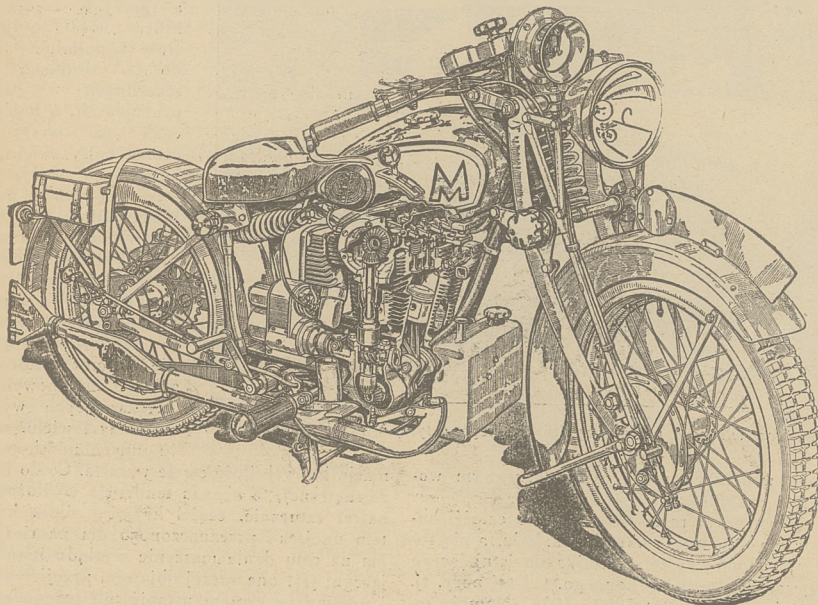
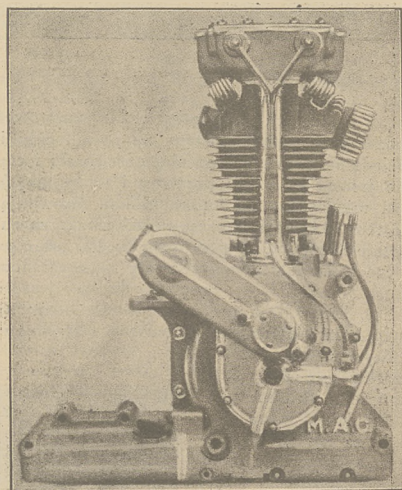
Czterocylindrowy Ariel o poj. 499 cm, sterowany zgóry. Po lewej: układ wałów korbowych, po prawej: wał królewski u Matchlessa.

Ekspozyty, wystawione na salonach motocyklowych w Paryżu i Londynie i opisane w jednym z ostatnich numerów naszego pisma mówiły dobitnie o kierunku technicznym, jaki konstruktorzy obrali na rok przyszły i dalsze lata. Anglja, która jest pierwszym producentem i konsumentem w motocyklistyce światowym, znajduje się obecnie w okresie ożywionych wzajemnych stosunków z najpoważniejszym swym rywalem Niemcami. — Produkcja niemiecka, przedewszystkiem w dziedzinie budowy silników nie jest w stanie osiągnąć tej doskonałości i precyzyjności wykonania, co angijska; stąd wielkie zapotrzebowanie na terenie niemieckim na silniki angijskie.

Dwie wielkie fabryki angijskie, produkujące wyłącznie silniki „Jap i Villiers“ zapoatrują szereg firm niemieckich w swe produkty. „Blackburn“, również specjalista w tej dziedzinie ostatnio stracił nieco na wziętości, a w miejsce jego wszedł nowy, bardzo poważny konkurent „Python“. Jest to silnik budowany przez Rudge'a, na podstawie długoletnich doświadczeń wyścigowych, cieszący się tak wielkim zaufaniem, że w Niemczech od-



Po lewej: dwucylindrowy silnik wyścigowy Jap o pojemności 500 cm, po prawej: jednocylindrowy Mag o tej samej pojemności.



Czterocylindrowy Matchless o poj. 598 cm z królewskim wałem korbowym.

razu dwie firmy „Zuendapp“ i „Imperia“ przeszły na te silniki. Są to jednocylindrowki o pojemności 350 i 500 cm, znane dotychczas jako modele „Rudge Withworth“.

Silnik jednocylindrowy pozostaje standardowym silnikiem angijskim. Ilość obrotów do 4 000 na minutę u silników zgóry sterowanych zapewnia im odpowiednią wydajność, a maszynę wielką szybkość. Problem chłodzenia powietrzem jest najprościej rozwiązany. Obecnie układ cylindra jest jak najbardziej poziomy, celem obniżenia punktu ciężkości. Pierwsze próby tego rodzaju spotykamy u „Panthera“ i „BSA“. Obecnie przechodzi na ten system i reszta wielkich fabryk, a szczególnie „AJS“ i „Ariel“, który wyprodukował 500 cm zgóry sterowaną, z czterema zaworami, prawie poziomo położonym cylindrem i skrzynką o czterech biegach. Jest to jedna nowość tej wielkiej firmy, produkującej w eksporcie angijskim. O drugiej — silniku czterocylindro-

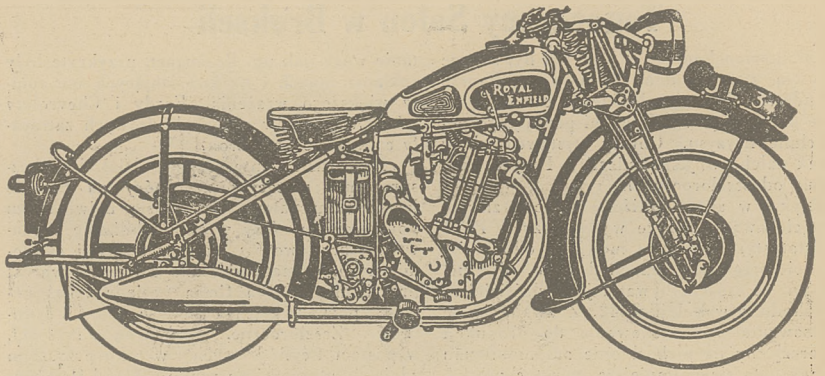
wym pomówimy później. Pośród dwutaktówek przodują „Villiers“ i „Scott“. Scott buduje silniki o pojemności do 650 cm, a „Villiers“ przez zastosowanie sprężarki do maszyn o małym litrażu uzyskuje przy 175 cm, a więc nadzwyczaj ekonomicznej, siłę 22 koni. Silniki „Villiers“ spotykamy również bardzo często wbudowane w maszyny kontynentalne.

Sensacją wystaw tegorocznych były silniki czterocylindrowe „Matchless“ i „Ariel“. Dotychczas czterocylindrowki stanowiły rzadki wyjątek. W Ameryce, kraju wielkich i bardzo silnych maszyn, „Henderson“ i „Ace“ (Indian) budowały czterocylindrowki, które jednak nie cieszyły się tą popularnością, co modele dwucylindrowe. Na kontynencie klasycznym przykładem czterocylindrowki nieudanej był „FN“, 750 cm, wycofany już dawno przez fabrykę. Anglja budowała „Brough Superior“, który z kolei przeszedł też na dwucylindrowkę i wreszcie niemiecki „Windgoff“ z chłodzeniem olejem, który również należy już do przeszłości. Naogół możnaby więc powiedzieć, że próby zastosowania wielocylindrowek nie udaly się.

Przyczyną była tu przedewszystkiem trudność konstrukcyjna, polegająca na umieszczeniu szeregu czterech cylindrów na niewielkiej przestrzeni, przeznaczonej na silnik. Szeregowy układ cylindrów sprawiał zawsze trudności, nie tylko z powodu ciężaru i długo-

ści karteru, ale także i przedewszystkiem z tego powodu, że środkowe cylindry, szczególnie trzeci i drugi, grzały się przy silniejszym obciążeniu. Tylony cylinder, chłodzony odpływem powietrza i przedni, wystawiony w pierwszej linii na chłodzenie, funkcjonowały dobrze, chłodzenie zaś dwu środkowych szwankowało. To też obie nowe konstrukcje poszły zupełnie inną drogą. Celem było tu nietylko zwiększenie mocy, gdyż normalny silnik jednocylindrowy — nawet zdolu sterowany — daje jej dziś dość do zwyczajnej jazdy. Chodziło tylko o uzyskanie przy niezminiejszej ekonomii ruchu pracy elastyczniejszej i cichszej. Nie powiększono więc pojemności silnika („Matchless“ ma 598, „Ariel“ 499 ccm), ale powiększono liczbę cylindrów. „Matchless“ ma ich cztery w kształcie V, „Ariel“ cztery w kwadrat. Szczegóły techniczne zaprowadziłyby nas za daleko. Nowe modele jednak wzbudziły zachwyt fahowców, którzy odbywali próbne jazdy.

Zupełnieniem czterocylindrowych modeli, do których mają przylgnąć się w najbliższym czasie „AJS“ i „Rudge“, są przekładnie czterobiegowe, stosowane już oddawna przez „Ru-



Royal-Enfield o pojemności 500 ccm ze smarowaniem ssąco-tłoczącem.

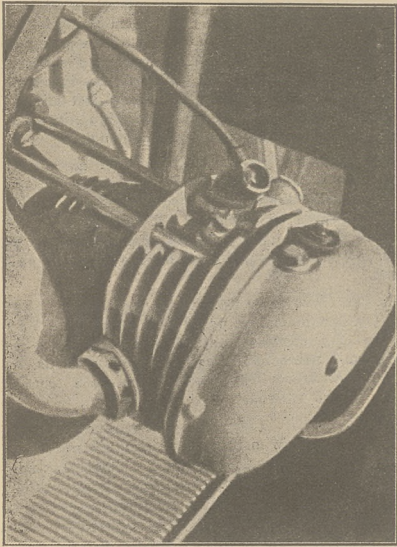
przez „Opla“ w Niemczech, a przez „Ascott“, „Pullin“ w Anglii nie miały powodzenia. Wzmocnienie jednak ramy częściami z kutej stali w kształcie do pewnego stopnia trawersów, wprowadzone przedewszystkiem przez

tem, że Anglja, jako kraj przysłowiowo doskonałych dróg, nie potrzebuje tej inowacji, podobnie zresztą jak i Niemcy, natomiast w krajach o gorszych drogach i w warunkach kolonialnych wszystkie tego rodzaju konstrukcje okazują się już zbyt delikatne. Liczne holce wybijają się i rama kwiczy.

