

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW TERYTORIALNYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

MIESIĘCZNIK

ROK XVIII.

NR 2. LUTY 1939

REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

TREŚĆ Nr 2

Zadrzewienie dróg a bezpieczeństwo komunikacji — inż. St. Rod-wicz	47
Jeszcze o kulturę jazdy — S. J. Tarnowski	50
Szwecja widziana przez szybę samochodu — Bł. Drzewska	52
Dwadzieścia osiem tysięcy egzaminów — W. Rychter	56
Stawki ubezpieczeniowe są zbyt wysokie	59
Liczy mówią najdobitniej — M. F.	62
Reforma na Państw. Fund. Dr. jest konieczna	65
Przeniesienie napędu na koła — inż. Adam Minchejmer	66
Napędzanie samochodów gazem generatorowym — Se-weryn Andrzejewski	70
Tajemnica wozu ludowego — A. J. S.	74
18-e Rallye Monte Carlo — E. Sokopp	77
Kronika	82

SKÓRY ZAMSZOWE

do mycia samochodów, czyszczenia części i szyb

Skład skór

O. Browar

Warszawa, Franciszkańska 26, telefon 11-31-14
hurt detal

WARSZAWSKIE ZAKŁADY ELEKTROTECHNICZNE

ELZAW

Warszawa, Narbutta 16. Tel. 4-18-83, 4-28-35, 4-49-24

DZIAŁ KABLOWY

Przewody

Samochodowe lakierowane
Zapłonowe w gołej gumie
Zapłonowe lakierowane
Rozrusznikowe lakierowane
Przewody w oponie gumowej

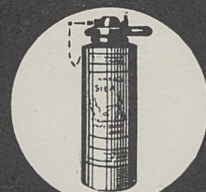
Wyroby wysokiej jakości. Ceny konkurencyjne. Szybka dostawa.

Cennik Nr 3 wysyłamy franco na żądanie

ERGS
AKUMULATORY
DO SAMOCHODÓW

PIERWSZA

KRAJOWA FABRYKA AKUMULATORÓW
Warszawa Tel. 210-27 Waliców 28



Gasnice
Polski Snock-out

WARSZAWA · TREBACKA 13

S Z K Ł O

NIEROZPRYSKUJĄCE SIĘ

„METAL SZKŁO“

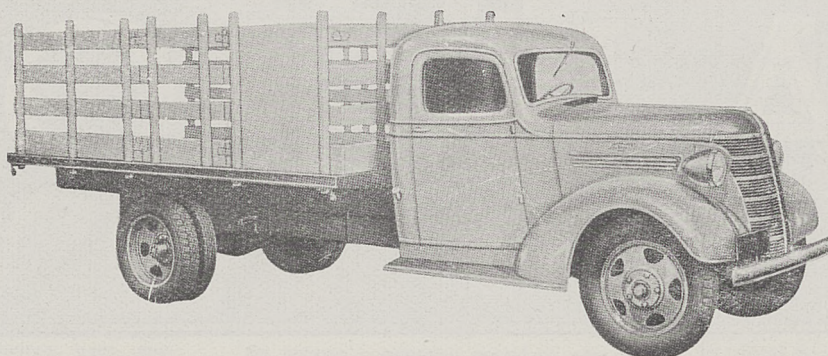
WARSZAWA, ŻELAZNA Nr 59. TEL. 528-74.

MIARODAJNE
ORZECZENIA.
GWARANCJA.

**OSZCZĘDNE
PODWOZIA**

**NIEZAWODNE
CHEVROLET**

NOŚNOŚĆ OD 3/4 DO 8 TON



Autoryzowana Sprzedaż Wytwórni Samochodów
S. A. LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN

Stołeczne Towarzystwo Handlu Samochodami
ADOLF SKWARCZEWSKI i S-ka
Warszawa, Kredytowa 2-4. Tel. 572-00 Centrala

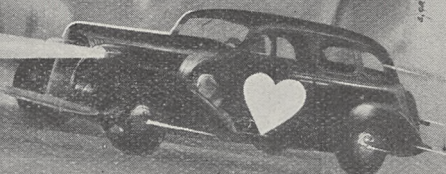
WYDZIAŁ CZĘŚCI tel. 5-72-00

G A R A Ź 9-73-00

STACJA OBSŁUGI Grójecka 78 tel. 8-40-37

**OCZY i SERCE
TWOJEGO SAMOCHODU**

AKUMULATOR



TUDOR

świeca



GENERALNA REPREZ. NA POLSKĘ

„CENTRALA SAMOCHODOWA”

WARSZAWA, UL. JASNA 10
TELEFONY 605-09 i 239-69

NAJWIĘKSZE SKŁADY CZĘŚCI ZAMIENNYCH I AKCESORI
DO WSZYSTKICH SAMOCHODÓW

NIE WYŁĄCZAJĄC MODELI 1937/38

Chevrolet Buick Polski Fiat

Zadrzewienie dróg a bezpieczeństwo komunikacji

Dyskusja w przedmiocie racjonalnego zadrzewiania dróg w związku z nowoczesnymi warunkami ruchu jest bardzo pożądana.

Jako materiał do dyskusji podajemy zapytania autora, urobione nie tylko na podstawie obserwacji ruchu na drogach, lecz również w czasie prowadzenia samochodu (autor przebył ostatnio przy kierownicy około 30 tysięcy kilo metrów w różnych porach roku, różnych porach doby i na różnych drogach), pokrywają się na ogół z zapytowaniami na sprawę zadrzewienia dróg wytrawnych automobilistów. (red).

Z chwilą ukazania się na drodze samochodu wysunęły się nowe zagadnienia, związane z konstrukcją drogi, jej przelotnością, znakami drogowymi, zadrzewieniem dróg, regulacją ruchu drogowego, poręczami oraz tzw. „pachołkami” i wreszcie budową dróg, przeznaczonych wyłącznie dla ruchu samochodowego.

Na Zachodzie Europy, a w szczególności w Niemczech i Italii, zagadnienia te znalazły swój pełny wyraz w budowie nowych dróg wyłącznie dla ruchu samochodowego tzw. autostrad.

Zagadnienia te w miarę rozwoju ruchu samochodowego rozwiązywane są praktycznie w Polsce, zaletnie od natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach dróg publicznych, a w większej jeszcze mierze zależnie od naszych możliwości finansowych.

Teoretycznie rzecz biorąc, samochód powinien mieć stworzone takie warunki dla ruchu na drogach, by poza obrębem miast i osiedli mógł rozwijać swe maksymalne szybkości i aby na drodze zostało zapewnione maksymalne bezpieczeństwo dla takiego ruchu.

Jednym z warunków bezpieczeństwa ruchu samochodowego na drogach jest konieczność takiego usytuowania rzędów drzew od osi drogi, by wykojony samochód nie napotkał na swej zwichrowanej drodze przydrożnego drzewa, o które mógłby się rozbić, co może znacznie powiększyć skutki katastrofalnego wykolejenia.

Dla szerszego podejścia do zagadnienia zadrzewienia dróg rozpatrzmy jaką rolę odgrywały drzewa przydrożne w budownictwie drogowym.

* * *

W Polsce przedrozbiorowej przy głównych szlakach drogowych sadzono na granicach szerokiego pasa drogowego rzędy drzew, których celem było oznaczenie kierunku w porze nocnej, lub w czasie mgły, a w szczególności w okresie zimy, gdy śnieżyca zacięrała na drodze wszelkie ślady, a pokrywa śnieżna ujednastniała obraz terenu.

I dzisiaj jeszcze oglądamy, szczególnie na kresach wschodnich, rzędy pięknych, bardzo starych drzew na obu granicach pasa drogowego traktów gruntowych, albo też — tylko pnie próchniejące po ściętych lub wyrwconych drzewach, jako widome znaki odgraniczające pas drogowy od gruntów niedrogowych.

Z czasem gdy zaczęto w Polsce przed i porozbiorowej zamieniać główne trakty gruntowe na twardą nawierzchnię, została zwiężona szerokość jezdni do szerokości niezbędnie koniecznej dla utrzymania ruchu dwukierunkowego — droga została ujęta w odwadniające rowy, a rzędy drzew pozostały poza rowami, jako żywe graniczniki własności drogowej.

Przy budowie nowych dróg z twardą nawierzchnią zaborcy różnie sadzili drzewa; znajdujemy drzewa lub ich ślady na obu lub na jednej krawędzi korony drogi, poza rowami w ich pobliżu, albo też na samej granicy pasa drogowego. W b. zaborach austriackim i niemieckim przeważnie sadzono rzędy drzew na koronie drogi, gdy natomiast w b. zaborze rosyjskim nie widać stałych metod w zadrzewieniu, na ogół jednak przeważa stare zadrzewienie poza rowami po linii granicy pasa drogowego.

Zadrzewienie drogi na krawędziach jej korony oprócz wyznaczania kierunku w nocy dawało ponadto orientację kierowcy pojazdu, co do szerokości korony drogi i zabezpieczało w ten sposób podróżnych przed zjechaniem do rowu w nocy lub podczas śnieżnej zimy, a oprócz tego służyło jako osłona przed palącymi promieniami słońca.

W znaczeniu techniczno-drogowym drzewa przydrożne dawały na ogół mało istotne korzyści. Należałoby tu wymienić utrzymywanie przez gęste rzędy bogato ulistwionych drzew pewnej ilości wilgoci w jezdniach tłuczniowych, a przez to zmniejszenie ilości bardzo dokuczliwego dla podróżnych pyłu na drodze, osuszanie podtorza drogi przez drzewa, wyparowujące duże ilości wilgoci (np. dąb, brzoza), wreszcie ubezpieczanie wysokich nasypów przez silnie zakorzenione drzewa sadzone u stopy nasypu.

Jednak najistotniejszą wartością zadrzewienia, wartością, która nic wspólnego nie ma z konstrukcją drogi ani celem dla którego służy, było ożywienie krajobrazu, a przez to scharmonizowanie pasa drogowego z otaczającym terenem. Droga biegająca w łukach, a przy tym gęsto zadrzewiona, dawała podróżnemu przy każdym jej zakręcie nowe perspektywy, które w monotonii długiej jazdy zaprzęgiem konnym czy też pojazdem mechanicznym niewątpliwie miłe były dla podróżnych.

Byłyby to wszystkie korzyści osiągnięte z zadrzewienia dróg przez budujących drogi oraz przez podróżnych.

W pojęciu nowoczesnego ruchu na drogach, a w szczególności ruchu mechanicznego dotychczasowe metody obsadzania dróg drzewami i ustawiania linii teletechnicznych obok rzędów drzew stały się anachronizmami.

Jezdnie i pobocza dróg przystosowane do potrzeb nowoczesnego ruchu ze względu na warunki bezpiecznej i swobodnej komunikacji pojazdami mechanicznymi, jak również ze względu na wynikające konieczności rozszerzenia korony drogi w przystosowaniu jej do zwiększonego ruchu lub wymagań czynników wojskowych, muszą być wolne od wszelkich urządzeń, które utrudniają spełnienie tych warunków, a w szczególności od tych, które przy wypadkach samochodowych na jezdni zwiększają niepomiernie skutki tych wypadków, powodując rozbięcie pojazdów, prawie zawsze związane ze śmiercią lub ciężkim kalectwem jadących.

Wniosek stąd, że drzewa przydrożne powinny być przy drogach wykazujących wysokie obciążenia ruchem, a głównie ruchem mechanicznym, sadzone w takiej odległości od osi drogi, by nie były przeszkodą dla wykolejonego samochodu, przeszkodą, o którą może się pojazd rozbić oraz aby w wypadku konieczności zwiększenia przelotności drogi ze względu na wzrost obciążenia ruchem nie zachodziła konieczność ścinania całych alei błędnie posadzonych drzew przydrożnych.

To samo dotyczy budowy linii teletechnicznych na poboczach dróg.

* * *

Rozpatrzmy teraz kolejno sprawę omawianych ko-

rzyści odnoszonych z zadrzewienia dróg w związku z dzisiejszym postępowaniem wiedzy drogowo-technicznej, wymaganiami ruchu i pięknem krajobrazu.

Jako pierwsze rozpatrzmy korzyści drogowo-techniczne. Prawdą jest, że w terenach suchych, gęsto na krawędziach dróg sadzone drzewa, stykające się nad jezdnią koronami, przyczyniają się do dłuższego w pewnym stopniu utrzymania wilgotności jezdni po nocy, lub po deszczach i przez to w dłuższym okresie czasu wiążą pył na jezdni. Jednak te same drzewa w terenach zasłoniętych lasami lub w terenach podmokłych utrzymując wilgoć jezdni, powodują jej nadmiar, a przez to miękka jezdnia łatwiej ulega deformacjom pod wpływem ruchu.

Dróg tak gęsto zadrzewionych posiadamy bardzo mało; poza tym te korzyści odnoszą tylko drogi tłuczniove, które na silny ruch samochodowy są mało odporne, a więc nieekonomiczne i których wobec tego, na głównych szlakach już się nie buduje; przez to korzyść tą sprowadza się do korzyści dla dróg o podrzędniejszym znaczeniu.

Z drugiej strony wskutek zawilgocenia jezdni następuje szybsze jej wygładzenie, a przez to zmniejsza się współczynnik tarcia posuwistego, którego doniosłe znaczenie obserwujemy przy ruchu samochodowym. Na wygładzonej jezdni, normalna długość drogi hamowania pojazdu wielokrotnie zwiększa się i zwiększa niebezpieczeństwo zderzenia, względnie przejechania osób, znajdujących się przed pojazdem.

Osuszanie podtorza drogi przy pomocy drzew przydrożnych wymagałoby bardzo gęstego zadrzewienia drogi i to specjalnymi gatunkami drzew, które w ciągu doby wyparowują duże ilości wilgoci. (Np. dąb w okresie jednej doby wyparowuje do 100 litrów wody). Tego rodzaju osuszanie podtorza drogi byłoby bardzo powolne i nigdy nie dałoby tych efektów, jakie się otrzymuje przy pomocy celowo ułożonych sączków pod jezdnią.

Umacnianie drzewami podstaw nasypów stosuje się na ogół rzadko. Nadto w naszych warunkach terenowych nie zachodzi potrzeba częstego stosowania wysokich nasypów i ewentualne umocnienia drogi drzewami z tego powodu spotyka się rzadko.

Dla wyznaczenia drzewami kierunków drogi w czasie nocy, mgły, zimy i śnieżycy obójtem jest, czy rzędy drzew znajdujące się na krawędzi drogi, czy też poza rowami. Wprawdzie łatwiejszą jest orientacja przy szeregu drzew na krawędzi, gdy ziemia jest pokryta warstwą śniegu, gdyż wtedy znamy szerokość korony drogi oraz miejsca położenia rowów drogowych i możemy uniknąć zjechania do rowu, lub stoczenia się po stoku nasypu, lecz ta dogodność nie może być równoważona kosztem ludzkiego życia — przy rozbiciu samochodu o drzewo. Drzewa na krawędzi korony drogi dla orientacji jadących mogą być zastąpione przy pomocy odpowiednio pomalowanych słupków łatwo łamliwych (np. z terrakoty), lub sprężystych poręczy, umieszczonych na krawędzi nasypów.

Jeżeli chodzi o ukrycie się podróżnych pod drzewami przed palącymi promieniami słońca, to ta dogodność dla jadących zaprzęgiem konnym czy też pojazdem mechanicznym wzdłuż jezdni twardej mogłaby być istotną tylko przy b. ważkich jezdniach, nad którymi drzewa stykały się koronami. Na ogół jednak, a w szczególności przy drogach o szerszych koronach, dogodność ta w czasie jazdy stawała się nieosiągalną.

Natomiast dla podróżnych pieszych, idących po poboczu drogi tuż obok rzędu drzew ich gęsto ułożone korony dawały istotną ochronę w czasie spiekoty. Jednak dla podróżnych pieszych obójtem jest do pewnego stopnia sprawa, czy poruszając się oni wzdłuż miękkiego pobocza pod koronami drzew, czy też wzdłuż pasa drogowego poza rowami, gdy drzewa są tam posadzone. Wniosek stąd, że

drzewa posadzone poza rowem mogą równie dobrze służyć celowi osłony podróżnych przed spiekotą.

Dla podniesienia piękna krajobrazu, względnie w miejscowościach równinnych dla urozmaicenia jednostajnego krajobrazu, nie odgrywa żadnej roli kwestia odległości rzędów drzew na pasie drogowym od krawędzi korony drogi. Ponadto sadzenie drzew poza rowami, ze względu na szerokość pasa drogowego, daje znacznie większe możliwości naprawdę pięknego usytuowania drzew, czy to w formie alei drzew, czy też grup drzew, rosnących w zwartym skupieniu, czy też jakiegoś innego ich rozmieszczenia, które wybitnie przyczyni się do podniesienia estetyki krajobrazu.

Usytuowanie drzew poza przydrożnymi rowami daje ponadto ogromne korzyści dla rozwoju drzew. Drzewa na krawędzi drogi ocierane są przez przejeżdżające wozy, obryzgane przez pędzone po drodze bydło, naruszane przez przechodniów, powstają stąd rany drzew, choroby, które nie rzadko powodują uschnięcie drzewa. Natomiast drzewa, rosnące poza rowami nie są narażone na niszczenie ich w tak wysokim stopniu, jak to ma miejsce na krawędzi korony drogi. Usytuowanie za tym rzędów drzew poza rowami podwyższa odnoszone z sadzenia drzew korzyści dla piękna krajobrazu i dla swobodnego ich rozwoju.

Nie trzeba na to specjalnie uważnego czytelnika pism codziennych, by zwrócił uwagę na stałą rubrykę „wypadki samochodowe”. Szczególnie okres minionego lata był bardzo bogaty w wypadki samochodowe i to w dużym procencie — w wypadki śmiertelne.

Nie zwracamy natomiast uwagi na to, że w tych stałych notatkach bardzo często mówi się „samochód zarzucił i rozbił się o przydrożne drzewo”. Rezultatem tego uderzenia o przydrożne drzewo było doszczętne rozbicie samochodu, a w konsekwencji śmierć lub kalectwo jadących w nim pasażerów.

Powstaje teraz pytanie, jaki byłby efekt wypadku, gdyby tego przydrożnego drzewa nie było, bądź gdyby to drzewo znajdowało się poza obrębem korony drogi, np. poza rowem?

Należy przypuścić, że samochód wpadłby do przydrożnego rowu, potoczył się lub posunął na pewnej długości i w końcu zatrzymał się, albo też przewrócił. W takim wypadku nie obeszłoby się bez pewnych drobnych lub poważnych obrażeń pasażerów, ale samochód nie wpadłby na takiego stałego zawałidrogę, jakim jest drzewo przydrożne, lub na słup linii teletechnicznej, nie rozbiłby się i nie nastąpiłaby śmierć lub ciężkie kalectwo kierowcy i pasażerów.

Wracając do drzew na krawędziach dróg publicznych i do linii teletechnicznych na poboczach dróg, stwierdzić musimy, że mimo tak ogromnej modernizacji ruchu na drogach przez pojawienie się nowego, szybkiego pojazdu, jakim jest samochód, trwamy w starych przyzwyczajeniach i na krawędziach dróg sadzimy drzewa i prowadzimy linie teletechniczne, o które zabijają się ludzie.

Profesor Bratro podaje, że ilość śmiertelnych wypadków wskutek uderzenia samochodu o drzewo wynosiła w Danii w 1934 r. — 23 osoby, co stanowi 9 proc. całości śmiertelnych wypadków, których ogólna ilość wynosiła 251. Dalsze badania w Danii wykazały, że w pierwszych 7 miesiącach 1935 r. było z tego samego powodu 139 wypadków samochodowych, co stanowi 2 proc. w tym czasie spowodowanych wypadków (7.807), przy których zginęło 8 osób, 72 zostało ciężko, zaś 58 lekko rannych. W stosunku do całości zaszłych w tym okresie wypadków śmiertelnych (162) czyni to 8 proc., zaś ciężko i lekko rannych 3.963 — 3 proc.

