



ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 9

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

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

1. grudzień 1929

„Wielka nagroda” Tunisu



Antoni hr. S.T. Peri zajął na samochodzie Alfa-Romeo w wyścigu o „Wielką Nagrodę” Tunisu pierwsze miejsce, przebywając 320.92 km. w 2 godz., 23 min. i 29 sek. Na rycinie widzimy zwycięzcę po wyścigu, kiedy odbiera życzenia od żony gubernatora Tunisu pani Manceron.

Po sezonie automobilowym

Zbliża się zima, a z nią razem obrachunek sumienia fabrykantów i sprzedawców samochodów. Przed rozpoczęciem nowego sezonu, przed oddaniem do warsztatu nowych modeli liczą konkurenci dochody i straty i ustalają program pracy na przyszłość. Przedsiębiorstwa, którym się rok udał, ogłaszają zwycięsko bilanse i myślą o zawojowaniu wszechświatowego rynku zbytu, fabryki mniej szczęśliwe, mimo, że o nowych rynkach zbytu marzą jeszcze intensywniej, przy publicznym roztrząsaniu kwestji dochodów zachowują bardzo poważne i pełne godności milczenie. Najpoważniejszymi i najciekawszymi starają się być fabryki, które poniosły największe straty. Jeżeli akcjonariusze godzą się dobrowolnie na ratowanie sytuacji i mogą powiększyć kapitał zakładowy, milczenie takie zachowuje wszelkie pozory dobrego tonu, jeżeli natomiast nawet dopływ świeżej gotówki nie może uchronić przedsiębiorstwa od upadłości to, cała piękna powaga pryska i zamienia się w wielki lament poszkodowanych wierzycieli i cichą radość pozostałych na powierzchni konkurentów.

U nas w Polsce obydło się jakoś bez likwidacji fabryk samochodowych. Zawdzięczamy to nie wytężonej pracy, lecz małym rozmiaram naszej produkcji, która z biedą zaledwie może podoląć zamówieniom. Słychać co prawda wciąż o powstawaniu u nas różnych wielkich wytwórni, opartych o kapitał zagraniczny, narazie jednak możemy cieszyć się tylko ciężarówkami Wisusa oraz niewielką ilością C. W. S-ów i A. S-ów osobowych. Ford, który ponoć ma apetyt na nasz rynek, straszny wciąż budową fabryki w Gdyni lub innym nadwodnym mieście, lecz narazie straszenie to nic prócz psucia papieru nie przyniosło. Jakichś specjalista obliczył nawet, że na samodementowanie pogłosek o Fordzie wyspuło przeszło 5000 kg. gazet.

Nie lepiej idą sprawy z naszym handlem. Mimo starań, prośb, przekonywań i pouczających obliczeń, samochody u nas cieszą się opinią przedmiotów wybitnie luksusowych i na równi z perfumami, jedwabiem i mandarynkami placą prawie prohibicyjne cło, co w połączeniu z ogólną biedą, plagą wekslową i chroniczną niewypłacalnością klientów przy-

prawia naszych kupców o prawdziwą chorobę.

Do pewnego stopnia możemy pocieszać się tem, że i u naszych sąsiadów nie wszystkim idzie dobrze. Niemcy np. chorują już od paru lat na złośliwy uwiąd własnego przemysłu samochodowego i rok rocznie odliczają grube miliony na straty. Inne państwa europejskie skarżą się też na różne trudności i tylko Ameryka ma wciąż nadzieję na stałe powiększenie wytwórczości.

Aby zapewnić sobie teren dla przyszłej ekspansji Ford i G. M. C. wykupują na wyścigi nasze największe fabryki i szykują się do generalnej batalji. Kto zwycięży, a kto nabiera w walce guzów, trudno przewidzieć, w każdym razie Stara Europa musi też pomyśleć o obronie i zacząć produktywniej i ekonomiczniej pracować.

Aby na tle zażartej walki konkurencyjnej zagranicą i systemu dumping eksportowego stworzyć u nas w Polsce silniejszy przemysł własny, musimy, pomijając polepszenie ogólnych warunków ekonomicznych, rozpocząć wreszcie seryjną budowę taniej i dostępnej wszystkim maszyny.

Rozwój przemysłu samochodowego w Czechosłowacji

Na marginesie XXI. salonu samochodowego w Pradze

Doroczny Międzynarodowy Salon Samochodowy w Pradze należy wprawdzie do jednego z mniejszych w Europie, cieszy się jednak stale wielkim uznaniem w sferach fachowców. Z roku na rok ściąga on coraz to większe zastępy zwiedzających, którzy interesują się licznie reprezentowaną oryginalną produkcją czeską. Jak wiadomo, rozwija się produkcja samochodowa w Czechosłowacji, bardzo pomyślnie, a sprzyja jej wzrastający w kraju popyt na samochody i inne pojazdy motorowe, dla którego zaspokojenia fabryki samochodowe w Czechosłowacji stale powiększają produkcję.

Świadczy o tem statystyka. W roku 1922 zbudowano w Czechosłowacji ogółem 1000 samochodów, 2 lata później cyfra ta wzrosła o 100%, w roku 1926 rzucano na rynek 6000 samochodów, w roku 1927 — 10000, a cyfra ostatnia w roku ubiegłym wzrosła o 50%, produkcję zaś w roku bieżącym ocenia się na blisko 18000 wozów. Jak statystyka wykazuje obroty w przemyśle samochodowym w Czechosłowacji, wyrażają się już obecnie olbrzymią cyfrą 2½ miljarda koron czeskich za ubiegłych 8 miesięcy. Fabryki czechosłowackie jak Walter, Praga, Skoda, Tatra rozszerzyły w ostatnim roku swoje zakłady znacznie, a wskutek wzajemnej konkurencji starają się obniżyć ceny na samochody, tak, że dzisiaj można tam nabyć dobry samochód czterosebowy już za cenę 800 dolarów.

Imponująca cyfra wyprodukowanych samochodów nie wystarcza zupełnie do nasycenia rynku wewnętrznego, wobec czego zmusza ona do korzystania z importu fabrykatów zagranicznych, wwożonych dość licznie pomimo wysokich cel ochronnych, które wynoszą podobnie jak we Francji 45%, do czego jeszcze dochodzi 2% podatku od importu. Na czele importerów kroczy Ameryka, aczkolwiek w roku ubiegłym po raz pierwszy ilość samochodów amerykańskich importowanych do Czechosłowacji zmniejszyła się bardzo znacznie

w stosunku do lat ubiegłych. Również zmniejszył się import samochodów włoskich. Natomiast zanotowano wzrost importu samochodów niemieckich, austriackich i angielskich. Godne uwagi jest stale wzrastające zaufanie do samochodów niemieckich, które docierają do najdalszych zakątków kraju, a których import w 8 ubiegłych miesiącach roku bieżącego przekroczył cyfrę 500 sztuk. Nic tedy dziwnego, że przemysł niemiecki zwraca coraz baczniejszą uwagę na rynek czechosłowacki, czego dowodem wielka ilość nadesłanych na wystawę wozów niemieckich.

Udział wszystkich firm czechosłowackich jako też francuskich, angielskich i włoskich w 21 Salonie Samochodowym w Pradze był bardzo znaczny. Z Austrii brały udział firmy Austro-Daimler i Steyr, z włoskich Fiat, z francuskich Citroen i Renault, amerykańskie wytwórnie nadesłały znane wozy jak Buick, La Salle, Packard, Cadillac, Stutz, De Soto i Graham-Paige. Najciekawszym eksponatem w Salonie był samochód firmy Auburn Comp. typu „Cord”, z napędem na przednie koła według patentu znanego konstruktora Millera. Niemieckie firmy wystawiły znane typy marki Mercedes-Benz, Stoeber, N. A. G. Ostatnia firma wystawiła swój samochód z automatycznym sprzęgłem. Ciekawą konstrukcję nadesłała firma Rumpler, która pokazała podwozia autobusowe z napędem na przednie koła, które jednak zostały obłożone aresztem przez firmę Tatra za naruszenie ich patentów.

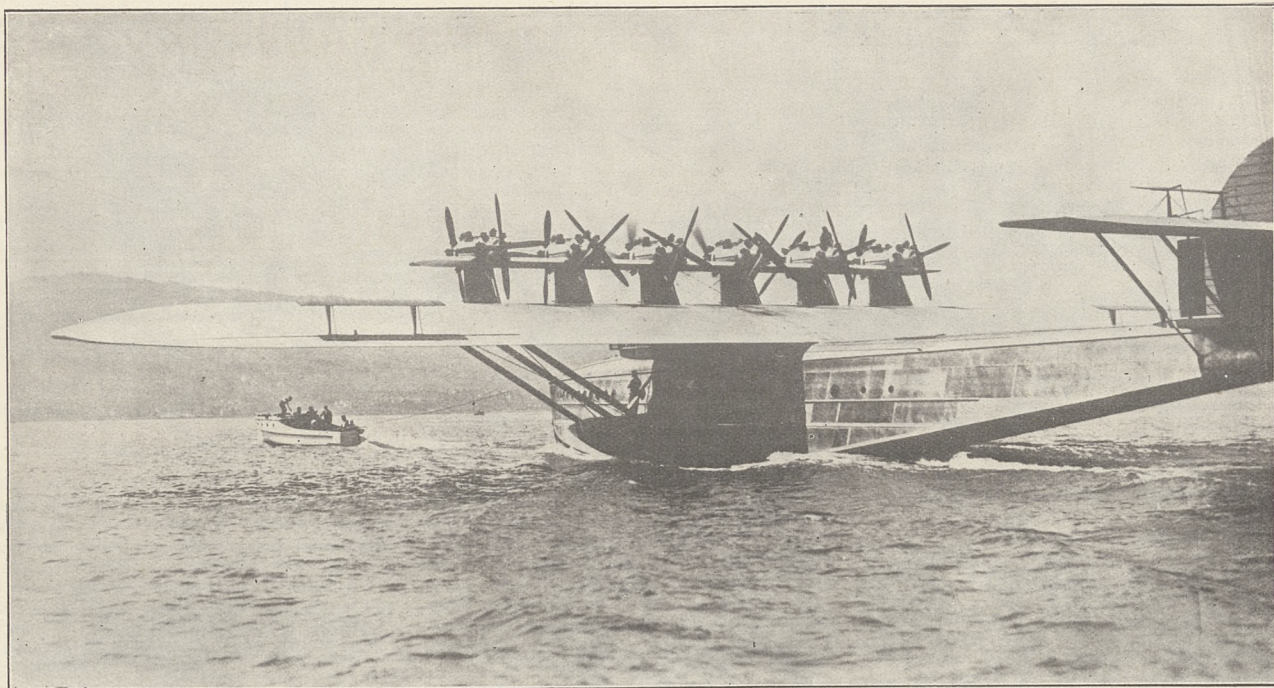
Oryginalne oraz odbiegające daleko od szablonu konstrukcje Ledwinki, szef-konstruktora fabryki samochodów Tatra w Koprzynicy, wzbudziły wielkie zainteresowanie. Najnowszym tworem tej fabryki jest tani i prosty trzykołowiec, zaopatrzony w silnik jednocyliniowy, umieszczony za siedzeniem a przed tylnym kołem. Wygodna dwuosobowa karoserja dzięki charakterystycznym linjom przypomina małą Tatrę z silnikiem

chłodzonym powietrzem. Fabryka zademonstrowała kilka czter- i sześciocyliniowych samochodów bardzo precyzyjnie skonstruowanych, co należy przypisać specjalizacji w dziedzinie produkcji silników aeroplanowych.

Dużą ilość typów nadesłała firma Skoda i aczkolwiek jakości ich nie można nic zarzucić, należałoby zwrócić uwagę na jedno, a mianowicie na niepożądane dla rynku skutki spowodowane jednocześnie wypuszczaniem szeregu modeli. Większą dbałość i racjonalizację produkcji możnaby zalecić i firmie Praga, której produkcja stoi na bardzo wysokim poziomie, a której szczególny przynosi zyszczyt mały samochodzik „Picolette”. Otrzymał on obecnie dyferencjał, hamulce na cztery koła, ulepszoną karoserję, samochodzik ten tworzy doskonałą całość. Wielkiem zainteresowaniem cieszyły się również samochody Zbrojovka, produkowane przez państwową zbrojownię. Mniejsze fabryki samochodowe jak Vicoir, Start i Enka, również nadesłały większą ilość eksponatów, jednakże zaznaczyć chcę, że w produkcji znaczniejszej nie odgrywają one wybitniejszej roli.

Podobnie jak na paryskim salonie samochodowym, tak i w salonie praskim nie było rewelacyjnych nowości. Nie można tu zaliczyć samochodów z napędem na przednie koła, gdyż konstrukcja ta z dniem każdym staje się konstrukcją normalną, tembardziej, że w ostatnim roku weszła w amerykańską produkcję seryjną.

Dziwić się należy, że Salon Praski wśród sfer samochodowych polskich mało wzbudził zainteresowanie. W tej dziedzinie moglibyśmy się od braci Czechów wiele nauczyć, a oprócz tego nie należy również bagatelizować faktów, że import samochodów z Czechosłowacji do Polski stale wzrasta.



Olbrzymia łódź latająca „DO X” konstrukcji Dorniera, wyposażona w 12 silników, może zabrać na pokład 150 pasażerów i 15 ludzi załogi. Obszerne kabiny urządzone są z wielkim komfortem.

Latające olbrzymy

W ostatnim czasie przemysł lotniczy wykazał bardzo ożywioną skłonność ku konstrukcji wielkich statków powietrznych mających służyć do przewożenia wielkiej ilości pasażerów. Odnosi się to tak samo do przemysłu wytwarzającego sterowce, jak i do wytwórni samolotów. Po całej serii nowych typów sterowców, wypuszczonych w ostatnich miesiącach w Europie i w Ameryce przyszła kolej na samoloty olbrzymy, których cały szereg pojawił się w ostatnich tygodniach.