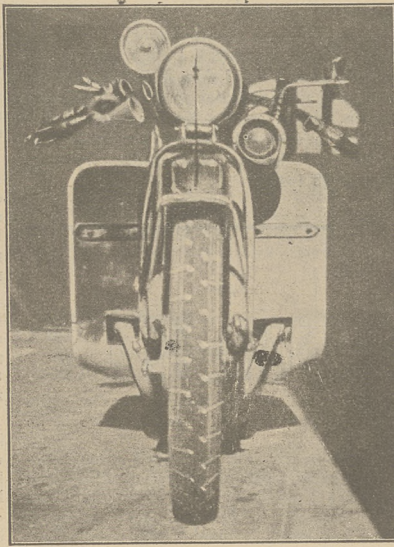
W dziedzinie instalacji elektrycznych przechodzimy powoli na zapłon bateryjny, wynaleziony przez Amerykanów, mający wielkie zastosowanie w przemyśle samochodowym. Co prawda kwestja akumulatora, niewielkiego w motocyklu i dającego stosunkowo niewiele prądu, kwestja trudności z zastartowaniem silnika przy wyladowaniu akumulatora, wszystko to przemawia przeciwko temu urządzeniu, jednak taniocść instalacji przyczyni się bezwzględnie do zwycięstwa zapłonu, opartego o akumulator. Dodać trzeba, że Bosch, mający obecnie wielką fabrykę w Anglii, posiada patentowane urządzenia, umożliwiające startowanie nawet przy wyladowanym akumulatorze.

Nikt nie jest tak konserwatywnym, jak Anglii w kwestji napędu. Niema wybitniejszej maszyny angielskiej, któraby jak „BMW“ lub „Collar“, standardowe maszyny niemieckie i francuskie, stosowała napęd zapomocą kardanu. Łańcuch triumfuje wszędzie i jedyną koncesją jest zastosowanie zasłon zupełnych, obejmujących u „Douglasa“ nawet i gaźnik. — Poza tem niema tu nowości i nawet kola wymontowane zapomocą wymontowania osi, jak wszędzie w maszynach niemieckich, są rzadkością.

Jeżeli możemy mówić o liniach rozwojowych techniki motocyklowej możemy przewidzieć rozszerzenie się silnika o małej stosunkowo pojemności (500 ccm), jako maszyny wielocylindrowej (4), czterobiegowej, dostosowanej do wózka, o zaniku maszyn zbyt silnych przy których upiera się już tylko Ameryka oraz o wielkiej przyszłości maszyn o małej pojemności, dwutaktowych, jako maszyn solowych i tanich.



Po lewej: ochraniacz dla świc z materiału niepalnego, po prawej: ochraniacze do nóg, dające wiele dogodności w porze zimowej.

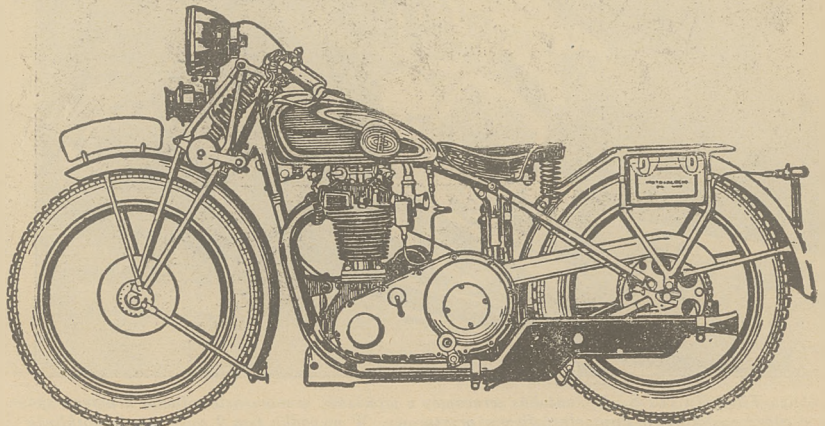


dge“a, a obecnie adoptowane przez szereg innych fabryk z „Arielem“ na czele. „Burman“ i „Sturmej-Archer“ — dwie przodujące fabryki angielskie w tej dziedzinie — przeszły obecnie na produkcję standardową skrzynek czterobiegowych. Równocześnie dźwignie przekładniowe, prawie wyłącznie umieszcza się tak, by je można poruszać kolanem lub nogą.

Zmiana biegów kolanem weszła powoli w modę, szczególnie u kierowców wyścigowych, którzy na krzywiznach i przed nimi nie mogli wypuszczać kierownicy z ręki, a musieli zmieniać biegi. — Dość przypomnieć katastrofę, jaka zdarzyła się w tym roku w Niemczech, pociągającą za sobą śmierć kierowcy, który puścił przed krzywizną kierownicę jedną ręką, chcąc drugą poprawić olejenie. Przekładnia nożna usuwa te braki, a używanie jej jest równie łatwe po kilku dniach wprawy.

Rama pozostaje naogół ta sama. Próby wprowadzenia zmian w tej dziedzinie miały praktyczny sukces jedynie w zakresie wprowadzenia ramy kołyskowej u „BSA“ przedewszystkiem, a obecnie i u „Douglasa“. „AJS“ i „Ariel“ — obok innych, którą obecnie wypiera powoli konsekwentnie przeprowadzona rama dwudzielna, której klasycznym przykładem jest niemiecka rama „BMW“. — Ramy z prasowanej stali (blachy stalowej), używane na kilka zawodów przez „BMW“, stosowane również

Amerykanów w „Harley Davidsonach“, znajduje szerokie zastosowanie. Natomiast resorowanie tylnego kola nie przyjmuje się mimo powodzi wynalazków w tej dziedzinie. Subtelna konstrukcja „OEC“ nie znajduje naśladowców u wielkich firm, nadających ton na rynku motocyklowym. Fakt ten tłumaczyć należy fak-



Motosacoche, model iubeuszowy, 500 ccm z silnikiem Mag

Tegoroczny Salon w Brukseli

Salon samochodowy w Brukseli był zawsze krótkim streszczeniem Salonów w Paryżu i Londynie. W roku bieżącym otworzył on swoje podwoje pod auspicjami panującego powszechnie kryzysu. Obroty wystawców były jednak daleko większe aniżeli w Paryżu, zato dalekie od zeszlorocznych.

Kryzys w automobilizmie stanowi zawsze rzecz ciekawą. Czem to wytłumaczyć? Przecież statystyki doroczne mówią o olbrzymim rozroście przemysłu samochodowego. W Ameryce np. co szósty obywatel jest właścicielem samochodu, a w Belgji co 42. Zdawało się, że dostosowanie zapotrzebowania do produkcji wystarczy, by na nieboskłonnie automobilizmu nie pokazała się najmniejsza nawet chmurka. Stało się inaczej! Jedna firma za drugą nie przestaje zmniejszać swojej produkcji, przed każdą leży już nie przyszłość rozwoju, lecz raczej konieczność ograniczenia swej produkcji. Fachowcy twierdzą, że obecny kryzys przypisać należy ogólnemu brakowi gotówki i że stan ten należy uważać za przejściowy. Automobilizm przecież wywalczył już sobie przyszłość i jest ona tak pewną, że nie potrzeba się o nią obawiać.

Oglądając eksponaty nie można wprost oponować zdziwienia na owczy pęd wszystkich wystawców w budowaniu silnych, dużych i luksusowych wozów. Gdzie się spojrzalo, wszędzie były wozy ośmiocylindrowe, które zdaje się nie tak szybko zejść z rynku. A przecież w dzisiejszych krytycznych czasach wartoby przetrzeć się na konstrukcję maszyn ekonomicznych i tanich. Firmy produkujące małe

tanie wozy, jak np. Rosengart, przykryte były reklamą innych i na zwiędzających nie robiły większego wrażenia. Fordy i Chevrolety wśród olbrzymów ośmiocylindrowych zatracaly całkowicie swój urok.

Najbardziej interesujący dział był bezsprecznie motocyklowy, który na Salonie brukselskim zawsze cieszył się największym powodzeniem. Gdy w automobilizmie odczuwa się brak wozów małych, tanich i ekonomicznych, w motocyklizmie dzieje się wprost przeciwnie. Każda firma posiada jakąś nowość, powiększając pojemność i ilość cylindrów. Zeszloroczne, popularne olbrzymy, w postaci 4-cylindrowych i w roku przyszłym zdają się utrzymać na rynku. Wśród firm motocyklowych wystawiały: Gillet, dwa najnowsze modele o pojemności 350 i 400 ccm oraz 4-taktowy „Sport“ 350 ccm. New Hudson, kompletnie opancerzony, pozwala na utrzymanie w czystości swych części, a z pod blachy wychyla się jedynie cylinder. B. S. A. posiada swego rodzaju rekord. W ciągu jednego roku wyszło z tej fabryki 28 tysięcy maszyn, czyli, że na dzienną produkcję wypadalo dziennie blisko sto. F. N. posiada — jakby na złość najnowszym zdobyczom technicznym — cylindry pionowe. Wśród motocykli tanich wodzily rej wszystkie maszyny belgijskie. Maszyny te zdaly egzamin swej doskonałości w licznych rajdach po Afryce. Salon cieszył się niezwykłym powodzeniem, a świadczy o tem najlepiej ilość zwiedzających, która codziennie wynosiła przeciętnie 40 tysięcy.

bowy wpadł na zamkniętą zapórę kolejową i dostał się pod nadchodzący właśnie pociąg towarowy. Jadący samochodem Jerzy Woloch, prokurent fabryki wódek Schmalenberga, zginął na miejscu, drugi pasażer Krzesko i szofer Kiszka odnieśli ciężkie rany.

WARSZAWA. (Autobus pod kołami pociągu.) W ubiegłym tygodniu autobus, zajeżdżający z miasta Wolkowyska na dworzec kolejowy, wjechał na tor przy otwartym szlabanie w tej chwili, kiedy zajeżdżał na stację pociąg. Maszyna wpadła na autobus i rozbiła go doszczętnie. 8 osób zostało ciężko poranionych, 9 1ęż. Szofer, widząc zbliżające się niebezpieczeństwo, wyskoczył z wozu i zbiegł.

BYDGOSZCZ. (Autobus z pasażerami wpadł na drzewo.) Autobus, kursujący między Bydgoszczą a Sepolnem, na skutek defektu w sterze wpadł za Bydgoszczą w pobliżu Czeżkówka na drzewo przydrożne, ulegając znacznemu uszkodzeniu.

PIOTRKÓW TRYBUNALSKI. (Katastrofa samochodowa.) Dnia 16-go b. m. po południu autobus, zjadający z Sulejowa do Piotrkowa, strącił się z samochodem ciężarowym. Autobus stoczył się do rowu, przgniatając wszystkich pasażerów. Czterech z nich jest ciężko ranych.

NOWY SĄCZ. (Katastrofa samochodowa.) Dn. 18. bm. w nocy na gościńcu w gminie Dąbrowej, pow. Nowy Sącz, Adam Choliń z Nowego Sącza, jadąc ciężarówką, w czasie wymijania przejeżdżającej furmanki najechał na drzewo, uszkadzając oś, łożnik i resor. Wypadku z ludźmi nie było. Winę ponosi sam kierowca, który mimo, iż obecnie droga wskutek opadów śnieżnych jest śliska, nie założył łańcuchów na koła. Poza to nie miał światła, co utrudniało mu orientację na szosie.