Jeżeli chodzi o względy ruchowe na jezdni, to do ujemnych objawów drzew przydrożnych, rosnących na krawędziach korony drogi należy opadanie w jesieni na jezdnię obumierających liści, które wygładzają jezdnię, a przy tym rozrzucone w wielu miejscach jezdni cienkie warstwy gęstego błota, które mogą spowodować niebezpieczeństwo w skutkach poślizgu samochodu. Dotyczy to także opadających na jezdnię owoców z drzew przydrożnych, które zmiażdżone stwarzają jeszcze większe niebezpieczeństwo dla ruchu samochodowego.

Wreszcie należy tutaj dodać, że drzewa na koronie drogi w czasie jazdy nocą pojazdem mechanicznym zmniejszają optycznie przełotność drogi; w wypadku mijania się z samochodem, jadącym z przeciwnej strony, kierowca odnosi wrażenie, że dla minięcia się samochodów jest jezdnia za wąska, i że lada chwila nastąpi katastrofa. U kierowców, ludzi nerwowych, stwarza się predyspozycja dla wypadku; szczególnie groźnym jest ten moment przy mijaniu się dwu samochodów na łuku w czasie nocy.

Idealem drogi dla ruchu samochodowego jest autostrada, na której nie ma innych pojazdów poza pojazdami mechanicznymi, która nie krzyżuje się w jednym poziomie z innymi drogami i która posiada oddzielone od siebie pasmami zieleni bez drzew dwa szerokie pasy drogowe dla przeciwnych kierunków ruchu.

W naszych warunkach gospodarczych i w związku ze stopniem rozwoju naszego ruchu samochodowego, przedwczesnym byłoby naśladować obce wzory. Jedynie względy natury wojskowej mogłyby zdecydować o konieczności bliskiego przystąpienia do budowy autostrad.

Prawdopodobnie długie jeszcze lata pojazd konny po ważnych dalekobieżnych arteriach będzie współczestniczył w ruchu z samochodem i dla takiego mieszanego ruchu będziemy musieli budować drogi, które będą musiały spełniać warunki możliwie bezpiecznej komunikacji.

Taką drogą byłaby droga o szerokości korony 12 m., w tym jezdni twardej 6 mtr., zadrzewiona na granicy pasa drogowego, bez rowów, a natomiast z łagodnymi stokami, po których samochód w wypadku wykolejenia mógłby zjechać bezpiecznie i w końcu zatrzymać się na pasie wywłaszczenia.

Na drogach o węższych koronach z reguły drzewa winny być sadzone blisko granicy pasa drogowego.

Jest jednak pewna ujemna strona sadzenia drzew blisko granicy pasa drogowego, a w pobliżu przyległych ornych gruntów niedrogowych. Oto niektóre gatunki drzew dają duży zasięg korzeni, a jeżeli są to gatunki pochłaniające duże ilości wilgoci gruntu, to sąsiednie uprawne pola zostają z reguły nawet w 20-metrowej odległości od drzewa wyjałowione.

Mogą przy istnieniu takich warunków nie wzbudzić sporów z administracją drogową właściciele większych obszarów, lecz dla drobnego rolnika lub dla właścicieli małych przydrożnych ogrodów i sadów tak bliskie sąsiedztwo drzew będzie powodować dotkliwe straty. Zaradzić temu można przez odpowiedni dobór gatunków drzew, które nie wymagają tak dużych ilości wilgoci i nie będą uniemożliwiały wegetacji zbóż i okopowych przydrożnych gruntów. Koniecznym jest tedy przy wyborze gatunków drzew do sadzenia rozważenie sprawy i z punktu widzenia interesów drobnego rolnika lub właściciela sadu bądź ogrodu, lub też indywidualne dla danego odcinka drogi zaprojektowanie zadrzewienia, które nie czyniłoby szkody sąsiadom uprawnym gruntem.

W zakresie zadrzewienia dróg w Polsce jest bardzo dużo do zrobienia i tu stoi otworem pole dla organów służby drogowej, leśników, artystów malarszy i ogrodników. Stosując zadrzewienie rzędowe na drogach z twardą nawierzchnią możemy zasadzić

8.5 miln. drzew, zaś na drogach gruntowych około 38.5 miliona; odliczając od tych ilości 15% na istniejące zadrzewienie otrzymamy 40 milionów drzew jeszcze do zasadzenia.

Stosując natomiast zadrzewienie grupowe, lub też kombinację zadrzewienia rzędowego i grupowego, znacznie większą ilość, jak 40 miln. drzew, możemy zasadzić przy drogach.

Z powyższych rozważań wynika, że zagadnienie zadrzewienia dróg nie tylko ze względu na bezpieczeństwo komunikacji, ale i ze względów na możliwości podniesienia piękna krajobrazu ziemi polskiej i — dochodów skarbu państwa i związków samorządowych z eksploatacji materiału drzewnego, jest zagadnieniem, któremu należy w najbliższym czasie poświęcić dużo uwagi i staranności w racjonalnym jego rozwiązaniu.

Za racjonalne rozwiązanie zagadnienia zadrzewienia dróg w związku z wymaganiami bezpieczeństwa nowoczesnego ruchu należałoby uważać nie ostateczną skrajność tj. usunięcie drzew z krawędzi korony wszystkich dróg publicznych, a natomiast za punkt wyjścia do unormowania odległości rzędów czy też grup drzew od osi drogi można przyjąć wysokość istniejących obciążeń ruchem, a w szczególności ruchem mechanicznym, jak również spodziewany wzrost obciążeń ruchem w najbliższym 25-leciu.

W pierwszej mierze wszystkie 18-etraktów ośrodkowych, biegnących w kierunku stolic i ważniejszych miast państw sąsiednich, które jako drogi dalekobieżne wykazujące na niektórych odcinkach wysokie obciążenia względnie na których niewątpliwie nastąpi wzrost obciążeń i które posiadają lub będą posiadać szerokość 12 m. w koronie, powinny być zadrzewione możliwie jak najdalej od krawędzi twardej nawierzchni, a w każdym razie poza koroną drogi.

Spśród traktów łącznikowych bez względu na kategorię — drogi wykazujące obecnie obciążenia ponad 1000 ton na 1 km. na dobę, a w tym 500 ton ruchem mechanicznym (około 15 samochodów na 1 godzinę) i drogi, na których spodziewany jest identyczny wzrost obciążeń w najbliższym 25-leciu, powinny posiadać zadrzewienie rozmieszczone podobnie jak i przy głównych traktach ośrodkowych, licząc, bez względu na jej obecną szerokość, 12 m. w koronie.

Dla wymienionych wyżej dróg odległość rzędów drzew od krawędzi korony drogi nie powinna być mniejsza jak 5—10 m. Gdy szerokość pasa drogowego poza koroną drogi nie posiada takiej szerokości, co w większości wypadków będzie miało miejsce, powinny być sadzone poza koroną drogi niskie żywopłoty, zamiast rzędów drzew, które nie będą tak groźne dla samochodów i które jednocześnie mogłyby przy sprzyjających lokalnych warunkach służyć jako ochrona od zasp śnieżnych.

Na wszelkich innych drogach można byłoby sadzić drzewa na poboczach dróg w pewnej odległości, zależnej od szerokości jej korony.

Jako najmniejszą odległość można byłoby przyjąć:

- a) dla dróg państwowych . . . 5,5 m od osi drogi
- b) dla dróg wojew. i powiat. . . 4,5 m od osi drogi
- c) dla dróg gminnych . . . 4,0 m od osi drogi.

Odległość drzew od krawędzi korony drogi, lub przeciwnie rowu powinny wynosić najmniej 0,5 m, a natomiast odległość między drzewami w rzędach zależne będą od gatunku drzewa, lecz nie mniejsze jak 15 m.

inż. St. Rod-wicz

LITERATURA:

- Prof. Emil Bratro: „Nowsze poglądy na sprawę zadrzewienia dróg. Wiadomości Drogowe” Nr 136—137 z 1938 r.
- Inż. Jerzy Królikowski: „Nowe poglądy na konieczność kulturowania piękna w budownictwie drogowym”. Nadbitka z „Ochrony Przyrody”, Rocznik 17, 1937 r.
- St. Rod-wicz: „Drzewa przydrożne a bezpieczeństwo komunikacji”. Tygodnik „Samorząd” Nr 39 z 1938 r.

Jeszcze o kulturę jazdy

Bołaczki naszego ruchu ulicznego i szosowego, oplakany stan nieładu i niebezpieczeństwa na naszych jezdniach wraz z wielorakimi tego stanu przyczynami i objawami, są zbyt dobrze znane i zbyt często roztrząsane, by warto było znowu szerzej się nimi zajmować. Pragnąłbym jednakże dorzucić parę spostrzeżeń: dotyczą one punktów, które mnie szczególnie uderzają po kilku latach prowadzenia wozów w ruchliwych centrach za granicą, a których znaczenie wydaje mi się niedostatecznie uwzględniane w dyskusjach prasowych oraz w świadomości większości naszych kierowców.

Postępowanie na jezdni regulują przepisy policyjne oraz te niepisane zasady prawidłowej jazdy i kulturalnych manier szosowych, które w społeczeństwach bardziej w sporcie samochodowym wyrobionych, same przez się się rozumieją. Wyrobionego, kulturalnego myślowego natychmiast się pozna po sposobie obchodzenia się z bronią i po zachowaniu się w lesie. Są pewne zasady i zwyczaje, które stosuje on już odruchowo, bez rezonowania. To samo dotyczy automobilistów — lecz niestety wielu naszych kierowców nie zdaje sobie sprawy z istnienia, lub przynajmniej z znaczenia, niektórych zasad i brak im owego głębokiego zakorzenienia do obyczajów samochodowych — a lekkocważenie przepisów i zasad łączy się najczęściej z kompletnym brakiem jakichkolwiek względów odnośnie wygody i bezpieczeństwa innych użytkowników jezdni.

Czasem jednakże nieprawidłowa jazda wpływa po prostu z nieumiejętności obchodzenia się z samochodem.

Na przykład: ogromna większość szoferów taksówek nie ma pojęcia o prawidłowej zmianie biegów, cichej i płynnej, tam gdzie to wymaga pewnej umiejętności (na wozach starszego typu), zwłaszcza gdy chodzi o zmianę biegu wyższego w niższy. W rezultacie każda zmiana objawia się przykrym zgrzytem i szarpnięciem, jak rwanie zębów; szofer jej unika jak ognia, boi się stracić na szybkości i dlatego na zakrętach i przy wymijaniu jedzie rozpedem (nie raz z wyłączonym sprzęgłem), a po zwolnieniu nadal mozolnie się rozpedza na biegu bezpośrednim. Jazda taka jest niewątpliwie przykra i męcząca zarówno dla pasażera, jak i dla wozu, i mało bezpieczna.

* * *

Mało który szofer w Warszawie zdaje sobie w ogóle sprawę z potrzeby utrzymywania możliwie równej, prostej linii jazdy. Zwłaszcza małe taksówki chętnie wymijają i kręcą się po jezdni, jak najnieznośniejszego typu rowerzysta. Wielu szoferów ma przykry zwyczaj wykonywania mnóstwa niepotrzebnych lub przesadnych ruchów kierownicą. Wóz powinien być prowadzony spokojnie i utrzymywany możliwie prosto, niepotrzebnych łuków i nagłych skrętów w bok, nawet w granicach swojej połowy jezdni, powinno się unikać, a w każdym razie przestrzec ręką lub kierunkowskazem i sprawdzić w lusterku, czy nikt w tej chwili od tyłu nie wymija. W Anglii np. takie holendrowanie po jezdni jest powszechnie uważane za oznakę bardzo złej jazdy i fatalnie nie wyrobionego kierowcy, a w statystykach urzędowych stanowi pod nazwą „Swerving” oddzielną rubrykę przyczyn wypadków.

To samo się tyczy raptownego hamowania. Rozumiem, iż może się zdarzyć konieczność nagłego zatrzymania wozu w miejscu i że nawet nie zdąży się ręką przestrzec jadących z tyłu (światelko „stop” przy gwałtownym zahamowaniu nie

jest dostateczne, gdyż zapala się równocześnie z naciśnięciem hamulca, a nie przestrzega zawczasu). Lecz w Polsce raptowne hamowanie jest b. często nadużywane — zwłaszcza kierowcy nowych, małych taksówek chętnie popisują się swymi hamulcami i jeżdżą jak na próbie zrywu i hamowania, ku niewygodzie innych wozów i własnych pasażerów, nie zważając na zużycie hamulców i opon.

* * *

Gdy mowa o hamulcach: jakże mało jest szoferów, którzy posługują się hamulcem ręcznym, lub w ogóle go utrzymują w stanie zdatnym do użycia. A przecież naciśnięcie hamulca ręcznego powinno być automatycznym odruchem kierowcy w chwili zatrzymania wozu. Kilka już razy widziałem, jak w zatorze przed skrzyżowaniem samochód nieopatrzenie staczał się w tył po lekko pochyłej jezdni, cofając się pomalutku i bezapelacyjnie w... latarnie samochodu następnego. Potym awantura i dowodzenie, że winnym jest ten, co stanął z tyłu!

Już skoro poruszamy sposób stawiania: jakże uderza brak poczucia ładu, oszczędności miejsca i nie zawadzania innym! Widać to w sposobie zatrzymywania się przy chodniku, stawiania przed czerwonym światłem na skrzyżowaniach, parkowania itd. Porządne stawianie wozu należy do „dobrego tonu” kierowcy. Nie mówię już o tak rażących wypadkach, kiedy taksówka spokojnie zatrzymuje się przy skrzyżowaniu, by zabrać przygodnego pasażera, w chwilę po zaświeceniu zielonego światła, gdy długi „tasie-miec” wozów czeka z tyłu, żeby ruszyć.

* * *

Inną bołaczką jest ścinanie zakrętów, co przecie w ruchu ulicznym jest niedopuszczalne, a u nas stanowi proceder normalny. To samo się tyczy wymijania na zakrętach lub nie strzeżonych skrzyżowaniach: przeciętny szofer zdziwiłby się, gdyby mu na to zwrócono uwagę. Równie szkodliwym, jak ścinanie zakrętów (w lewo), jest wylatywanie szerokim łukiem aż na środek jezdni przy zakrętach w prawo.

* * *

Do najwyższego stopnia nie kulturalnym jest brawurowe roztrącanie pieszych, na pasach, wyznaczonych gwoździemi, czy też poza pasami, a w szczególności przy skręcaniu w boczną ulicę. Nawet nie przepisowe przechodzenie i zachowanie się pieszych nie uprawnia kierowców do takiego postępowania i do ryzykowania wypadku, a już szczególne względy należą się osobom starszym, dzieciom, kalekom, kobietom z wózkami dziecinnymi itp., nie tylko by ich nie potrącić, lecz nawet by nie przestraszyć i nie zmusić do karłolomnego uskakiwania.

Plaga jest bezceremonialne wjeżdżanie na lewą stronę jezdni, by wyminać przeszkodę, mimo że w tej chwili nadjeżdża pojazd ze strony przeciwnej. Celują w tym samochody ciężarowe i autobusy na szosach podmiejskich. Nie przepuszczają jadącego swoją prawą stroną pojazdu, lecz ufne w swą miażdżącą masę, pakuja się w łukę, zatarasowując całą szerokość jezdni, zmuszając nadjeżdżający z dużą nieraz szybkością samochód mniejszego kalibru do nagłego i gwałtownego zahamowania, lub do ryzykownego zjechania w grząskie poboczne.

Do tej samej kategorii przestępstw należy tak rozpowszechnione skręcanie z ulicy w lewo, pod nos nadjeżdżającemu z przeciwnej strony pojazdowi, zamiast go spokojnie przepuścić.

* * *

Źródłem niebezpieczeństwa na szosach podmiejskich są furmanki bez świateł (nieraz je zapalają z 1—2-godzinny opóźnieniem)

i rowerzyści bez reflektorków. Policja mało w tym względzie przejawia inicjatywy. Zdarzało się, że policjant przy rogatce zatrzymywał korowód nieoświetlonych furmanek na skutek mojej interwencji—lecz powinien interweniować samorzutnie.

* * *

Lecz cóż tu pisać o przestrzeganiu przepisów, dotyczących światła, gdy same władze drogowe nie żenują się oślepiac kierowców światłem reflektorów. Na szosie raszynskiej nie daleko za rogatką warszawską, znajduje się od dłuższego czasu nie duży objazd. Początek objazdu jest wieczorem tak pomysłowo oświetlony, że wracając od strony Raszyna, jest się przez chwilę oślepionym. Równie skutecznym jest reflektor, oświetlający pomnik Kopernika przed pałacem Staszica i rzucający przy okazji snop pięknych promieni w wylot ul. Kopernika.

Niedawny obchód XX-lecia Niepodległości dostarczył mnóstwo przykładów niewłaściwego zakładania reflektorów, rzucających swym światłem pojazdy, lub przynajmniej przechodniów na trotuarach. Bodaj że najbardziej rażącym (dosłownie!) przykładem tego były reflektory na Placu Trzech Krzyży, skierowane troskliwie z dwóch stron w wylot Alei Ujazdowskich. Nieraz już i nie w jednej stolicy, miałem sposobność podziwiania pięknych efektów, uzyskanych drogą oświetlania reflektorami gmachów i pomników—pierwszy raz jednak widzę, by akcją tą były również objęte pojazdy na jezdni lub plesz przechodnie!

Nasze święta i obchody, to w ogóle bogaty materiał do ciekawych spostrzeżeń. Nie przeniknęło jeszcze do świadomości naszych „czynników kompetentnych”, że mimo dwudziestu lat niepodległości, mimo radości, „podniosłych nastrojów” i pięknych obchodów, życia nie da się całkowicie zatrzymać. Że może zaistnieć powód mniej ważny, więcej ważny, czasem nawet bardzo ważny, dla którego najbardziej nawet patriotycznie usposobiony mieszkaniec stolicy musi się przenieść z jednego punktu miasta do drugiego. Tymczasem przez jakie 3 godziny (mówiąc już tylko o ruchu pieszym, nie kołowym), stolica jest cała przecięta, od Mokotowa aż do Placu Zamkowego, nieprzekraczalną linią podziału, tępym i na wszystko nie czującym murem chińskim, przez który przemknąć się jest prawie nie sposob.

Próbowałem zeszłego roku. Znalazłem miejsce, gdzie stał komisarz policji—w nadziei, że „szarża” da sobie do rozsądku przemówić i będzie względniejsza od posterunkowego. Czekałem, prosiłem, pertraktowałem około trzech kwadransów, w końcu, w przerwie między maszerującymi oddziałami, rozepchnąłem się, wyskoczyłem na jezdnię i puściłem się biegiem przez ulicę. Komisarz za mną, łapie za płaszcz—płaszcz mi żal, ale pędzę dalej—mój impet i płaszcz wytrzymały ciężar „władzy”—i tak dopadliśmy na drugą stronę—ja, płaszcz i komisarz, ku ucieciesz publiczności.—Tam nastąpiła wymiana paru ciepłych uwag, po czym rozstaliśmy się—ja i płaszcz z komisarzem—w nastrojach nieco mniej pogodnych, niżby się w taki dzień należało.

Ale tu odbiegam od tematu, zresztą przypominam sobie, że sprawy te były już kiedyś w prasie poruszane.

* * *

We wszystkich prawie poruszanych tu objawach przewija się jedna wspólna nić, wszystkie prawie dadzą się sprowadzić do jednego wspólnego źródła: jest nim kompletna obojętność na wygodę i potrzeby drugih. A w moim przekonaniu względny dla innych, staranie by własnym postępowaniem przysporzyć innym możliwie najmniej niewygodę oraz wyrozumiałość dla ich potrzeb jest niewątpliwie cechą dodatnią i pożądaną: leży ona u podstaw wyrobionego zmysłu społecznego i kultury społecznej.