Myśl stworzenia samolotów o wielkich rozmiarach, które mogłyby zabierać wielką

ilość pasażerów, lub odpowiednią ilość towarów, datuje nie od dzisiaj. Powstała ona już w chwili kiedy pierwsze samoloty wykazywały pełną swą zdolność do dokonywania lotów pewnych i bezpiecznych. Przy pomocy rachunku nie trudno było obliczyć, że samolot o rozmiarach bardzo wielkich byłby pod względem aerodynamicznym znacznie korzystniejszy i wydajniejszy, przyczem dochodziłaby ta korzyść, że lot takiej maszyny, posiadającej nie jeden lecz kilka silników, byłby znacznie bezpieczniejszy z tego względu, że przy zepsuciu się jednego silnika, nie potrzebaby przerywać

lotu. Zrealizowaniu tej idei stanęły na przeszkodzie trudności techniczne, spowodowane małym wyrobieniem ówczesnych początkujących warsztatów lotniczych. Mimo to jednak pierwszy samolot olbrzym powstał już dość wcześnie, bo w roku 1911, a był nim słynny „Ilija Murawiec” konstrukcji inż. Sikorskiego. Samolot ten, cztero-silnikowy, wywołał niemały podziw, gdyż był jak na one czasy rzeczywiście cudem geniuszu konstrukcyjnego i przez długi czas dzierżył wszystkie rekordy na loty z największym obciążeniem i na najdłuższe dystansy. Dalszemu rozwojowi tego typu przeszkodziła wojna, która wymagała raczej konstrukcji maszyn lekkich, bojowych a nie ciężkich i trudnych w manewrowaniu olbrzymów. Do konstrukcji maszyn ciężkich przeznaczonych do bombardowania, po-

wrócono dopiero pod koniec wojny, przyczem zastosowanie tych maszyn w walce nie było łatwe, gdyż z obawy przed artylerią przeciwniczą i myśliwskimi samolotami nieprzyjaciela mogły one loty swe wykonywać jedynie w nocy. Tak więc temu typowi samolotów nie poświęcano szczególnie bacznej uwagi.

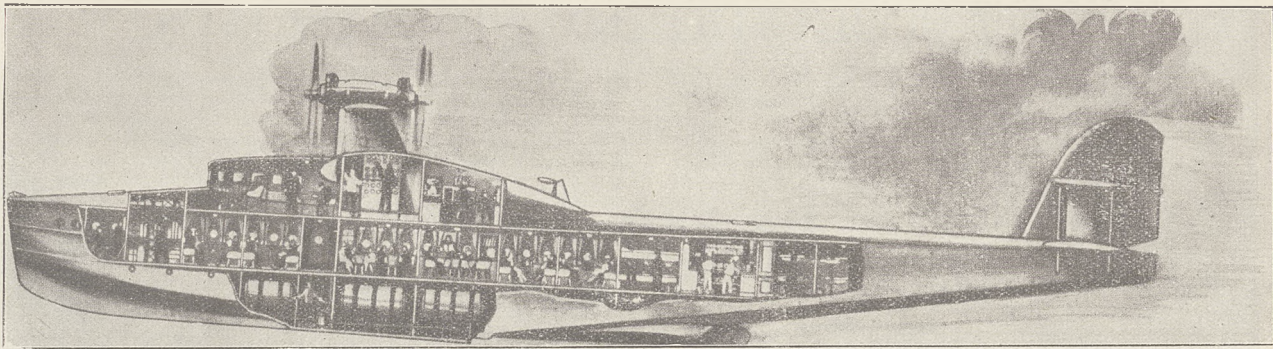
Po ukończeniu wojny, z chwilą powstania lotnictwa komunikacyjnego sytuacja niewiele się zmieniła, gdyż ze względu na wielkie zapasy samolotów wojskowych nie wysilano się na nowe konstrukcje, lecz starano się przy-



(Po lewej:) Główny korytarz w łodzi latającej „DO X” oraz przedziały, przeznaczone dla pasażerów.

(Po prawej:) Przednia część łodzi „DO X”. Stojący przy motorach ludzie dają nam wyobrażenie o potężnych rozmiarach statku powietrznego.





Przekrój schematyczny łodzi latającej „DO X”. Kadłub dzieli się na trzy piętra, z których najwyższe przeznaczone jest dla pilota, kabiny radiotelegraficznej, pomieszczenia nawigacyjnego itp. Piętro środkowe obejmuje kabiny pasażerskie, podczas gdy na piętrze najniższym rozmieszczone są zbiorniki do materiałów pędnych i smarów.

stosować większe typy samolotów wojskowych do komunikacji cywilnej. Kompromisy te, rzecz oczywista, nie doprowadziły do niczego, gdyż w konstrukcjach wojskowych zaniebawano zupełnie moment ekonomiczny, tak że eksploatacja ich była zbyt kosztowna. Wytworzenie obecnych typów samolotów komunikacyjnych zajęło konstruktorom lotniczym kilka lat, nie pozwalając im na zabawianie się w próbną konstrukcję samolotów olbrzymich. Kwestia ta powróciła na porządek dzienny dopiero w ostatnim czasie, kiedy lotnictwo komunikacyjne zostało już zaopatrzone w odpowiednie maszyny i kiedy wzrastająca ruchliwość konstruktorów sterowców wymagała wystąpienia do walki pod hasłem „samolot olbrzymi czy sterowiec”.

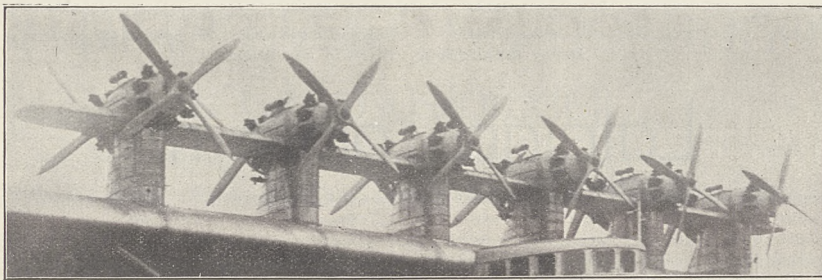
W konstrukcji samolotów olbrzymich czołowe miejsce zajęły wytwórnie specjalizujące się w fabrykacji t. zw. łodzi latających, tj. samolotów przeznaczonych do lotniczej komunikacji morskiej. Jest to zresztą zupełnie zrozumiałe. Zastosowanie samolotów olbrzymich staje się tem rentowniejsze, im dalsze są dystanse, na których maszyny te miałyby kursować, przyczem należy sobie uprzytomnić, że dalszy dystans w pojęciu lotniczym, tj. kilka tysięcy klm., sięgnie zawsze gdzieś poza ocean. Firmy te, wśród których na pierwsze miejsce wyszły się niemieckie wytwórnie Dornier Rohrbach, wyspecjalizowały się doskonale w budowie maszyn tego typu jak o tem świadczą doskonale konstrukcje Dorniera „Wal” i „Superwal” i Rohrbacha „Romar”. Rozwijając dalej swą konstrukcję Dornier wypuścił ostatnio olbrzymią łódź latającą „Do X”, która dziś jest bezsprzecznie największym samolotem świata. Konstrukcją tą niezwykle ciekawą warto się zająć bliżej.

Kadłub samolotu „Do X” przedstawia olbrzymią łódź o dłu-

gości 40,5 mtr., która w pierwszej swej części zaopatrzona jest w kil, a w drugiej połowie jest znacznie spłaszczona i przechodzi w typ ślizgowca z progiem, podczas gdy rufa podciągnięta jest ku górze, aby zabezpieczyć płaszczyzny stabilizacyjne i stery przed wpływem fal. Dla powiększenia stateczności posiada kadłub po obu stronach dwie płaszczyzny pomocnicze. Olbrzymie skrzydło o pojemno-

micznym, która równocześnie tworzy płaszczyznę pomocniczą o pojemności około 30 mtr.². W skrzydle przewidziano specjalny tunel, który przez podstawy gondoli silnikowych umożliwia dostęp do wszystkich silników podczas lotu. Na pierwszy rzut oka zdawałoby się, że zastosowanie 12 silników powinno spowodować komplikacje w ich obsłudze, jednakże wobec przeprowadzenia zupełnej decentralizacji pracy osiągnięto, że pilot nie potrzebuje się wogóle zajmować silnikami, obsługiwani przez specjalną rozdzielną, tak że może poświęcić całą uwagę prowadzeniu statku. Z drugiej strony wielka liczba motorów niesłychanie powiększa bezpieczeństwo lotu, gdyż jak wykazały próby, samolot ten przy zepsuciu się 6 silników może jeszcze kontynuować lot, a przy uszkodzeniu czterech „tylko” silników bez trudności może startować. Okoliczność ta, niezwykle doniosła dla lotów na daleki dystans, w dużej mierze przyczyniła się do wzbudzenia wielkiego zaufania pasażerów. Ogólna moc silników typu „Jupiter” wynosi 6300 KM., przyczem ładunek handlowy statku może wynosić przeszło 10 ton.

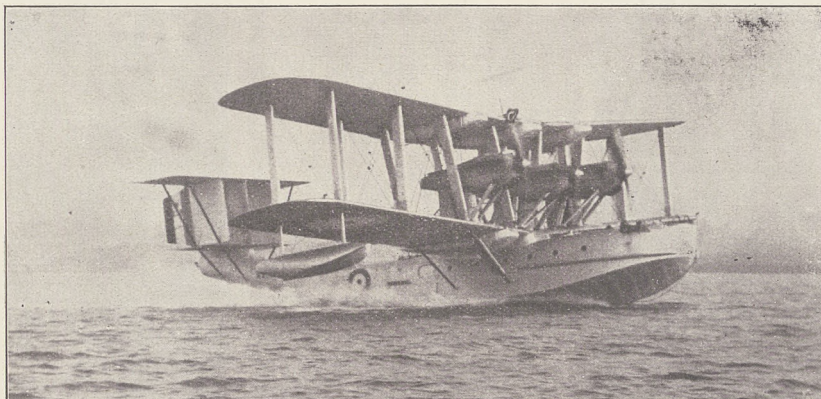
Wnętrze łodzi podzielono na trzy piętra i to w ten sposób, że na piętrze najwyższym znajduje się kabina pilota, kabina nawigacyjna przeznaczona dla komendanta statku i jego pomocników, dalej kabina rozdzielcza dla silników obsługiwanych przez inżyniera i 4 mechaników, kabina radiotelegraficzna oraz przedział dla maszyn pomocniczych, jak instalacja elektryczna, pompa do wody, kompresor do zapuszczania silników itp. Na piętrze środkowym mieszczą się zbiorniki do paliwa i smarów, oraz magazyn materiałów technicznych



Komplet 12 silników stwarza dla łodzi latającej „DO X” wielki współczynnik bezpieczeństwa, gdyż uszkodzenie nawet kilku silników nie przeszkodzi w kontynuowaniu lotu.

ści 490 mtr.² osadzone jest na górnej części kadłuba i po obu stronach połączone rozporkami z dolnymi płaszczyznami pomocniczymi. Dwanaście silników, służących do napędu maszyn umieszczono nad skrzydłem w sześciu gondolach, w których silniki znajdują się w układzie „tandem”, tak że zawsze jeden z nich pracuje na śmigło ciągnące, a drugi na śmigło pchające. Gondole te połączone są, dla zmniejszenia oporu, osłoną o kształcie aerodynamicznym.

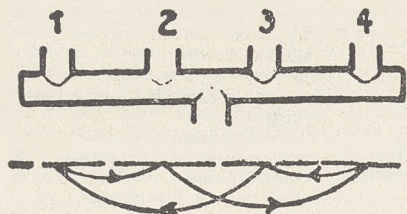
Wnętrze łodzi podzielono na trzy piętra i to w ten sposób, że na piętrze najwyższym



W Anglii również przystępuje się do budowy samolotów olbrzymich. Na rycinie widzimy nową łódź latającą Blackburn „Iris III A”. Potężny dwupłatowiec, wyposażony w silniki Rolls-Royce został ukończony w tych dniach i rozpoczął loty próbne, które dały jaknajlepsze wyniki. Samolot ten będzie wkrótce wypróbowany na przelotach długodystansowych.

Zagadnienie przewodów ssących

Dla przeciętnego automobilisty przewód ssący silnika, przedstawia się jako część składowa bardzo prymitywna. Jest to poprostu rura z odgałęzieniami, która łączy karburator z poszczególnymi częściami. Czegoż więcej potrzeba aby silnik w takcie ssącym mógł zaopatrzyć się w konieczną ilość mieszanki?



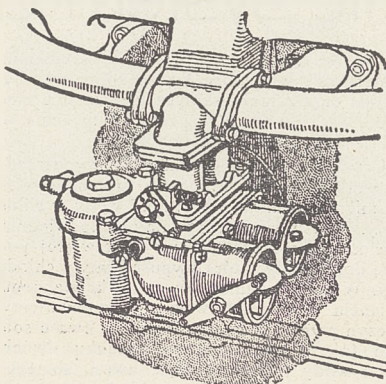
Normalny układ rury ssącej w silniku czterocylindrowym. Cyfry oznaczają cylindry. Na dole: schemat kolejności zapłonu. Kolejność zapłonu 1—2—4—3.

Jeszcze przed kilku laty zapatrywanie przeciętnego automobilisty na tę sprawę różniło się bardzo niewiele od zapatrywania konstruktora silnika. Od tego czasu jednak, a przede wszystkim od chwili wprowadzenia silnika sześciocylindrowego sytuacja zmieniła się zasadniczo. Stawało się coraz wyraźniejszym, że przewody ssące silnika mają pewne szczególne właściwości, które wpływają decydująco na zachowanie się silnika. Tak więc z czasem poznano układy rur ssących o właściwościach gorszych lub lepszych, niestety jednak do dnia dzisiejszego nie znaleziono układu odznaczającego się sprawnością rzeczywiście dobrą.

Cały ten problem powstał w chwili kiedy w żaden sposób nie można było doprowadzić do równego biegu silnika sześciocylindrowego. Wprawdzie silnik ten spełniał wszystkie warunki których po nim oczekiwano, jednakże w jednym punkcie, tj. gdy chodziło o równy i regularny bieg na wolnych obrotach, był

też, że normalna ilość mieszanki wskutek wadliwego jej układu nie odpowiada wymaganiom, lub też, że oba powyższe objawy występują równocześnie. Jeżeli jednak niektóre cylindry — wnosząc o ich zachowania się — otrzymują ładunki normalne, inne zaś anormalne, to zjawisko to można sobie wyjaśnić jedynie w ten sposób, że mieszanka w drodze z karburatora do cylindrów ulega zmianom, i to zmianom różnym, zależnie od położenia cylindra.

Po tem odkryciu w pierwszej linii nasunęło się przypuszczenie, że zmiany te odnoszą się do ilości mieszanki dostarczonej cylindrowi, zależnie od odległości cylindra od karburatora. Jeżeli droga do cylindra jest daleka, rozmawiano, istnieje możliwość że inny cylinder znajdujący się na początku rury ssącej „kradnie” następemu cylindrowi część mieszanki. Dla usunięcia tych trudności stworzono układy rur ssących o takim kształcie, że droga przewodu od karburatora do każdego cylindra równa wykazywała długość. Niektórzy konstruktorzy zaopatrzyli każdy cylinder w bezpośrednie połączenie z karburatorem.