KARTUZY. (Pożar samochodu.) W niedzielę, zapadł się z niewyjaśnionych dotychczas przyczyn samochód osobowy p. Bacholi z Kartuz. Samochód spłonął doszczętnie. P. Machola, który kierował wozem nie mogąc na czas wyskoczyć z płonącego samochodu, doznał bardzo ciężkich porażceń.

RZYM. (Strasliwa katastrofa autobusowa.) Na przejściu kolejowym w pobliżu Marteny koło Tarantu pociąg osobowy najechał na autobus z 6 pasażerami. Samochód uległ zupełnemu zdruzgotaniu, z pasażerów dwaj ponieśli śmierć a trzech zostało ciężko ranych.

NOWY JORK. (Wypadek samochodowy Polaka w Ameryce.) W ostatnich dniach ub. miesiąca uległ wypadkowi senator stanu z Detroit J. Jankowski, który w towarzystwie dwóch członków Kongresu jechał samochodem do Waszyngtonu na otwarcie Kongresu. Osobówka p. J. zerwała się z samochodem ciężarowym i wszyscy pasażerowie odnieśli rany. Najcięższe p. Jankowski, który doznał pęknięcia czaszki. W stanie bardzo ciężkim przewieziono go do szpitala.

Z KRAJU

Warszawa wprowadza międzynarodowe znaki drogowe

W najbliższych dniach ustawić ma magistrat na ulicach stolicy międzynarodowe znaki dla samochodów. Znaki te opracowane przez specjalną komisję przy Lidze Narodów, przyjęte są przez wszystkie państwa do niej należące i dawno już zostały umieszczone na naszych drogach samochodowych. Obecnie wprowadzane są we wszystkich miastach polskich.

Przegląd dorożek samochodowych w stolicy

W oddziale ruchu kolejowego wydziału przemysłowego magistratu przedstawiono do przeglądu wszystkie dorożki samochodowe, pomalowane na kolor jasnopopielaty, w liczbie 93, w celu stwierdzenia praktyczności tego koloru w dotychczasowym okresie próbnym. Wspomniane dorożki pomalowano na kolor jasnopopielaty z odcieniami ciemnozielonym, kawowym i czystopopielatym. Większość właścicieli tych dorożek wypowiedziała się za utrzymaniem koloru jasnopopielatego. Komisja podzieliła ten pogląd. Uznano tylko, że zawiasy przy budach samochodów mogą być czarne, gdy dotyczących żądano ich niklowania. Kolor jasnopopielaty postanowiono wprowadzić jako obowiązujący od 1 kwietnia 1931 r. Wniosek wydziału przemysłowego skierowany będzie do magistratu w celu powzięcia decyzji ostatecznej.

NA WIDNOKREGU AUTOMOBILISTY WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Pijany szofer: powoduje groźny wypadek.) W ubiegłą środę wieczór na ul. Wierzbicęce wydarzył się wstrząsający wypadek, który spowodował śmierć młodej dziewczyny.

Pędząca taksówka nr. 146, kierowana przez Stanisława Czajkę, wpadła w pewnej chwili w całym rozpędem na chodnik. Przechodząca w tej chwili chodnikiem 22-letnia Helena Andrzejewska, książkowa rzeźni miejskiej, została uderzona przez samochód, który następnie wpadł do sklepu

spożywczego. Dziewczyna brocząc krwią padła na ziemię bez przytomności i zmarła w drodze do szpitala.

Przeżrzeni przechodnie pośpieszyli rannej z pomocą, inni znów zajęli się szoferem, który, jak się okazało, był pijany do nieprzytomności. Tłum był tak wzburzony, że byłby dokonał samosądu, gdyby nie przeszkodziła temu w czasie policja, która Czajkę aresztowała.

WARSZAWA. (Katastrofa samochodowa na przejściu kolejowym.) Na przejściu kolejowym w Welnowcu w pow. katowickim samochód oso-



W pobliżu Filadelfji (U. S. A.), autobus wracający z wyścigów, w momencie mijania drugiego zjeżdżał w rów i rozbił się o słup telegraficzny przytorowy. W wypadku tym 9 osób zostało dotkliwie poobalonych.

Za „kombinacje“ z samochodami

Sąd okręgowy w Poznaniu skazał ostatnio na dotkliwe kary trzech handlarzy bydła, którzy zakupili kilka samochodów na wesele, wpłacając jedynie 5 000 zł, a następnie wywieźli samochody do Sosnowca i tam je sprzedali.

Ujęcie zamachowców na samochody.

Jak już donosiliśmy, na drodze Kębłowo — Widzin dokonano zbrodniczego zamachu na przejeżdżające samochody. — Nieznani wówczas sprawcy przeciągnęli w poprzek szosy drut, co spowodować mogło w razie najechania samochodu nieobliczalne skutki. Sprawców zamachu wytropiono. Stą to czterej młodzieńcy, których przekazano władzom sądowym.

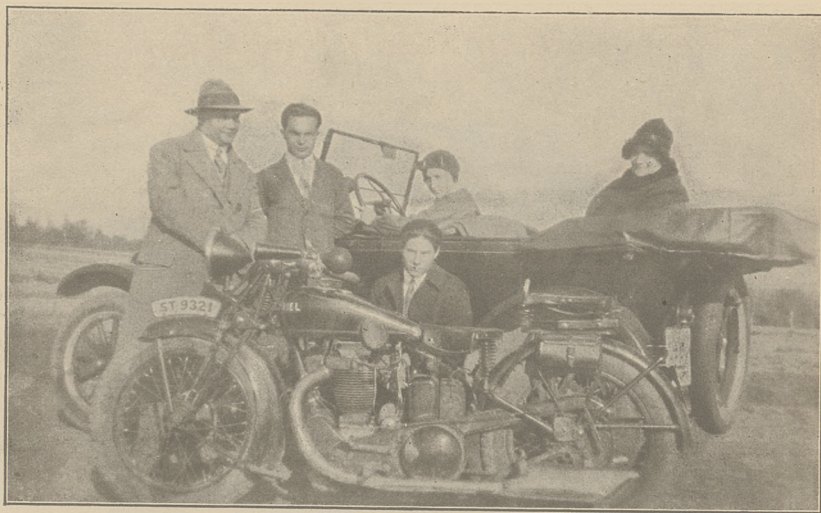
Ułatwienia w ruchu samochodowym

Mając na uwadze duże korzyści, jakie przynosi państwu ruch turystyczny, Ministerstwo Skarbu. dąży stale do czynienia jak najdalej idących ustępstw celnych dla przybywających do Polski turystów. Specjalną opieką otaczany jest ruch samochodowy. Od podróży, przyjeżdżających do Polski samochodami, nie wymaga się osobnego zabezpieczenia celnego, wystarcza wylegitymowanie się bądź t. zw. tryptykami, które na zasadzie specjalnych upoważnień wydaje Automobilklub Polski w Warszawie, bądź też książeczkami z przepustkami granicznymi, które wydają swoim członkom kluby automobilowe, należące do międzynarodowego Związku Klubów uznanych w Paryżu.

Termin ważności tryptyków jak i książeczek z przepustkami wynosi obecnie pełny rok. Niezależnie od tych już poczynionych ułatwień rozważany jest obecnie w ministerstwie skarbu projekt wprowadzenia w Polsce na wzór Szwajcarii, Austrii i Włoch krótkoterminowych automobilowych przepustek granicznych dla turystów. Przepustki takie wydawałyby ważniejsze urzędy celne. Upoważniałyby one do wjazdu samochodów do Polski na krótki okres czasu (2 tygodnie) bez zabezpieczenia celnego.

Echa zjazdu krajowego Związku Zawodowych Szoferów

Na zjeździe krajowym Związku zawodowego szoferów i mechaników automobilowych w Polsce powzięto uchwały, zmierzające do stabilizacji praw zawodu szoferkiego przez reformę szkolnictwa zawodowego w zakresie samochodowym, aby czas nauki na kursach kierowców samochodowych trwał najmniej 6 miesięcy. Kandydaci na szoferów zawodowych winni posiadać przy wstępowaniu na kursy ukończoną praktykę ślusarską i kowalską ze stopniem czeladnika, lub dwuletnią garażowo-automobilową, a przynajmniej ukończone co najmniej 5 klas szkoły powszechnej. Prawa jazdy na



Dr. Jan Zaleski i p. Helena Varysely przesyłają z wycieczki samochodowej w okolicach Stanisławowa Redakcji sympatycznego „Samochodu“ serdeczne pozdrowienia.

prowadzenie pojazdów mechanicznych winny być wydawane na stałe na podstawie powyższych kwalifikacji. Winny być one jednego typu z wyłączeniem obecnie wydawanych tytułem próby. Zawieszenia uprawnień zawodowych kierowców samochodowych orzekałyby wyłącznie sądy w ciągu 24 godzin od chwili wypadku. Analogiczne uprawnienia winny służyć właściwym władzom administracyjnym, jednakże tylko w przypadku stwierdzenia, że kierowca, wskutek ujawnionych wad psychologicznych, przestał odpowiadać poprzednio posiadanym warunkom, uprawniamy go do wykonywania zawodu. Od decyzji władzy administracyjnej winno służyć prawo odwołania się do sądu.

ła różnych zawodów, wreszcie, zdawszy egzamin szoferki, jeździ w taksówce i nieźle zarabia, a w przystępie dobrego humoru wozi spotkanych rodaków bezplatnie.

O bezpieczeństwo jazdy

Faroux, jeden z czołowych francuskich publicystów z dziedziny motorowej, poświęcił osobny artykuł w „L'Auto“ sprawie niebezpieczeństwa, jakie wynika z powodu szklanych szyb i odwietrzników w samochodach. Faroux wymienia szereg wypadków, które zdarzyły się ostatnio. I tak — okrutnie rozbił się szyby samochodowej ślepią raz na zawsze 18-letnią pannę. Inna kobieta zginęła, gdyż odłamek pękniętej szyby — podczas starcia się dwu samochodów — ugodził ją wprost w serce (zdarzyło się to na polach Elizejskich w Paryżu). W innych wypadkach — szkło przecięło tętnicę na przegubie prawej ręki, lub rozcięło czoło kierowcy, który, ślepiący krwią, rozbił się następnie wraz ze swoją maszyną.

Faroux słusznie zaznacza, że czasby już był najwyższy, aby fabrykanci samochodów, wśród innych udoskonalzeń, mających na celu bezpieczeństwo jazdy, zaczęli stosować w budowie karoserji tylko nietłukące się szkło. Zastosował to już zresztą przezorny Ford. W dziedzinie szkła trwałego lub nietłukącego się poczyniono już tyle wynalazków, że koszt własny fabrykanta byłby minimalny.

Trzeba tylko, iżby publiczność żądała tylko specjalnego szkła w nabywanych wozach i nie godziła się lekkomyślnie na szyby lub odwietrzniki ze szkła zwykłego, które grozi nieszczerściem — zarówno dla kierowcy, jak i dla pasażerów.