Do działalności wychowawczej powołane są w pierwszym rzędzie kursy szoferskie oraz organy bezpieczeństwa i współdziałające z nimi sądy. Powinny one dołożyć wszelkich starań, by wpłynąć na odpowiednie nastawienie naszych kierowców i zaszczepić dobre obyczaje na nieszlachetnym dziczku naszego automobilizmu.. Dużo w tym kierunku zdziała samo życie i konieczność przystosowania się, w miarę postępu motoryzacji, do warunków wzmożonego ruchu. Proces ten już daje się zauważyć, należało by jednak przyspieszyć go umiejętnym podejściem do zagadnienia.

A poza wszystkim, każdy właściciel wozu powinien się poczuwać do tego, by swym zachowaniem, względnie wymaganiem stawianymi swemu szoferowi, dawać dobry przykład i przyczyniać się do podniesienia ogólnego poziomu kultury na naszych jezdniach.

Stefan J. Tarnowski

* * *

P.S. W tej chwili, po nakreśleniu powyższych uwag, natrafiam w piśmie angielskim na sprawozdanie z debaty parlamentarnej w Londynie z dnia 16 listopada ub. r. w sprawie zapobiegania wypadkom samochodowym. Z ramienia rządu przemawiał Mr. Burgin, Minister Komunikacji i powiedział m. in.: „Zarządzenie wypadkom szosowym nie może się stać osiągnięciem jednego człowieka, ani jednego departamentu rządowego. Z poszczególnych przyczyn wypadków na drogach, największą jest brak staranności, brak względów i egoizm (przytakiwania). Lekarstwem na to jest nie tyle zmiana przepisów drogowych, ile wysiłek, by zmienić ogólnie przyjęty sposób postępowania na drogach”.

S. J. T.

Sekcja samochodowa stud. Politechniki Lwowskiej

W Kole Mechaników i Elektryków Studentów Politechniki Lwowskiej powstała Sekcja Samochodowa. Pierwsze zebranie zaszczycili swoją obecnością: Prof. W. Rubczyński—wykładowca budowy samochodów, prezydium Koła Mech. i El. oraz nowozapisani członkowie. Pierwsze zebranie Sekcji otworzył prezes Koła Mech. i El. Kazimierz Lasko, po czym oddał głos inicjatorowi i przewodniczącemu Sekcji Jerzemu Czerepowickiemu, który przedstawił zebranym całokształt programu pracy Sekcji.

Celem Sekcji Samochodowej jest praca naukowa, do kształceniowa i specjalna w dziale samochodowym. Praca ta przyjmie formę cotygodniowych, półtoragodzinnych zebrań, na których wygłaszane będą referaty, czyniony będzie przegląd bieżącej prasy technicznej oraz aktualności samochodowych. Poza tym program przewiduje prace specjalne, które mogą się z czasem wyłonić.

Koło Mechaników i Elektryków bardzo przychylnie ustosunkowane do tych zamierzeń, tworzy dla Sekcji Samochodowej bibliotekę składającą się ze wszystkich zagranicznych czasopism technicznych samochodowych. Poza tym biblioteka będzie posiadała książki i katalogi.

Sprężysta działalność sekcji będzie zapewniona dzięki ofiarności i dużej chęci do pracy członków Sekcji oraz dzięki formie organizacyjnej, która czyni członkami rzeczywistymi tych, którzy podejmują się systematycznego ucześnieczania na zebraniach oraz przygotowania referatu. Za tego rodzaju formą organizacyjną wypowiedziała się przeważająca większość członków Sekcji.

Fakt zorganizowania się i podjęcia prac dodatkowych przez grupę studentów Politechniki Lwowskiej, specjalizujących się w technice samochodowej, został przyjęty z dużym zainteresowaniem i uznaniem.

Szwecja widziana przez szybę samochodu

Zręcznie lawiruje s/s Marieholm wśród skalistych wysepek rozrzuconych na pełnym morzu, strzegących wjazdu do sztokholmskiego portu.

Czerwone, drewniane domki z białymi węglami wylaniające się z gąszczu zieleni nadają krajobrazowi malowniczości. Wiatr wydyma płótna żagli, słychać warkot motorów i monotonny pluskot wody rozbijanej wiosłami kajaków i łodzi.

Przeciągły gwizd syreny zapowiada wjazd „Marieholmu” do portu. Chciałoby się jaknajprędzej przejść przez drewnianą kładkę łączącą nas z lądem, lecz wylaniają się naraz pierwsze niespodzianki.

Nikt się tu nie spieszy, nie denerwuje, nie popycha, jeden na drugiego nie patrzy spodoba. Wszyscy są uśmiechnięci, zadowoleni. Na rufie jakaś para rozgrywa ostatnią partię pokładowych kregli, a wysoki — suchy Szwed — mr. Sten, właściciel Mercedesa, ze stoickim spokojem zabiera się do mycia auta.

Trzymamy nerwy na wodzy i, by zaimponować załodze, wychodzimy na samym końcu. W ślad za nami toczą się z pokładu nasze ładowe środki lokomocji — czarna limuzyna — Polski Fiat 508 i srebrzysta Tatra.

Rozpoczyna się przewlekła procedura celna, którą przedłużają w dodatku jakieś formalności asekuracyjne. Każdy wóz wjeżdżający do Szwecji musi być ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w towarzystwie asekuracyjnym swego kraju, ale nie każde towarzystwo jest uznawane przez szwedzkie władze celne. Takie „nieuznanie” pociąga za sobą stratę czasu i dodatkowy koszt 2 koron dziennie od wozu.

Wreszcie wystartowaliśmy, ale niezbyt szczęśliwie, i tylko dzięki spostrzegawczości przechodniów nie zgubiliśmy teki z dowodami osobistymi naszymi i wozów, zostawionej przez zapomnienie na zapasowym kole...

Komplikacje wynikały nadto z lewostronnym ruchem, no i z hotelami...

Witał nas zdawałoby się wszędzie ten sam uprzejmy, uśmiechnięty maitre d'hotel, i jego gładkie słowa: full, voll, plein, plus wiele znaczący przeczący ruch głową. Wszędzie pełno — świadczyły o tym różnobarwne chorągwie zwisające z wysokich masztów ustawionych wokół parlamentu — symbole zjazdu astronomów. Iluż tych astronomów jest na świecie, że tak doszczętnie wypełnili sztokholmskie hotele.

Ulokowaliśmy się na Vasa gatan, w handlo-

wym centrum Sztokholmu, a samochody garażowały na świeżym powietrzu na parkingu, odległym o 5 minut drogi od naszego domu. Jakież miłe rozczarowanie spotyka turystę przybyłego np. z Polski, gdy rano zastaje auto, pozostawione na parkingu bez dozoru, „nienaruszone”, z całym kompletem narzędzi i parą skórzanych rękawiczek, na których się już postawiło krzyżyk. Wiele wprowadzie słyszał turysta o szwedzkiej uczciwości, ale słowa są tylko słowami, a rzeczywistość to zwykle coś innego.

Gdy jednak ten parkingowy eksperyment powtarzał się z dobrym rezultatem we wszystkich miastach i miasteczkach będących na szlaku naszej wędrowki, nabraliśmy do Szwedów zaufania, a już po 500 kilometrach nie zamykaliśmy nawet okien w wozach.

Linie, krzyżyki i punkty z papierowego planu Sztokholmu nabierają już dla nas barw i kształtów. Jedziemy więc po tych liniach — ulicach, patrzymy na gmachy — krzyżyki. Cynobrowy gmach z wieżycą strzelającą wysoko ku niebu



Wieśniaczki z prowincji Dalarna

— to ratusz, tuż obok zamek królewski, dalej parlament. Oto kręte, spadziste uliczki i domy starego miasta, a dalej ciągną się szare, pastelowe bloki nowoczesnych domów, poprzecinane gęsto kępami zieleni, przedzielone kanałami. Na granitowych murach kamień płoną żaluzje — ceglaste, cynobrowe, purpurowe, wiśniowe.

Zjeżdżiliśmy Sztokholm wzdłuż i wszerz. Znikoma liczba policjantów, (ruch regulują światła), nieznajomość miasta i języka — oto czynniki, które przy pewnej dozie turystycznej ambicji, ułatwiają poznanie każdego kącika — łącząc nie ze stacją benzynową i obsługi przedstawicielstwa Boscha. Tam zgłosiliśmy się prosząc o zreperowanie przerywacza, który „nawalił” w drodze z Warszawy do Gdyni. Nie zreperowano nam coprawda, ale... dano nowy przerywacz, zatrzymując stary i licząc nam za tę transakcję grosze.

Ta stacja obsługi, jak zresztą wszystkie następne na całej naszej trasie były doskonale urządzone. Jedynym ich minusem — jest to, że nie przyjmują wozów do natychmiastowej na-

Z restauracji „Gondole” oglądamy Sztokholm



prawy. Najdrobniejsza nawet naprawa trwa parę godzin. Zbuntowaliśmy się przeciw temu systemowi. Pomogły wreszcie gorące prośby trzech młodych dam, ale za to auta były „niedomyte“... Może nie mieli dość czasu (trzy kwadransy!), a może wprost zaskoczyły ich pokłady kurzu przywiez one z Polski. Drogi szwedzkie bowiem — asfaltowe, lub z prasowanego żwiru — posypane są pyłochłonnymi substancjami (sól chłorowa).

Drugiego dnia wieczorem opuściliśmy Sztokholm, udając się do Göteborga. (440 km).

Już zniknęły gmachy stolicy, mijamy szybko wille — ogrody przedmieścia, jeszcze parę kilometrów i otaczają nas lasy i łąki, skapane w wieczornej mgle. — Mleczna mgła przypomina srebrzyste jeziora. Na szosie ruch bardzo mały, czasem tylko mija nas auto dążące w stronę Sztokholmu. Jedziemy przeciętnie 60 km na godz. Ściemnia się coraz bardziej — rozglądamy się za noclegiem. A tu jak na złość ani jednego miasteczka.

Dziwna jest Szwecja. Tysiące nazw kluje białością tablic — a domów nie ma. Jakby się pod

ziemię zapadły. Gdziekolwiek tuż nad ziemią przycupnęły niskie chałupki. Ciemno w oknach — ludzi ani śladu. Asfaltowa wspinała szosa biegnie w nieskończoność przez bezładne przestronie. Licznik pokazuje 90 km. Nareszcie miasto Nyköping. To nie miasto, raczej miasteczko, z jedną ulicą i jeden wielki hotel.

Tego wieczora siedzieliśmy w letniej restauracji hotelu, na oszklonym tarasie oplecionym pnączami róż i pelargonii. Podwórze wyłożone granitowymi płytami rozdzielonymi delikatnymi pasemkami trawy. Pięknie szarmonizowane klomby wykańczały całość. Wprost wierzyć się nie chciało, że w prowincjonalnej dziurze może być taki luksus. Rano ołśniły nas już do reszty wspaniałe wystawy, których nie powstydziliby się wiedeński Graben i przepyszny, olbrzymi park.

Tuż za tym parkiem szosa skręca gwałtownie w bok i biegnie przez sosnowy las. Słońce przypieka teraz coraz silniej, odurza zapach żywicy. Szosa wpada w miasto, przejeżdżamy przez Nörköping — jedno z centrów przemysłowych Szwecji, słynne z przemysłu tekstylnego. Ciągnie się seria „köpingów“. Zwiększamy szybkość — 80 km/godz., mijamy Lindköping, Inköping, Linköping. Za Linköping krajobraz się gwałtownie



zmienia. Teren staje się coraz bardziej falisty — las rzednie, ciemną sosnową ścianę znaczą białymi plamami brzozy. Poprzez różnokształtne okna wycięte w zieleni prześwitują wody jeziora.

Szosa spływa nisko, coraz niżej — i tuż nad jeziorem skręca raptownie w bok. Jedziemy teraz nad największymi jeziorami Szwecji Vänern i Vättern, nad którymi rozsiadły się prześliczne miejscowości kąpielowe Vadstena i Gränna — z jednej strony oparte o stok górski, z drugiej skapane w jeziorze. Tam zatrzymaliśmy się na dłuższy wypoczynek.

Wszystkie te miejscowości oddalone od siebie zaledwie o kilkanaście kilometrów zaopatrzone są we wspaniałe hotele i restauracje.

Następny nocny postój przypadł na Ulriceham (346 km od Sztokholmu). Przyjechaliśmy tu o 10 wieczorem, niepomni tego, że o tej porze szwedzkie miasta pogrążone są w głębokim śnie. W hotelu coprawda dostaliśmy pokój bez trudu (dwuosobowy za 12 kor.) ale za to o kolacji nie było mowy. Lokale zamknięte — służba śpi. Ograniczyliśmy się tylko do owoców i podławej czekolady z automatu.

Nazajutrz rano uzupełniliśmy nasze zapasy benzyny. Litry kosztuje od 0.28 do 0.32 korony (średnio 40 gr) w zależności od strefy. Zostaliśmy też na stacji benzynowej zaopatrzeni gratisowo we wspaniałe mapy samochodowe.

Znow 100 km jazdy, przerywanej postojami i... Göteborg, drugie pod względem wielkości miasto Szwecji.

Kanał göteborgski (385 km długości) łączy ten największy w Szwecji port ze stolicą kraju poprzez jeziora, rzeki, kanały i 74 śluzy. Trasę z Göteborgu do Trollhättan (80 km) odbywamy ze względu na malowniczość krajobrazu — długoterminowymi ratami.

Do Trollhättan — miasta wodospadów — przyjeżdżamy późnym popołudniem. Zwiedzamy słynną stację elektryczną, a wieczorem na zabawie ludowej poznajemy się z miejscowym folklorem.

Z noclegiem tym razem nie było tak łatwo... W Trollhättan nie znaleźliśmy pomieszczenia, przygarnął nas dopiero oberżysta z Vannersborg — wioski odległej o 15 km.



Stara dzwonnica w Mora



Sianokosy w Warmlandii



Biały dwór nad srebrnym jeziorem

Stamtąd droga prowadzi przez zalesione, fałiste tereny Warmlandii — prowincji lasów i jezior, uwiecznionej przez Selmę Lagerlof w „Gösta Berling”. Głównym miastem tej prowincji jest Karlstadt nad jeziorem Vännern, tu też leży Filipstadt ze szkołą górniczą i mauzoleum słynnego wynalazcy Ericsona, a zaledwie o 17 klm od Filipstadt jest Saxe, uroczy zakątek nad srebrzystym jeziorem. Tu zatrzymaliśmy się na parodniowy wypoczynek.

Saxe — to właściwie jeden biały dwór — rezydencja dykcji heleforskiego koncernu, obejmującego huty żelazne, walcownie taśm stalowych, kopalnie rudy, fabryki celulozy, tartaki. Zwiedziliśmy wszystkie urządzenia, aż wreszcie wyrwani z trybów maszyn — dostaliśmy się w tryby szwedzkiej gościnności. Rozpoczęła się seria wizyt i gruntowne poznawanie szwedzkiego menu.

W Helleforsie — urządzono dla nas święto raków. W ogrodzie tego dnia zapłonęły „rakowe” lampiony, stoły pokryły się obrusami w raki, goście otrzymali czerwone kapelusiki, a przy każdym nakryciu stał rak, trzymając w kleszczach kartę wizytową. Na stołach zjawily się kopaste półmiski raków — a nasi gospodarze zaczęli mistrzowsko żonglować całym arsenalem narzędzi. Wszystkim pomagały coctails i wino, które tego wieczora lały się wyjątkowo obficie.

Wreszcie rankiem — któregoś dnia, gdy jeszcze drzewa parkowe otulone były w welony mgieł, wyjechaliśmy z Saxe. Pożegnały nas rzęśiste krople deszczu, przypominające o ojczyźnie.

Rozpoczął się etap końcowy — powrót do Sztokholmu. Przestrzeń 348 klm przerwaliśmy noclegiem w Upsali, i pokonawszy ostatnie 75 klm dotarliśmy do Sztokholmu.

1300 klm przejechanych po Szwecji i ani jedna nawalona kicha, dużo miłych i ciekawych wrażeń i dużo, bardzo dużo wspomnień o szwedzkiej gościnności.

Bl. Drzewska

STAVANGER
OSLO
HELSINKI
KOPENHAGA
HAMBURG
HANNOVER
BRUKSELA
DIJON
STRASBURG
LYON
MONACHIUM
WIEDEN
BUDAPESZT
BELGRAD
SOFIA
SALONIKI
ATENY

MONTE CARLO

DO PALERMO

PRZEZ SNIEGI I LODY - NA SŁONECZNY BRZEG

W Rallye Monte Carlo

IMPONUJĄCE ZWYCIĘSTWO

SAMOCHODY **DKW** ZAJĘŁY

CZTERY PIERWSZE MIEJSCA

W SWOJEJ KATEGORII

Nagrody pieniężne otrzymali:

- I-a nagroda E. Cornelius na DKW z Aten
- II-ga nagroda Greta Molander na DKW ze Stavangeru
- III-cia nagroda E. Kovacs na DKW z Aten
- IV-ta nagroda O. Müller na DKW z Palermo

WARSZAWSKA SPÓŁKA SAMOCHODOWA

SALON I SPRZEDAŻ
MAZOWIECKA 11, TEL. 519-34

Z. NIEDŹWIECKI I S-KA
WARSZAWA

STACJA OBSŁUGI I SKŁAD CZĘŚCI
TWARDA 64, TEL. 519-33

Galkar-Lux



GALKAR Z-LUX
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY
NAWET NA SYBERYJSKI MRÓZ
»KARPATY«

Witold Rychter

Dwadzieścia osiem tysięcy egzaminów

Tytuł dość niezgrabny, jak na felietonistę. Jednak posiada on specjalną wymowę, jeżeli dodać, że dotyczy ilości przeegzaminowanych przeze mnie kandydatów na tak zwane prawa jazdy. Podobną liczbą może się pochwalić również były mój szef, mgr. Eug. Olechnowicz, u którego na Daniłowiczowskiej „terminowałem” w roku 1924. Ponieważ jednak pan Radca Ministerialny nie zajmuje się obecnie bliżej tym tematem, przeto ja muszę kilkadziesiąt wierszy machnąć, by „Auto” na luty nie było za bardzo interesujące.

Dwadzieścia osiem tysięcy stuknęło w roku ubiegłym. Dwadzieścia osiem tysięcy przekomarzań się z kandydatami, dwadzieścia osiem tysięcy odpowiedzialności za przyszłe głupstwa nowo kreowanych kierowców...

Czasy się zmieniły, ludzie się zmieniają, wymagania teoretyczne przeszły ewolucję. Nowe regulaminy, nowe instytucje... Ale jedno pozostało bez zmiany: ryzyko dostatecznej oceny z jazdy i protekcje.

A protekcja jest prawie zawsze odwrotnie proporcjonalna do umiejętności kandydata. Ponadto protekcja pachnie zawsze ukrytą groźbą: „niech pan spróbują mnie obciąć!”

Excelencja jedzie. Kurczowo ściskane koło kierownicze puszcza sok. Sygnał ryczy bez przerwy. Silnik wariuje na pierwszym biegu, wyduszając szaleńczą szybkość 20 km/godz. Excelencja jedzie. Co na drodze, to nieprzyjaciel. Ludzie, pojazdy, zwierzęta, budki, tramwaje, domy...

— Niech pan dyrektor będzie łaskaw zwolnić, gdyż wjeżdżamy w ciasne miejsce — proszę nieśmiało.

— Niech się pan nie boi. Mój kierowca mówi, że jeżdżę wyśmienicie — odpowiada dumnie Excelencja.

— Niech pan jednak zwolni i uważa, gdyż zaczepi pan o wózek z jabłkami — błagam ze łzami w suchych oczach.

— Co mi pan takie rzeczy mówisz! — oburza się potentat, rozbijając przepisowo wózek. Jabłka zwartym strumieniem wytaczają się na chodnik, a torebki pocieszenie tańczą na wietrze.

— Prosiłem o ostrożność — szepczę pobladłymi ustami.