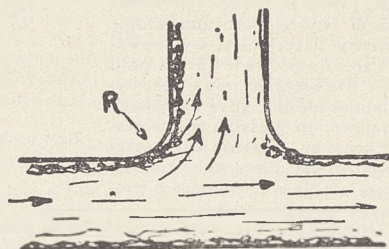
Karburator podwójny w silniku ośmiocylindrowym.

Mimo to silniki przy próbach nie pracowały zadawalająco, wobec czego przystąpiono do badań mieszanki pod względem jej składu.

Tu nareszcie odkryto powód nieregularnej pracy silnika, okazało się bowiem, że nawet przy najbardziej korzystnym układzie rur ssących równomierne przeprowadzenie mieszanki jest wręcz niemożliwe. Podczas gdy w jednej rurze lub odgałęzieniu mieszanka pozostawała bez zmian, w innych odgałęzieniach następowała niechybnie kondensacja benzyny wraz z wszystkimi niemiłymi skutkami. Tak więc niektóre cylindry otrzymywały mieszankę prawidłową, inne, zbyt ubogą, a jeszcze inne za bogatą. Regulując karburator w ten sposób, aby najsłabiej zaopatrywany cylinder był jeszcze zdolny do pracy, okazało się, że postępowanie takie powodowało dla cylindrów pracujących normalnie przesylenie pali-

wem, a dla cylindrów już przesyconych po prostu powódź benzyny, równocześnie zużycie paliwa stawało się niewiarogodnie wielkie.

Dalsze badania miały więc na celu wykazanie zmiany składu mieszanki poszczególnych odgałęzień. W przewody rury ssącej wbudowano okienka i instalację oświetleniową, aby stwierdzić w których miejscach na-

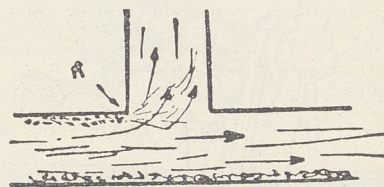


Przy zaokrąglonych odprowadzeniach na ścianach przewodu osiada skondensowana benzyna, która częściowo w stanie płynnym dostaje się do cylindrów.

stepuje kondensacja benzyny. Winowajcami były te części przewodów, które wykazywały najmniejszą szybkość mieszanki.

I tu rozpoczęła się tragedia, gdyż wkrótce zdano sobie sprawę, że układ ssący można wykonać jak się komu podoba, lecz w żadnym wypadku nie zapobiegnie się temu, że w pewnych momentach szybkość przepływającej mieszanki ulegnie zmianie. Jeżeli bowiem wszystkie cylindry połączone są z jednym karburatorem, to słup gazu stale zmienia kierunek zależnie od tego w którym miejscu właśnie następuje ssanie. Wahanie to występuje przy każdym układzie rury ssącej, zaś przed każdą zmianą kierunku słup gazu na krótką chwilę zatrzymuje się w miejscu. Ten właśnie moment jest powodem skraplania się benzyny na ścianach przewodów.

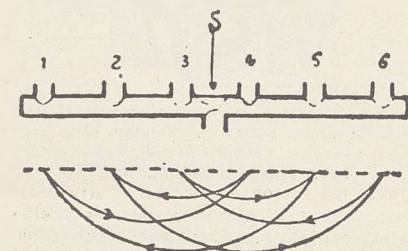
W silniku czterocylindrowym wahania te są znacznie radsze, jeżeli bowiem cylindry połączone są z przewodem, do którego dołącza karburator w środku (patrz rycina) to



Przy odprowadzeniach o ostrych kantach, paliwo skondensowane na ścianach zostaje przez powstające wiry porwane i częściowo rozpylane.

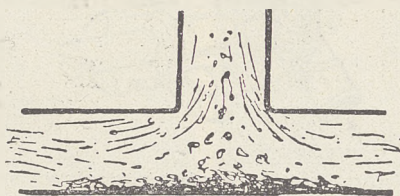
mieszanka płynie w pierw do grupy cylindrów 1, 2 a następnie do grupy 3, 4. Zmiana kierunku w czasie cyklu pracy wszystkich cylindrów następuje tylko raz a zatrzymanie się mieszanki jest bardzo krótkie, gdyż efekt ssący następnej grupy cylindrów jest bardzo silny i powoduje szybkie przyspieszenie prądu gazów.

W silniku sześciocylindrowym z środkowym połączeniem karburatora zmiana kierunku mieszanki następuje po każdym ssaniu, a słup gazu wskutek tego zatrzymuje się bardzo często, przyczem przyspieszenie prądu mieszanki jest znacznie mniejsze wobec mniejszej pojemności cylindrów w stosunku do przekroju rury ssącej. Tak więc przy silniku sześciocylindrowym w środku rury ssącej



Rura ssąca tego samego układu w silniku sześciocylindrowym. Gaźnik dołączony w środku. S — strefa małej szybkości mieszanki. Na dole: schemat kolejności zapłonu, z którego wynika częste wahanie słupa gazu.

dziwnie uparty. Wadliwa regulacja, karburatora która w silnikach czterocylindrowych była często powodem nieregularnej pracy, nie wchodziła w rachubę, gdyż wszystkie odnośne poprawki były zupełnie bezskuteczne. Przy dalszym badaniu powodów stwierdzono jednak, że nieregularności w biegu występowały periodycznie, z czego wynikało, że pewne cylindry wytwarzały silniejsze lub słabsze impulsy pracy od innych. Różnica ta wskazywała na pewne odchylenia w ilości i składzie mieszanki, otrzymywanej przez poszczególne cylindry. Z nienormalnie słabego impulsu pracy należało wnioskować, że odnośny cylinder otrzymał zmniejszony ładunek mieszanki, lub

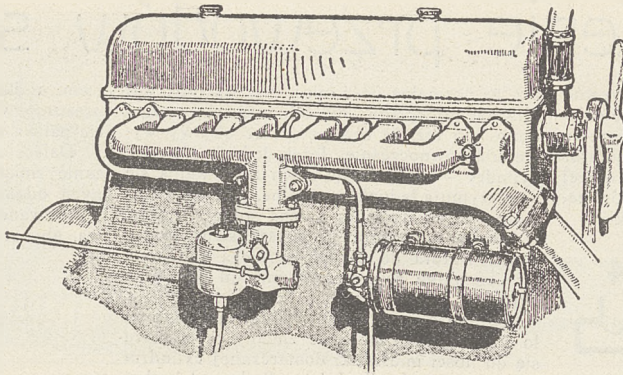


Naprzeciwko odprowadzenia do karburatora osiada często wielka ilość skondensowanego paliwa w stanie płynnym.

pojawia się „strefa stagnacyjna“ S, mieszanka zaś uderza w przeciwną ścianę pozostawiając tam większe drobinki benzyny jako osad płynny. Podczas pracy silnika z miejsca tego płynię do cylindrów stale płynne paliwo

Aby zapobiec kondensacji benzyny zastosowano jako środek najprostszy dość silne ogrzanie środkowego punktu rury ssącej, który w ten sposób otacza się płaszczem przez który przechodzi część gazów wydechowych. W ten sposób występujące tam krople benzyny natychmiast wyparowują i zostają porwane przez prąd gazu. Rozwiązanie to nie jest bynajmniej idealne, gdyż ogrzewacz ten powoduje nie tylko wyparowanie benzyny, lecz również ogrzewając napelnienie cylindra a temsamem i wydajność silnika.

Drugim rozwiązaniem, dzięki któremu unikną się powyższych niedogodności jest zasto-



Rury wydechowe w silnikach sześciocylindrowych umieszcza się często po stronie rur ssących, które w ten sposób ogrzewają się, ułatwiając wyparowanie skroplonego paliwa.

sowanie dwóch karburatorów i to w ten sposób, że każdy z nich obsługuje jedną grupę

cylindrów. W układzie takim „strefa stagnacyjna“ znika zupełnie, a lepsze naplenienie cylindrów, tak pod względem ilościowym jak i gatunkowym, sprawia, że wydajność silnika znacznie się powiększa. Poważną przeszkodą w zastosowaniu tego rozwiązania jest jednak dość znaczny koszt, oraz ta okoliczność, że równomierne uregulowanie dwóch karburatorów wymaga wielkiej znajomości rzeczy, grożąc w przeciwnym wypadku nierównomierną pracą silnika. Pewne korzyści wynikają również z zastosowania rur ssących o ostrych kantach (patrz rysiny).

Jak widzimy wszystkie dotychczasowe rozwiązania są kompromisami, które jednak niestety są jedynym wyjściem z sytuacji, gdyż jest mało prawdopodobne, aby w najbliższym czasie znalazło coś lepszego.

Jak odwapnić system chłodzenia?

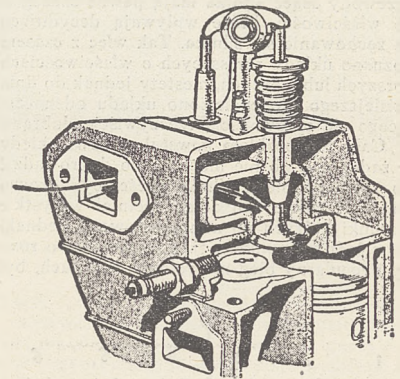
Zdarza się często, że niektóre samochody przy dłuższej jeździe w terenie górzystym wykazują wyraźne skłonności do zagrzewania się. Jeżeli powodem tego zjawiska nie jest wadliwa regulacja gaźnika lub zapłonu, to zjawisko to napewno można przypisać zawapnieniu systemu chłodzenia i chłodnicy. Zawapnienie to występuje prędzej czy później w każdym sa-

Na uwagę zasługuje tu przede wszystkim odwapnianie zapomocą kwasu solnego, gdyż metoda ta jest tania, skuteczna i zupełnie nieszkodliwa, cały zaś zabieg załatwić można wygodnie w przeciągu godziny.

Czyszczenie rozpoczynamy od wypuszczenia wody z silnika, przyczem zapomocą wadra mierzymy mniej więcej ilość wody w chłodnicy. Następnie nabywamy odpowiednią ilość kwasu solnego, to jest mniej więcej połowę ilości wody, którą wypuściliśmy z chłodnicy. W odpowiednim naczyniu kamiennem, szklanem lub emaljowem przygotowujemy roztwór przez dodawanie wody do kwasu solnego (nie odwrotnie!), w stosunku dwóch części wody na jedną część kwasu solnego. Rozczynem tym napelniamy chłodnicę i to tak daleko, aby przez górny otwór można dojrzeć poziom płynu. Po napelnieniu zauważymy silne wzburzenie się płynu, które pochodzi stąd, że kwas solny redukuje osad na łatwo rozpuszczalny chlorek wapnia, uwalniając przytem pewną ilość gazu (kwasu węglowego). Rozczyn pozostawiamy w spokoju tak długo dopóki trwa burzenie się płynu, poczem uruchamiamy silnik co spowoduje powtórne zaburzenie roztworu, przez krążenie mieszanki zaczynają bowiem działać inne nieużyte jeszcze części kwasu solnego, podczas gdy równocześnie krążący płyn splukuje wierzchnie

rozpuszczone już warstwy osadu a odsłania nowe warstwy.

Po kilku minutach roztwór uspakaja się ponownie. Zachodzą teraz dwie możliwości:

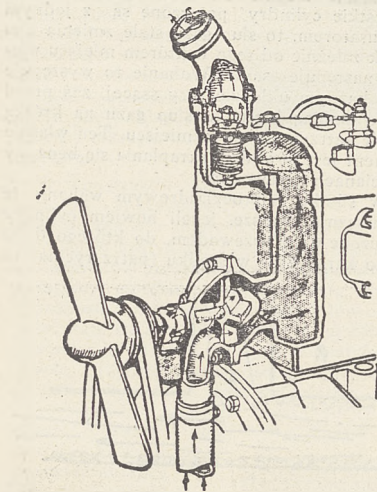


Wnętrze cylindra z zaworami wiszącymi. Strzała wykazuje drogę mieszanki. Komory obok rur ssącej, należące do koszułki wodnej, która posiada dość skomplikowane kształty.

albo wszelki osad jest już rozpuszczony, albo też skuteczność roztworu jest wyczerpana. Dla upewnienia się, wypuszczamy roztwór i napelniamy chłodnicę po raz drugi. Jeżeli nie nastąpi wzburzenie płynu, odwapnianie chłodnicy jest ukończone, w przeciwnym razie postępujemy w sposób wyżej opisany aż do skutku.

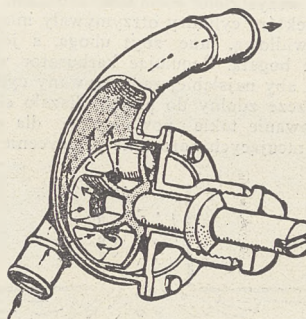
Wreszcie przepłukujemy chłodnicę czystą wodą. Jeżeli nie mamy wodociągu to napelniamy chłodnicę 6—8 razy świeżą wodą, jeżeli w garażu mamy wodociąg, wkładamy wąż do górnego otworu pozostawiając na dole otwarty kurek, przyczem dopływ wody musimy do regulować tak, aby do chłodnicy napływało więcej wody niż dołem zdoła uciec.

Takie odwapnienie w żadnym wypadku nie może uszkodzić chłodnicy, jeżeli jednak czasem zdarzy się, że po wypchnięciu chłodnicą wykazuje nieszczelność, to powód leży w tem, że nieszczelności te zapchane były wapnem. W takim wypadku nie należy czekać, aż powstąpi się dawny stan, lecz zawczasu należy oddać chłodnicę do specjalisty.



Doprowadzenia i odprowadzenia wody do koszułki cylindrów. W odprowadzeniu górnym widzimy termostat. Pompa do wody umieszczona jest za wentylatorem.

mochodzie, a szczególnie szybko wtedy kiedy woda stosowana do chłodzenia jest twarda, to jest bogata w wapno i kiedy ją się często zmienia. Wapno w zimnej wodzie jest rozpuszczone tak, że filtrowanie wody jest bezcelowe. Przy ogrzaniu wody jednak wydziela się t. zw. kwas węglowy, podczas gdy wapno przyjmuje formę stałą, osadzając się w postaci białego twardego osadu na ścianach chłodnicy i koszułek wodnych. Zwiększający się osad z czasem zmniejsza przekroje przewodów, utrudniając cyrkulację wody i wskutek złego przewodnictwa ciepła, zmniejsza skuteczność systemu chłodzenia. Na szczęście odwapnienie całego systemu jest tak proste, że może być wykonane nawet przez amatora.