Zamknięcie zakładów Forda

Ostatnio zamknięte zostały na czas nieograniczony wszystkie zakłady Forda w Detroit. W ostatnich miesiącach pracowano w zakładach tylko trzy dni w tygodniu.

Ameryka buduje stalowe szosy

Jakkolwiek brzmi to może paradoksalnie, jednakże jest to prawda. Oto od dłuższego czasu czynione są w Ameryce próby budowania szosy stalowej i w tym celu na rozmaitych odcinkach dróg czynione są próby. Na powierzchni szosy układa się płyty stalowe, przykrywa je odpowiednią warstwą piasku, na której umieszcza się specjalne 3-calowe cegły. Taka szosa ma być bardzo elastyczna i na zmiany temperatury odporna. Obecnie wypróbowują trzy gatunki stali: stal galwanizowaną, żebrową i płaską.

Japońska produkcja samochodowa

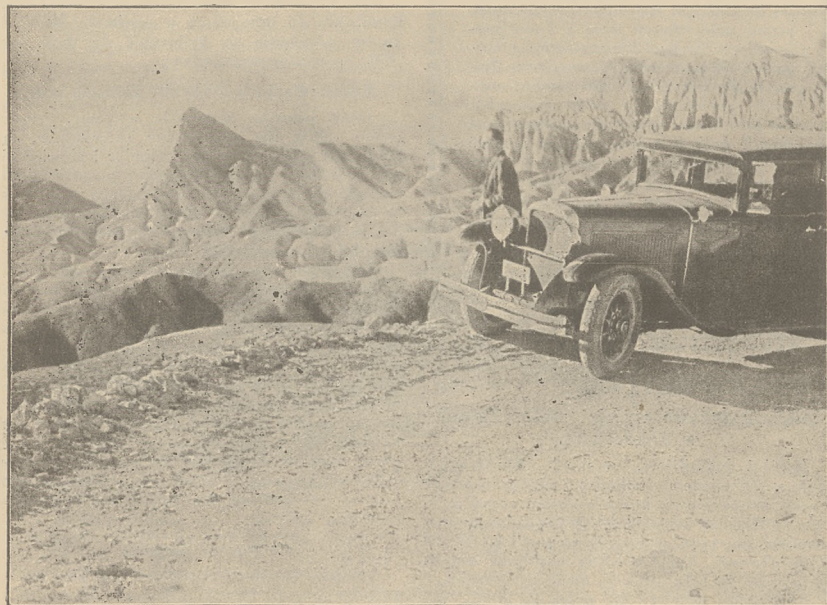
Japonia walczy skutecznie z przemysłem europejskim i amerykańskim w Chinach. Oto krótka statystyka: Podczas gdy Japonia w roku 1925 zainteresowaną była w ogólnym imporcie chińskim zaledwie 4,79%, to dziś procent ten wzrósł do 42, czyli że blisko połowę zapotrzebowania samochodów w Chinach pokrywają Japończycy. Import samochodów amerykańskich zmniejszył się

Z ZAGRANICY

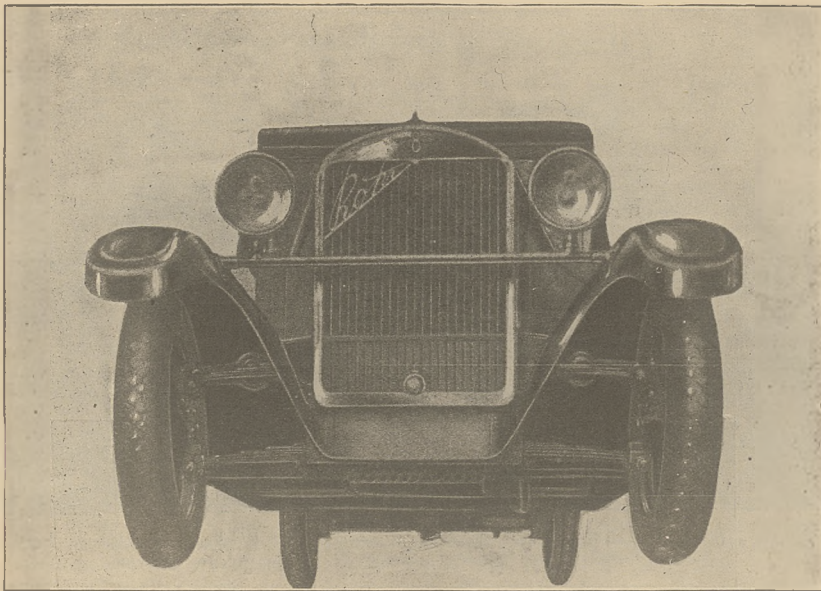
Polka szoferem w Paryżu

Wśród kilkunastu tysięcy szoferów, jeżdżących w taksówkach w Paryżu, zarejestrowane są cztery kobiety. Wśród tych czterech taksistek paryskich jedna jest — Polka.

Nazywa się ona po mężu — Pawłowska. Udzieliła „wywiadu“ polskiej prasie paryskiej, z którego wynika, że bardzo sobie chwali swój zawód. Mąż jej studjuje na Sorbonie. Nie mogąc utrzymać się z jego zarobków, p. Pawłowska próbuje



W. J. Kulczycki przesyła czytelnikom „Samochodu“ pozdrowienia z wycieczki po stanie Nevada (U. S. A.)



Oblicze samochodu marki „Roehr“ 60 KM. — typ 1931.

w tym czasokresie z 52% na 39%. W tym samym mniej więcej stosunku zmniejszył się import samochodów europejskich.

Olbryzi garaż w Chicago

W ciągu 43 dni zbudowano stalowy szkielet olbrzymiego, liczącego 29 pięter garażu, którego trzy podwójne wciągi, potrafią w przeciągu jednej godziny zagarazować 1 000 samochodów.

Samochód na usługach misji.

Czasopismo „Echo z Afryki“ poruszyło potrzebę samochodów na usługi apostołskie w misjach, z zachętą wiernych do składania datków na ten cel. W jednym z numerów tego miesięcznika umieszczono listy księży biskupów: Birraux, wikariusza apostołskiego Tanganiki i Henemana, prefekta apostołskiego, centralnego kraju Przylądkowego w Afryce, oraz misjonarza ojca Rudlera z kongregacji Ducha Świętego.

Ks. biskup Birraux, odpowiadając na radę jednego z czytelników „Echa“, aby, przy objęciu placówek misyjnych, używano raczej motocyklu, niż samochodu osobowego, lub ciężarowego — przyznając, że motocykl, nierównie tańszy, może osiągnąć tę samą szybkość co samochód — przypomina, że misjonarz w dalekiej podróży nie znajduje ani hotelu, ani zajazdu. Musi więc zabrać z sobą: namiot, ołtarz przenośny, żywność (z przyborami kuchennymi), bieliznę, łóżko polowe. Nie są to zbytki, lecz przedmioty niezbędne do pracy i dla zdrowia. Z tych powodów, ks. biskup „Ojciec Biały“, zamieni swój motocykl na ciężarówkę, w której będzie mógł przenoćować, gdy go noc zaskoczy w gęszczach. Samochód uważa ks. biskup za luksus, nie myśląc o pozyskaniu go. Kto pomoże do sprawienia samochodu ciężarowego — kończy ks. biskup — będzie miał przed Bogiem tę zasługę, że oszczędzi mu niepowetowanej straty czasu (dotychczas — 3 miesiące na objazd całego wikariat) i niewysłowionych trudów w podróży.

Terytorjum prefektury ks. biskupa Henemana liczy 108.602 km² obszaru, na którym rozproszeni są wierni Kościoła katolickiego. Już w maju 1924 r. kilku przyjaźni ks. prefekta, wrzuconych długimi i uciążliwymi jego podróżami wśród żarów Afryki Południowej, ofiarowało mu — samochód... używany. Nie był on elegancki, sędzono jednak, że będzie użyteczny. Omylono się niestety. Doświadczenie ze „starym gratem“ poczyniło ks. biskupa, który, ze swej strony, radzi obecnie czytelnikom „Echa“, aby nie kupowali starego samochodu. Po kilku nieudanych próbach ze starym wozem, drogą składek dobrowolnych, ks. prefekt, zdołał w kwietniu 1925 r. zakupić nowy. W ciągu pięciu lat przebył on już zgorą 23.000 mil angielskich, a chociaż jest zezolowany podróżami, dotąd dobrze pełni swe zadanie komunikacyjne.

Ojciec Rudler z Kilimandżaro stwierdził, że samochody są teraz w Afryce wszędzie w użyciu. Rząd pobudował dobre drogi. W obwodzie Tanga, który obsługuje o. Rudler, jeżdżą samochodem wszyscy, nawet autochtoni i skromni plantatorzy, gdy misjonarz odhyla swe podróże „per pedes apostolorum“, jak dawnymi laty.

Do naszych Czytelników!

„Samochód“ zaczęliśmy wydawać zgorą dwa lata temu, dnia 1 października 1928 r., zdobywając w krótkim czasie cały szereg współpracowników, a także ze strony zainteresowanych doznając dużo poparcia. Nie szczędząc starań i kosztów, wnieśliśmy pismo to do poziomu europejskiego, tak pod względem treści, jak i wykonania technicznego, a niską ceną dążyliśmy do udostępnienia go i spopularyzowania w szerokiej kolach automobilistów i motocyklistów.

Nadzieje nasze, niestety, nie ziściły się i o dalszym losie tego pożytecznego pisma zdecydować musi z konieczności obecna liczba 3 200 czytelników, bardzo skromna, jeżeli zwążymy, że w Polsce mamy przeszło 37 000 zarejestrowanych samochodów i 6 800 motocykli. Przy tej liczbie odbiorców wydawnictwo się nie kalkuluje, a nie mogą ponosić dalszych strat w dzisiejszych nad wyraz trudnych czasach postanawiamy, choć z żalem, z dniem 31 grudnia 1930 r. wstrzymać wydawnictwo „Samochodu“.

Wydawnictwo
tygodnika ilustrowanego
„Samochód“

Z MOTOCYKLIZMU

Międzynarodowe wyścigi motocyklowe w Zakopanem.

Jak już donosiliśmy, w skład imprez zimowych w Zakopanem wchodzi międzynarodowe wyścigi motocyklowe, których termin został ustalony na 17 i 18 stycznia 1931. Organizacja tych zawodów spoczywa w ręku Krakowskiego Klubu Motocyklowego, który dokłada wszelkich starań, by impreza ta była atrakcją zimowego sezonu.