— Skąd mogłem wiedzieć, że wózek jest taki szelki? — tłumaczy się pan dyrektor, naciskając na gaz: zamias! hamulca.

— Więc niech pan dyrektor będzie łaskaw stanąć. Trzeba sporządzić protokół szkody.

— Dla czego? Jedziemy dalej. Ja panu pokażę, że jeżdżę doskonale. To było tylko małe nieporozumienie. Zapomniałem dać sygnał.

No i co miałem zrobić? Obciąłem. Następnego dnia telefon kilkanaście razy ostrzegał mnie, żebym nie odważył się obcinać pana dyrektora, gdyż grozi mi to poważnymi konsekwencjami („konsekwencja”, to ulubione urzędowe słowo, a znaczy mniej więcej to samo, co „pociągnę cię za odpowiedzialność”). Po tym przyszły prośby, ponętne perspektywy, miraż rajy doczesnego pod opiekuńczymi skrzydłami dygnitarza...

Cóż, kiedy ze mnie takie drewno. Obiecanki nie chwyciły i z prawa jazdy nici. Gdyby tak zamiast marnować siły na interwencje, pan dyrektor nauczył się jeździć...

Zdarzyło się to w roku.... A zresztą mniejsza o to.

* * *

Daniłowiczowska. Na połamany krześle przy skąpej żarówce urzędowej siedzi egzaminator, przemity i dzielny człowiek, niestety już nie żyjący. Przed nim stoi delikwent wyznania handlowego. Nie rozumie po polsku. Wobec tego egzaminator pyta łachowo:

— Wus ist a dyferencjał?
— Wue?
— A dyferencjał?
— Dus yst a cewkies elektryczne, dy lajft in wyszözygie....

W tym samym czasie ja pytam w sąsiednim poiku:

— Czym się smaruje łożyska kół?
— Naftą.
— Nie.
— Pokostem?
— Nie.
— Gliceryną?
— Nie.
— Już wiem. Przypomniałem sobie. Smare m!

* * *

Pierwsza ocena z jazdy, jaką postawiłem na początku kariery egzaminatorskiej, była niedostateczna. Innymi słowy zacząłem pracę pod złym znakiem. Kandydat, zadzierny jegomość, woził mnie, wówczas młodego studenta Politechniki, po wszystkich możliwych zakamarkach Powiśla i nie chciał wypuścić z samochodu. Chciał mnie zapewne pognać. Dopiero podstępne wyłączenie zapalania rozwiązało niewygodną sytuację.

Były czasy, gdy szkoły kierowców prosperowały cudownie i przedstawiały dziennie do egzaminu po stu i więcej kandydatów. Jeździło się wtedy cały dzień od rana do późnej nocy i kurowało się nadzarpnięte nerwy robieniem niesamowitych awantur w biurze. Ale były szkoły i szkoły. W jednych uczono na widelcu, lyżce i pedale rowerowym, w innych — na samochodzie o dwóch kierownicach. Toteż i różnie ludzie zdawali.

* * *

Gdy Oddział Drogowy Komisarjatu Rządu przyniósł się na ulicę 6-go Sierpnia, jeździło się po tamtej okolicy. O zderzenie z tramwajem nie było trudno. Wystarczyło dopuścić do zbyt nagłego zahamowania tuż przed wozem tramwajowym i natychmiast następowało niemiłe odcisnięcie okrągłego zderzaka na tylnej blasze nadwozia. Tak właśnie wypadło, że dwa razy w ciągu tygodnia nastąpiło takie zetknięcie z elektrowozem linii siedemnastej. Gdy po raz trzeci wydarzyła się identyczna awaria, wysiadłem z wozu i splunąłem znacząco. Jakież było moje zdziwienie, gdy motorowy z powagą zeszedł z wyżyn przedniego pomostu i zaciągając po wileńsku, rozłożył z rozpaczą ręce.

— Taż panie, nie można zastanawiać awtomobila na relsach. A to sia tramwaj isporci...

— Zgadza się z panem w zupełności, panie motorniczy — oparłem skruszony.

Motorowy przyjrzał mi się bacznie i zapytał ucieśniony:

— Taż to pan inżynir Rychter?
— Rzeczywiście, tak się nazywam — bąknąłem zmieszany, licząc w duchu, ile też trzeba będzie zapłacić za podrapanie przedniej platformy.
— To pan egzaminirował mego synka. Walentiew, Anastazy... Ale dlaczego pan zawsze wybiera sobie mój wagon? Inne też dobre.
— Jakto?

— Taż to trzeci raz na mnie pan wjeżdża. To tak nie można....

Rzeczywiście była to ta sama siedemnastka.

* * *

Jak się Czytelnikom zdaje, ile czasu upływa od chwili stuknięcia w łukową latarnię elektryczną do czasu rozbicia się spadającego na ziemię klosza szklanego? Proszę pomyśleć i dać mi znać. Już to wypróbowałem praktycznie, za pomocą stopera. Zawdłużczam to interesujące doświadczenie kandydatom na prawa jazdy.

W ogóle kandydaci, to ciekawi ludzie. Wszyscy zachowują się mniej więcej jednakowo na egzaminie. Każdy zaczyna od wmawiania, że ma niebywałą tremę, ale twierdzi jednocześnie, że jeździ doskonale. A pewność siebie jest zazwyczaj odwrotnie proporcjonalna do umiejętności. Są również i bohaterowie, gdyż bohaterstwem należy nazwać stanięcie do próby po dwudziestominutowej nauce.

Ciekawe, że podczas jazdy, jakby się wszyscy umówili. Jadą standardowo. Podzielili się na kilka zasadniczych typów i za żadne skarby nie odstąpią od normy. Nie wiem, czy to zależy od „pochodzenia” kandydata, czyli od szkoły, która go uczyła, czy też od usposobienia. Raczej to drugie. A więc:

Typ „zastrachany”. Przed jazdą zaciąga lewarek hamulca. Bez gazu rusza. Gasi silnik. Denerwuje się. Naciska guzik rozrusznika i trzyma go długo, długo, mimo, że silnik już zapalił. Gdy wreszcie pojedzie, długo pracuje pierwszym biegiem, a potem w przypływie odwagi zmienia od razu na ostatni. Gdy silnik szarpie, kandydat kica niemiłosiernie, kłaniając się w takt kicania. Wszystko odbywa się w tempie 10 km/godz. Na prośbę o zatrzymanie maszyny, „zastrachany” naciska z całych sił pedał hamulca, niezależnie od miejsca, w którym znajduje się samochód. Dla tego też trzeba uważać, by nie kazać zatrzymać się podczas jazdy na szynach tramwajowych. Ręce i nogi „zastrachanego” mają dreszcze. Wzrok obłądny. Nie słyszy, co się doń mówi. Nie rozumie. Podczas egzaminu często zatruwa. Chętnie godzi się na ocenę niedostateczną.

Typ „flegmatyczny”. Niczym się nie przejmuję. Ma spóźnioną reakcję. Skręca w poprzeczną ulicę, ale zawsze następną po żądanej. Czyni wszystko nie w takt. Najprzód zatrzymuje samochód, a potem naciska pedał sprzęgła. Hamuje dopiero po najechnięciu na przeszkodę. Często operuje sprzęgłem i zmienia przepisowo biegi, nie uruchomiwszy silnika. Jedzie albo „metodą środka”, to jest samym środkiem jezdni, znakomicie tamując ruch, albo też koło krawężnika, zaczepiając często kołem o chodnik. Ma pretensję do magistratu, że ustawił na drodze jego jazdy drzewa i latarnie. Odpowiada na zadane pytania z opóźnieniem o jedno, czasem o dwa pytania. Tłumaczy się, że „tego w szkole nie wykładano”.

Typ „choleryczny”. Ma na zapas pretensję do egzaminatora. Nie traci jej również po egzaminie. Wywiera złość na samochodzie, łącząc biegi bez sprzęgła, lub przerzucając z pierwszego biegu na tylny. Urywa zazwyczaj przełącznik strzałek. Kierownicą kręci drobnymi ruchami, odejmując od niej obie ręce. Złości się, że kierownica w międzyczasie sama wraca do prostego kierunku jazdy. Bardzo nieprzyjemny do egzaminowania.

Typ „bohaterski”. Dużo opowiada o sobie i swych umiejętnościach. Z zasady prawo jazdy potrzebné mu do uczestniczenia w raidach. Zapisuje się do zawodów przed zdaniem egzaminu. Lekceważy wszystko i wszystkich. Nie przyjmuje żadnych wskazówek i nie uznaje nigdy swych błędów. Jedzie śmiało i bez przytomności. Pcha się w najcięższe miejsca bez potrzeby i zaczyna o przeszkodzie z uśmiechem na ustach. Prowadzi jedną ręką, odwracając oczy od drogi. Zwraca szczególną uwagę na szoferskie „fasony”. Rusza pełnym gazem i zatrzymuje wóz w ostatniej chwili. Ma głębokie przekonanie, że cała ulica wyłącza do niego należy. Jest przeważnie bardzo młody, lub na bardzo wysokim stanowisku. Robi wielki zaszczyt egzaminatorowi, że raczy u niego zdawać. Przybycie jego na egzamin poprzedzone jest często silną protekcją. Zazwyczaj obcina się na miesiąc.

Typ „uwodzicielski”. Oczywiście kobieta, nie zawsze ładna (ładne egzaminuje wyłącznie radca O. — ma monopol). Uwodzi egzaminatora, jak umie, natomiast na jazdę zwraca znacznie mniejszą uwagę. Wzbudza wstręt sposobem kierowania. Ru-

sza kierownicą wtedy, gdy nie trzeba, a kurczowo zaciska lakierowane paluszki, gdy wjeżdża na przeszkodę. Zamiast hamulca zwykle naciska akcelerator. Wyprawia esy floresy po jezdni. Ma lat....

Ale, a propos lat. Jadę onego czasu z taką właśnie rozkoszną kandydatką Aleją Szucha w stronę Alei Ujazdowskich. Uszy mi puchną od cudownego szczebiotu. Tiu, tiu, tiu i tak dalej.

— Ach, jak ja lubię prowadzić samochód. Przepadam za tym...

— Bodajś przepadła — myślę sobie.

— A wie pan? Moja mamusia zawsze mi przepowiadała, że będę słynną automobilistką. Jak tylko skończę ...dzieścia lat, to papcio kupi mi wyścigowe auto. Zaraz pojedę na wyścigi. Jak pan będzie grzeczny, to zabiorę pana jako mechanika....

Oczywiście nie mam zamiaru być grzecznym.

— Jak się panu podoba wyścigowa „Omega”? Bo ja „Omegi” uwielbiam. Są tak ślicznie malowane...

Właśnie wjeżdżamy na skrzyżowanie. Proszę o zawrócenie i o powrót do miejsca wyjazdu.

— Ależ chętnie, dla czego nie mam zawrócić? — śmieje się szczebiotką. — Umieć to doskonale. Uczył mnie sam mistrz X....

Skręt wykonany szkaradnie. Zawadzamy o chodnik, potrącamy policjanta, wjeżdżamy na wysepkę i wśród zgrzytu zaciąganego przeze mnie z całej siły hamulca ręcznego uderzamy lekko o zdumioną takim manewrem ciężarówkę magistracką.

— Niech pani powie mistrzowi X, że panią źle nauczył — recytuję powolutku słowa. Jestem wściekły. Kierowca ciężarówki wysiada i po minie jego wnoszę, że zakrawa na grubszą awanturę.

— Ależ proszę pana — oburza się „dziecko” — mistrz X. mówił, że jestem ósmym cudem świata!

— To niech mu pani powie, że jest...! I w ogóle niech pani będzie tak dobra przesiąść się na moje miejsce.

Kierowca ciężarówki, poznawszy mnie, skrzywił się boleśnie, wzruszył ramionami, przyłożył palec do daszki czapki i żegnany przeze mnie uprzejmym ukłonem, odjechał. Widziałem jednak, że w oddali splunął z pogardą.

— Co, już koniec egzaminu? Ach, jak się cieszę! — moja szczebiotka nie posiadała się z radości. — Prawda, jak dobrze jeżdżę?

— Niestety, droga pani. Pani nie zdała.

— Och, czyż to możliwe? Przecież tak doskonale jechałam. Tylko ten przebrzydły samochód musiał koniecznie znaleźć się przede mną. No, ale niech mi pan nie robi przykrości, bo mamusia okropnie się zmartwi. Przecież ja się jeszcze wprawię, jak podrosnę, to będę jeździła wspaniale...

Poszły w ruch i łyzy i piękne „oko”, składanie rączek. Zupełnie, jak w kinie. Niestety...

Z trudem wytrzymałam jej towarzystwo w drodze do biura. Wpadłem pędem do mego pokoju i chwyciłem papiery słodkiej trzpiotki. W rubryce „data urodzenia” widniało wyraźnie: 1888.

Trzpiotka, która poszła poskarżyć się mamusi, miała lat....

* * *

Miałem też kiedyś przygodę bardziej zabawną. Oto jechałam z elegancką i pewną siebie niewiastą. Prowadziła na ogół znośnie, lecz w trudniejszych sytuacjach zauważyłem jakiegoś podejrzanego bliski przerażenia w jej oczach. By więc być pewnym, że nie będzie zagrażała bezpieczeństwu publicznemu, skierowałem ją ulicą Marszałkowską poprzez skrzyżowanie z Alejami Jerozolimskimi. I co się dzieje?

Na samym środku skrzyżowania, wśród najgęstszego ruchu kandydatka na kierowcę puszcza koło kierownicy, chwytając oboma rękoma za brzeg drzwiczek, naciska do końca akcelerator i wybucha rozpaczliwym płaczem. Ledwo zdążyłem wyłączyć silnik.

— Co się pani stało? — pytam zdumiony.

— Nie... szczę... ście! — łka kierowczyni.

— Ale co! Niech się pani uspokoi. Przecież nie ma powodu do rozpacz—staram się opanować sytuację. Pochodzący posturkownicy i we dwóch czynimy bezskuteczne wysiłki w celu uspokojenia zrozpaczonej niewiasty.

— Niechże więc pani powie, co się stało?

— Straszna rzecz... Zapomniałam w domu zakreślić kran od wanny...

Powiedzcie, Drodzy Czytelnicy, sami, czy można takiej dać prawo jazdy?

* * *

Gdy ktoś przeczyta powyższe wspomnienia, dojdzie może do myślnego wniosku, że nikt na egzaminie nie umie jeździć. Jest to zupełnie błędne pojęcie. Dobrze jeździ około 70% kandydatów na prawa jazdy niezawodowe i około 50% na zawodowe. O tych dobrze jeżdżących nie piszę nic, gdyż praca z nimi jest przyjemna i łatwa. W tych wypadkach jestem zadowolony ze spełnionej roboty i z tego, że mogę z czystym sumieniem powiedzieć na zakończenie egzaminu: z Pani, czy z Pana będzie dobry kierowca. Oczywiście dlatego „będzie”, a nie „jest”, że dobrym kierowcą można zostać nie wcześniej, jak po kilku latach praktyki i to praktyki ostrożnej i wykonywanej z umiarem.

* * *

Dwadzieścia osiem tysięcy egzaminów. Jasne jest, że przy takiej ilości można ocenić już po pierwszym ujęciu kierownicy, czy dźwigni biegów, jak będzie jechał kandydat i jakie będzie popełniał błędy. Toteż niekiedy wystarczy przejechać kilkaset metrów, by mieć zupełnie sprecyzowane zdanie co do kwalifikacji egzaminowanego. Rutyna robi swoje.

A jednak od czasu do czasu trafia się jegomość, którego nie można tak od razu „rozgryźć”. Biedzić się wtedy trzeba długi czas, nierazko i pół godziny, a dla osiągnięcia całkowitej pewności prosić trzeba jeszcze innego kolegę egzaminatora, by i on przejechał się z delikwentem. Jasna, że wtedy wszyscy klną, na czym świat stoi, lecz na zewnątrz pokazują tylko uprzejmy uśmiech. Bo i cóż winien kandydat, że egzaminator nie może się zorientować?

* * *

Dwadzieścia osiem tysięcy... Ludność całego miasteczka...

A jak to przykro, gdy urzędując w Komisariacie Rządu otrzyma się z referatu kierowców protokół wypadku i widzi się swój podpis na blankiecie egzaminacyjnym. Dostaje się wtedy na arkuszu ze swoim nazwiskiem pionową kreskę. A kreska ta urasta do olbrzymich rozmiarów, zmienia się w uosobienie opinii społecznej i woła głosami tysięcy obywateli: „Dlaczego dałeś prawo jazdy?”

Wierzcie mi, Drodzy Państwo, że to bardzo przykre. Całe szczęście, że pod moim nazwiskiem kresek tych jest dotychczas bardzo niewiele. Ale, niestety, są. Może po tym wyjaśnieniu kandydaci, których obcinam, przestaną mieć do mnie żal.

* * *

Rola egzaminatora jest dosyć trudna. Nie może on reagować na niewłaściwe postępowanie egzaminowanego, ani zbyt wcześnie zapobiegać ewentualnemu zderzeniu, czy najechaniu, gdyż wtedy nie sprawdzi rzeczywistych umiejętności. Reaguje się dopiero w ostatniej chwili i reakcja ta jest jednocześnie dyskwalifikacją kandydata. Zawsze powstaje pytanie: a może kandydat da sobie radę? Oczywiście cierpią na tym nerwy. Niestety, nie może być inaczej, gdyż egzamin nie jest nauką. Nie można podczas jazdy uczyć kandydata, który będzie wkrótce jeździł bez „nianki” i nie mając nad sobą człowieka, który zapobiegnie nieszczęściu, spowoduje łacno wypadek. Toteż egzaminatora obchodzi przede wszystkim nie to, co kandydat; umie najlepszego, lecz to, co robi najgorzej. Ażeby zobaczyć, trzeba siedzieć cicho i nie dawać

wskazówek. Dopiero po egzaminie można wytknąć błędy i udzielić rad, które styl jazdy poprawią.

Toteż wypadki podczas egzaminów nie należą do rzadkości. A pamiętać trzeba, że za te wypadki odpowiada karnie egzaminator, o ile nie udowodni przed sądem, że uczynił wszystko, co było w jego mocy, by do nieszczęścia nie dopuścić. Trzeba również zdawać sobie z tego sprawę, że, jak wykazała praktyka, sądy nie są wcale względne dla egzaminatorów.

Pracuje się więc stale pod strachem, trzymając jak najsilniej swe nerwy na wodzy. Trudno się dziwić, że po każdym cięższym dniu ręce drżą. A po roku pracy wytrzymać nie można. Wtedy bierze się urlop i wyjeżdża się do wiejskiego zacisza, gdzie nie ma samochodów, motocykli i innych tego rodzaju diabelskich wynalazków. Tam nabiera się sił do następnego roku pracy.

Jeżeli chodzi o wypadki, to egzaminatorzy przyzwyczaili się już do nich, tym bardziej, że są to przeważnie wypadki drobne. Ot, takie lekkie zawadzenie o inny pojazd, otarcie się o latarnię, czy tramwaj, wjechanie na chodnik, zatamowanie ruchu. Wypadki cięższe zdarzają się na szczęście bardzo rzadko i jak dotychczas, nie pociągają ofiar w ludziach (pukanie w suche drewno!).

Jeżeli to Państwa interesuje, to przytoczę, że podczas kilkunastu lat pracy egzaminatorskiej miałem:

- najechanie na latarnię gazową bez przewrócenia — trzy razy;
- najechanie także z przewróceniem i ubytkiem gazu — raz;
- najechanie na latarnię elektryczną z zawahaniem się jej — dwa razy;
- najechanie także ze spadnięciem klosza — raz;
- obalenie płotu — dwa razy;
- przewrócenie budki z papierosami — dwa razy;
- wjechanie na wystawę sklepową — raz;
- zjechanie z grobli na wybrzeżu — raz;
- lekkie zgniecenie między ciężarówkami — dwa razy;
- silniejsze spłaszczenie między tramwajami — raz;
- dyszel wewnątrz samochodu — trzy razy;
- rozbite szyby bez skałeczenia — cztery razy;
- także ze skałeczeniem (dwa dni kuracji) — dwa razy;
- także ze skałeczeniem (tydzień łóżeczka) — raz;
- przesunięcie nadwozia o 5 cm do przodu — raz;
- koł na masce silnika (spokojny) — raz;
- koł wewnątrz samochodu (niespokojny) — raz;
- ucieczkę kandydata z maszyny podczas biegu — raz;
- i mnóstwo drobniejszych zawadzeń i otarć bez znaczenia.