Wnętrze pompy centrifugalnej, która podczas zimy najbardziej z wszystkich części systemu chłodzącego, winna być chroniona przed zamarznięciem. Kawałki lodu, znajdujące się ewentualnie między łopatkami, należy roztopić przez okładanie pompy gorącymi szmatami.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

W ubiegłą sobotę i niedzielę tj. 16 i 17 bm. odbyły się wyścigi samochodowe o „Wielką Nagrodę Tunisu” na szosie okrężnej Bardo. Pierwszy dzień zarezerwowany został dla samochodów sportowych, których stanęło 13 do tej imprezy. Regulamin wymagał 10 okrążeń toru, czyli 320,92 km. W klasyfikacji ogólnej i dla wszystkich kategorii zajęła pierwsze miejsce baronowa d'Elern na Bugattim o pojem. cyl. 2 litr. w 2:57:14, czyli z średnią szybkością 108,66 km/godz. Dalsze miejsca zajęli Bellincioni na Alfa-Romeo (poj. cyl. 2 litr.) w czasie 3:2:44; Bouchy na Salmsonie (3:19:43); Vincenti na Bugattim (3:21:43); Rallo na Bugattim (3:44:21). Telmi na Ardesie oraz Felici na N. C. odpadli po upływie czterech godzin.

Klasyfikacja według kategorii przedstawia się następująco: Ponad 2 litry: Vincenti na Bugattim; 2 litry: 1) baronowa d'Elern na Bugattim, 2) Bellincioni na Alfa-Romeo; 1500 ccm: Rallo na Bugattim; 1100 ccm: Bouchy na Salmsonie.

Od samego początku wybija się na czoło wszystkich konkurentów baronowa d'Elern, mając w niedalekiej odległości od siebie Bellincioni na Alfa-Romeo. Walka była bardzo zacięta, tembardziej, że baronowa straciła 3 minuty czasu na naprawę drobnego defektu. Mimo wszystko wysuwa się na 35 okrążeniu ponownie na czoło, bije Alfa-Romeo, oraz rekord notowany dla samochodów turystycznych tej kategorii z średnią szybkością 115 km/godz.

W niedzielę odbył się rekord szybkości na tej samej szosie i na tym samym dystansie. Świetne zwycięstwo odniósł Antoni hr. Brilli-Peri na Alfa-Romeo.

W tym dniu osiągnięto wyniki: w kat. do 1100 ccm: Scaron na Amilcarze, czas 2:47:32, z średnią szybkością 114,84 km/godz.; w kat. do 1500 ccm: de Bondelli na Bugattim, czas 2:37:27 (średnia szybkość 122,29 km/godz.); w kat. ponad 1500 ccm: 1) hr. Brilli-Peri na Alfa-Romeo w 2:23:29 (średnia szybkość 133,92 km. na godz.), 2) Dreyfuss w 2:23:51.

Wielka Nagroda Tunisu stanowiła podziwu godne zakończenie międzynarodowego sezonu sportowego. Był to wyścig, na jaki mogły się tylko zdobyć rasowy sport. Z 25 konkurentów tylko 13 dojechało do mety. Z czterech czerwonych wozów włoskich, które walczyły o palmę pierwszeństwa z niebieskimi „Bugatti”, tylko jeden z Brilli Perim przy sterze (Alfa-Romeo) ukończył wyścig. Jemu też przypadło w udziale zwycięstwo. Był on je-

dynym, któremu sprzyjało szczęście od początku do końca.

Na starcie wysuwa się Borsacchini przed Varzim, zwyciężąc w Monzie. Na pierwszym okrążeniu za trzema kierowcami włoskimi (obok Varziego jechał Brilli Peri) pędzą najlepsi kierowcy na Bugattich jak Dreyfuss, Lehoux, Etancelin i Lam. Pod koniec drugiego okrążenia poddaje się Varzi. Maseratti wal-



Baronowa d'Elern, zdobywczyni nagrody turystycznej w „Grand Prix” Tunisu krótko przed startem.

czy z de Bondellim o zwycięstwo w jednej kategorii, a Scaron na Amilcarze aż do końca o zwycięstwo w najmniejszej.

Pierwszych siedem okrążeń przebyto w piekielnym tempie. Na ósmym okrążeniu wskutek defektu wycofuje się Borsacchini, który na tem okrążeniu osiągnął najlepszy czas. Dalszy etap wyścigu, to zacięta walka między Brilli Perim a Dreyfussem. Bugatti kilkakrotnie zarzuca, traci czas i zajmuje wobec tego zasłużone drugie miejsce. Brilli Peri, dziesiątą czołowy kierowca Włoch, entuzjastycznie zostaje witany!

Czechosłowacki Automobilklub przygotuje na rok 1930 — w miejscu tradycyjnego wyścigu Brno — Sobesice, który w tym roku odbył się po raz ostatni — międzynarodowy wyścig okrężny, który będzie nosił miano „Wyścigu Masaryka”, prezydenta Rzeczypospolitej Czechosłowackiej. Trasa wyścigu prowadzić będzie przez Pisarki, Kohontovice, Zebetin, Ostrovacice, Veselka, Bosonohy, Novy, Likovec, Pisarki. 16 okrążeń tej trasy wyniesie około 500 km. Wyścigiem tym zainteresował się międzynarodowy świat sportowy tembardziej, że honorową nagrodę wędrowną ufundował sam prezydent Masaryk.

Rząd belgijski popiera wytrwale wszelkie próby skrócenia komunikacji pomiędzy Brukselą a Kongo Belgijskiem. Z ramienia rządu wybrali się niedawno samochodem w podróż do Kongo państwo Raymond Boschmans. Z Brukseli ekspedycja wyruszyła przez Dijon i Lyon do Marsylii, gdzie samochód załadowano na okręt. Dalsza podróż lądem wiodła z Algieru do Columb Bechar, skąd droga prowadziła przez Saharę.

Należy podnieść zasługę Francji, która uczyniła nieprzebytą dotąd pustynię terenem łatwym dostępnym dla automobilistów. Rozsiane po oazach stacje obsługi i postępująca budowa dróg sprawiają, że niebawem królowa pustyni z terenu ryzykownych ekspedycji zamieni się na miejsce ciekawych wypraw turystycznych dla automobilistów.

W ciągu dziewięciu dni ciężarówka Chevrolet, którą państwo Boschmans odbywali podróż, przebyła Saharę i dotarła do Alar. Deszcze utrudniały bardzo dalszą jazdę, lecz nie zdołały jej opóźnić. Dopiero po przebyciu do Tabenkort w Nigerji (Afryka Środkowa), musiano przerwać podróż z powodu choroby p. Boschmans.

Podróż samochodem, odbyta drogą lądową, okazała się znacznie krótszą od dotychczasowych podróży morskich, to też w najkrótszym czasie państwo Boschmans wybiorą się powtórnie do Afryki Środkowej, przy czem użyty będzie ten sam samochód, gdyż nie zawiódł on swych właścicieli ani razu.

Podczas próby pobit na torze w Monthléry Mott na motocyklu Rudge-Withworth o pojemności 500 ccm rekordy na 100 mil w 56 min. 21 sek. z średnią szybkością 171,3 km/godz. W jednej godzinie przebył 171,39 kilometrów.



W ubiegły piątek wylądowali na lotnisku w Le Bourget na aparacie „Znak Zapytania” asilotnictwa francuskiego Costes (po lewej) i Bellonte (po prawej).



Powrót uczestników rajdu Le Bourget — Madagaskar. Od lewej: Regimens z żoną, Bailly i Marsot.



Start samochodów wyścigowych w Bardo do wyścigu o „Wielką Nagrodę” Tunisu.

Zamierzana przez lubelski klub lotniczy próba pobicia światowego rekordu lotniczego na odległość w linii prostej bez lądowania na awionetce jednomiejscowej, ma być podjęta w przyszłym tygodniu.

Aby ustalić ten rekord, pilot przebyć musi odległość przeszło 2655 km, tyle bowiem wynosi ostatni, w chwili obecnej obowiązujący rekord, ustanowiony w lipcu r. b. przez Amerykanina Zimmerlev.

Dnia 4 listopada b. r. odbyło się w Paryżu zebranie Jury międzynarodowego rajdu awionetek, który to rajd, polegający na locie dookoła Europy — między innymi i przez Polskę, dokonany został w dniach od 2 do 16 sierpnia b. r. Po przeszło dwumiesięcznej zwłoce od ukończenia rajdu, spowodowanej zakwestjonowaniem wyników pilotów: kpt. Broad'a, lorda Carberry'ego i Miss Spooner, zatwierdzono obecnie ostateczne wyniki i przysądzone nagrody, jak następuje:

Nagrodę przechodnią otrzyma „Deutscher Luftfahrt” za zwycięstwo, odniesione na awionetce niemieckiej BFW-M 23b, pilotowanej przez Morzika.

Lista 20-tu nagród pieniężnych, które przysądzone właścicielom awionetek, przedstawia się następująco: 1 — 100 000 franków „Deutsche Verkehrsfliegerschule” (awionetka BFW-M 23b, pilot Morzik); 2 — 50 000 fr. „De Havilland Aircraft” (aw. De Havilland, pilot kpt. Broad); 3 — 25 000 fr. „Raab Katzenstein” (aw. Raka, pilot lord Carberry). Dalsze 17 nagród po 7 350 fr. każda, przyznano w następującej kolejności: „Klemm” (aw. Klemm, pilot Lusser); „Offic. Ferrov. Meridionali” (aw. Romeo, pilot Guazzetti); „Oscar Caminacci” (aw. BFW, pilot von Dungen); „Soc. An. Avia” (aw. Avia, pilot Kleps); „Offic. Ferrov. Meridionali” (aw. Romeo, pilot Castaldo); „Offic. Ferrov. Meridionali” (aw. Romeo, pilot Gelmetti); „Miss Spooner” (aw. De Havilland, pilotka Miss Spooner); „Junkers” (aw. Junkers, pilot Roeder); „Carlo Benassati” (aw. Romeo, pilot Benassati); „Fr. C. Lombardi” (aw. ASI pilot Lombardi); „Soc. An. Aeron. Italia” (aw. Fiat ASI, pilot Botala); „Hans Wirth” (aw. Klemm, pilot Wirth); „Fr. Siebel” (aw. Klemm, pilot Poss); „Junkers” (aw. Junkers, pilot Kneer); „Aeroklub niemiecki” (aw. B.

F. W., pilot Offermann); „Klemm” (aw. Klemm, pilot Kirsch) i „Fr. Siebel” (aw. Klemm, pilot Siebel).

Wśród licznych nagród lokalnych znajduje się nagroda polska (model pomnika ks. Poniatowskiego), ufundowana przez pana ministra komunikacji. Nagrodę tę zdobył pilot lord Carberry za najlepszy czas, wykazany na trasie Paryż — Warszawa.

Do istniejących w Polsce 11 klubów lotniczych przybywa nowy klub, organizujący się w Łodzi pod nazwą „Łódzki Klub Lotniczy”. W ogólnej liczbie 12 klubów lotniczych mieści się sześć klubów akademickich i sześć nieakademickich.

Rozlokowanie ich przedstawia się następująco: Warszawa 2, Poznań 2, Biała Podlaska 1, Gdańsk 1, Katowice 1, Kraków 1, Lublin 1 i Wilno 1.

Dażąc ambitnie do stworzenia regularnych połączeń z kolonjami własnymi i stolicami kontynentu Europy, Francuzi organizują coraz to nowe rajdy.

Na lotnisku Le Bourget wylądowali dnia 22 bm. o godzinie 11,35 lotnicy Costes i Bellonte, którzy drogę z Paryża (11 000 km) przez Tonkin, Kalkuttę, Karachi, Alep i Ateny przebyli w ciągu niecałych 4 dni.

Dnia poprzedniego przylecieli do Le Bourget Bailly, Reginessi i Marsot z lotu nad Afryką. Odbyli oni w ciągu 3-ech tygodni lot do Madagaskaru i z powrotem, zatrzymując się 6 dni na tej wielkiej francuskiej wyspie.

Pilot niemiecki, Gronhoff, wykonał szereg pięknych ewolucyj z szybkością 120 km na godz. na małej awionetce, zaopatrzonej w półlitrowy motor o sile 9 K. P. Ciężar — 30 kg. na kw. metr powierzchni; powierzchnia nośna — 18 m. kw. Maszyna budowana jest sposobem uproszczonym na wzór szybowca. Kilka tego rodzaju małych modeli ma być budowanych seryjnie do sprzedaży po cenie 5 000 złotych.

Najmłodszy syn króla Jerzego, książę Jerzy, odbywa już od tygodnia, prawie codziennie, ćwiczenia w kierowaniu samolotem nad lotniskiem Northelt, gdzie również szkoli się w sztuce kierowania samolotem najstarszy syn króla, ks. Walji. Obaj synowie królewscy używają w lotach próbnych awionetek typu „Gipsy Moth”. Księciu Walji towarzyszy pilot Fielden, a ks. Jerzemu dowódca eskadry Don.

W Australji zanotowano ostatnio rekord, który można uważać za najbardziej oryginalny z wszystkich dotąd rekordów. Celem ustalenia tego rekordu należało możliwie jaknajwięcej razy w przeciągu doby wejść na górę Back Spur (Esperon Noir), której wysokość wynosi 1000 m. przy wzniesieniu 10 proc. Kierowca Pat Malone na motocyklu o pojemności 500 cm pobił ten rekord, który wynosił 40 wjazdów i zjazdów liczbą 78. Ilość przebytych kilometrów wynosiła 820, z których pewną ilość przejechać musiał w śniegu.



Aparat Costes'a i Bellonte'a „Znak Zapytania” krótko przed lądowaniem nad lotniskiem w Le Bourget.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z KRAJU

Rozwój komunikacji autobusowej w Polsce

Rozwój komunikacji autobusowej w Polsce czyni wciąż olbrzymie postępy. Świadczy o tym dane statystyczne. W roku 1924 wszystkich autobusów było w Polsce zaledwie 412, w następnym roku cyfra ta podwoiła się, a rok 1929 liczy już 2334 autobusy.

Nawet brak dobrych dróg, zwłaszcza we wschodnich częściach kraju, nie jest w stanie powstrzymać rozwoju automobilizmu. Ilość autobusów rośnie z dnia na dzień. Osiedla, najbardziej dotąd upośledzone pod względem komunikacji, uzyskują połączenie ze światem.

Komunikacja lotnicza polsko-rumuńska

Dnia 29. b. m. odbędzie się w Warszawie konferencja lotnicza polsko-rumuńska w sprawie sfinalizowania umowy na utrzymywanie stałej i regularnej komunikacji lotniczej między Polską a Rumunią. W związku z tem spodziewać się należy uruchomienia na początku przyszłego roku linii Warszawa — Lwów — Bukareszt.