Regulamin, przyjęty już przez P. Z. M., wydrukowano i rozesłano do wszystkich klubów w Polsce i zagranicą. Przytoczymy tutaj kilka ważniejszych jego postanowień. Trasę wyścigu tworzy

specjalnie zbudowany tor ze śniegu o długości 900 m i szerokości 12 m. Motocykle podzielone zostaną na kategorie solo do 350 ccm i ponad 350 ccm, oraz na kategorię z wózkami o jednej klasie bez względu na pojemność cylindrów. Start odbywać się będzie grupami w każdej kategorii i klasie przy uruchomionym silniku. Zawodnicy zostaną podzieleni na grupy do przedbiegów (10 okrążeń toru). Zajmujący pierwsze i drugie miejsce w przedbiegach startują w biegu głównym (15 okrążeń), a wynik tego biegu stanowić będzie o zajęciu miejsca w danym dniu. W pierwszym i drugim dniu zawodów będą wpisywane zawodnikom punkty wedle wyników, a w ostatecznej klasyfikacji stanowić będzie wynik z obydwu dni według punktacji.

Poza wyścigami głównymi odbędą się również biegi z narciarzami, pogoń za lisem, oraz bieg pań. Nagrody ustanowiono pieniężne i honorowe, przy czym wszyscy zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe.

Z Małopolskiego Klubu Motocyklowego w Lwowie.

W dniu 29. 11. br. odbyło się Walne Zebranie M. K. M. Na zebraniu dokonano wyboru nowego Zarządu, w składzie, jak następuje: prezes prof. E. Geisler, I. wiceprezes T. Rudawski, II. wiceprezes A. Mazuccato, sekretarz Gliński, skarbnik J. Leśniakowski, gospodarz M. Strzelecki, kapitan sportowy Wł. Solowij. Jako dalsi członkowie weszli: Wł. Krasieński, J. Radziwiński, i Serbeński. Do komisji rewizyjnej weszli: przewodniczący ppłk. Śniadowski, członkowie pp. Czolowski i Olearczyk. Do komisji sportowej: Wł. Solowij, por. Perypoczko, inż. Lisowski, W. Krasieński. Do komisji turystycznej: prof. Lenkiewicz, K. Krzeziński i A. Wayda.

Walne zebranie, uznając, że najważniejszą rzeczą dla rozwoju Klubu posiadanie własnego lokalu, postanowiło upoważnić Zarząd do opodatkowania wszystkich członków kwotą do wysokości jednego złotego miesięcznie na specjalny fundusz lokalowy. Stosownie do tej uchwały Zarząd na posiedzeniu z dnia 4. br. postanowił ustalić wysokość łącznej składki klubowej i mieszkaniowej do wysokości 2,50 zł. miesięcznie. Składki w tej wysokości ściągane będą, począwszy od 1 stycznia 1931 r.

Kalendarz imprez sportowych M. K. M. na sezon sportowy 1931 r. przedstawiony przez Komisję sportową P. Z. M. przewiduje następujące zawody międzyklubowe: 24—25. V. rajd Podkarpacki (Lwów—Jaremcz—Lwów), 27—28—29. VI. rajd Lwów — Katowice — Lwów (na Grand Prix), 6. IX. wyścig płaski. Poza tem projektowane są jeszcze następujące imprezy wewnętrzno klubowe: konkurs jazdy polownej, pogoń za lisem, oraz bieg na przelaj (dookoła Lwowa), których terminy będą wyznaczone później. Krakowski Klub Motocyklowy zaprasza na wyścig zimowy w dniu 17. i 18. I. 1931. na torze w Zakopanem Regulamin do przejrzania u skarbnika M. K. M. Tamże przyjmuje się zgłoszenia do dnia 5. I 1931; wcześniejsze pożądane.

Konserwacja motocykla podczas zimy.

Jeżeli używasz motocykla w zimie, smaruj często części nie emaljowane (kierownicę, łańcuch itp.) dobrą wazeliną; cylinder i głowicę (jeżeli są z żeliwa i nieniklowane) powlecz cienką warstwą rzadkiego oleju, zarobionego z grafitem; akumulator trzymaj w stanie pełnego naładowania; natychmiast po ukończeniu jazdy oczyść motocykl z błota względnie śniegu.

Jeżeli nie używasz motocykla, oczyść go dokładnie z błota i kurzu, nasmaruj części nie emaljowane wazeliną (części emaljowanych nie smaruj, gdyż tracą połysk), cylinder i głowicę zaopatr jak wyżej; do wnętrza cylindra nalej nieco oliwy i porusz kilkakrotnie starterem, nie puszczając silnika w ruch, aby olej natłuścił gładź cylindra, głowicę, zawory i t. p. Akumulator wymontuj i ładuj co 4—6 tygodni. Opony i dętki najlepiej zdejmij i przechowuj w chłodnym lecz suchym miejscu; dętek nie zwijaj, lecz pozostaw lekko napompowane. Jeżeli nie zdejmujesz opon, postaw motocykl na stojakach i spuść częściowo powietrze z dętek.

Puhar Rapallo

„Coupe Rapallo“ wygrała w 200 km wyścigu z Medjolanu do Rapallo „Lancia“. W innych kategoriach zwyciężyły maszyny Peugeot, Fiat i Alfa-Romeo.



**Komunikat
Automobilklubu
Wielkopolski**

1. Otwarcie nowych lokali klubowych. Z dn. 1 grudnia br. przejeżdżamy nowe lokale klubowe przy ul. Matejki 50, parter. Lokale te składają się z 7 pokoi i sali. Poważnymi wkładami przeprowadziliśmy rozmaite przebudówki, orestaurowano lokale oraz skompletowaliśmy nasze urządzenia. Lokale będą otwarte dla PP. Członków codziennie z obfitym bufetem zimnym i doborową kuchnią. W rozkładzie lokali znajduje się ładna sala, przeznaczona na cele reprezentacyjne w klubie, wieczorki, herbátky itp. Do codziennego użytku zainstalowano aparat muzyczny „Radjofon“ oraz radio. Stylowo urządzonej salon, obszerny pokój bufetowy, specjalny pokój do gier i bilardowy z nowym stołem bilardowym będą w stanie sprostać wymaganiom PP. Członków. W lokalach klubowych będą wyłożone pisma codzienne oraz czasopisma z dziedziny ogólnej i samochodowej. Poza tem obszernie podwórko może służyć na postój dla samochodów.

Wyrażamy nieplonną nadzieję, że PP. Członkowie z lokali klubowych w jaknajszerszej mierze korzystać będą, znajdując na miejscu możliwość milej rozrywki w gronie członków A. W.

Otwarcie nowych lokali klubowych nastąpi w wtorek, 30 grudnia r. o godz. 13 uroczystym aktem poświęcenia, do którego poprosiliśmy naszych członków: ks. prob. Gorgolewskiego, ks. prob. Bajerowicza i ks. prob. Czeszewskiego. Poza tem zostali zaproszeni przedstawiciele władz i wojska oraz miejscowych placówek konsularnych. Wszystkich PP. Członków również zapraszamy do jak najliczniejszego udziału w otwarciu nowych lokali klubowych.

Po dokonaniu aktu poświęcenia nastąpi w lokalach klubowych wspólny obiad. Cena nakrycia dla PP. Członków wynosi zł. 10. Członkowie, którzy zamierzają być obecni na poświęceniu — wezmą udział w obiedzie winni swój udział zgłosić w Sekretariacie Klubu najpóźniej do soboty, 27 grudnia r. Ponieważ spóźnione zgłoszenia stwarzają trudności w organizowaniu uroczystości, nie będą mogły być przeto uwzględnione.

W dniu 30 grudnia będą lokale klubowe o godz. 12,30 do 18 zamknięte. W czasie tym wstęp do lokali mają li tylko zaproszeni goście i członkowie, którzy zgłosili swój udział.

Apelujemy do PP. Członków, ażeby jaknajliczniej swój udział zgłosili i temsamem wykazali żywe odniesienie się do poczynień Klubu.

2. Wieczór Sylwestrowy. W następny dzień po oficjalnym otwarciu lokali klubowych tj. w środę, 31 grudnia urządzi A. W. dla swych członków i przede nich wprowadzonych gości w nowych lokalach klubowych Wieczór Sylwestrowy.

Początek wieczorku wyznaczono na godzinę 21-szą. Będzie to pierwszy wieczorek towarzyski w nowych lokalach klubowych. Komisja Gospodarcza A. W. dokłada wszelkich starań, by wie-

czór ten gościom jaknajwięcej uprzyjemnić. Opłaty wynoszą: od członków i ich najbliższej rodziny od osoby po 10 zł., od wprowadzonych gości zł. 15. Wszystkich PP. Członków z rodziną jaknajuprzejmiej zapraszamy na powyższy wieczór i wyrażamy nadzieję, że w dzień sylwestrowy wszyscy gremjalnie spotkają się w Klubie.



**Komunikat
Oddziału Motocyklowego
Towarzystwa Sportowego
„Unja“**

- 1) Prostuje się poprzedni komunikat o tyle, że kolejność tegoż powinna wyjść pod nr. I-szym, a to z powodu rozpoczęcia nowego roku.
- 2) Z dniem 1 stycznia 1931, przyjmuje się p. Stefana Hahna na członka nadzwyczajnego.

*Z okazji Świąt Bożego
Narodzenia zasyła wszystkim
naszym Czytelnikom i Sym-
patykom życzenia Wesołych
i Zdrowych Świąt*
Redakcja „Samochodu“

3) pp. kol. Wojkowskiego Tad. i Kaczmarka Tad. uprasza się o podanie swych adresów do sekretariatu.

4) W dniu 17 i 18 stycznia 1931 odbędzie się „Wyścig Motocyklowy na Stadionie Zimowym w Zakopanem“, w którym to udział wezmą nasi członkowie.

5) Podobną imprezę zorganizuje się w miejscu na boisku Sokola w dniu 4 stycznia r. o godz. 14, o ile warunki zimowe dopiszą. Trening urządzi się w dniu 28 bm. i 1 stycznia r. o godz. 12,30 pod kontrolą Komisarzy Sportowych. Zgłoszenia przyjmuje się w sekretariacie podczas godz. urzędowych.

6) Wzywa się członków do uregulowania składek zaległych za rok 1930. Wymianę legitymacji klubowych na rok 1931 uskutecznią skarbnik urzędujący w czwartki od godz. 20 do 21-ej.

Legitymacje na rok 31 obowiązują w kolorze pomarańczowym, tem samem stare tracą swą wartość.

7) Składki miesięczne z dniem 1 stycznia r. ulegną redukcji ze zł. 4 na zł. 3 — co teraz już powinno się przyczynić do regularnego uiszczania ich.

Dla przypomnienia: w czwartki odbywają się schadzki i odprawy kierowców. W dniach tych prosimy o przybywanie wszystkich kolegów, ze względu na omawianie imprez.

Na tej drodze zasyłamy wszystkim kolegom „Zdrowych, Wesołych Świąt Bożego Narodzenia“ i równocześnie „Dosiego Roku“.



**Komunikat
„Lotu“**

Zalety komunikacji powietrznej.