Jeden z wypadków był szczególnie komiczny. Oto jechaliśmy Nowym Światem koło Wareckiej. Nagle z chodnika wybiega baba z koszykami w rękach, goniona przez policjanta. Ładuje się przepisowo pod samochód. Ostry hamulec, pisk zablokowanych kół i baba, uderzona zderzakiem, kładzie się płasko na jezdni, puszczając koszyki. Te, popchnięte do przodu, wysypują kilkadziesiąt główek kapusty. Jedną z wyżej wymienionych, szczególnie złośliwą, toczy się szybko podskakując wesoło na chodnik i uderza tam z tyłu w nogi poważnie krocącego jegomościa z parasolem. Jegomość składa się, jak szczyroryk, na ziemię, a na niego wpada biegnący za babą policjant. Robi się zamieszanie niesłychane, gdyż jegomość „okazał się być” zagranicznym dyplomata. Policjant przeprasza, publiczność chce bić mojego kandydata, a baba... ucieka z pod wozu, gdzie pieprz rośnie.

Okropnie to było komiczne. Prawie takie komiczne, jak życie ludzkie z jego kłopotami, radościami, egzaminami, szczytnymi celami i zamiarami.

A moim zamiarem jest dotrwać bez pobicia mnie przez egzaminowanych do trzydziestu tysięcy...

Może i dotrwam, gdyż jak mówi mistrz Mazurek: „nie święci garnki lepią”.

A ja dodaję: „żadna praca nie hańbi”.

Stawki ubezpieczeniowe są zbyt wysokie

W ramach prac Związku Izby Przemysłowo-Handlowych nad całokształtem zagadnień motoryzacyjnych, Izba Przemysłowo-Handlowa w Katowicach opracowała szczegółowy referat w sprawie ubezpieczeń samochodowych. Jak wiadomo, ubezpieczenia samochodowe składają się z 3 rodzajów, a mianowicie: ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich, od nieszczęśliwych wypadków i od tzw. autokasko.

W budżecie właściciela samochodu ubezpieczenia samochodowe zajmują bardzo okazałe miejsce. *Obecne stawki poszczególnych rodzajów ubezpieczeń są wysokie i tylko nieliczna garść automobilistów-amatorów może sobie pozwolić na opłacenie wszystkich wspomnianych rodzajów ubezpieczeń, gdy tymczasem w interesie racjonalnie umowanego postępu należałoby dążyć do możliwie szerokiego rozpowszechnienia tych ubezpieczeń.*

Z referatu Izby Katowickiej wynika, że koszt łącznego ubezpieczenia (wszystkich 3 rodzajów ubezpieczeń) wynosi dla posiadacza samochodu do 100 złotych miesięcznie! Kwota ta odnosi się do najbardziej u nas rozpowszechnionego wozu pochodzenia zagranicznego, wartości ok. 6.000 zł. Sumę zł 100 w budżecie miesięcznym właściciela niewielkiego samochodu dla opłacenia składek ubezpieczeniowych — *trzeba uznać za bardzo wysoką w stosunku do całości kosztów utrzymania samochodu.*

Pomimo to towarzystwa ubezpieczeniowe utrzymują, że *stawki te nie wystarczają na pokrycie szkód i że dział ubezpieczeń samochodowych jest w Polsce od 3 lat deficytowy, i to nie z powodu nadmiernych kosztów, lecz przede wszystkim dlatego, że wypłacane przez towarzystwa ubezpieczeniowe odszkodowania przekraczają 100 proc. pobranej przez nie składki, a to ze względu na drogie części zamienne do samochodów i trudności przy ich sprowadzaniu, niski poziom techniczny warsztatów samochodowych, małą staranność właścicieli-kierowców o swe maszyny, nadmierne zużywanie tych maszyn, a więc zmniejszenie ich odporności, i wreszcie częste zderzenia.*

Zdaniem Izby Przemysłowo-Handlowej w Katowicach, *byłoby pożądane wprowadzenie przez towarzystwa ubezpieczeniowe dla kierowców-amatorów jednej stawki, która by obejmowała wszystkie trzy ubezpieczenia samochodowe; wysokość takiej zryczałtowanej stawki nie powinna przekraczać 30—35 zł miesięcznie.* Ponadto, zdaniem Izby, należy dążyć do unifikacji prawa w zakresie odpowiedzialności samochodowej. Sprawa ta będzie w najbliższym czasie przedmiotem obrad Komisji Motoryzacyjnej Związku Izby.

NIEMCY WPROWADZAJĄ OBOWIĄZEK UBEZPIECZEŃ OD ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

To warto na marginesie naszego zagadnienia podkreślić. Sprawa obowiązkowych ubezpieczeń była przedmiotem długich badań prawnych. Ostatnio władze zarówno Narodowego Korpusu Kierowców (NSKK — National Kraftfahrer Korpus) jak i DDAC (Der Deutsche Automobil Club) wypowiedziały się zdecydowanie za utworzeniem instytucji obowiązkowych ubezpieczeń z tym jednak, że będzie jednocześnie uruchomiona specjalna „Kasa Pomocnicza”, której zadaniem będzie wyrównywanie szkód powstałych przy wypadkach.

Na terenie Niemiec obecnie jeszcze ok. 85 proc. motocyklistów i 20 proc. automobilistów nie korzysta z dobrodziejstw ubezpieczenia (w Polsce np. motocykliści w ogóle nie korzystają z ubezpieczeń).

* * *

Z referatu Izby Katowickiej wynika, że dla posiadacza samochodu wartości około 6.000 zł koszt łącznego (3-ich rodzajów) ubezpieczenia wynosi około 100 (słownie stu) złotych miesięcznie.

Ładna sumka — prawda, zwłaszcza jeśli się zważy że koszt całkowitego utrzymania takiego samochodu, założywszy przejazd roczny 10.000 km, wahać się będzie od 110—130 zł miesięcznie.

Pomimo tak horendalnie wysokich składek towarzystwa ubezpieczeniowe utrzymują, że stawki te nie wystarczają na pokrycie szkód i że dział ubezpieczeń samochodowych w Polsce jest od trzech lat deficytowy!

Czemuż się tak dzieje? Czy Polacy to takie patałachy i oferny kierownicy, że ciągle się rozbijają, częściej stosunkowo niż w innych krajach?

Tak twierdzą towarzystwa ubezpieczeniowe, twierdzą one nadto, że wysokie stawki są konsekwencją: a) drogich części zamiennych i trudności przy ich sprowadzaniu, b) niskiego poziomu technicznego i drożyzny warsztatów samochodowych, c) małej staranności właścicieli - kierowców o swe maszyny, d) nadmiernie szybkiego zużywania się samochodu, e) częstych zderzeń.

Nie wydaje mi się to usprawiedliwienie całkowicie słusze.

Ad litera a) — części zamienne marek bardziej popularnych obniżyły się bardzo i aczkolwiek nie doszły do poziomu cen zachodnio-europejskich, to jednak bardzo się do nich *przybliżyły*. Trudności przy sprowadzaniu części mają przede wszystkim firmy sprzedające zaledwie po kilka wozów rocznie. Przeważnie jest to tzw. „wóz-luksus”. Niech agenci ubezpieczeniowi nie polują na „luksus” i wysoką premię od ubezpieczenia magnatów, niech wyłapują „szarą masę” — nie będzie z tym tyle kłopotu i obrót się powiększy i taniej wóz wyreperują.

Ad litera b) — poziom techniczny warsztatów w Polsce jest na ogół niższy niż za granicą, ale praca warsztatów polskich jest *znacznie tańsza*. Przykład: godzina pracy dobrego warsztatu „firmowego” w Niemczech kosztuje 5 marek, w Polsce — 3 złote i myślę, że robota nie będzie wiele gorzej wykonana. A godzina warsztatu „chałupniczego” w Polsce kosztuje... 1 zł 50 gr. Ale ten warsztat na pewno nie będzie miał części zamiennych...

Ad litera c) — nie zgadzam się stanowczo z tym twierdzeniem. Tak np. Francuz dba o swój wóz trzykrotnie mniej, niż Polak.

Ad litera d) — częściowo tylko słuszne — wskutek kłopotów dróg. Ale za to po złych drogach *jeździ się mniej*, niż po dobrych i jeździ się nadto *wolniej*, a więc bezpieczeństwo jest większe. W Polsce przyjmuje się rocznie przeciętny przebieg 10.000 km, a na Zachodzie Europy nie mniej 15.000 km

Ad litera e) — czyżby Polacy gorzej prowadzili niż inne narodowości? Wydaje mi się, że jest odwrotnie. Mogło się zdarzyć, że — w związku z raptownym „skokiem” motoryzacji w naszym kraju, przejściowo procent kierowców niedoświadczonych, a więc rozbijających się częściej, jest bardzo duży. Ale kapitał ubezpieczeniowy nie może pracować „na krótkiej fali”, musi liczyć na to, że kierowcy jako masa będą coraz to lepsi a procent słabych nowicjuszy w stosunku do mas wykwalifikowanych będzie się zmniejszał.

Reasumuję: jeśli Tow Ubezpieczeniowe mają rzeczywiście deficyty w dziale samochodowym przy istniejących stawkach to, wydaje mi się, przyczyna tego leży w: 1) *zbyt wysokich kosztach ogólnych*, spowodowanych zbyt niskim procentem ubezpieczających się, gdyż automobilistów odstrasza... wysokie stawki. Ubezpieczenie autokasko i od wypadków jest rzadkością — gdyż automobilista woli się dwa razy pozbyć wozu, niż płacić po 100 zł miesięcznie (1.200 zł rocznie!) za ubezpieczenie, 2) *nieumiejętnym zorganizowaniu remontów wozów rozbitych*, 3) *braku dostatecznej propagandy*, która by werbowała większą ilość mniej zamożnych ubezpieczających się, 4) pracą obliczoną na *zbyt krótką metę*.

Sytuacja układała się podobnie w dziedzinie ubezpieczeń autobusowych, aż... stworzono Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych i stawki spadły z wiele mówiącą gwałtownością.

Tak dalej nie można — czas najwyższy, żeby kompetentne czynniki zajęły się gruntowniej tą sprawą, gdyż jest to poważny hanulec na kole naszej skromniutkiej motoryzacji.

* * *

Nawiasem dodam, że np. sportowcy motorowi w żaden sposób nie mogą dojść do porozumienia w sprawie ubezpieczeń w zawodach sportowych, które są z niemal reguły ubezpieczeń „normalnych” wyłączone.

* * *

Efektom obecnej sytuacji w dziedzinie ubezpieczeń samochodowych są takie oto wzmianki:

— Dlaczego nie kupujesz samochodu? Przecież zarabiasz tyle, że na utrzymanie wozu, nawet kosztowne, z pewnością ci wystarczy...

— Tak, mógłbym jeździć samochodem. Ale co będzie jak rozbiję wóz, albo broń Boże potrącę przechodnia?

— Przecież istnieje asekuracja?

— A wiesz ile kosztuje?...

* * *

Takich dialogów słyszałem już sporo. Tak jest — osoby bardziej przeorne (a wiadomo, że najczęściej ludzie przeczorni posiadają nieco gotówki...), które nie liczą na spadek po cici, odstrasza niebezpieczeństwo poważniejszego ryzyka finansowego przy wypadku, albo — jak kto woli — „niebezpieczeństwo” zbyt wysokich stawek ubezpieczeniowych.

„Wypadki chodzą przecie po ludziach” — każdemu się może trafić kraksa. Kicha w przednim kole nawali i... można czasem naocześnie przekonać się co wytrzymalsze: drzewo czy samochód. Powiedzmy, że się wszystko „łagodnie” kończy, ale remoncik... „coś około 800 złotych pamięć dyrektora” — słodko zapowiada kierownik warsztatu.

Nic dziwnego, że osoby nie wprowadzone dostatecznie w tajniki branży warsztatów samochodowych, boją się tych ewentualności i nie kupują auta, choć ich stać na to.

tg.

Normy naftowe i metody ich badań

Pierwszy projekt Norm Przetworów Naftowych i metod ich badań, opracowany przez Podkomisję smarów i oliwienia, ustanowioną uchwałą I. Zjazdu Chemiczków Polskich, wydany został w roku 1927 przez Krajowe Towarzystwo Naftowe we Lwowie w formie broszury, która w braku właściwych norm, była w swoim czasie jedyną podstawą do oceny właściwości produktów naftowych.

W następnych latach Podkomisja smarów i oliwienia, wcielona w ramy P.K.N., opracowała systematycznie „Normy właściwości przetworów naftowych i normalnych metod ich badań”, które ukazały się w listopadzie 1938 r.

To pierwsze wydanie Norm Naftowych zostało wyczerpane w ciągu kilku miesięcy.

Postępy w przeróbce ropy naftowej oraz rozwój przemysłów, stosujących przetwory naftowe, sprawiły, że Normy Naftowe, zawarte w I-ym wydaniu zaczęły domagać się nowelizacji. Z tego powodu, zorganizowana w międzyczasie Komisja Przetworów Naftowych PKN stanęła wobec konieczności gruntownego zrewidowania zarówno norm właściwości przetworów, jak i metod ich badań. Do planowanego nowego wydania norm trzeba było włączyć pominięte w I-ym wydaniu normy dla smarów stałych, wazelin i asfaltów oraz normę na olej izolacyjny, opracowaną wspólnie z Komisją Olejów Izolacyjnych przy Stowarzyszeniu Elektryków Polskich.

Do pracy nad nowym wydaniem norm Komisja Przetworów Naftowych wyłoniła 32 Podkomisje, złożone ze

specjalistów, którzy przygotowali projekty poszczególnych norm i metod analitycznych. Projekty te zostały opracowane przez Komitet Redakcyjny, a następnie przedyskutowane i przyjęte na plenarnych posiedzeniach Komisji Przetworów Naftowych PKN w dniach 16-go i 17-go grudnia 1933 r. we Lwowie oraz 10-go maja 1936 roku w Borysławiu.

Projekt norm właściwości przetworów naftowych został ogłoszony w zeszycie 19 i 20/1936 „Przemysłu Naftowego”, uznanego za oficjalny organ Komisji Przetworów Naftowych PKN, zaś metody badań wyłożone do przejrzania — zgodnie z przepisami — w Sekretariacie Generalnym PKN.

Wydane obecnie normy składają się z dwu odrębnych działów. W pierwszym dziale zgrupowano wszystkie przetwory naftowe codziennego użytku z wyznaczeniem tzw. „właściwości minimalnych”, tj. cech jakim musi dany przetwór odpowiadać, jeżeli nie ma być uznany, jako nienadający się do danego zastosowania.

W tym dziale ukazały się po raz pierwszy *oryginalne Polskie Normy* dla tak ważnych przetworów jak oleje samochodowe, olej izolacyjny, asfalty drogowe itp.

W drugim dziale zebrano w Normach szczegółowy opis normalnych metod badania przetworów naftowych. Tutaj zamieszczono m.in. oryginalne polskie metody badania siłokwasów naftowych i ich mydeł i uporządkowano metody pobierania próbek do analiz rozjemczych.

Ta druga część norm przedstawia się, jako wyczerpujący podręcznik laboratoryjny, napisany w sposób przystępny dla chemika ze średnim wykształceniem.

W wielu miejscach normy są nagięte do tendencji, jakie w chwili obecnej panują w dziedzinie międzynarodowej normalizacji przetworów naftowych. Gdzie tylko było wskazaniem, nawiązano do tradycji technicznej naszego przemysłu naftowego.

Całość norm uzupełniają liczne tablice, nomogramy specjalne stanowiące ważną pomoc w pracy laboratoryjnej oraz kilkadziesiąt oryginalnych, bardzo przejrzystych rysunków.

Wzorową pracę wykonała Komisja Przetworów Naftowych, w porozumieniu z Głównym Urzędem Miar, w dziale uporządkowania termometrów specjalnych.

Nowe Normy wprowadzają ład w całą dziedzinę zastosowania przetworów naftowych, stwarzając możliwość łatwego porozumienia się pomiędzy poszczególnymi laboratoriami.

Należy stwierdzić, że świeżo wydane Normy Naftowe posiadają wysoką wartość naukową i techniczną. Zapelnia one lukę w naszym piśmiennictwie technicznym, odczuwaną dotkliwie zarówno przez przemysł naftowy, jak i przez ogół konsumentów przetworów naftowych.

Nowe wydanie Norm jest wynikiem wysiłku grona polskich inżynierów i naukowców, którzy zadaniu temu poświęcili kilka lat bezinteresownej pracy, osiągając ten rezultat, że nowe Normy Naftowe nie tylko dorównują najlepszym wzorom zagranicznym, ale je w pewnych działach przewyższają.

* * *

W skład Komisji Przetworów Naftowych, która opracowała Normy wchodziło: Przewodniczący — Prof. Dr St. Piłat (Politechnika we Lwowie). Sekretarz — Inż. W. Junosza - Piotrowski (Rafineria „Galicja” w Drohobyczu).

Komitet Redakcyjny: Dr H. Burstin (Rafineria „Galicja” w Drohobyczu), Inż. W. Grossman (Wydz. Techniczny T-wa „Karpaty” w Warszawie), Inż. J. Sereda (Katedra Techn. Nafty Politechniki we Lwowie), Inż. B. Zmudziński (Min. Komunikacji, Pracownia do Badań Przetworów Ropnych PKP w Drohobyczu), Inż. F. Rosenkranz (Raf. „Galicja” w Drohobyczu).

Poza tym współpracowali z Komitetem Redakcyjnym: Inż. F. Chierer (Raf. Gal. Karp. Naft. Tow. Akc. w Jedliczu), Inż. M. Flecker (Raf. Vacuum Oil Co. w Czechowicach), Dr Z. Łahociński (P. F. O. M. „Polmin” w Drohobyczu).

DOBRY SMAR -

LARUM



SZYBKI ZJAZD



**WŁAŚCIWY
OLEJ -
SZYBKI START**



Mobiloil Arctic

Liczby mówią najdobitniej

Przed rokiem, wprowadzając na łamy „Auta” szczegółowe rozważania statystyki rocznej pojazdów mechanicznych, nadaliśmy im tytuł „Powoli, ale stale idziemy naprzód” (Nr 2 ATS, luty 1938, str. 74—75). Dziś już nie dajemy tytułu, któryby zawierał jakiegokolwiek twierdzenie, wynikające z treści artykułu — przywołując do zabrania głosu liczby statystyczne, wychodzimy z założenia, iż one same potrafią dostatecznie wyraźnie wykazać, w jakim kierunku zdąża akcja motoryzacyjna, czy rok 1938 przyniósł jakiś postęp, czyśmy stali w miejscu, czy też wreszcie nastąpiło załamanie linii, wykreślającej ku górze wzrost ilości pojazdów mechanicznych.

A więc przytaczamy liczby. Rok 1937 dał sumę przyrostu pojazdów mechanicznych 6.732 jednostki, znajdujące się w ruchu, podczas gdy rok 1938 powiększył liczbę pojazdów kursujących o dalsze 9.809 jednostek, co stanowi 22,2% stanu z przed roku. Ten sam mniej więcej stosunek utrzymuje się, gdy chodzi o porównanie tzw. „przyrostu względnego” z lat 1937 i 1938, czyli ilości po raz pierwszy zarejestrowanych w Polsce pojazdów mechanicznych (pojazdów nowych) wprowadzonych do ruchu w ciągu roku ubiegłego.