Polsko-niemiecka umowa lotnicza

Dnia 6. b. m. pomiędzy Polską a Niemcami nastąpiła wymiana not, będąca skutkiem podpisania polsko-niemieckiej umowy o żegludze powietrznej.

Umowa ta z dniem 21. b. m. upoważnia niemieckie przedsiębiorstwo lotnicze, utrzymujące stałą komunikację na liniach Berlin — Gdańsk i Berlin — Królewiec, do przelotu nad Pomorzem. Z drugiej zaś strony samoloty polskiej linii lotniczej „Lot” mają prawo dokonywać przelotu nad terytorjum niemieckim na liniach Warszawa — Gdańsk oraz Poznań — Katowice.

Nocna komunikacja lotnicza w Polsce

Wydział lotniczy Ministerstwa Komunikacji wysłał do Niemiec dr. inż. Kluza i inż. Pawlikowskiego dla zaznajomienia się ze sposobami oświetlenia podczas nocy szlaku lotniczego Berlin — Hannover, który to szlak jest pod tym względem wzorowo urządzony. Wyjazd ten stoi w związku z zapowiedzianą na 29. b. m. konferencją lotniczą polsko-rumuńską w sprawie utworzenia stałej i regularnej komunikacji między temi krajami. W wyniku tej konferencji projektowane jest utworzenie, jak to już o tem pisaliśmy, linii Warszawa — Lwów — Bukareszt, która połączy Polskę z Rumunią i morzem Czarnem. Jednocześnie na skutek zawarcia umowy lotniczej z Niemcami ma być utworzona stała komunikacja między Warszawą a Berlinem przez Poznań. Z tego to powodu wydział lotniczy Ministerstwa Komunikacji projektuje utworzenie również i komunikacji nocnej na tym wielkim szlaku lotniczym, łączącym Polskę z zachodem i morzem Czarnem. Mają tam kursować specjalne aparaty, zaopatrzone w miejsca sleepingowe. W przyszłości linia Warszawa — Berlin będzie miała połączenie lotnicze z Paryżem i Londynem i stanie się jedną z największych tranzytowych linii lotniczych w Europie.

Niezależnie od tego kilka ważniejszych linii lotniczych, utrzymujących stałą komunikację między Warszawą a głównemi centrami kraju ma otrzymać również nocną komunikację i wobec tego zachodzi potrzeba zaopatrzenia tych linii w odpowiednie aparaty oświetlające.

Anglia zamierza budować u nas jezdnie

Angielska firma Asphalt Comp. złożyła magistratom większych miast oferty na budowę

jezdni asfaltowych, z udzieleniem długoterminowego kredytu dwudziestoletniego. Anglicy chcą inwestować w tych budowach do miliona funtów szterlingów.

Z CAŁEGO ŚWIATA

Produkcja i eksport samochodów Stanów Zjednoczonych i Kanady

Przemysł samochodowy Stanów Zjednoczonych i Kanady wyprodukował w pierwszych ośmiu miesiącach br. 4.443.350 samochodów, z czego 3.831.045 osobowych i 612.305 ciężarowych. W tymże samym czasie w ubiegłym roku wytworzono 3.236.364; z liczby tej przypadło na samochody osobowe 2.857.630, a na ciężarowe 378.734. Porównując produkcję od stycznia do września 1928 i 1929 r. okazuje się nadwyżka 1.206.986 samochodów.

Z produkcji ogólnej wywieziono zagranicę od stycznia do końca lipca 488.178 samochodów osobowych i 226.956 ciężarowych, czyli 18,2 proc., podczas gdy w ubiegłym roku przypadło na eksport 380.453 samochody osobowe i 102.279 ciężarowych, czyli 17,6 proc.

6-cio cylindrowy „Ford”

W wywiadzie, udzielonym korespondentowi pism niemieckich, oświadczył jeden z inżynierów koncernu Forda, że w fabryce Detroit skonstruowany został nowy model sześciocylindrowy z napędem na przednie koła, z którym przeprowadza się obecnie próby na terenach fabrycznych. O ile nowy typ, którego litraż jest cokolwiek mniejszy niż obecnego Forda „A”, mianowicie nie dochodzi do 3 litrów, okaże się praktyczny, należy się spodziewać rychłego wprowadzenia go na rynek.

Wiadomość powyższa dowodzi, że Ford nareszcie przekonał się do samochodów sześciocylindrowych, zapewne zmuszony do tego walką konkurencyjną z Chevroletem i Essex'em, oraz, że napęd na przednie koła dotychczas stosowany tylko do wozów specjalnych, poraz pierwszy wprowadzony do samochodu seryjnego, obecnie znajdzie zastosowanie w produkcji masowej.

Warto przy okazji nadmienić, że Ford, który przed 2 laty w związku z przejściem do nowego typu „A” poniósł olbrzymie straty i czasowo został zdystansowany przez General Motors Co. w r. b., znów odzyskał utracony prymat i bije rekord światowy w przemyśle samochodowym.

Nowy wóz rekordowy

W zakładach „Sunbeam” w Wolverhampton w Anglii jest na ukończeniu samochód rekordowy o mocy 2000 KM., na którym Kaye-Don chce pobić rekord szybkości na wiosnę przyszłego roku na torze na Florydzie. Ze względu na to, że Amerykanie w roku 1930 nie zamierzają podjąć prób pobicia rekordu szybkości nie będzie miał Kaye-Don żadnych konkurentów.

Co się robi w Ameryce ze starymi autami

Olbrzymia liczba samochodów, które po krótkim stosunkowo przeciągu czasu stają się, zdaniem Amerykanów, niezdadne do użytku i zastępowane bywają odrazu nowymi, jest dla Stanów Zjednoczonych trudnym do rozwiązania problemem. Na przedmieściach różnych miast amerykańskich, porzucone przez ich właścicieli samochody, gromadzą się w formalne stosy, które stopniowo, w miarę swego wzrostu, stają się zaporą dla komunikacji, nie mówiąc już o tem, że i pod względem estetycznym rażą oko. Tu i ówdzie próbowano rozwiązać problem mnożącą się zniszczonych samochodów przez palenie ich. Obecnie jednak władze nowojorskie wystąpiły z projektem pożyteczniejszego zużycia starych samochodów. Ma się z nich zbudować wielką tamę rzeczną, względnie wypełnić niemi jedno z małych jezior.

Faszyzm w obronie produkcji krajowej

Jak dalece we Włoszech faszystowskich sięga ingerencja władz państwowych do życia prywatnego jednostki, dowodzą pogłoski za-notowane przez prasę, na podstawie których sam Mussolini zainteresował się zagadnieniem wzrostu importu samochodów zagranicznych i stojąc w obronie zagrożonego przemysłu krajowego wynalazł nader gorzkie, a niewiadomo czy równie skuteczne lekarstwo.

Il Duce wychodzi z założenia, że przywóz fabrykatów zagranicznych wzrasta li tylko dlatego, że znajdują się jeszcze niepatryjotyczni obywatele, którzy nie zastanawiając się



Autobus marki Somua, dla m. stol. Warszawy na salonie samochodowym w Paryżu

wcale nad krzywdą, jaką wyrządzają rodzimemu przemysłowi, przedkładają auto amerykańskie, niemieckie lub francuskie ponad krajowego Fiata czy Lancię. Tacy egoiści, którzy dla marnego indywidualnego punktu widzenia poświęcają aktywność bilansu handlowego i dobro gospodarstwa narodowego, od czasu mają niebawem na własnej skórze całą surowość faszystowskiego regimu. Albowiem obywatel włoski nabywający wóz zagraniczny będzie musiał tłumaczyć się przed Automobilklubem Królewskim w Rzymie z powodu swego czynu. O ile ta instytucja nota bene półoficjalna, będąca poborcą podatku samochodowego, uzna, że fakt kupienia wyrobu obcego przemysłu nie da się usprawiedliwić, nastąpi sankcja karna umieszczenia nazwiska niefortunnego wroga swej ojczyzny na czarnej liście, która zostanie opublikowana we wszystkich gazetach.

Przyznać należy, że te drażące środki mają do pewnego stopnia rację bytu, gdyż Włochy posiadają wielki i wszechstronny przemysł samochodowy, doskonale mogący zaspokoić potrzeby rynku wewnętrznego bez uciekania się do importu z zewnątrz, który nietykalnie podważa aktywność bilansu handlowego, ale również działa hamująco na dalszy rozwój produkcji krajowej.

Autostrata Turyn — Milano

Prace około budowy nowej autostrady Turyn — Milano zostały już rozpoczęte. Budowa tej autostrady, która będzie 126 km długa zostanie ukończona w przeciągu trzech lat i pochłonie 145 milionów lirów.

Ważne uchwały

Komitet skarbowy (Comite fiscal) Ligi Narodów zebrał się ostatnio w Genewie na obrady, którym przewodniczył M. Borduge, przedstawiciel Francji. Między innymi zajęto się sprawą opłat od samochodów przy przejeździe przez granice.

Komitet zatwierdził uchwałę komisji ruchu, która brzmi:

1) Nie wolno pobierać opłat od zagranicznych samochodów w czasie dwu miesięcy ich pobytu w cudzym kraju,

2) Pobieranie innych opłat ma być jak najdalej uproszczone.

Głośniki jako sygnały ostrzegawcze

W Australji przeprowadza się doświadczenia nad mowami przyrządami ostrzegawczymi, które zostają zainstalowane na niestrzeżonych przejazdach kolejowych. Na przejeździe między szynami umieszcza się fotoelektryczną kolumnę, która z chwilą, gdy promienie świetlne latarni samochodu na nią padają — wyłącza kontakt i włącza głośnik, który wydaje sygnał ostrzegawczy.

Przykre zajęcia na praskiej wystawie samochodowej

Na ostatniej wystawie samochodowej w Pradze zaszedł niemiły wypadek, który wywołał sensację w całym świecie automobilowym. Czechosłowackie zakłady „Tatra“, będące w posiadaniu wyroku sądowego przeciw zakładom „Rumpler“ obłożyły aresztem wszystkie wystawione samochody tejże firmy. Przyczyną obłożenia aresztem było rzekome skradzenie patentu na „zapad na przednie koła“ samochodów ciężarowych marki „Rumpler“, co uważano jako omieszczenie międzynarodowych przepisów patentowych.

EDWARD LIGOCKI

Pieśń automobilistów

poświęcona Automobilklubowi Włp.

Dźwięczy nam żywym gwarem głuchy
jęk motorów,
szorstka droga szeleści pod twardą
oponą,
kraj migoce ogromny, powodzą kołorów,
serce naprzód wybiega, ku nieznanym
stronom...
I w wicherze bujnym drż — Pieśń
Automobilistów —
Prowadź, święta Franciszko — pro-
wadź, święty Krzysztofie!

Ręce na kierownicy stężyły w żelazo,
stopy zrosły się z gazem, z hamulcem
i sprzęgłem,
oczy w drogi się wbiły, bluzniąc kraj
obrazem,
serce żyło się z śmiercią, co czyha za
węgłem —
Mkniemy w dal, my rycerze w kaskach
motorzystów —
Szybkość sto! Dodać gazul Prowadź
święty Krzysztofie!

Otworzyły się w bezmiar odległości
bramy,
kraje, niegdyś bezbrzeżne, przybiegły
z oddali...
Paryż, Rzym, czy Ateny? Starter włącz!
Ruszamy!
Motor tlokiem żelaznym już jak ser-
cem wali,
wartka szybkość już tętni, choć nieroz-
pętana —
prowadź, Patronko święta — Francesca
Romana!

Oby nas, nie zawiodły energia i wola,
oby stał naszych maszyn hart swój za-
chowala,
oby w pędzie, jak w wicherze, lecącym
przez pola,
dłoń nasza pewna była, pewnością zu-
chwala,
i oby strzegł zastępów automobilistów
Patron Chorągwi naszej, druż nasz
święty Krzysztofie!

Wszystkie wystawione samochody Rumpler zostały nakryte płótnem.

Jak się dowiadujemy w ostatniej chwili, aresztem obłożone samochody marki Rumpler zostały zwolnione za kaucją 4000 mk. niem. Taką samą kaucją musiały złożyć zakłady „Tatra“. Obecnie wykazuje się, że punktem spornym tego niemilego incydentu jest układ piór przy resorach. Proces odbędzie się w sądzie praskim.

Radja na usługach automobilizmu

Francuski przemysł samochodowy zamierzając wprowadzić w życie ciekawy projekt zastosowania radjotelefonu dla automobilistów. Wszystkie będące w ruchu samochody zostałyby zaopatrzone w małe instalacje radiowe nadawcze, zapomocą których kierowca mógłby w razie wypadku lub braku benzyny zawiadomić o powyższym najbliższą stację ratunkową, również dysponującą instalacją bezdrutową. Każdy kierowca otrzymałby również specjalną mapę podzieloną na numerowane kwadraty, tak, iż wystarczy podać drogą radiową numer kwadratu, w którym samochód uległ wypadkowi.

W Niemczech i Czechach — zagadnienie możliwości szybkiego ściągania pomocy do aut, które z jakiegokolwiek powodu ugrzęzły w drodze, zostało rozwiązane w inny sposób, a mianowicie przez umieszczanie na specjalnych słupach na zsoch aparatów telefonicznych. W Polsce, gdzie ze względu na złe szosy i nieregulowany ruch wypadki samochodowe są stosunkowo częste, wartoby również pomyśleć o czemś podobnym.

W Anglii — nie u nas

Królewska komisja komunikacyjna angielska opracowała w swem drugim sprawozdaniu szereg propozycji do nowych przepisów o kontroli pasażerskiego ruchu automobilowego i autobusowego. Komisja proponuje podzielenie Anglii na 14 okręgów, których władzę kontrolującą sprawowałby komisarzy ruchu po 3-ech na każdy okręg.

Czy uregulowanie komunikacji samochodowej w Polsce jest w toku. Czy Ministerstwo Komunikacji lub Robót Publicznych nie zamierza zająć się tą palącą sprawą?

Możeby i u nas zaprowadzić?

Automobilisci z Peru muszą się co sześć miesięcy poddawać ponownym egzaminom szoferskim, jeżeli nie chcą utracić dyplomu. Jak dobrze byłoby, gdyby i u nas zaprowadzono podobne egzaminy sprawdzające.

Statystyka pojazdów mechanicznych w Anglii

Ostatnio sporządzona statystyka pojazdów mechanicznych wykazuje 16 700 samochodów osobowych, 12 100 ciężarowych oraz 36 000 motocykli.

Paryż bez koni

Magistrat miasta Paryża powziął uchwałę, że od 1 stycznia 1930 r. znieiona zostaje wszelka komunikacja i transport zaprzęgami konnymi.