Koszty. W zimie 1930/31 P. L. L. „Lot“ udziela od normalnych cen biletów 40 proc. zniżki (dla stałych członków L. O. P. P. 50 proc.), dzięki czemu ceny biletów samolotowych wynoszą mniej więcej tylko tyle, co ceny biletów III klasy pociągu pośpiesznego. Kilkakrotnie krótszy czas podróży i zaoszczędzenie wydatków, których zwykle nie można uniknąć w podróży, odbywanej koleją (wagon restauracyjny, czy sypialni, bufety na dworcach kolejowych, tragarze itp.) obniżają ogólnie koszty podróży samolotem w porównaniu z koleją, czyniącą ją tańszą i ekonomiczniejszą od podróży kolejowej.

Wygoda. Podróżującym samolotami nie grozi tłok, gdyż pasażer ma do swej dyspozycji oddzielny, wygodny fotel. Samolot gwarantuje odbycie podróży bez zmeżenia, dymu, sadzy i kurzu. Samoloty bowiem kursują w czystych przestworzach ponad chmurami i oparami. W przeciwieństwie do dusznej atmosfery, panującej w wagonach kolejowych, zimna lub nadmiernego gorąca, samoloty posiadają zawsze czyste powietrze i temperaturę pokojową, z nastaniem chłdów zaś są należycie ogrzewane.

Bezpieczeństwo. Lotnictwo komunikacyjne w Polsce zarówno w roku bieżącym jak i w latach ubiegłych wykazuje pełne stuprocentowe bezpieczeństwo.

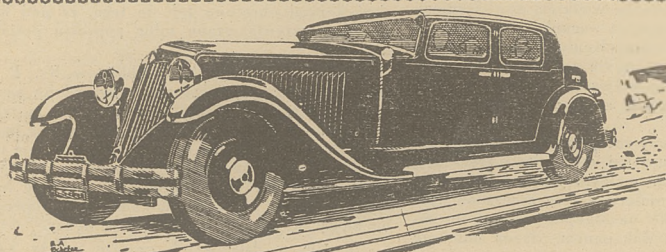
Wniosek. Korzystajmy wszechstronnie z komunikacji powietrznej. Informujemy się w biurach P. L. L. „Lot“ oraz w większych biurach podróży.

Za cenę biletu III klasy latajcie w zimie! P. L. L. „Lot“ Poznań-Lawica, tel. 78-45, 67-11. „Chciałabym, a boję się“. Nie bójcie się piękne Panie i podróżujcie samolotami. Stuprocentowo bezpiecznie — szybko — wygodnie.

**Ewolucja samochodu w ciągu
30 lat**

(Dokończenie ze strony 7-mej).

chód inż. Bourney'a), zmniejszających znaczną nie szkodził opory czołowe powietrza dzięki czemu można osiągać większe szybkości, przy zastosowaniu słabszego silnika, a co zatem idzie, dużo tańszym kosztem. Ponadto, co do wewnętrznego rozmieszczenia, z czasem silnik bądzie musiał ustąpić znaczną część, przez siebie i urządzenia pomocnicze zajmowanego miejsca na korzyść przestrzeni użytkowej. Narazie jednak ludzie jeszcze niebardzo się przekonali do takich „wykraczających poza normę“ samochodów, fabryki więc, chcąc dawać towar, który chcą łatwo sprzedawać, muszą się ciągle stosować do mody.



RENAULT

Ceny modeli 1931 r. znacznie niższe

Monasix 8/25 KM 6 Cyl.	Kareta 4 drzewiowa	1.250 dol.
10 CV	Kareta luksusowa	1.370 dol.
	Terenowa	1.550 dol.
	Kareta 4 drzewiowa	1.65 dol. 5 osob.
	Kareta luksusowa	1.880 dol.
	4 drzewiowa	1.920 dol. 7 "
	luksusowa	2.075 dol. 5 "
Vivasix 15/50 KM 6 Cyl.	Kareta 4 drzewiowa	1.935 dol. 5 "
	luksusowa	2.075 dol. 5 "
	4 drzewiowa	2.125 dol. 7 "
	luksusowa	2.370 dol. 7 "
Nervahut 24/80 KM 8 Cyl.	Kareta luksusowa	2.920 dol. 5 "



Monastella 8/25 KM 6 Cyl.	Kareta 4 drzewiowa	1.600 dol.
Vivanteilla 15/50 KM 6 Cyl.	Podwozie kompl.	1.535 dol. 7 osob.
	Kareta 4 drzewiowa	1.700 dol. 5 "
		2.590 dol. 7 "
Nervastella 24/80 KM 8 Cyl	Podwozie kompl.	2.000 dol. 7 "

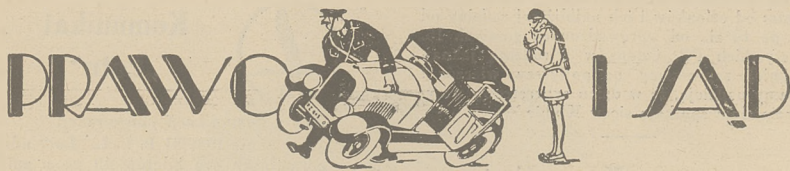
Reinastella 32/120 KM 8 Cyl.	Podwozie kompl.	4.500 dol. 7 osob.
Samochody ciężarowe:		
	Podwozie kompletne 1800 kg.	możność ogólna 1.100 dol.

Podwozie kompletne	2500 kg.	możność ogólna	1.775 dol.
			1.60 dol.
			2.350 dol.
			3.450 dol.
			3.795 dol.

Podwozia specjalne autobusowe, traktory, samochody użyteczności publicznej oraz strażackie.

„ESPER“

Warszawa: Marszałkowska 152. Telefon 621-64
Katowice: Rynek 2. Telefon 535
Kraków: Karmelicka 9. Telefon 155-05



Dwukrotne odszkodowanie?

W tych dniach jeden z naszych Czytelników przedłożył nam następującą kwestję:

W r. 1923 szofer jego spowodował wypadek z niejakim D., który przytem odniósł pęknięcie kości biodrowej. Pęknięcie to zaleczyło się dobrze, tak, że pozostało niewielkie utrudnienie ruchów nogi. W toku procesu odszkodowawczego nastąpiła ugoda pozasądowa między właścicielem samochodu S. a poszkodowanym, mocą której S. spłacił D. jednorazową kwotę. Obecnie D. twierdzi, że w kwietniu b. r. pęknięcie „otworzyło się” ponownie i prawdopodobnie noga pozostanie sztywna, wobec czego D. żąda renty z powodu niezdolności do pracy, spowodowanej wypadkiem samochodowym. N. b. A twierdzi, że D., który obecnie jest woźnicą, został kopnięty w biodro przez konia właśnie w kwietniu b. r. A zapytuje obecnie, czy sprawa nie jest przedawnioną, dalej, czy odpowiedzialność jego może rozciągać się na stan obecny, mimo załatwienia sprawy ugodą, gdyż D. grozi wznowieniem procesu?

O ile chodzi o przedawnienie roszczeń tego rodzaju, to trzeba odróżnić, czy obecne pogorszenie stanu zdrowia D. jest skutkiem wypadku w r. 1923, czy też zostało spowodowane nowym wypadkiem (kopnięciem konia), c ztem wspomina A. W drugim wypadku sytuacja prawna jest znacznie prostsza. A. nie odpowiada, gdyż nie ma związku przyczynowego między obecnym pogorszeniem stanu zdrowia, a wypadkiem jako takim. Prawda, że skutki kopnięcia przez konia nie byłyby prawdopodobnie tak dotkliwe, gdyby D. nie był odniósł przed kilkoma laty pęknięcia kości biodrowej, co podobno również orzekł, lekarz, gdyż uderzenie wypadło właśnie w kierunku, w którym struktura kości D. posiadała szczególnie mało odporności wskutek dawnego pęknięcia. Mimo to jednak związek przyczynowy między dawnym wypadkiem a obecnym stanem został przerwany, gdyż zasadnicza przyczyna nie stanowi takiego związku przyczynowego według zasad kodeksu cywilnego, o ile według normalnego przewidywania skutku oczekiwać nie należy. A trudno było w r. 1923 powiedzieć, iż według normalnych przewidywań D. zostanie w przyszłości, np. w r. 1930 kopnięty przez konia. Niema więc związku przyczynowego i A. w żadnym razie za obecne pogorszenie nie odpowiada z punktu widzenia pierwszej ewentualności.

Nieco inaczej będzie się sprawa przedstawiać, jeżeli przyjmiemy, iż nie było żadnej przyczyny zewnętrznej, mechanicznej, która mogła spowodować „otworenie się” dawnej kontuzji. Otóż tu wchodziłby w rachubę przepis § 852 kc., który powiada:

Roszczenie o wynagrodzenie szkody, powstałej z czynu niedozwolonego ulega przedawnieniu w trzech latach, począwszy od chwili, w której pokrzywdzony dowiódł się o szkodzie i o osobie zobowiązanego do wynagrodzenia szkody, bez względu zaś na tę wiadomość w trzydziestu latach od popelnienia czynu.

No tak, od roku 1923 do roku obecnego upłynęło trochę więcej, niż trzy lata. Prawda jednak, jak wynika z brzmienia przepisu, okres ten nie rozpoczyna się z chwilą wypadku, t. zn. z dniem, w którym D. został najechany, lecz z chwilą, w której D. dowiedział się o „szkodzie”. Co to znaczy? Czy znaczy to, że decy-

duje chwila, w której powiedział mu lekarz: ma Pan pękniętą kość biodrową, — t. j. w roku 1923, czy też od chwili, w której w r. 1930 w kwietniu lekarz mu powiedział: ma Pan komplikacje na tle pęknięcia kości biodrowej wskutek wypadku samochodowego w r. 1923? Który z tych dwóch momentów wchodziłby w rachubę? Jeżeli pierwszy, roszczenie byłoby przedawnione, jeżeli drugi, — jeszcze nie.