Zestawienie to (ilość nowych poj. mech. sprzedanych w Polsce) przedstawia się następująco:

	Rok 1937	Rok 1938
Ogółem pojazdów mechan.	9.969	14.231
Samochodów osobowych	5.229	7.203
Taksówek	845	1.212
Samochodów ciężarowych	1.551	2.073
Autobusów	490	576
Motocykli	1.713	2.927
Pojazdów specjalnych	141	240

Jak wynika z powyższego zestawienia, ilość pojazdów nowowprowadzonych do ruchu (14.231) znacznie przewyższa formalny przyrost taboru, wyrażający się cyfrą 9.809 jednostek, inaczej mówiąc blisko 5000 nowych pojazdów me-

chanicznych poszło na renowację taboru.

Poza wyżej przytoczoną statystyką kryją się wszakże jeszcze inne zestawienia, gdyż oficjalna statystyka objęła od niedawna również pojazdy unieruchomione przez właścicieli, wycofane z obiegu bądź na stałe, czyli przeznaczone na rozbiórkę, mówiąc popularnie — na szmelc, bądź też wycofane czasowo, na czas kapitalnego remontu, lub tylko na okres zimowy, dla oszczędności w opłatach na Państw. Fundusz Drogowy, w utrzymaniu szofera itp. Otóż, według tej statystyki jest obecnie unieruchomionych 17.260 pojazdów mechanicznych ogółem, a przyjmując, że nawet połowa z nich już do ruchu nie powróci, możemy z czystym sumieniem twierdzić, że prywatny tabor mechaniczny Polski liczy obecnie nie 54.009 jednostek, lecz przynajmniej 62.500. Liczba ta w zestawieniu z ilością pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w dniu 1.I 1936 r., w dniu największego „niżu motoryzacyjnego”, określającą się pozycją 34.129 jednostek, wskazuje, że w ciągu ostatnich trzech lat ilość pojazdów wzrosła niemal w dwójnasób. Zestawienie to ma swoją nieodpartą wymowę.

* * *

Tabela, ilustrująca porównanie stanu z przed roku i obecnie wymaga pewnego, nieznacznego tylko omówienia. Uważnego czytelnika niniejszego artykułu uderzyć może fakt dziwnych i gwałtownych przeskoków na terenie czterech województw, zdziwić może ubytek pojazdów w poznańskim, nieznaczny przybytek w warszawskim i łódzkim, wreszcie olbrzymi wzrost w województwie pomorskim. Dziwoliż te spowodowane są wyłącznie z mianami administracyjno-terytorialnymi, nie ma więc powodów do załamania rąk. Liczby nie kłamią — w tym wypadku spłatały tylko figla.

Na tle tej samej tabeli i w nawiązaniu do słów Pana wiceministra Piaseckiego, wypowiedzianych w niedawnym wywiadzie prasowym, pragnę tylko uwypuklić, że największy przyrost stosunkowy wykazują w roku 1938 samochody

WOJEWÓDZTWO	Liczba mieszkańców na dzień 1.I.39 r. (w przybliżeniu) w tysiącach	I Ł O Ś Ć S A M O C H O D Ó W												Ilość motocykli		Ogólna ilość pojazdów mechanicznych		Roczny przyrost względ- nie ubytek (w %) ogólnej ilości pojazdów mech. w ciągu 1938 r.	Liczba mieszkań- ców, przypad- na 1 pol. mech.	
		osobowych		dorożek		ciężarowych		autobusów		Innych		O g ó l e m								
		1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939			
		1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939	1.I. 1938	1.I. 1939		1.I. 1938	1.I. 1939
Białostockie . .	1.778	247	365	82	80	165	213	67	67	28	37	589	762	287	415	876	1.177	+ 34,4%	2.021	1.510
Kieleckie . . .	3.176	999	1.221	183	189	371	508	116	145	85	101	1.754	2.164	528	685	2.282	2.849	+ 24,8%	1.385	1.114
Krakowskie . . .	2.466	1.352	1.801	321	342	420	554	94	100	118	126	2.305	2.923	721	922	3.026	3.845	+ 27,1%	813	641
Lubelskie . . .	2.666	514	662	65	55	165	220	124	146	63	69	931	1.152	253	358	1.184	1.510	+ 27,5%	2.242	1.765
Lwowskie . . .	3.357	1.173	1.423	409	371	371	412	95	124	99	131	2.147	2.461	574	613	2.721	3.074	+ 13 %	1.231	1.092
Łódzkie . . .	2.847	1.638	1.792	361	298	631	722	194	203	115	153	2.939	3.168	681	707	3.620	3.875	+ 7 %	783	734
Nowogrodzkie . .	1.157	163	189	27	36	60	95	47	68	23	32	320	420	162	170	422	590	+ 39,8%	2.732	1.961
Poleskie . . .	1.239	184	217	22	16	47	62	27	35	17	28	297	358	95	145	392	503	+ 28,3%	3.148	2.463
Pomorskie . . .	1.172	1.662	3.070	385	481	758	1.222	93	181	47	131	2.945	5.085	975	1.589	3.920	6.674	+ 70,3%	297	175
Poznańskie . . .	2.285	3.471	3.398	530	483	1.009	955	222	215	143	116	5.375	5.167	1.491	1.525	6.866	6.692	- 2,5%	331	341
Śląskie . . .	1.404	2.551	3.359	180	190	738	983	109	142	135	147	3.713	4.821	1.309	1.538	5.022	6.359	+ 26,6%	278	220
Stanisławowskie . .	1.588	213	282	88	101	42	55	21	30	23	27	387	495	116	153	503	648	+ 28,8%	3.149	2.451
Tarnopolskie . . .	1.717	173	231	22	24	27	46	31	37	8	12	261	350	105	113	366	463	+ 26,5%	4.680	3.708
Warszawskie . . .	2.736	1.007	1.070	112	75	416	436	140	97	73	84	1.748	1.762	642	825	2.390	2.587	+ 8,2%	1.139	1.057
Warszawa m. st.	1.268	3.752	4.867	2.090	2.399	1.490	1.932	241	310	183	239	7.756	9.747	1.563	1.791	9.319	11.538	+ 23,8%	135	110
Wileńskie . . .	1.396	214	275	46	53	67	97	68	56	45	65	440	546	208	290	683	836	+ 21,5%	2.022	1.669
Wotyńskie . . .	2.282	235	328	23	23	66	97	65	82	28	37	417	567	186	222	603	789	+ 30,9%	3.769	2.892
Razem . . .	34.534	19.548	24.550	4.946	5.216	6.843	8.609	1.754	2.038	1.233	1.535	34.324	41.948	9.876	12.061	44.200	54.009	+ 22,2%	778	639
		przyrost		przyrost		przyrost		przyrost		przyrost		przyrost		przyrost		przyrost				
		25,6%		5,5%		25,8%		16,2%		24,5%		22,2%		22,1%		22,2%				

ciężarowe. Jest to dowodem motoryzacji przewozów towarowych, a motoryzacja ta postąpi niewątpliwie dalej jeszcze z chwilą wejścia w życie w Warszawie zarządzenia Komisarjatu Rządu o ograniczeniu ruchu pojazdów ciężarowych konnych w obrębie śródmieścia.

W niedługim czasie zapewne i inne większe miasta pójda za przykładem Warszawy, a wówczas ilość samochodów ciężarowych ulegnie dalszej zwwyżce.

* * *

Teraz rozpatrzmy, jak przedstawia się sprawa różnorodności taboru. Samochodów nowych (osobowych, ciężarowych itp.) weszło do ruchu w roku 1938 ogółem 11.304 jednostki. W tej ilości reprezentowanych jest aż 113 rozmaitych marek. Ale zbadajmy w jaki sposób reprezentowanych. Otóż blisko 65% całego przybytku samochodów pochodzi z produkcji i montażu krajowego 5 (pięciu) marek samochodowych, następna jedna marka — to około 8%, powyżej 1% reprezentuje dalszych 11 marek, a na pozostałych 96 marek samochodów łącznie przypada 847 pojazdów, czyli około 7,5% ogólnego przyrostu. Fakt ten dowodzi o dalszej unifikacji taboru, zwłaszcza, iż w dziale samochodów ciężarowych sytuacja jest jeszcze bardziej wyraźna. Z ogólnej liczby 2.073 samochodów ciężarowych 43 marek aż 92% wozów sprzedanych przypada tylko na 2 marki.

* * *

W zestawieniu z tym liczbami, okres poprzedni, to znaczy rok 1937, przedstawia się na ogół gorzej. Wprawdzie w tym okresie zarejestrowano po raz pierwszy mniejszą, niż w 1938 r., ilość marek samochodów, gdyż 100 (w r. 1938 — 113), ale ilości poszczególnych rodzajów samochodów wyglądają odmiennie, stosunek przyrostu jest inny — większy jest procentowy udział marek, sprzedających nikłe ilości wozów. Otóż z liczby 8256 nowozarejestrowanych wozów na polską produkcję i montaż przypało w r. 1937-ym 53,8%, a więc procentowo, a przede wszystkim liczbowo znacznie mniej, niż w r. 1938. Jeśli zaś mowa o pozostałej ilości (46,2%), to od 1% do 7% udziału posiada aż 15 marek, pozostałych zaś 81 marek samochodowych, to... „aż” 631 pojazdów, co stanowi około 8% rocznego przyrostu polskiego taboru samochodowego.

W tym względzie stosunek niewiele się zmienił — ilość pojedynczych egzemplarzy, „białych kruków samochodowych” pozostała niemal bez zmiany, a jeśli nabywca samochodu dobrowolnie ulega snobistycznej psychozie posiadania samochodu, będącego jedynym przedstawicielem danej marki w Polsce — to już prywatna sprawa ludzi bardzo zamożnych.

* * *

Wnioski z zestawień powyższych wyciągnie każdy Czytelnik indywidualnie. Zgodnie z założeniem początkowym niczego nie sugerujemy, głosu nie zabieramy, żadnego poglądu nie formułujemy. Daliśmy tylko liczby suche, ale jakże wymowne.

M. F.

P. Stefan Pronaszo otrzymał puchar Aut. Polski

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski na posiedzeniu w dniu 8 bm. przyznała puchar A. P., przeznaczony dla najlepszego zawodnika polskiego w ogólnej klasyfikacji Rallye Monte Carlo 1939 — p. Stefanowi Pronasze.

* * *

Delegatem Automobilklubu Polski na II Turystyczny Raid Zimowy P. T. Klubu został inż. Stanisław Przygodzki.

Min. J. Ulrych o motoryzacji

Omawiając całokształt zagadnień komunikacyjnych min. J. Ulrych w czasie przemówienia na Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 24 stycznia 1939 r. poświęcił sprawie dróg i motoryzacji następujące ustępy:

„Drogi i motoryzacja transportu drogowego, to są problemy szeroko dziś w Polsce dyskutowane i wskutek tego w głosach, jako na ten temat się słyszy, obok uwag słusznych dużo się, niestety, spotyka osądów niewłaściwie sformułowanych.

Do słusznych muszę tu zaliczyć twierdzenie, że drogi nasze nie stoją na tym poziomie, który by odpowiadał potrzebom naszego Państwa.

Jako niestety muszę uznać sądzę, że dotychczasowa nasza działalność na polu drogownictwa przyniosła minimalne rezultaty.

Tak nie jest, bo przez okres ubiegłych 20 lat wykonaliśmy znaczną ilość robót drogowych o poważnym znaczeniu i jeżeli te roboty nie rzucają się w oczy mimo swych dużych rozmiarów ilościowych, to dlatego, że potrzeby były i są w porównaniu z nimi olbrzymie.

Jako drugie hasło trzeba uznać motoryzację transportu drogowego, w której tak wiele mamy do zrobienia w porównaniu z innymi krajami. Również i to zagadnienie posiada wielkie znaczenie dla życia gospodarczego i obronności kraju, co dziś nie potrzebuje już żadnych udowodnień.

Aby jednak transport drogowy zmotywować — trzeba stworzyć warunki taniej i bezpieczniejszej eksploatacji pojazdów mechanicznych, co w znacznym stopniu zależy nie tylko od ilości, ale i od stanu dróg bitych.

6570 km dróg bitych zbudowaliśmy w ciągu ostatnich czterech lat:

Ten stan dużo pozostawia u nas do życzenia. Istniejące drogi tuczniowe, konserwowane w sposób niedostateczny, wskutek braku funduszy, nie są ani pod względem wytrzymałości zdolne do przejęcia dużego natężenia ruchu samochodowego, jak również nie mogą stworzyć bezpiecznych i tanich warunków eksploatacji samochodów.

Mimo trudności finansowych, widać na naszych drogach znaczny postęp, który szczególnie rzuca się w oczy w ostatnich 4 latach. Od roku 1935 do 1938 włącznie zbudowaliśmy nowych dróg bitych około 6.570 km, ulepszyliśmy w tymże czasie nawierzchnie dróg istniejących na długości 1.560 km, wreszcie zbudowaliśmy nowych mostów drewnianych i stałych 36.000 metrów bieżących.

Ogrom obowiązków samorządów

Z naciskiem chcę tu zaznaczyć, że w zakresie drogowym rola i obowiązki państwa stanowią tylko część całości obowiązków drogowych.

Wielka część tych obowiązków spada na samorządy powiatowe i gminne, które mają w utrzymaniu łącznie około 313 tys. km dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, z których tylko 43 tys. km posiada nawierzchnię twardą. Te drogi są mniej, oczywiście, ruchliwe od dróg państwowych, więc wymagają stosunkowo mniejszych nakładów na utrzymanie i ulepszenie, zato wymagają wielkich funduszy na budowę twardej nawierzchni.

1.150.000 zł nadwyżki dała komunikacja samochodowa PKP

Z chwilą wprowadzenia ustawy o koncesjonowaniu przewozów autobusowych okazała się potrzeba zorganizowania przez Państwo komunikacji samochodowej w tych okęgach, gdzie przedsiębiorstwa prywatne, jako zbyt słabe finansowo, nie mogły należycie obsłużyć pociąg krajów, pozabawionych jakichkolwiek środków komunikacyjnych.

W ostatnich 3 latach długość sieci eksploatowanej przez Komunikację Samochodową wzrosła z 3.087 km do 3.388 km prelimitowanych na 1939 r., ilość przebytych samochodów-km z 4.582.097 do 6.205.533 w 1938 r., ilość przewiezionych pasażerów z 2.403.207 do 4.077.588, a nadwyżka eksploatacyjna z 291.229 zł do 1.150.000 zł.

Na zwiększoną ilość pasażerów częściowo w znacznej mierze wpłynęła wymiana starych, mało pojemnych autobusów marki „Ursus” na nowe autobusy marki „Chevrolet” o pojemności 29 osób, które zakupiono w 1937 i 1938 r. w ilości 45 sztuk.

Możliwości rozwoju transportu motorowego PKP

W r. 1939 przewiduje się, że Komunikacja Samochodowa „P.K.P.” pokryje ze swoich nadwyżek eksploatacyjnych wszystkie już wydatki inwestycyjne w ogólnej sumie 1.318.000 zł.

Komunikacja Samochodowa P.K.P. nie jest zwolniona od opłat na Państwowy Fundusz Drogowy i wpłacała z tego tytułu od początku swojego istnienia ponad 900.000 zł.

Dalszym rozwojem Komunikacji Samochodowej P.K.P. będzie uruchomienie komunikacji towarowej w zakresie zastępczym i uzupełniającym koleją.

Inicjatywa jest wynikiem trudności przewozowych drobnic, przesyłek ekspresowych i bagażu kolejowego przez duże węzły kolejowe, które opóźniały transport i terminy dostawy przesyłek, a ponadto podrażały koszty ich przewozu.

Walny zjazd Ligi Drogowej

W dniach 3 i 4-go lutego r. b. obradował w Warszawie Walny Zjazd delegatów Ligi Drogowej oraz II-gi ogólny Zjazd delegatów gminnych L. D.

W dniu 3 lutego w godzinach rannych w sali Domu Katolickiego przy ul. Nowogrodzkiej 49, nastąpiło otwarcie zjazdów, na które przybyło kilkaset osób z całej Polski, reprezentujących poszczególne komórki organizacyjne Ligi Drogowej.

Na uroczystość otwarcia przybyli pp.: minister Komunikacji J. Ulrych, przedstawiciel Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Min. Spraw Wojskowych, Min. Skarbu, Automobilklubu Polski, członkowie Rady Głównej L. D. z prezesem Rady wiceministrem inż. M. Bobkowskim.

Zjazd otworzył wiceminister Bobkowski, który w swym przemówieniu wstępnym powiedział m. in.:

...pamiętamy wszyscy w jakim stanie znajdował się kraj nasz, gdy po zakończeniu zwycięskiej wojny, podjęliśmy ciężki trud odbudowy państwa. Pożoga wojenna, jaka przeszła nad całym światem zniszczyła w znacznej mierze nasz dorobek, cywilizacyjny i zatrzymała jego normalny pochód...

...toteż, jeśli chodzi o zagadnienie drogowe w Polsce, przyznać musimy, że w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości, nie poświęcono mu tyle uwagi, na ile sobie ono zasługiwało. Trzeba było więc sięgnąć do czynnika społecznego i przez stworzenie takiej organizacji, któraby — jednocząc wszystkie społeczne dążenia do budowy i poprawy stanu dróg w Polsce — wspomagała w tym kierunku wydatnie działalność wszystkich władz, a zagadnieniu drogowemu u nas nadała cechy wielkiej i niezwykle pilnej potrzeby.

U podstaw tych rozważań i dążności powstała przed pięciu laty Liga Drogowa itd.

...Niech działalność wasza w gminach i gromadach zainicjuje i zrealizuje budowę potrzebnych nowych dróg i mostów.

Twórzcie spółki drogowe dla budowy nowych dróg i organizujcie nowe koła dla coraz większego wzmocnienia organizacyjnego Ligi Drogowej.

Niech za waszą przyczyną stan dróg w Polsce do takiego dojdzie poziomu, jakiego wymaga powaga i godność wielkiego państwa i wielkiego narodu polskiego.

* * *

Sprawozdanie z pięcioletniej działalności L. D. przedstawił prezes zarządu głównego L. D. — Stefan hr. Tyszkiewicz.

Następnie p. min. J. Ulrych wygłosił następujące przemówienie:

„Proszę panów, przybyłem na zjazd delegatów Ligi Drogowej, ażeby zaakcentować, jak wielką wagę przywiązuję do wysiłku panów w terenie.

— Wszyscy doskonale wiemy, że nie tylko państwo, nie tylko samorząd, ale i dobrze zorganizowana wola społeczeństwa ma w dziedzinie komunikacji, w zakresie wzmocnienia budowy i konserwacji naszych dróg wiele do zdziałania. Macie panowie pewien dorobek pięciolecia. Chodzi o to, aby ten dorobek stałe się pomnażał, aby miliony dniówek roboczych nie marnowały się bezużytecznie. Gorąco namawiam, ażeby pracę tę z roku na rok podnosić, ażeby w Polsce nie było ani jednej gminy, gdzie nie powstałoby z czasem spółka [drogowa, która weźmie sobie za cel wybudowanie, czy naprawienie jakiejś drogi. Ze strony państwa będziemy panowie mieli coraz więcej pomocy, w miarę jak będą wzrastały nasze budżety.

Kończąc przemówienie życzeniem, ażeby wysiłki państwa, wysiłki samorządów i wysiłki Ligi Drogowej, jako organizacji pracującej w terenie z roku na rok potęgniały dla dobra sprawy drogowej w Polsce.

Na zakończenie obrad przedpołudniowych, zjazd postanowił wysłać depesze hołdownicze do Pana Prezydenta R. P., Pana Marszałka Śmigłego - Rydzia, do p. premiera Rady Ministrów gen. Sławoja Składkowskiego i p. wicepremiera Kwiatkowskiego.

* * *

Tegoż dnia po południu odbył się dalszy ciąg zjazdu delegatów gminnych L. D., na którym wygłoszono następujące wykłady: mgr. L. Moser — „Organizacja Ligi Drogowej”, inż. J. Królikowski — „Porządek ruchu na drogach”.