Budżet lotnictwa cywilnego

Preliminowany na rok 1930 budżet lotnictwa cywilnego wynosi 14 milionów złotych. Jest to suma niezmiernie niska, szczególnie jeśli się weźmie pod uwagę państwa zachodnie, które wydają na lotnictwo cywilne ogromne



Edward Ligocki, autor „Pieśni Automobilistów“ na samochodzie sportowym marki „Delfosse-Benova“.

suny. Np. Francja asygnowała na ten cel 1½ miljarda franków.

Budżet na rekordy we Franji

Budżet przyjęty przez komisję skarbową Francji przewiduje kredyt w wysokości sześciu milionów franków, przeznaczonych częściowo na rekordy w lotnictwie, częściowo zaś na organizację różnych prób i konkursów lotniczych.

Pierwszą nagrodę z tej sumy przyznano Costes'owi i Bellontowi za ich rekordowy lot długości na prostej linii. Nagrody przewidziane dla rekordów długości w prostej linii i na zamkniętej trasie są następujące:

Jeden milion franków dla światowego rekordu długości w prostej linii.

Pół miliona franków za światowy rekord długości na trasie zamkniętej, oprócz tego nagrody za dodatkowe 5000 klm. w tymże samolocie. Dodatkowe nagrody wynoszą 360 tysięcy franków za 8000 klm. i milion za 10 tysięcy kilometrów. Również przewidziane są nagrody dodatkowe za inne rekordy.

Radioaparaty na samolotach

Od 1 stycznia 1930 r. powietrzne statki komunikacyjne na liniach międzynarodowej komunikacji lotniczej będą obowiązane do utrzymania na pokładzie radioaparatu nadawczych i odbiorczych.

Sprawa zawodów o puhr „Schneidera“

Czy w przyszłości odbywać się będą zawody o puhr Schneidera lub nie, zostało ostatnio rozstrzygnięte. W ostatnich latach dzięki tym zawodom niezmiernie rozwinęło się lotnictwo morskie tych państw, które w tej rozgrywce brały udział. Przygotowania oraz szkolenie załóg pociągały za sobą olbrzymie wydatki, które pokrywały odnośne rządy. Niestety, ostatnio zawody te zaczęły się mijać z intencją fundatora tej nagrody, która szła w tym kierunku, by zainteresowane państwa doprowadzały konstrukcję hydroplanów do doskonałości, co już oczywiście ma miejsce.

Wobec tego oświadczyło brytyjskie ministerstwo żeglugi powietrznej, że na przyszłość Anglia w tych zawodach nie będzie występować oficjalnie, czyli, że rząd w zawodach tych nie będzie brał udziału, a zleci wszystkie sprawy, związane z temi zawodami Royal Aero-Club'owi. Między innymi znajduje się motyw, że rządłożył za dużo pieniędzy na szkolenie specjalnej trupy pilotów oraz na budowę szybkich hydroplanów, wobec czego dalsze angażowanie publicznego grosza uważa za nie wskazane.

Samolot przyszłości

Na odczyty wygłoszonym w Nowym Jorku, nasz rodak inżynier konstruktor M. Sikorski doszedł do wniosku, że w najbliższych latach będzie się latać na statkach powietrznych o wadze 100 ton, które będą mogły zabrać 200 pasażerów, rozwinąć szybkość 1250 klm. na godzinę i wzbicić się na wysokość 40 kilometrów.

Nowy sterowiec metalowy

Detroit Aircraft Corporation buduje nowy sterowiec metalowy, którego długość wynosić będzie 158 mtr, wysokość 40, a szerokość 35. Ogólna moc silników wynosić będzie 4 800 K. M. Zdaniem konstruktorów sterowiec ten będzie mógł rozwinąć szybkość 180 klm/g.

„DO-X“ leci przez Atlantyk

Niemcy, posiadające dzisiaj najbardziej zgęszczoną sieć komunikacji powietrznej i świetnie postawiony przemysł lotniczy, dążą obecnie do wprowadzenia linii transatlantycznych. Eksploatacja bowiem tak odległych szlaków zapewnić im może, poza zdobyciem dla swego przemysłu lotniczego, poważnego rynku zbytu, również pokaźne zyski.

Zapowiedziana przez Niemców wizyta, jaką zamierzają złożyć Amerykanom na wypróbowanym już 12-to silnikowym samolocie „DO-X“, mogącym pomieścić 150 pasażerów, ma na celu nie innego, jak właśnie przeprowadzenie pierwszego praktycznego doświadczenia.

„DO-X“ startować ma z Niemiec, skąd polecą przez południową Francję i Hiszpanię do Dakar w Afryce; z Dakar przez Ocean Atlantycki do Natalu w Brazylii, następnie przez wyspy Antylskie i Miami do Nowego Jorku.

Żegluga powietrzna między Anglią a Kanadą

Daily News pisze, że w najbliższych dniach zawarta została umowa między towarzystwami żeglugi powietrznej Imperial Airways a Canadiens Airways. Po zawarciu umowy zostanie odtwarta żegluga powietrzna między Anglią a Kanadą przez Grenlandję. Trasę podzielonoby na trzy etapy po 2000 klm. Na linii tej kursować będą hydroplany typu Blackburn (50 pasażerów), zaopatrzone w sześć silników, każdy o mocy 500 KM.

XII. Międzynarodowy Salon Aeronautyki w Paryżu

Syndykat przemysłowców aeronautyki powołał uchwałę, że XII. Międzynarodowy Salon Aeronautyczny odbędzie się w Paryżu w Grand Palais w listopadzie 1930 r.

Dorożki samochodowe a świadectwa przemysłowe

Według wyjaśnień Min. Skarbu, zawartych w okólniku nr. 288, właściciele dorożek samochodowych mogą nabywać na rok 1930 świadectwa przemysłowe:

a) IV kat. handlowej — dla przedsiębiorstw, posiadających tylko jedną, najwyżej 5-osobową dorożkę samochodową;
b) III kat. handlowej — dla przedsiębiorstw posiadających nie więcej niż trzy dorożki samochodowe (najwyżej 6-osobowe), względnie jeden autobus najwyżej 20-osobowy. Okoliczność, że omawiana gałąź zarobkowości wykonywana jest nie tylko przez przedsiębiorców osobiście, lecz również przy udziale sił najemnych, nie stanowi przeszkody do nabywania powyższych świadectw. Dla pozostałych przedsiębiorstw samochodowych zachowują moc obowiązującą przepisy § 97 rozporządzenia min. skarbu z 8. 8. 1925 r. (Dz. U. R. P. nr. 82, poz. 560).

Zaznacza się, że przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej (autobusowej), utrzymywanej pomiędzy dwiema miejscowościami, zaliczonymi do różnych klas w taryfie, winny nabywać świadectwa przemysłowe w okręgu tej władzy podatkowej, w której obszarze przedsiębiorca stale zamieszkuje, jednak według najwyższej klasy miejscowości, między którymi samochody kursują.



AKUMULATORY „PETEA“

Polskie Towarzystwo Akumulatorowe S. A.

Biała k/Bielska

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolitej wiersz nonparelowy 30 groszy

Szofer - kowal

kawaler, lat 25, z długoletnią praktyką, znam również narzędzia rolnicze i traktor, poszukuje od 1. 12. stałej posady, miejscowość obojętna. Zgłoszenia Kurjer zdw 76 142

Szofer

trzeźwy, dobrymi świadectwami, poszukuje odpowiedniej posady na prowincji ewentualnie wstawi kaucję. Zgłoszenia Kurjer zdw 75 648

Szofer

kawaler z praktyką i dobrymi, polecaciami świadectwami, trzeźwy, sumienny 1000 zł gwarancji szuka od 1. 12. 29. stałej posady. Miejscowość obojętna. Łaskawe oferty pod zdw 75 390

Garaże

bardzo obszerne, korzystnie położone, nowoczesnie urządzone po cenie przystępnej do wynajęcia. Hempowicz - Automobile. Poznań, Patrona Jackowskiego 49, telefon 6515.

Samochód

okazyjny Kabriolet 10/30 K. M. jak nowy, marki Peugeot, 4 cylindrowy na 4 osoby, doskonale się prezentujący na sprzedaż bardzo korzystnie. Do obejrzenia w garażach firmy Hempowicz - Automobile, Poznań, Patrona Jackowskiego 49, telefon 6515.

Dorożka samochodowa

Landolet 9/28 K. M., 6 cylindrowa, dobrze utrzymana z całą koncesją i z wszelkimi przyrządami na sprzedaż bardzo korzystnie. Do obejrzenia w garażach firmy Hempowicz - Automobile, Poznań, Patrona Jackowskiego 49, telefon 6515.

Nowe metody szkolenia. — Podwójna kierownica.

Kursy kierowców samochodowych J. Piątkowskiego w Poznaniu

Kurs teoretyczny i praktyczny dla zawodowców 6 do 6 tygodni, dla amatorów 4 do 6 tygodni

Kurs normalny 220 złotych.

Opłata w ratach tygodniowych.

Dla zamiejscowych pomieszczenia od 15 do 20 zł miesięcznie. Zapłaty przyjmują:

„POZNAŃSKI AUTOSKŁAD“, ulica 27 Grudnia 15 i Kancelaria Szkoły, ul. Jeżycka nr. 52, telefon 39-02.

Nowy rekord w jeździe non-stop

Na torze Avus koło Berlina wystartował dnia 25 października samochód seryjny marki „Chrysler” 16/65 KM, model 65, do jazdy non-stop, przebijając do dnia 21 listopada b. r. 70 642 klm. Poprzedni rekord w jeździe non-stop, ustalony przez Amerykanów został w dniu tym pobity o 20 000 klm.

Srednie zużycie benzyny wynosiło 13,4 l na 100 klm. Jazda non-stop odbywa się pod oficjalną kontrolą. Zaznaczyć wypada, że Chrysler dotąd jazdy podjętej nie przerwał.

**Komunikat**

**Oddziału Motocyklowego
Towarzystwa Sportowego
„Unja“**

1. W ubiegłym tygodniu rozesłaliśmy wszystkim członkom deklaracje celem dokładnego wypełnienia i odesłania do sekretariatu. Wzywamy tych wszystkich, którzy dotąd deklaracji nie oddali o natychmiastowe załatwienie.

2. W poniedziałek dnia 9 grudnia br. odbędzie się o godzinie 8 wieczorem Roczne Walne Zebrań w lokalu p. Jarockiego przy ul. Masztalarskiej nr. 8a.

W niedzielę, dnia 1 grudnia odbędzie się „ginitwa za lisem”. Zbiórka o godzinie 12-tej na placu Stawnym koło Zbrojowni. Wyjazd lisa pół godziny później. Objasnienia regulaminu tej imprezy na miejscu zbiórki.

Komunikaty M. W. K. T.

Wobec tego oficjalnego uznania przez Rząd Rzeczypospolitej celowości i pożyteczności tej nowej wielkiej imprezy wystawowej, która niewątpliwie wywrze jak najkorzystniejszy wpływ na ekspansję polskiego przemysłu komunikacyjnego, przedsięwzięcie to jeszcze bardziej zyskało na powadze i obudziło olbrzymie zainteresowanie wśród przedstawicieli polskiego przemysłu komunikacyjnego.

Biura M. W. K. T. przy ul. Marszałka Focha nr. 18 w Poznaniu pracują z nadzwyczajną intensywnością, usiłując w szybkim tempie udzielać informacji interesantom i załatwiać procedurę zgłoszeń, które napływają od wystawców masowo ze wszystkich stron kraju.

Olbrzymie zainteresowanie „Emwuką“

Od samego zapoczątkowania działalności Rady Głównej M. W. K. T. w Poznaniu Rząd Rzeczypospolitej zajął najprzychylniejsze stanowisko w stosunku do poczyniań projektodawców Wystawy, co znalazło swój wyraz już w piśmie Pana Ministra Komunikacji z dnia 9 października br. w którym Pan Minister z upoważnienia Premjera zawiadomił Dyrekcję Wystawy, że Ministerstwo Komu-

nikacji weźmie udział w M. W. K. T. jako wystawca.

W dniu 14 bm. Minister Przemysłu i Handlu p. Kwiatkowski podpisał pozwolenie na urządzenie w lipcu 1930 r. w Poznaniu Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki.

Nowy sukces M. W. K. T.

P. Césanne, Dyrektor Międzynarodowego Biura konstruktorów samochodowych (Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles), mającego swą siedzibę w Paryżu i jednoczącego wszystkich konstruktorów samochodowych w liczbie przeszło 600, wydał okólnik do wszystkich wystawców automobilowych w Salonie Paryskim, którego zamknięcie nastąpiło w dniu 24 bm., zwracając im uwagę na to, że Biuro Permanent International koncesjonowało Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki, mającą się odbyć w lipcu 1930 r. w Poznaniu, do posiadania działu automobilowego.

Jednocześnie o powyższym zarządzeniu Biuro powiadomiło Zarząd M. W. K. T. w Poznaniu.

Dowiadujemy się, że p. Dyrektor Césanne przyrzekł swe przybycie do Poznania na inaugurację M. W. K. T.

Odpowiedzi redakcji

P. J. S. w Bydgoszczy.

Rzeczywiście w ostatnim czasie weszły w użycie tłoki wykonane z różnych lekkich stopów, jak bohnalit, nowalit, elektron, alpac i t. p. Nie radzimy jednak Panu zastosować tego rodzaju tłoków do Pańskiego samochodu, a to z następujących powodów: stopy te przeważnie posiadają większy współczynnik rozszerzania się pod wpływem gorąca, a skutkiem tego rozmiary tłoka muszą być ściśle obliczone, zależnie od tego właśnie współczynnika. Ponieważ mało mamy w kraju tego rodzaju warsztatów, które mogłyby dobrać i wykonać tłoki z lekkich stopów odpowiednio obliczone i dostosowane do Pańskiego samochodu, więc może Pan p. zastosowaniu takowych narazić się

na przykre następstwa. Znamy takie wypadki, kiedy po zastosowaniu aluminiowych tłoków zamiast żeliwnych, uległy takowe zatarciu, a korbowody zostały urwane i uszkodziły cylindry lub karter. Radzimy więc bezwzględnie zastosować tłoki tylko fabryczne, lub jeżeli Pan chce koniecznie mieć z lekkich stopów, zwrócić się bezpośrednio do fabryki. Pod żadnym względem nie radzimy Panu powiększać sprężania silnika, gdyż komora jest już w fabryce wykonana w tych rozmiarach, które pozwalają osiągnąć najodpowiedniejsze sprężanie dla danego motoru. Powiększenie maksymalnego sprężania może wywołać szkodliwy dla silnika samozapłon mieszanki. Szarpanie i przerywanie pracy silnika ma oczywiście przyczynę w braku kompresji, skutkiem wyrobienia się tłoków. Zjawisko to występuje wyraźnie na małych obrotach silnika. Jednakże objaw ten może mieć przyczynę w rozregulowaniu się karburatora, który radzimy również zbadać.