Sprawa tą zajmował się niemiecki sąd Rzeszy już kilkakrotnie. M. in. orzekł w podobnym wypadku, co należy przyjąć jako zasadę prawną (1912, 38, 28) przy zmniejszeniu zdolności zarobkowej z powodu urazu cieleśnego wystarcza dla rozpoczęcia biegu przedawnienia świadomość zmniejszenia zdolności zarobkowej wogóle, późniejsze zaś pogorszenia objawów chorobowych, z którymi należało się liczyć zgóry, nie uzasadniają nowego przedawnienia. Uzasadniają je natomiast nowe objawy chorobowe innego rodzaju, które pojawiają się dopiero później, zachorzenia wewnętrzne, lub ciężkie choroby chroniczne, jeżeli z początku można było jako skutki urazu rozpoznać tylko zewnętrzne i przejściowe (ostre) stany chorobowe. Znaczne pogorszenie się stanu chorobowego, które lekarz uważał za zupełnie wykluczone, mogłoby jednak uzasadnić skargę przy rozsądnej rozwadze, gdyż nie można uważać, iż wobec i moze orzeczenia lekarskiego poszkodowany powinien był się spodziewać takiego skutku. Orzeczenie lekarskie uniemożliwia w takim wypadku świadomość poszkodowanego i przeszkadza biegowi przedawnienia. Nie może jednak wchodzić w rachubę tu wypadek, w którym enuncjacja lekarza nie jest tylko ogólnikowym wyrazem pocieszenia przez lekarza (np. „nie Panu nie będzie, niech się Pan uspokoi”). Musi to być

Zimowa gymkhana samochodowa w Zakopanem

Do szeregu atrakcji i imprez sportowych, które od okresu Bożego Narodzenia przez całą zimę odbywać się będą w Zakopanem, a które barwnością, rozmaitością i bogactwem programu niczem nie będą ustępować największym ośrodkom sportów zimowych zagranicznych, przybywa ostatnio jeszcze jedna, a to zimowa gymkhana samochodowa. Impreza ta w ubiegłym roku, po raz pierwszy w zimie zorganizowana przez krakowski Klub automobilowy, cieszyła się wielkim powodzeniem, mimo ówczesnych ciężkich warunków terenowych, nie sprzyjających jej urzadzeniu. Organizacją tej imprezy w bieżącym sezonie zajęła się wyłoniona z komitetu imprez sportowych specjalna komisja, w skład której wchodzić będą automobilisci z Zakopanego.

Program gymkhany specjalnie urozmaicony zostanie pomyslowo ujętymi ewolucjami zręczności kierowców, oraz ich maszyn, które będą miały do pokonania i wyminięcia szereg przeszkód, rozstawionych na trasie na stadionie komitetu imprez sportowych w Zakopanem. Jazda odbywać się będzie na czas, z uwzględnieniem punktów karnych. W osobnej konkurencji startować będą mogli również kierowcy zawodowi. Termin urzadzenia gymkhany automobilowej na śniegu w Zakopanem oznaczony został na dzień 11 stycznia 1931 r.

Horoskopy nasze sprawdzają się, zima bowiem od kilku dni w całej pełni objęła swe królestwo w Zakopanem. Wspaniała aura spowodowała już dość znaczny zjazd gości na okres świąteczny, czego dowodem znaczne ożywienie na ulicach i w lo-

decydujące orzeczenie, według którego skutek dany (który jednak później nastąpił) uznaje się za wykluczony.

Tyko więc w tym wypadku przedawnienie nie biegnie od chwili pierwszego dowiedzenia się o szkodzie, lecz dopiero od wystąpienia dalszego skutku wypadku. W zastosowaniu do niniejszego wypadku: jeżeli D. na podstawie orzeczeń lekarskich mógł i powinien był się liczyć, iż w przyszłości może nastąpić „otworenie się” pęknięcia (zbyt mało znamy się na medycynie, b;śmy mogli ocenić, czy prawdopodobieństwo tego jest duże — red.), to bieg przedawnienia zaczął się już w r. 1923, czyli, że ewentualna pretensja jest już obecnie przedawniona i D. nie może już rościć sobie żadnych pretensyj do A. Natomiast, o ile wówczas lekarz oświadczył, iż odnowienie się pęknięcia uważa najzupełniej za wykluczone i powiedział to serjo, nie tylko poto, aby uspokoić niecierpliwego chorego, to D., który wówczas nie potrzebował się liczyć z pogorszeniem się szkody, może obecnie jej dochodzić.

Stanowisko prawne już nie ustawy, lecz grzeszczynia jest w tej sprawie bardzo słuszne. Przesłanką jego jest zasada, że w interesie bezpieczeństwa prawnego wszelkie roszczenia odszkodowawcze należy zatłwiać jednym aktem, a więc jedną skargą, aby o ile możliwości ochronić zobowiązanego do dania odszkodowania od niespodzianek. W tym celu winien poszkodowany obliczyć odrazu wszystko to, co tylko według normalnego przewidywania ludzkiego naprzód przewidzieć można i powinien ewentualną możliwosc skutków ujemnych jako ryzyko wkalkulować w swoją szkodę. Tylko wówczas, jeżeli otrzymał zapewnienia, że niema żadnego ryzyka, daje mu się powtórnie możność dochodzenia nowych pretensyj na dawnej podstawie.

Tak więc w niniejszej sprawie, o ile A. nie przeprowadzi dowodu, że pogorszenie zostało spowodowane przez kopnięcie konia, jak już wspominaliśmy, co odrazu wykluczy wszelkie dalsze kwestje i uwolni A. od odpowiedzialności, decydującymi będą dla sprawy orzeczenia lekarskie z r. 1923. Nie ulega kwestji, że jest w tem bardzo duże niebezpieczeństwo dla automobilisty, jednak wynika stąd jasna nauka, iż lepiej grzuntownem orzeczeniem zatłwić sprawę raz a dobrze, niż wznowiać ją później, co przeważnie kosztuje znacznie więcej. (pz)

kałach rozrywkowych, zwłaszcza w godzinach popołudniowych.

Szoferom ku uwadze

W ostatnim czasie zanotowano szereg wypadków, że szoferzy, aby uzyskać posadę, złożyli kaucję w znacznej stosunkowo wysokości, którą jednak wskutek oszukiwanych manipulacji postradali. Zanotowano dalej, że niektórzy pracodawcy uzależniają oddanie posady szoferom od złożenia wysokiej kaucji w tym celu, aby uzyskać kapitał obrotowy lub do tego, że pod hyle pozorem przywłaszczano sobie prosto posiadaną kaucję.

Zarząd Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. ostrzega wobec tego szoferów, aby, gdyby zasła istotna potrzeba złożenia kaucji, złożyli ją tylko w Banku Polskim lub w innej państwowej instytucji finansowej z tem, że złożona kaucja nie może być podjęta bez zgody pracownika, tj. tego, który ją składa. W wasnym więc interesie leży, ażeby szoferzy nie wręczali kaucji pracodawcom, bo mogą się narazić na utratę pieniędzy.

Wogóle w dzisiejszych czasach należy zważać zwyczaj składania kaucji, jako nieluzki i niebezpieczny. Jak można żądać setek a nawet tysięcy złotych od ludzi, którzy uciulali sobie ciężko zapracowany grosz i wreszcie znaleźli się bez pracy. Jeżeli pracodawcy tak bardzo chodzi o gwarancję, to winien on upewnić się co do moralnych i fachowych kwalifikacji pracownika (szofera), którego zamierza zaangażować, ho sama kaucja tej gwarancji nie daje.

AUMOR

Nicomylna wskazówka

Panna Zosia, która jedzie w przycepcie, mówi do swego towarzysza:

— Zatrzymaj na chwilę maszyny. Muszę się przypudrować i poprawić włosy. Zdaje się dojeżdżamy do wielkiego miasta.

— Z czego to wnioskujesz?
— Rozjeżdżamy coraz więcej osób po drodze.

Skrupulat

Pan Franciszek, właściciel auta podał inserat: „Szofer z długoletnią praktyką, dobrymi świadectwami, sumienny i trzeźwy niech się zgłosi...”

W oznaczonej godzinie zgłasza się do pana X. pewien osobnik:

— Czy szanowny pan podawał to ogłoszenie?

— Tak.
— Chodzi o szofera z dobrymi świadectwami...

— Sumiennego i trzeźwego.

— Tak.
— Z długoletnią praktyką.

— Czy pan odpowiada tym warunkom?

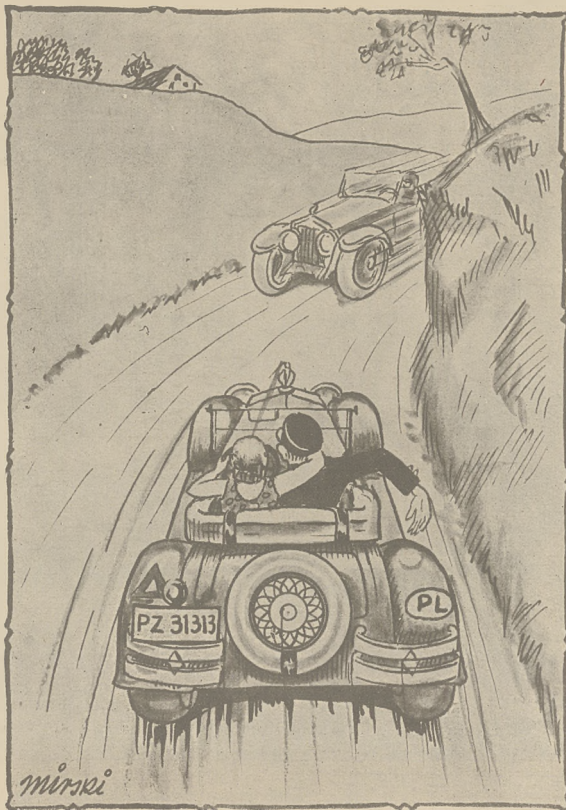
— Właśnie przyszedłem szanownemu panu oświadczyć, że warunkom odpowiadam, ale jeśli chodzi o posadę, to przyjąć nie mogę.

Trudna sprawa

— Żona powinna zawsze być przy boku męża, dzielić z nim dołę i niedołę, nie opuszczać go nigdy.

— Sprawiloby mi to naprawdę dużo trudności. Mój mąż jest szoferem taksówki.

Podczas egzaminu



— A teraz niech mi pani pokaże, że potrafi sterować jedną ręką —

A to wpaść.

— C? Zaręczyłeś się w czasie katastrofy samolotowej?

— Tak! Byłem w licznym towarzystwie na popisach samolotów. W chwili, kiedy jeden z nich uległ katastrofie i spadł na ziemię, jedna z panienek frunęła z przerażenia w moje objęcia. No, i wszyscy zaczęli nam winażować!

Na egzaminie szoferskim.

Egzaminator: — Jaką oliwę uważa pan za najlepszą.

Szofer: — Jeśli mam być szczerzy, to oliwę od sardynek.

W niedzielę za miastem.

Motocyklista: — Nie możemy jechać prędzej, Zosiu, ponieważ przed nami jedzie twój ojciec.

Panienska w przycepcie: — Nic nie szkodzi, mijaj go śmiało.

Motocyklista: — Ależ on zabronił ci spotykać się z mną.

Panienska: — Dziej odwoła napewno ten zakaz. Patrz! Wiezie w przycepcie jakąś przystojną panienskę.

Po amerykańsku.

Amerikanin I: — Moja fabryka aut w Chicago jest największą w Ameryce. Produkujemy tysiące samochodów na godzinę.

Amerikanin II: — Cóż to jest! Moja fabryka w Nowym Jorku jest większa. Kociol, w którym gotuje się zupa dla naszych robotników jest tak ogromny, że kucharz pilnując żeby się groch nie przypalił jeździ po nim motorówką.

Uregulowanie ruchu ulicznego

Uregulowanie ruchu ulicznego ma na celu ujęcie ruchu kołowego i pieszego na ulicy w ten sposób, aby zapobiec nieszczęśliwym wypadkom i niehamować ruchu.