* * *

Wieczorem tegoż dnia kontynuowano obrady. Przyjęto sprawozdanie z działalności zarządu i preliminarz budżetowy oraz udzielono zarządowi absolutorium.

Po uchwaleniu programów prac na rok 1935-y, rozwinęła się bardzo ożywiona dyskusja, na której zwró-

ciono uwagę na konieczność szerszej propagandy robót szarwarkowych, jak również na potrzebę intensywniejszego zajęcia się budową nowych dróg, oraz doprowadzeniem do należytego stanu i wyglądu szlaku Marszałka Józefa Piłsudskiego: Zakopane — Kraków — Warszawa — Wilno — Żułów.

Prezesem Rady Głównej L. D. obrany został ponownie wiceminister Komunikacji inż. M. Bobkowski. Następnie dokonano wyborów nowych członków Rady Głównej, w ilości przewidzianej statutem.

W zakończeniu obrad przyjęto jednomyślnie rezolucje treści następującej:

REZOLUCJA 1.

Walny zjazd delegatów Ligi Drogowej, obradujący w dniu 3 lutego w przekonaniu, że stan obecny dróg w Polsce nie jest tej miary, by odpowiadał potrzebom obrony państwa oraz wymaganiom rozwoju życia gospodarczego i kulturalnego, wzywa całe społeczeństwo, aby radosną rocznicę 20-lecia odzyskania niepodległości uczcić jak największym wysiłkiem w kierunku odbudowy i poprawy dróg w Polsce.

Ofiarną pracą i trudem wszystkich obywateli przyczynimy się do tego, by na przestrzeni najbliższego pięciolecia powstały w kraju nowe drogi i mosty tak, abyśmy tym dumnie mogli w 25-tą rocznicę odzyskania niepodległości stwierdzić, iż dokonany wysiłek w tej tak ważnej dziedzinie jest godny naszego pokolenia.

REZOLUCJA 2.

Walny zjazd delegatów Ligi Drogowej, obradujący w dniu 3 lutego, przystępując do realizacji inicjatywy Ligi Drogowej, mającej na celu uczczenie nieśmiertelnej pamięci wielkiego budowniczego Polski, marszałka Józefa Piłsudskiego, postanawia otoczyć jak największą opieką historyczny szlak Zakopane — Kraków — Warszawa — Wilno — Żułów — „Szlak Marszałka Piłsudskiego” i rozwinąć jak najżywszą działalność, aby droga, ta swą wartością i wyglądem była godna imienia Wielkiego Marszałka.

REZOLUCJA 3.

W trosce o stan dróg wszystkich kategorii, a więc państwowych i samorządowych, walny zjazd delegatów Ligi Drogowej, wzywając całe społeczeństwo do pracy na drogach, zwraca się jednocześnie do miarodajnych władz państwowych i samorządowych, aby fundusze, przeznaczone na konserwację, budowę i modernizację dróg były w znacznym stopniu powiększone, gdyż kredyty, udzielane obecnie, nie tylko nie pozwalają na należytya rozbudowę sieci drogowej, ale częstokroć również na konieczną konserwację.

Drugi dzień obrad — 4 lutego poświęcono zjazdowi delegatów gminnych. W godzinach rannych toczyły się jeszcze obrady tego zjazdu, a następnie uczestnicy zjazdu udali się na wycieczkę po Warszawie, w czasie której m. in. zwiedzono Muzeum Narodowe i Stare Miasto.

W godzinach popołudniowych dla delegatów gminnych odbyły się następujące wykłady: inż. E. Pol — „Spółki drogowe”; inż. A. Mizerski — „Jak budować drogi w gminie”; R. Olszewski — Instrukcja w sprawie organizacji akcji uczczenia odzyskania Niepodległości przez budowanie dróg”.

Po wygłoszeniu wykładów odbyła się dyskusja nad poruszonymi zagadnieniami, po czym zamknięto zjazd delegatów gminnych.

Składajcie ofiary na

F O N

Konto P.K.O. Nr 6

NAJTAŃSZA SZKOŁA SAMOCHODOWA
PRYLINSKI
WARSZAWA JEROZOLIMSKA 27

NASZE KŁOPOTY

Reforma podatku na P.F.D. jest konieczna

Od jednego z automobilistów lwowskich otrzymaliśmy szereg interesujących uwag w sprawie podatku na P.F.D., które poniżej przytaczamy. (red.)

* * *

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

Nie figuruję na liście prenumeratorów „Auta“, ale każdy numer „Auta“ jest mi znany. Czytam go „od deski do deski“. Jestem bowiem automobilistą, ale tym szarym, który nie dysponuje pełną kieszą i chcąc korzystać z przyjemności jazdy samochodem, odmawia sobie wielu innych rozrywek.

Nic więc dziwnego, że artykuły i komunikaty, tak pism codziennych, jak przede wszystkim fachowych, traktujące o kosztach utrzymania wozu skwapliwie „wylapuję“, spośród innych, spodziewając się pomyślnych dla mnie wiadomości. Niestety *na próżno szukam*, wiadomości takich nie znajduję! Potrącanie z podatku sum wydanych na kupno wozu nie jest ulgą, ani dla mnie, ani dla bardzo wielu podobnie, jak ja finansowo „mocnych“. Należę bowiem do grupy kupujących używane wozy, nie objęte wspomnianą ulgą. Niedostateczna liczba garaży, nierównomierne ich rozmieszczenie i wysokie ceny wynajmu, to warunki niekorzystne dla motoryzacji, ale przy silnej woli, odrobinie sprytu i prawdziwym umiłowaniu sportu motorowego, można i z tym kłopotem dać sobie radę.

Benzyna droga?

Jedźdź mniej niż inni, zamożniejsi — względnie koszt paliwa solidarnie pokrywają współjadący.

Nie wszystkie drogi odpowiadają wymaganiom turysty motorowego?

Wybieram najlepsze, unikam bezdroży i w ten sposób zmniejszam koszt napraw.

Tak mniej więcej radzę sobie w celu obniżenia kosztów eksploatacji wozu i podobnie czynią moi znajomi, niezbyt zamożni.

* * *

Jest jednak jeszcze jedna przeszkoda i to już *nie do pokonania — podatek drogowy*.

Gdy byłem właścicielem motocykla, czterdziestozłotowy roczny podatek nie gubił się wprawdzie wśród ogólnych kosztów utrzymania maszyny, ale nie był też największym obciążeniem, zwłaszcza, że w zimie motocykl z reguły unieruchamiano się. Obecnie jako właściciel używanego samochodu o wadze 980 kg, zmuszony jestem płacić 150 zł rocznie tytułem podatku drogowego. Jest to już przy moich dochodach (450 zł mjes.) *bardzo duży wydatek!* By budżet utrzymać w równowadze, korzystam z auta tylko przez kilka miesięcy, a najczęściej *tylko w czasie urlopu*. W okresie zimowym, a właściwie znacznie dłużej maszyna stoi, tablice spoczywają w Urzędzie Wojewódzkim, a statystyka ewidencjonuje 20% wycofanych i beczynnych samochodów. *Gdyby nie ten, wygórowany jak na nasze warunki, podatek nie stałby mój wóz pół roku beczynnie!*

I tu nawiązuję do ostatniego artykułu pt. „O reformę opłat na P.F.D.“ zamieszczonego w czasopiśmie „Auto“ Nr 12 rok 1938.

Reforma podatku jest rzeczywiście konieczna!

Czy zwolnienie wszystkich płatników byłoby wskazane, wątpię. Nie przemawia tu przeze mnie egoizm, ale jest wielu automobilistów, dla których podatek wśród ogólnych kosztów utrzymania, a zwłaszcza u często jeżdżących, jest drobnostką! Czy nie zachęciłoby wielu średnio-zarabiających (np. do 600 zł, wzgl. pewne grupy urzędników państwowych), *zniesienie* podatku drogowego, a w najgorszym razie wydatne *obniżenie* tegoż podatku łącznie ze skasowaniem go na okres zimowy,

czy też wprowadzenie *jednorazowej niskiej opłaty za rok lub za lat kilka?*

Z rozmów z takimi średnio zarabiającymi doszedłem do wniosku, że nie jeden z nich przeznaczyłby swój zaoszczędzony kapitał na kupno wozu, gdyby tylko podatek nie był tak wysoki.

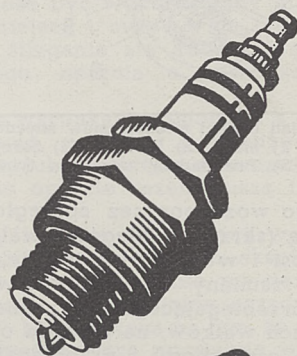
Wiem, że trudno zrezygnować z 6 milionów złotych, jakie przynosi podatek drogowy w ciągu roku, ale jeżeli niektóre państwa europejskie, wśród nich i mniej zasobne, niż Polska (mam na myśli Jugosławię) zniosły go — *to i nas stać na to*.

Czy zaś zniesienie podatku dla tych, którzy stawiają wozy na czas zimy — względnie *nie kupują używanych wozów*, bo nie korzystają z żadnych ulg — będzie połączone ze stratą dla Skarbu Państwa? Zdaje mi się, że nie! Przecież „coś“ jednak wpłynie do skarbu w postaci podatku od paliwa, da pracę warsztatom, a przede wszystkim większa ulga w podatku drogowym będzie *najlepszą propagandą motoryzacji*, bo nie tylko zmniejszy koszt utrzymania wozu, ale i *psychicznie korzystnie nastawi dla motoryzacji*, zarówno właścicieli posiadających wozy nieobjęte żadną ulgą, jak i kandydatów na kierowców własnych wozów.

Napisałem tych parę słów będąc pod wpływem zdania, że nie bogaty obywatel zmotoryzuje kraj, ale średnia klasa, która ma *liczbową przewagę nad tymi pierwszymi*.

Łączę wyrazy poważania

Jeden z lwowskich automobilistów
(nazwisko dla wiadomości Redakcji)



Bosch

DO KAŻDEGO
SILNIKA
ODPOWIEDNIA
ŚWIECA

BE-TE-HA
WARSZAWA

Marszałkowska 17, tel. 554-63

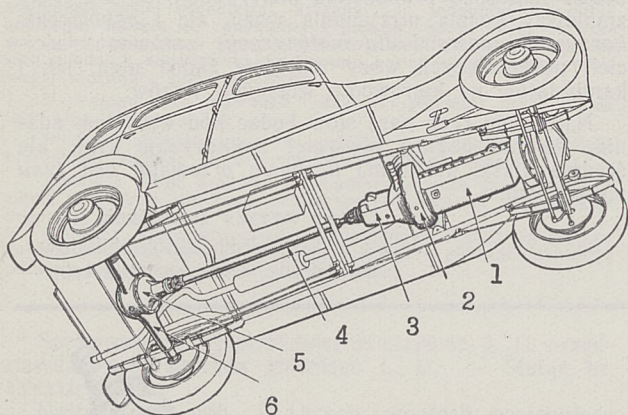
Inż. Adam Minchejmer

Przeniesienie napędu na koła

Najbardziej bodaj niezawodnym w nowoczesnym samochodzie mechanizmem, sprawiającym stosunkowo najmniej kłopotów w normalnych warunkach eksploatacji, jest przekładnia napędowych kół, czyli najczęściej występująca tak zwana przekładnia tylnego mostu. Z tego też może względu mało kto z automobilistów specjalnie interesuje się jej konstrukcją i działaniem, co niestety nieraz może spowodować niewłaściwą jej obsługę i konserwację lub postawienie się w beznadziejnej sytuacji w razie konieczności jakiejś naprawy. Warto więc poświęcić nieco uwagi dla zapoznania się z zasadami budowy i działania przekładni napędowych różnych typów jak i z należytą ich obsługą.

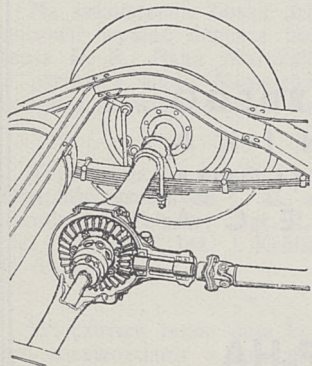
ZASADNICZA BUDOWA PRZEKŁADNI NAPĘDOWYCH

W normalnym, że się tak wyrażę, samochodzie z napędem na tylne koła, siła napędowa od silnika do kół, które opierając się o powierzchnię drogi powodują ruch samochodu, przenoszona jest wzdłuż



1. Układ całości mechanizmów napędowych standardowego samochodu. 1) Silnik. 2) Sprzęgło. 3) Skrzynka biegów. 4) Wał napędowy. 5) Przekładnia napędowa tylnego mostu. 6) Tylny most

całego wozu poprzez sprzęgło, skrzynkę przekładniową (skrzynkę biegów), wał napędowy aż do tylnej osi i w tym właśnie miejscu powstaje konieczność zamiany ruchu obrotowego wału napędowego, przebiegającego jak zaznaczyłem wzdłuż wozu, na ruch wałków, na których osadzone są koła napędowe samochodu i przebiegających w poprzek samochodu. Najbardziej typowym i najczęściej spotykanym mechanizmem takiej przekładni napędowej, pozwalającym na zmianę kierunku przenoszonego ruchu obrotowego na prostopadły do poprzedniego są współpracujące ze sobą koła zębate stożkowe.



2. Schemat przekładni napędowej tylnego mostu z kołami zębatymi stożkowymi

Koła takiej przekładni stanowią dwa toczące się po sobie stożki o wierzchołkach leżącym razem w punkcie przecięcia się osi prostopadłych do siebie wałków, a stykając się nawzajem ze sobą zęby, przynoszą potrzebne siły. Jak we wszystkich typach przekładni z kołami zębatymi i w przekładni stożkowej stosunek ilości zębów na kole

pędzącym i pędzonym decydują o stosunku obrotów wałów. Im koło pędzone ma stosunkowo więcej zębów, tym wolniej obraca się w stosunku do koła pędzącego.

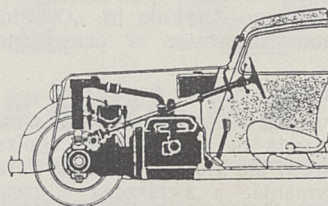
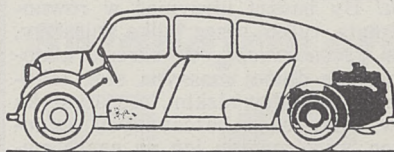
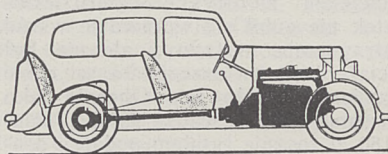
W zwykłych kołach zębatych czołowych koło o większej ilości zębów ma zarazem oczywiście i większą średnicę. To samo występuje i przy kołach stożkowych przy czym równocześnie występuje i to zjawisko, że koło stożkowe o większej ilości zębów ma nie tylko większą średnicę, ale zarazem większy, bardziej rozwarty kąt stożka. Koło o mniejszej liczbie zębów ma ostry i wyższy stożek.

Jaki stosunek przekładni, a zarazem stosunek ilości zębów kół stożkowych, występuje w samochodowej przekładni napędowej?

Łatwo można sobie z tego zdać sprawę przypominając, że ze względu na prostotę mechanizmów i ich ekonomiczną pracę staramy się przenosić napęd od silnika możliwie bez pośredniczących przekładni w związku z czym, jak wiemy, przy tak zwanym „biegu bezpośrednim” wał napędowy jest wprost złączony z wałem silnika i ma oczywiście te same obroty, wahające się w nowoczesnych samochodach w warunkach szybkiej jazdy w granicach 3000 do 3500 obrotów/min. Równocześnie koła samochodu, posiadające obwód w granicach 2 do 2,2 metra, przy szybkościach w ramach 80 do 100 km/godz., muszą wykonywać od 650 do 750 obrotów na min. w związku z czym stosunek przekładni napędowej w samochodzie osobowym waha się w granicach od 4,2:1 do 5,5:1, a w samochodach ciężarowych, które są wolniejsze, stosunek ten wzrasta do 6:1 a nawet 8:1.

Już przekładnia 4,5:1 jest dosyć duża i dlatego w przekładniach napędowych kółko pędzące jest małe, o ostrym stożku z ilością zębów wahającą się od 6 do 10 i stanowi po prostu wałek napędowy z naciętymi na końcu zębami. Natomiast koło pędzone jest duże, płaskie, z ilością zębów od 30 do 50, nosi nazwę koła „talerzowego” lub „koronowego” i ma wygląd płaskiego pierścienia lub korony z licznymi zębami.

Powyższy układ przekładni napędowej jest typowy nie tylko dla standardowych samochodów z napędem na tylne koła i z silnikiem na przedzie, ale



3. Porównanie układu mechanizmów napędowych w samochodzie standardowym, w samochodzie z tylnym napędem i silnikiem umieszczonym z tyłu oraz w samochodzie z napędem na przednie koła.

i dla innych układów całości mechanizmów napędowych samochodu, z tym tylko, że w samochodach z napędem na przednie koła oraz w samochodach z silnikami z tyłu, odpada długi wał napędowy, przebiegający przez cały wóz, i przekładnia napędowa łączona jest wraz ze skrzynką biegów i silnikiem w jeden blok. Jednak i w takiej przekładni, ponieważ silnik ustawiony jest wzdłuż samochodu, istnieje też sam mechanizm, który jest w stanie zmienić kierunek

ruchu wału napędowego na biegnący w poprzek wozu do kół.

Bardzo są rzadkie wypadki umieszczenia w tych warunkach silników w poprzek wozu, przy których występuje już odrębne zagadnienie przenoszenia napędów między równoległymi wałkami. Zagadnienia tego w zakresie przekładni napędowych samochodowych nie będziemy już szerzej odrębnie na tym miejscu omawiali. Jedynym na naszym terenie przykładem samochodu z silnikiem umieszczonym w poprzek wozu są znane popularne DKW.

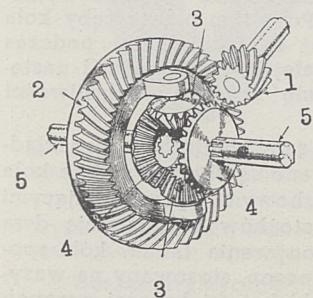
WYRÓWNYWACZE (DYFERENCJAŁY)

W samochodowych przekładniach napędowych występuje jednak nie tylko zagadnienie zmiany kierunku ruchu na prostopadły, ale również konieczność takiego doprowadzenia napędu do każdego z kół, aby mogło ono swe zadanie spełniać we wszelkich warunkach ruchu. Chodzi tu mianowicie przede wszystkim o to, że podczas jazdy po łuku każde z kół przebywa drogą różnej długości: koło „zewnątrzne”, biegnące po zewnętrznej stronie łuku musi przebyć większą drogę, koło zaś „wewnętrzne”, biegnące po wewnętrznej stronie łuku, krótszą. Nie możemy wobec tego osadzić obu kół na jednym wspólnym wałku, ponieważ wówczas koła nie toczyłyby się należycie po powierzchni drogi i musiałyby dodatkowo ślizgać się. Mamy wprowadzić taką konstrukcję w wagonach kolejowych, gdzie koła siedzą na jednej wspólnej osi, jednakże łuki na torach kolejowych są bardzo łagodne i poślizg kół jest tak nieznaczny, że nie odgrywa istotnej roli. Gorzej już jest w tramwajach, biegnących po bardziej ostrych łukach — stąd też pochodzą te charakterystyczne zgrzyty i gwizdania na zakręcie.