M. S. K. w Poznaniu.

Wkładki do opon, o które Pan zapytuje, są jeszcze tak mało u nas rozpowszechnione, że trudno wydać pod tym względem jakąkolwiek opinię. Na zasadzie nielicznych dotychczas doświadczeń można to jedynie wywnioskować, że pewien procent bezpieczeństwa przy przebiegu opony istnieje, lecz jest on tak nieznaczny, że stosunkowo wysoka cena tej wkładki nieopłaca się. Mniejsze gwoździe, wchodzące w oponę, zostają rzeczywiście skierowane wzdłuż wkładki i dzięki temu nie przebijają dętki, większe natomiast przechodzą przez wkładkę. Zastrzegamy się, że powyższe wnioski zostały wysnute na zasadzie kilku zaledwie doświadczeń i możliwe, że przy większym zastosowaniu tego środka, procent ten może się znacznie zmniejszyć. Jak wyżej wspomnieliśmy na przeszkodzie rozpowszechniania się tych wkładek stoi poza nieufnością naszych automobilistów stosunkowo wysoka ich cena.

Typy karoseryj „transformable” oraz cabriolet są również u nas mało rozpowszechnione. Jest to typ bardzo wygodny, zwłaszcza w naszym zmiennym klimacie, szczególnie dla turystyki. Jednakże

Zawiadomienie!

Szanownym Interesentom podajemy uprzejmie do łaskawej wiadomości, że znany w szerokich kołach i rutynowany w swoim zawodzie

p. Włodzimierz Hozakowski

objął współkierownictwo naszego przedsiębiorstwa.

**Generalne Przedstawicielstwo Fabryk Samochodowych
na Wielkopolskę i Pomorze
marki „Chrysler” i „Renault”**

**„AUTO-SALON” Sp. z o. p.
Poznań, ul. Fredry 12. Telefon 40-15**

Kupno samochodu używanego jest kwestją zaufania

dlatego najlepszym źródłem zakupu jest najstarsze i największe przedsiębiorstwo branży samochodowej w Polsce



„BRZESKIAUTO” SP. AKC.

Poznań, ulica Dąbrowskiego 29. — Telef. 63-23, 63-65

Polecamy jako kupna niezwykle okazyjne:

Fiat Mod. 501	9/21 KM.	Torpedo	4 osobowy
Fiat Mod. 503	9/30 KM.	Torpedo	4 osobowy
Fiat Mod. 503	9/30 KM.	Coupé	6 osobowy
Fiat Mod. 505	9/31 KM.	Torpedo	6 osobowy
Fiat Mod. 507	9/31 KM.	Torpedo	6 osobowy

Fiat Mod. 507	9/31 KM.	Coupé	6 osobowy
Fiat Mod. 519	10/25 KM.	Cabriolet	6 osobowy
Minerva	10/35 KM.	Cabriolet	6 osobowy
Minerva	9/40 KM.	limuzyna	4 osobowy
Chenard Walker	9/30 KM.	limuzyna	6 osobowy

Bianchi	10/40 KM.	limuzyna	4 osobowy
Opel	10/40 KM.	limuzyna	6 osobowy
Opel	12/50 KM.	limuzyna	6 osobowy
Steyr	10/30 KM.	Torpedo	4 osobowy

i wiele innych w stanie pierwszorzędny.



tylko wtedy są one dobre, o ile są wykonane przez pierwszorzędną fabrykę karoseryj, i bardzo starannie, co oczywiście podnosi znacznie ich koszty. Krajowe fabryki za mało mają jeszcze pod tym względem praktyki.

Na naszych drogach nawet najlepsze wyroby tego rodzaju po pewnym czasie rozluźniają się, a wówczas cała karoserja zaczyna drżeć i dźwięczeć.

Cały szereg fabryk samochodowych zaprzestał z tego powodu budowy tego typu karoseryj, wykorzystując je jedynie na specjalne zamówienia. Pod tym więc względem lepszym typem będzie cabriolet. Sądzi się jednak, że o ile chodzi o karoseryję, która mogłaby służyć zarówno zimą jak latem, to bodaj najlepszym typem jej będzie t. zw. nasadka, oczywiście, wykonana fabrycznie, jak to ma miejsce w samochodach Tatra lub Lancia.

P. Andrzejczak w Poznaniu.

Nabył Pan dla zdjęć w czasie swych podróży samochodowych miniaturowy aparat fotograficzny, lecz mimo wysokiej sumy, jaką Pan za niego zapłacił, nie jest Pan zadowolony z rezultatów.

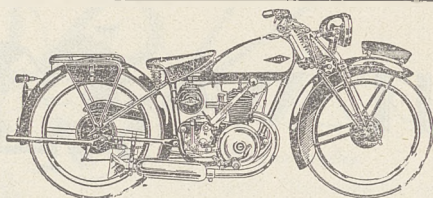
Wymieniona w liście marka aparatu jest nam bardzo dobrze znana i my sami posługujemy się podobną kamerą z bardzo dobrymi wynikami. Ponieważ fabryka, wyrabiająca te aparaty wypuszcza tylko towar pierwszorzędny i dobrze zbadany, należy przypuszczać, że winę niepowodzeń musi Pan przypisać sobie samemu, gdyż wymieniona przez Pana kamera miniaturowa tem się różni od starego Kodaka, że wymaga dużej znajomości rzeczy, umiejętności wybierania właściwego wycinka obrazu, prawidłowego oceniania odległości i bardzo umiejętnego wywoływania. Mimo szumnej reklamy, która twierdzi, że aparatami miniaturowymi potrafi władać każdy laik, należą one w rzeczywistości do typów najtrudniejszych i korzystać z nich mogą tylko doświadczeni fotografowie.

Radzimy Panu wrócić nagle do starego aparatu lub nabyć, czy też pożyczyć sobie jakąś prostszą kamerę zwykłego typu, a w międzyczasie zapisać się na kurs do Polskiego Towarzystwa Miłośników Fotografii w Poznaniu (ul. 27 Grudnia 20).

P. K. Wiczyński w Grudzieńsku.

Motocykl marki P. 220 ccm jest bezwzględnie ob-

liczony tylko na jedną osobę i przeciążenie jego źle się odbija na silniku. To, że jest on w stanie pociągnąć 2 osoby, niczego jeszcze nie dowodzi. Druga wymieniona przez Pana maszyna jest bezwzględnie lepsza od P. i najzupełniej nadaje się dla celów turystyczno-sportowych. Jest to typ mały, lecz dobrej maszyny, oszczędnej w użyciu i pewnej w działaniu. Popularność jej w Niemczech, gdzie na wszystkich prawie konkursach w swojej kategorii zajmuje pierwsze miejsca, jest najzupełniej zasłużona. Fabryka ta buduje poza tem większe typy, oraz małe samochodziki również 2-taktowe, które mają poza sobą już niejedyn rekord.



REKORDY ŚWIATOWE!

Najcenniejszy z rekordów światowych, tak zwany „rekord rekordów” ustanowił w dniu 19 listopada r. b. G. E. Nott na Katalogowym seryjnym motocyklu Rudge — Whitworth 499 ccm typu „Ulster” w Montlhéry, przejeżdżając w jednej godzinie 106.49 mil, czyli przeszło 171 km, bijąc temsamem rekordy w klasach 500 ccm, 750 i 1000 ccm. Najszerszy motocykl **wszystkich klas na długie dystanse** — to Rudge — Whitworth typu „Ulster Grand Prix” 499 ccm.

Modele 1930 już na składzie. Katalogi 1930 na żądanie.

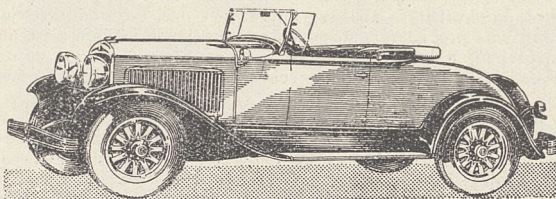
M. MAŁK, Poznań, ul. Wrocławska nr. 14

SZKOŁA SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWA
A. TUSZYŃSKI
ZŁOTA Nr. 25 WARSZAWA ZŁOTA Nr. 25

Sensacja w Automobiliźmie

„CHRYSLER“

samochód, o którym
mówi cały świat.



Seryjny samochód „CHRYSLER” przejechał na torze Avus pod Berlinem pod ścisłą oficjalną kontrolą w nieprzerwanej jeździe — non stop — **70 642 km.** co odpowiada

1³/₄ obwodu kuli ziemskiej

uzyskując temsamem dotychczas nie osiągnięty rekord. Motor pracował **bez przerwy 58 dni 58 nocy** — bez najmniejszego defektu.

Czy może być jeszcze lepszy samochód w seryjnym wykonaniu?

Iść do najbliższej reprezentacji samochodów „CHRYSLER”, a przekonasz się o jego niedoścignionych zaletach.

Predstawicielstwo na Poznańskie i Pomorze Samochodów Fabryki
Chrysler Motor Corporation Detroit Michigan U. S. A.

„AUTO-SALON”

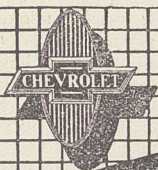
Telefon 40-15

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Poznań, ulica Fredry 12

Telefon 40-15

Adres telegraficzny: SALONAUTO Poznań



Samochód z najlepszą obsługą.

Nie ma nic wiecznego pod słońcem. Każdy bez wyjątku samochód, po pewnej ilości przejechanych kilometrów potrzebuje jakiejś naprawy. Często rozsiane po całej Polsce autoryzowane stacje obsługi Chevroletów zapewniają im w każdym wypadku szybką i taną pomoc. Wyrób General Motors

CHEVROLET 6 cyl.
W cenie od zł. 10.650. loco fabryki Warszawa.



Rażące braki

Mamy więc od kilku miesięcy już ustawę autobusową. Rozwój ruchu autobusowego na naszych pozbawionych komunikacji ziemiach centralnych i wschodnich wyprzedził ją pod względem czasu olbrzymimi krokami, i stanął w naszym życiu gospodarczym potęgę, zanim czynnik ustawodawczy zainteresował się tym problemem. Mogłoby się zdawać, że jeżeli zrobiono coś późno, to przynajmniej zrobiono to dobrze. Trudno było z krytyką występować zaraz po ukazaniu się papierowych przepisów, zanim życie dodało swe argumenty, dlatego też w swoim czasie ograniczyliśmy się do omówienia najważniejszych jej postanowień, zachowując sobie uwagi na później.

Ustawa autobusowa jest wzorem rozporządzenia, jakiego nikt nie pragnął, ani pożądał. Utrzymano wprawdzie bardzo chwalebnie swobodę konkurencji i znaczny liberalizm co do uprawiania procedury przewożenia osób — boć inaczej nie było można — i to jest jej stroną dodatnią. Jednak kompleks tych norm prawnych zawiera cały szereg dziwactw, które jakby wskazywały na to, że sami jej autorzy nie brali serio tego, co w niej umieścili. Jest ona produktem techniki legislacyjnej, z którą pragnęlibyśmy pożegnać się jaknajrychlej.

Nie potrzeba na to dowodów. Wystarczy tylko wskazać na rozdziały normujące siłę i moment, wspominające o uchwytach na osobnych platformach z miejscami do stania, o tabliczce, którą opuszcza się, gdy wóz jest załadowany, o mechanicznych rejestratorach szybkości i przerw jazdy (a jakże), o zagrożeniu karą pasażerowi, który wsiądzie do wozu już załadowanego a następnie o charakterystycznym dla wszelkiego rodzaju słabych elaboratów legislacyjnych o przepisie kaucukowym, że „można zwinąć w pewnych wypadkach od wymagań tych przepisów”.

Dlaczego? W jakim celu? Albo ustawodawca uważa pewne urządzenia za bezwzględnie konieczne w interesie czy to kontroli, czy bezpieczeństwa publicznego — a wówczas jest jego kategorycznym obowiązkiem przestrzegać bezwzględnie ich przeprowadzenia, albo też uważa je tylko za pożądane, a wówczas niech się tym nie interesuje, bo to już nie jego rola.

Mniejsza jednak o szczegóły, do których jeszcze powrócimy przy sposobności. Chodzi nam w danym razie jednak o coś, czego w rozporządzeniu wcale nie ma, a co w nim bezwzględnie być powinno.

Wiadomo, że nasze przedsiębiorstwa autobusowe są przeważnie małe i finansowo słabe. Majątek ich jest znikomym, tak, że na każde przedsiębiorstwo przypada przeciętnie 1,7 wozu. Z punktu widzenia gospodarczego, jest to okoliczność raczej dodatnia, pozwalająca pracować z zyskiem także mniejszymi grupami kapitału, które w naszych warunkach są na innych polach niesłychanie upośledzone. Faworyzowanie średnich kapitałów doprowadziło do potęgi naród niemiecki i francuski, i to powinnyby nam nasunąć poważne refleksje.

Z drugiej jednak strony układ tego rodzaju ma dużo stron ujemnych, przede wszystkim jeżeli chodzi o odpowiedzialność przedsiębiorstw za ewentualne szkody, wyrządzone osobom trzecim, czy nawet przewożonym pasażerom.

Przypomnijmy sobie stan prawny. Zasadniczo przedsiębiorca autobusowy odpowiada, jak każdy automobilista, par. 7 niemieckiej ustawy samochodowej za szkody, wyrządzone osobom trzecim, o ile wypadek nie był spowodowany zdarzeniem nieuchronnym. Nie dotyczy to jednak pasażerów ani osób, zajętych w przedsiębiorstwie. Co do tych ostatnich ochroną byłoby przepisy ordynacji proceduralnej. Pasażer natomiast nie jest chroniony wcale, chyba, że może się powołać na przepisy kodeksu cywilnego, przyczem jednak musi w razie wypadku udowodnić przedsiębiorcy, że wypadek nastąpił wskutek niedbalstwa jego czy też szofera. Jestto oczywiście dowód praktycznie niesłychanie trudny, gdyż w zainkniełym zewsząd autobusie każdy myśli o wszystkim innym, lecz nie o tem, co dzieje się dookoła wozu i przed nim na drodze. Poza tem uchwycenie związku przyczynowego szybko postępujących po sobie zdarzeń jest już trudne nawet dla fachowca.

Przypuścimy jednakże, że w wypadku samochodowym, przy którym pasażer autobusu odniósł cięższe obrażenia, udało mu się rzeczywiście wygrać proces i uzyskać korzystny dla siebie wyrok. Co wówczas?