Ruch uliczny ma 2 czynniki, sprzeczne z sobą: ruch kołowy i ruch pieszy. Dla pojazdów przeznaczona jest — jezdnia, dla pieszych — chodniki. Jezdnia i chodniki połączone są w jedną płaszczyznę, przecinając chodniki przeznaczony dla pieszych. Zadanie dotyczące uregulowania ruchu ulicznego powinno polegać przede wszystkim na uniknięciu kolizji między poszczególnymi pojazdami, lub między pojazdami a pieszymi. Z natury rzeczy pojazdy poruszają się mogą tylko na jezdni, chodzi więc o to w pierwszym rzędzie, żeby pieszy respektowali, że jezdnia przeznaczona jest dla pojazdów, a nie dla nich. Tak samo, jak rozumie się samo przez się, że chodniki są dla pieszych, a nie dla pojazdów. Ścisłe rozdzielanie tych dwu czynników równa się już do połowy rozwiązaniu kwestii uregulowania ruchu ulicznego.

Należy tylko wyznaczyć miejsca i czas, w których mogą pieszy przechodzić z jednego chodnika, rozdzielonego jezdnią na drugi. Miejsca takie mogą być na skrzyżowaniu ulic i winne być oznaczone linią białą lub inną odznaczającą się. Na głównych ulicach i przy wielkim toku, winne być te przejścia tylko jedno-kierunkowe, normalnie dwu-kierunkowe. W Niemczech oznaczają przejścia przez białych linii — drogowaskazy, podobne do tych, które niedawno jeszcze usunięto w Poznaniu.

Co się dotyczy czasu, to czas ten nie może być dowolny, lecz ściśle uzależniony od zatrzymania ruchu poprzecznego na jezdni; to znaczy ruch pieszy może się też tylko w tym kierunku odbywać,

co ruch pojazdów; przepisy i sygnały są równe dla pojazdów i pasantów.

Ruch pojazdów jest ujęty, raz ogólnikowo przez przepisy stałe i znaki drogowe, drugi raz przez czasowe sygnały świetlne. Stałe przepisy dotyczą kierunku jazdy, wymijania, zatrzymywania i postojów. Jeżeli ulica jest dostatecznie szeroka, to pojazdy poruszają się w dwóch kierunkach. Przy wąskich ulicach i wzmocnionym ruchu jazda odbywa się tylko w jednym kierunku, wyznaczonym przez władzę policyjną. Ruch w ulicach z jezdnią przedzieloną w środku aleją, jest zawsze jednokierunkowy.

Przepisy ogólne, jak jazda prawą stroną drogi, wymijanie lewą stroną, zwalnianie tempa na skrężowaniach i sygnały kierunkowskazami, są wystarzające przy małym ruchu kołowym.

Przy średnim ruchu współdziała posterunkowy, który daje odpowiednie znaki ręką lub wskaznikami.

Przy wielkim ruchu są czynne sygnały świetlne. Te ostatnie mogą być nastawiane albo ręcznie przez posterunkowego, znajdujacego się w wieżycy, lub na podwyższeniu, jak np. przy Masarykowym dworcu w Pradze, albo też automatycznie, jak na Poczdamskim placu w Berlinie.

Ruch na większych placach, jak np. przed Branderburską bramą w Berlinie, regulowany jest celem uniknięcia chaosu znakami przenośnymi, które w Niemczech są już ujednolicone.

Dla uregulowania ruchu i bezpieczeństwa publicznego przynajmniej są bardzo wysepki urządzone wzdłuż przystanków tramwajowych. Wysepki te są nocą oświetlone, celem uniknięcia ich najechniania.

To, co się widzi zagranicą pod względem uregulowania ruchu, nie jest zawsze doskonale. Jest

bardzo trudny problem, wymagający rozwiązania indywidualnego i dostosowania się do miejscowych warunków. Trudność polega przede wszystkim na tem, że w rachubę wchodzi rozmaite szybkości. Mamy pieszych, poruszających się z szybkością 6 km na godzinę, toż samo wózki ręczne, mamy pojazdy konne, poruszające się 15 km na godzinę i samochody pędzące 40 km na godzinę. Łatwiej jest ująć ruch uliczny w pewne karby, jeżeli się ma — jak w Paryżu tylko z samochodami do czynienia, trudniej to wykonać, jeżeli się ma do czynienia — jak w Poznaniu — z rozmaitemi kategoriami pojazdów, gdzie w dodatku rozmaite „Crosiki“ mają pretensje chodzenia również po jezdni.

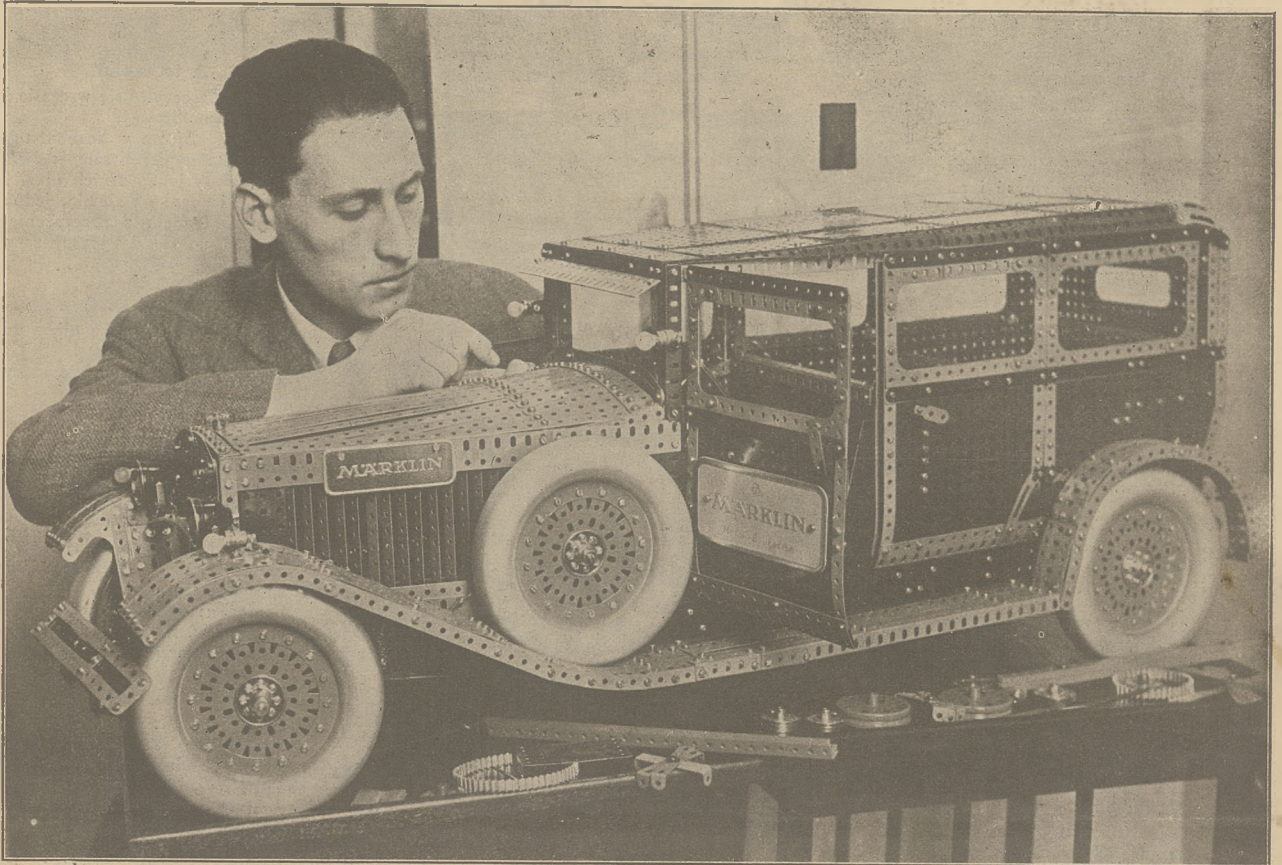
W Poznaniu należałoby rozmaite wąskie ulice porobić jedno-kierunkowe, np. Półwiejską, Strzelecką, Szkolną, Wrocławską, Nową i inne, na podobieństwo uliczek przy Województwie i przetrzymać je stałe, do przestrzegania tej jednokierunkowości, posterunkowych.

Wszystkie place należałoby objeżdżać prawą stroną, zakazać surowo jeżdżenia lewą stroną ulicy i stawania po lewej stronie, wyznaczyć specjalne miejsce do dłuższego zatrzymywania się samochodów prywatnych i dorożek, unikać jeżdżenia z otwartym tłumikiem i zbytek hałasowania wogóle, np. przez przeraźliwe i częste sygnalizowanie.

Pieszemu nie powinno być wolno gdzieindziej przechodzić przez ulicę, jak tylko na skrzyżowaniach w miejscach oznaczonych.

Jeżeli to zastosujemy, sądzę, że na razie będziemy mieli ruch uliczny uregulowany i unikniemy wielkiej ilości nieszczęśliwych wypadków, przy dzisiejszym chaosie, często nieuniknionych.

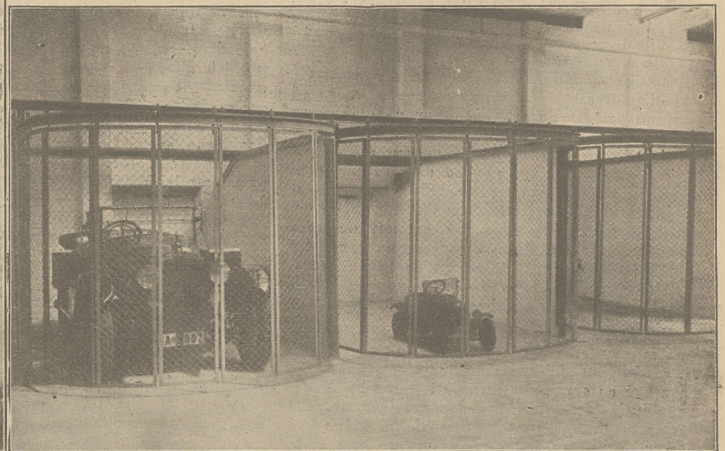
Rozmaitości ze świata



Niech ćwiczy się za młodu, kto chce zostać szoferem! Piękny podarek gwiazdkowy dla dzieci, mających zamiłowanie do automobilizmu. Z kilkudziesięciu części złożono ten oto piękny samochodzik dziecięcy.

Nielada sukces sportowy. Młody wiedeńczyk Sartorius ze swym motocyklem na szczycie Grossglockner (2907 m.) w Alpach. Przejechał on naprzelaj Alpy z Tyrolu do Karyntji.

Dwu więzionych. Wzorowo urządzony garaż z boksami z siatki drucianej, gdzie obok „Goliatów” więzi się również „Dawidków”. Przesz oszklony dach pada tak dostateczna ilość światła, że za dnia można dokonywać drobne naprawy.



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, godziny 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.