Wówczas kwota, przysądzona mu wyrokiem, może przewyższać wartość całego tabo-ru zasądnionego przedsiębiorstwa. Nie pozostanie mu nic więcej, jak objąć autobus, i samemu zacząć przejeżdżać ludzi. (Fakt autentyczny). Aż mu ktoś tą samą drogą autobusu nie odbierze.

Jestto sprawa, która w tej chwili jeszcze nie jest zbyt zastrzona, ze względu na to, że

wypadków takich nie było dotychczas zbyt wiele. Nie życzymy nikomu nieszczęścia, lecz niech się zdarzy tylko cięższa katastrofa z kilkoma wypadkami śmierci, a przedsiębiorstwa autobusowe same bardzo wyraźnie odczują silne zmniejszenie się zaufania publiczności do nich.

Ponadto, i to najważniejsze, nie jest rzeczą, godną państwa cywilizowanego, aby obywateli jego, korzystających z publicznych środków komunikacyjnych, nie mieli możliwości uzyskać odszkodowania za szkody poniesione przy transporcie. Byłoby to przede wszystkim upośledzenie kolei, która jest ustawowo w tym kierunku związana, bez względu na zawinięcie, z wykluczeniem tylko siły wyższej, i ryzyko to musi wkalkulować w swoje ceny. Nie leży również w interesie państwa, by pozostawiać otwartą możliwość powstawania szkód bez możliwości uzyskania odszkodowania.

Z tego względu uważamy nowelizację naszych przepisów o ruchu autobusowym za bezwzględnie konieczną, jak to już przy innej okazji zaznaczyliśmy. Uważamy jednak, że zabezpieczenie pasażerów przed niebezpieczeństwem wypadku podczas podróży nie może polegać jedynie i wyłącznie na prywatno-prawnym unormowaniu odpowiedzialności przedsiębiorców autobusowych wobec pasażerów, podobnie, jak to się stało w swoim czasie w Prusach, w stosunku do kolei, a przedtem jeszcze do transportów dyliżansowych poczt, lecz przewidywaniem drogi ich ubezpieczenia, które wszelkie dochodzenia prawne czyniłoby zbytecznymi.

Jestto tembardziej wskazane, że przymusowe ubezpieczenie pasażerów byłoby przy olbrzymich ilościach przebywanych u nas corocznie pasażerokilometrów niesłychanie tanie, i stanowiłoby tylko ulamek grosza na kilometr i pasażera. Z drugiej strony podniosłoby niesłychanie zaufanie publiczności do przedsiębiorstw samych, a także do finansowej ich podstawy.

Oto zdaniem naszym najważniejszy brak dotychczasowych przepisów. (pz)

Dziwna tolerancja

W poprzednim numerze naszego pisma wspomnieliśmy na tem miejscu o konsekwentnym nieprzepraszaniu przepisów porządkowych przez pojazdy konne, i o niezwyklej wprost pobłażliwości z jaką do tych ciągłych wykroczeń odnoszą się nasze władze bezpieczeństwa publicznego, z dużą szkoda dla tegoż właśnie bezpieczeństwa. Za ledwie jednak artykuł ten doszedł do rąk naszych czytelników, pisząc że słowa miały możliwość obserwować w jednym z najbardziej ożywionych punktów miasta Poznania wypadek, który stanął aż nazbyt dosadną ilustracją tego stanu rzeczy.

Czas: piątek, dnia 15 listopada, godz. 5,30 po południu. Miejsce: narożnik ul. Franciszka Ratajczaka i 27-go Grudnia, koło Esplanady. Popołudniowa fala komunikacji przewala się we wszystkich kierunkach. W lekkiej mgie zewsząd świecą reflektory nadjeżdżających samochodów. Na przystanku od strony ulicy Ratajczaka (dla wozów nadjeżdżających od strony ul. Gwarnej) zatrzymuje się tramwaj linii 2, za nim stoją przepisowo trzy samochody, i czekają. Policjant zatrzymuje ruch od strony Fr. Ratajczaka i przepuszcza dwa wozy, nadjeżdżające od ulicy Trzeciego Maja. W tej chwili z za wozów, czekających na ruszenie tramwaju linii 2 wyjeżdża wysoko obciążony jakimiś skrzyniami dwukonny wóz ciężarowy, lekkim truchcikiem mija tramwaj z lewej strony, ostro zakręca na lewo, i przejeżdża lewą stroną ul. Trzeciego Maja, tuż pod oknami Miejs. Urz. Bezpieczeństwa Publ. Oczywiście bez światła i bez tabliczki.

Przyznać się muszę, że ogarnęło mnie zdumienie. Spojrzałem na policjanta, oczekującego jakieś interwencji, temniej, że nadjeżdżający z przeciwej strony samochód, jadący prawidłowo prawą stroną ul. Trzeciego Maja, zobaczwszy nagle przeszkodę w postaci naszego farnala, skreślił ostro na lewo i przy tej okazji na mokrym asfalcie silnie się poślizgnął. Policjant istotnie zaś interwenjował, jednak — przeciw automobilście, którego zapisał z powodu braku tylnego światła.

Tak więc na oczach centralnego urzędu naszych stróżów bezpieczeństwa publicznego popełniono wykroczenie przeciwko całemu tuzinowi przepisów porządkowych. Prosimy liczyć:

- 1) minął tramwaj na lewo: § 6 przepisów miejskich;
- 2) skreślił ostrym łukiem na lewo: § 5 przepisów miejskich;
- 3) jechał lewą stroną ulicy: § 4 przepisów miejskich;
- 4) jechał bez światła, mimo, że było już ciemno: § 23 ordynacji drogowej;
- 5) był oczywiście bez tablicy: § 22 rozporządzenia o używaniu i ochronie dróg.

Pozatem przy starannem zbadaniu można by było stwierdzić jeszcze obrys większy niż 2,5 mtr z powodu obfitego załadowania skrzyniami pustymi i nadmierną wysokością ich załadowania. Rozumie się, że wjechawszy na plac Nowomiejski, wóz ten okrążył go z lewej strony. I to wszystko bezkarnie.

Pewnego posmaku pikanterji nadaje temu zdarzeniu fakt, że działo się to pod oknami Prezydium Policji.

HUMOR

W szkole szoferskiej

Kandydat przed egzaminem szoferskim: — Jak bardzo chciałbym się dowiedzieć, po co się człowiek tyle uczyć musi, skoro z tego nigdy nie będzie korzystał. Bo na co są właściwie warsztaty samochodowe?

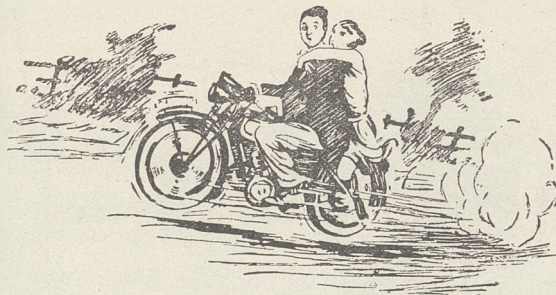
— Dzisiaj mało co, a byłbym się widział z twoim ojcem.

— Co znaczy „mało co“?

— No tak, przecież twój ojciec jest szoferem i ma numer PZ 44 044.

— Zgadza się!

— No widzisz, widziałem dzisiaj szofera, który miał numer PZ 44 043.



Ona: — Nie jedź tak szybko, mój drogi, wiesz przecież, że się dzie po raz pierwszy na motocyklu.

On (nowicjusz): — Ty sądzisz, że to odemnie zależy? Broń Boże, na motorze, którego nie mogę zatrzymać.

Jedyna troska

— Okropnie! Moja żona nie żyje? Z limuzyny stos gruzów?

— Moje współzucie. Ile lat miała?

— Ile lat? Kupiłem ją przed dwoma miesiącami!

* * *

Jest okropnie zimno. Edek prowadzi samochód. Mały Maksio trzęsie się z zimna.

— Teraz musimy się zatrzymać, bo dłużej nie wytrzymam!

— Dlaczego nie miałbyś wytrzymać? — pyta mała Stefka.

— Mam tak zmarzniete nogi, że nie utrzymam steru, — odpowiada Edek.

Ładna wymówka



Dowiedz się tylko, dokąd on chciał pójść. Niektórzy ludzie doprawdy są zbyteczni na ulicy.

Fatalna pomyłka



Wiesz kochasiu, do tego rezerwoaru można dużo, dużo wody nalać...

AUSTRO-DAIMLER

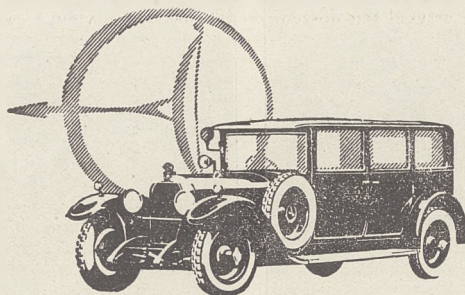
Dotychczas

niezwyciężony

zdobywca

wszystkich

nagród



Typ: ADR $\frac{12}{70}$ K. M.

łamane osie

Samochód

reprezentacyjny

i wygodny

Generalna Reprezentacja:

TOWARZYSTWO BUDOWY I SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW S. A.

KRAKÓW, ul. Wiślna 12.

ŁÓDŹ, Piotrkowska 175.

GDAŃSK, Vorst 3raben 4.

RÓWNE, ul. 13 Dywizji.

INOWROCŁAW, Rynek 16.

(dawn. „Austro-Daimler“)

Centrala:

WARSZAWA, ul. Wierzbowa 6.

Oddział w Poznaniu ul. Dąbrowskiego 7.

Telefon 75-58, 76-65.

LWÓW, Pasaż Mikołajski.

BYDGOSZCZ, Gdańska 152.

KATOWICE, Piłsudskiego 10.

TARNÓW, ul. Mościckiego 3.

Własne warsztaty

Garaże

Rozmaitości ze świata



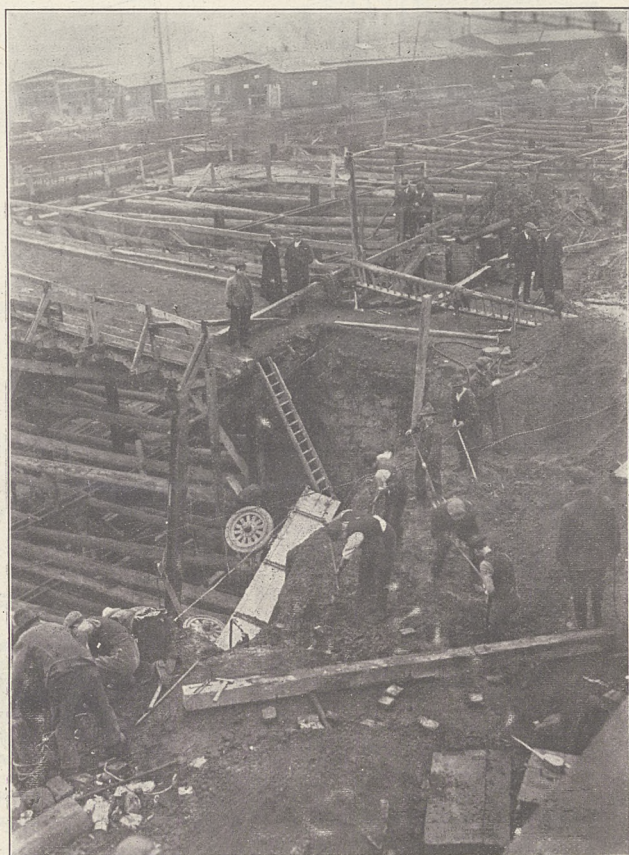
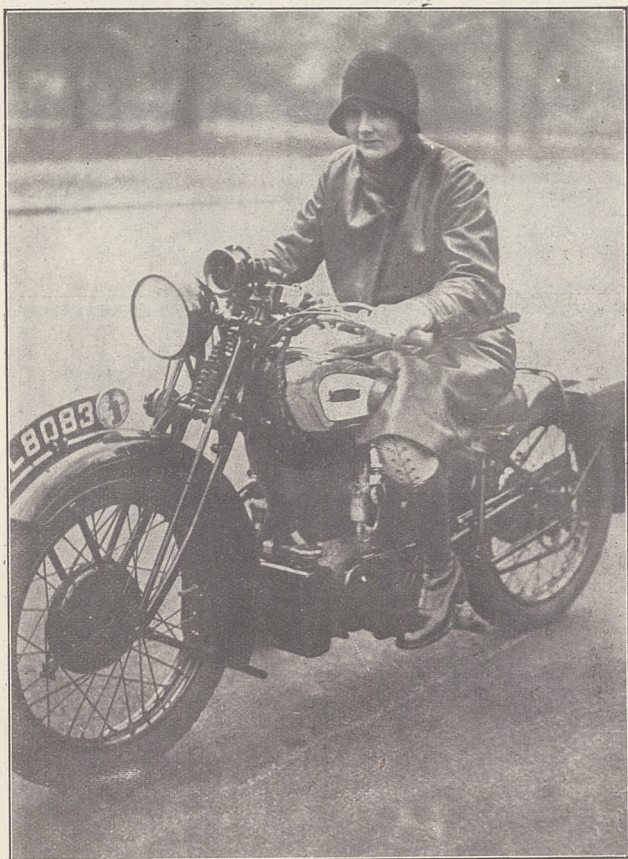
Tragiczna scena, jakie się w Paryżu dość często widzi. Ofiarą wypadku są: mochodowego w pobliżu dworca wschodniego padł koń, który w stolicy Francji należy już do takiej rzadkości jak u nas żubry. Prawdopodobnie był to jeden z ostatnich „mohikanów” szlachetnej rasy końskiej na bruku paryskim.



W Londynie zademonstrowano w ostatnich dniach nowy typ motocykla dwucylindrowego, marki Silver Arrow, który ze względu na nadzwyczaj cichą pracę silnika, znalazł dużo zwolenników. Na rycinie widzimy „zapaloną” motocyklistkę, która na motocyklu tego typu odbywa pierwszą próbną jazdę.



Podczas budowy nowej linii dla kolei podziemnej w Berlinie zdarzyła się onegdaj katastrofa, która na szczęście nie pociągnęła za sobą żadnych ofiar. Ściany tunelu nie wytrzymały naporu przejeżdżającego samochodu ciężarowego i obsunęły się, wskutek czego samochód wpadł do przepaści.



Numer pojedynczy 30 groszy Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50 przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł Ogłoszenia: 1-liniowy milimetr na stronie 5-liniowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł Miejsce na pierwszej stronie i specjalne podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 206 149 — Naczelny redaktor: Alfred Chrzanowski. — 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 przedruk i przeróbki zastrzeżone Copyright by Drukarnia Polska S. A.