W swoim czasie niektóre małe cylecary miawały też koła osadzone na wspólnej ośce, w samochodzie jednak normalnym, przystosowanym do dużej swobody ruchu, rozwiązanie takie jest już niemożliwe do zastosowania i dlatego też wszystkie przekładnie napędowe w samochodach posiadają specjalny mechanizm zwany wyrównywaczem (dyferencjałem), który pozwala kołom na wzajemne względem siebie ruchy i przenosi równomiernie napęd za pośrednictwem półosi na każde koło z osobna w ten sposób, aby siły działające na tych kołach były jednakowe.

Zasada działania i budowa typowego wyrówny-

wacza są następujące: napędzane koło talerzowe przekładni napędowej umocowane jest na specjalnej oprawie, wewnątrz której znajduje się pojedynczy sworzeń, lub krzyżak, na którym osadzone są obrotowe dwa, lub cztery koła stożkowe zębate, zwane satelitami. Do prawej strony satelitów przylega stożkowe koło zębate koronowe półosi prawego koła, do lewej zaś koło koronowe półosi lewego koła.



4. Schemat przekładni napędowej i wyrównywacza. 1) Koło napędowe; 2) koła zębate talerzowe i pędzone; 3) satelity; 4) koronki półosi; 5) Półoski

Półoski więc obu kół nie są ze sobą ani z właściwą przekładnią tylnego mostu związane bezpośrednio i układ jest taki, że jeżeli podlewarowawszy cały tylny most przy nieruchomej oprawie koła pędzonego przekładni zaczniemy jedno koło wozu obracać do przodu, to drugie będzie się obracało do tyłu.

Jeżeli teraz uruchomimy przekładnię napędową, to napęd przenosić się będzie na oprawę koła pędzonego przekładni i satelity pociągną za sobą koronki wraz z półoskami, które będą się obracały zgodnie, dopóki samochód będzie jechał prosto. Kiedy jednak samochód wjedzie na zakręt, zajdzie następujące zjawisko: koło zewnętrzne wraz z półos-

ką i koronką zacznie obracać się prędzej od oprawy koła pędzonego przekładni, koło zaś wewnętrzne zacznie obracać się o tyle samo wolniej od oprawy, zajdzie więc tu podczas ruchu to samo, cośmy poprzednio próbowali przy nieruchomej przekładni, będziemy mieli tu do czynienia z sumą dwóch niezależnych ruchów: ruchu obrotowego jazdy całej przekładni wraz z półoskami i kołami oraz dodatkowego ruchu wyrównawczego między samymi kołami, z których jedno będzie obracało się w przód, a drugie w tył.

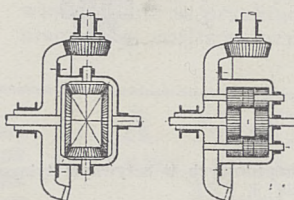
Równocześnie dzięki temu, że siła napędowa przenoszona jest na poszczególne półoski za pośrednictwem kół koronowych, stykających się z satelitami, osadzonym obrotowo na sworzniu związanym z oprawą oraz dzięki temu, że koronki poszczególnych kół osi stykają się symetrycznie z przeciwnymi stronami satelitów, siła napędowa przenoszona z oprawy na satelity będzie się stale równomiernie rozdzielała między poszczególne koła.

Wyrównywacz opisanej konstrukcji ma jeszcze jedną ciekawą, a nieprzyjemną w skutkach właściwość mechaniczną: jeżeli mianowicie podczas ruchu przekładni napędowych unieruchomimy w jakiś sposób jedno z kół, to drugie zacznie obracać się dwa razy prędzej, niż oprawa z kołem pędzonym. Zdarza się to w praktyce, gdy na przykład jedno koło wjedzie w głębokie, śliskie błoto, a drugie stoi na suchej drodze — wówczas koło stojące na suchej drodze będzie nieruchome, koło zaś w błocie zacznie się gwałtownie kręcić i samochód nie ruszy z miejsca, ponieważ w tym wypadku na koło nieruchome będzie się przenosiła tylko taka siła, jaki opór przeciwstawia śliskie błoto drugiemu ruchomemu kołu, a siła ta jest w każdym razie niedostateczna do ruszenia samochodu z miejsca. Jak widzimy więc tej konstrukcji wyrównywacz ma nieprzyjemną właściwość, że może łącznie na oba koła przenieść tylko taką siłę, która jest powyżej dwukrotnie większa od minimalnego oporu, na jakie napotyka jedno z kół. Nadmiar siły przenoszonej przez mechanizmy napędowe od silnika nie może być wykorzystany dla ruszenia samochodu z miejsca i zużywa się tylko na coraz gwałtowniejsze ślizganie się koła, które nie napotyka dostatecznego oparcia o nawierzchnię drogi.

Aby ruszyć w tych warunkach samochód z miejsca należy, jak wiadomo, podłożyć pod ślizgające się koło deskę, gałęzie, lub płachtę, a wówczas oba koła, mając zwiększone oparcie razem ruszą i wyciągną wóz z błota.

W związku z powyższym w specjalnych wozach terenowych, lub użytkowych, w których eksploatacji jednak przewidywane jest jeżdżenie po ciężkich i śliskich drogach, stosuje się specjalne urządzenie „blokujące dyferencjał”, które polega na tym, że w razie potrzeby między części, które normalnie względem siebie mogą się poruszać na przykład: między jedną z półosi a oprawę koła napędowego wsunięte zostaje odpowiednie sprzęgło kołowe, które unieruchamia względem siebie te części, wskutek czego oba koła zostają ze sobą sztywno połączone, co pozwoli zawsze kołu znajdującemu się na twardszym i suchszym miejscu poruszyć unieruchomiony wóz.

Prócz konstrukcji wyrównywaczy ze stożkowymi satelitami, spotkać się można w niektórych wozach z zastosowaniem wyrównywaczy z satelitami



5. Zestawienie wyrównywaczy z satelitami w postaci kół zębatach stożkowych oraz z satelitami w postaci par kół zębatach czołowych

w postaci kół zębatach czołowych (wałcowych) np. w samochodach Tatra. Działanie takiego wyrównywacza jest identyczne, tyle tylko, że każdy stożkowy satelit zastąpiony jest parą małych kółek czołowych, a na półoskach osadzone są również nie stożkowe, ale czołowe koła zębate za-

bierane. Para takich czołowych kółek-satelitów ząbia się między sobą i każde z nich osadzone jest na sworzniu umocowanym w oprawie koła napędzanego przekładni. Kółka te poza tym przesunięte są względem siebie tak, że jedno z nich ząbia się tylko z kółkiem zabierającym jednej półosi, drugie zaś kółko-satelit z kółkiem zabierającym drugiej półosi. Ponieważ, jak zaznaczyliśmy, kółka satelitowe ząbiają się poza tym między sobą, z chwilą gdy przy nieruchomej oprawie koła przekładni napędowej zaczniemy kręcić jednym kołem samochodu w przód, to drugie dzięki temu układowi kółek znacznie obracać się do tyłu — czyli, że zupełnie tak samo jak przy wyrównywaczu z satelitami stożkowymi.

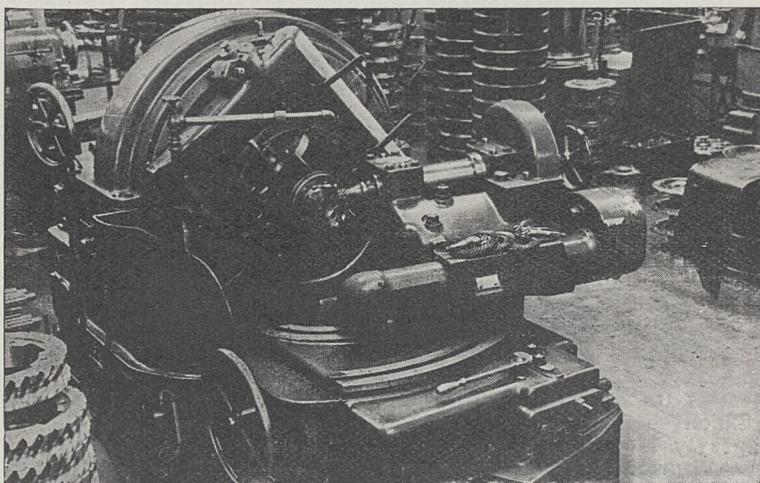
WYMAGANIA KONSTRUKCYJNE PRZEKŁADNI STOŻKOWYCH

O ile wyrównywacz pod względem budowy i działania jest mechanizmem dość skomplikowanym, o tyle pod względem wykonania jest prosty i nie nastęcza w fabrykacji specjalnych trudności. Nie stawia się bowiem specjalnie wysokich wymagań co do dokładności wykonania poszczególnych kółek, ani pod względem wytrzymałości, ponieważ zakres ruchów występujących w wyrównywaczu jest nieznaczny i ruchy nie są szybkie. Natomiast sama przekładnia napędowa — zdawałoby się prosta i składająca się tylko z dwóch kół zębatach stożkowych, właśnie przedstawia cały szereg trudności konstrukcyjnych i wykonawczych. Stawiane jej są przede wszystkim bardzo wysokie wymagania pod względem wytrzymałości i trwałości na zużycie. O ile przekładnie zębate skrzynki biegów pracują właściwie tylko przejściowo w okresie rozpędzania samochodu lub pokonywania przeszkód drogowych i wzniesień, a podczas przeważającego okresu jazdy na „biegu bezpośrednim” nie pracują wcale — o tyle przekładnia napędowa pracuje stale, za każdym razem w innych, ale zawsze bardzo niekorzystnych warunkach. W okresie rozpędzania wozu na niższych biegach przekładnia napędowa kół pracuje na niskich obrotach, ale musi przenosić bardzo wielkie momenty i siły napędowe — co stawia duże wymagania wytrzymałości zębów na złamanie. Przy długotrwałej natomiast jeździe z dużymi szybkościami, przekładnia przenosi wprawdzie mniej-

gania należytego rozwiązania konstrukcyjnego samych kół i ich zębów oraz stosowania jak najlepszych i najwytrzymalszych materiałów.

Poócz tego konstruktor skrupowany jest jeszcze wymaganiami, aby wymiary kół przekładni napędowej były najmniejsze, bo to i taniej kosztuje, a przede wszystkim zmniejsza zbędny ciężar przekładni, a zatem i całego niepodwieszzonego tylnego mostu. Wykonawcy zaś stawia się jeszcze wymagania, aby koła przekładni napędowej były tak dokładnie i starannie wykonane, by podczas pracy nie hałasowały i nie wyły.

Zwykle koła stożkowe z prostymi zębami, takie



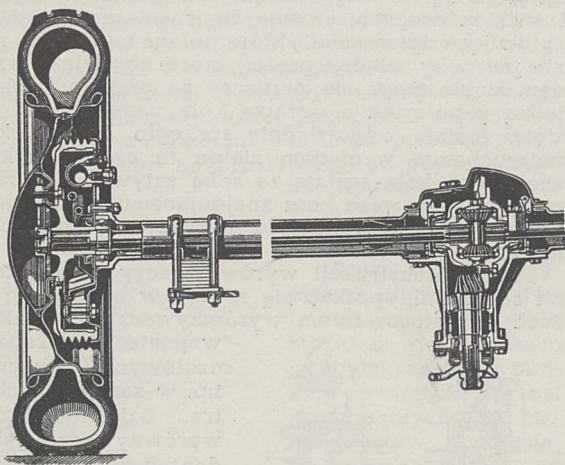
7. Maszyna do wyrobu kół zębatach stożkowych z zębami śrubowymi systemu Gleasona

jakie się spotyka gdzie indziej w maszynach, nie są w stanie zadość czynić wszystkim tym wymaganiom i nie mogą być stosowane w przekładniach napędowych samochodowych. Wobec małej ilości zębów na kole stożkowym pędzącym, jednocześnie pracują w tym wypadku tylko dwa albo właściwie i jeden ząb, który musi przenieść całą siłę, co wobec krótkiej jego podstawy stwarza bardzo wysokie wymagania wytrzymałościowe. Poza tym proste zęby koła pędzącego i pędzonego spotykają się podczas współpracy od razu na całej swej długości i następuje uderzenie, stające się źródłem hałaśliwości przekładni.

Wyłącznie niemal na samochodach w przekładniach napędowych stosowane są obecnie zębate koła stożkowe z zębami śrubowymi, przebiegającymi skośnie po powierzchni stożków kół. Istnieją dwa ważniejsze sposoby wykonywania takich kół: sposób amerykański firmy Gleason, stosowany na wszystkich wozach amerykańskich i większości europejskich, polegający na wycinaniu w przygotowanej na wymiar surowki koła zębów za pośrednictwem narzędzia w kształcie dość dużej tarczy z osadzonymi na obwodzie profilowymi nożykami oraz sposób niemiecki, f. Klingelberg, stosowany oczywiście przez większość wytwórni niemieckich, polegający na wycinaniu zębów przy pomocy specjalnego freza ślimakowego, zastępującego niejako kółko stożkowe pędzące.

Koła stożkowe gleasonowskie mają zęby i luki między nimi w kształcie regularnych łuków i są węższe od strony wierzchołka stożka niż od strony podstawy. Koła Klingelberga mają zęby w kształcie specjalnej spirali i są na całej swej długości jednako szerokie.

Zaletą stożkowych kół śrubowych jest to, że przy tych samych rozmiarach kółka zębatego pędzą-



6. Typowy układ mechanizmów napędowych w sztywnym tylnym moście

sze siły, wobec dużej jednak szybkości wzajemnego ruchu zębów występuje dążność do szybkiego ich ścierania i zużywania. Powyższe stawia wyma-

cego i przy tej samej ilości zębów, mają one zęby znacznie dłuższe, bo przebiegające na ukos, a zatem i znacznie mocniejsze, równocześnie we współpracy pozostaje większa liczba zębów, co daje równomierniejszy rozkład sił i zęby kół współpracujących nie spotykają się od razu na całej długości, ale stykają się początkowo w jednym punkcie, a następnie stopniowo na siebie nasuwają się.

PRZEKŁADNIE ŚLIMAKOWE

W wielu jednak wypadkach nie można konstrukcyjnie rozwiązać przekładni napędowej z kołami stożkowymi i dlatego, zwłaszcza w samochodach ciężarowych, gdzie chodzi o przenoszenie dużych sił przy dużym stosunku przekładni, spotyka się tak zwana „przekładnia ślimakowa”. Polega ona na tym, że koło pędzące przekładni, czyli „ślimak”, ukształtowane jest jako śruba o kilku mocnych zwojach, a koło pędzone ma na obwodzie zęby, kształtem swym dopasowane do zwojów ślimaka.

Podczas obrotu zwoje ślimaka pociągają za sobą zęby „ślimacznicy” tak jak śruba nakrętkę i powodują jej obrót. Stosunek obrotów takiej przekładni, czyli jej „przełożenie”, zależy od stosunku ilości zwojów ślimaka do ilości zębów ślimacznicy.

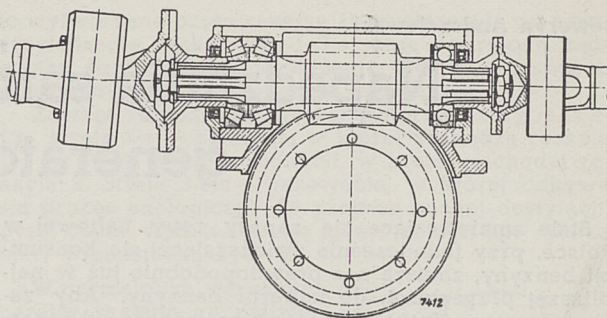
O ile w kołach stożkowych z zębami prostymi mamy do czynienia tylko z obtaczaniem się po sobie zębów, w przekładni z zębami śrubowymi obtaczanie się wraz z pewnym poślizgiem, to w przekładni ślimakowej mamy do czynienia tylko z wzajemnym poślizgiem zębów, dzięki czemu przekładnia ta pracuje najciszej a zęby jej mogą być zawsze wykonane dostatecznie mocno.

Wzajemny poślizg zębów przekładni ślimakowej jest jednak nie tylko jej zaletą, ale również niedogodnością i wadą, ponieważ powstające tu tarcie jest przyczyną strat mechanicznych w przekładni. Dzięki specjalnej konstrukcji kształtu zębów ślimaka i ślimacznicy, doborowi materiałów — ślimak z twardej stali a ślimacznica z brązu i dzięki należytemu smarowaniu, wydajność mechaniczna ślimakowa

8. Ślimak i ślimacznica samochodowej przekładni napędowej

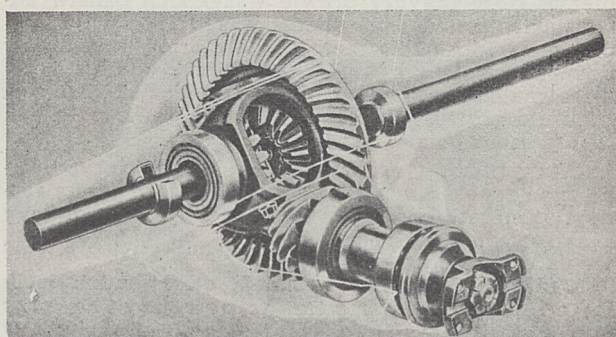
wych przekładni samochodowych podniesiona została możliwie wysoko.

Charakterystyczną cechą konstrukcyjną przekładni ślimakowej jest to, że osie wałka napędowego i półosie nie leżą w jednej płaszczyźnie i ślimak może znajdować się ponad ślimacznica lub pod nią. Pierwsze rozwiązanie stosuje się w samochodach ciężarowych, zwłaszcza terenowych, lub wieloosiowych, ponieważ ślimak umieszczony na górze pozostawia duży prześwit pod osią i pozwala na łatwe wyprowadzenie dalszego napędu od pierwszej do drugiej tylnej osi w sześciokołówkach. Ślimak nato-



9. Przekładnia napędowa ślimakowa w zastosowaniu do wieloosiowego wozu

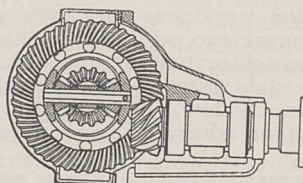
miast umieszczony na dole stosowany bywa w samochodach osobowych (Peugeot oraz niektóre dawniejsze modele samochodów angielskich), ponieważ pozwala na znaczne obniżenie wału kardanowego, co jest tak pożądanym przy samochodach o niskiej ramie i nisko umieszczonej podłodze.



10. Widok przekładni hypoidalnej

PRZEKŁADNIE HYPOIDALNE

W ostatnich latach w amerykańskich samochodach zaczyna się rozpowszechniać jeszcze jeden nowy typ przekładni napędowej, mianowicie tak zwana przekładnia hypoidalna, łącząca w sobie cechy przekładni z kołami stożkowymi śrubowymi oraz ślimakowej. Składa się ona ze stożkowych kół ze śrubowymi zębami, tylko, że koło napędowe nie leży w osi koła pędzonego, a jest przesunięte w dół. Dzięki takiemu układowi przy zachowaniu na kole talerzowym takiego samego pochylenia zębów jak w przekładni normalnej, na kółku napędowym otrzymuje się znacznie większy kąt nachylenia, wskutek czego kółko napędowe o tej samej liczbie zębów ma większe wymiary, zęby są znacznie mocniejsze i współpracują zębów obu kół jest dużo cichsza i równiejsza, ponieważ w przekładni hypoidalnej występuje między zębami poślizg znacznie większy, niż w przekładni normalnej i zbliżający się niemal do poślizgu przekładni ślimakowej.



11. Przesunięcie osi koła napędowego i koronowego w przekładni hypoidalnej

(dalszy ciąg nastąpi)



Ł A Ń C U C H Y
ROLKOWE, DWUROLKOWE, ROZRZĄDCZE
SKŁAD SPECJALNY
„ROTAX”

WARSZAWA, UL. SENATORSKA 32. TELEFON 594-87
Tryby, do motocykli i samochodów

Seweryn Andrzejewski

Napędzanie samochodów gazem generatorowym

Stale zmniejszające się zapasy ropy naftowej w Polsce, przy jednocześnie zwiększającej się konsumpcji benzyny, zmuszą nas prawdopodobnie już w najbliższej przyszłości, do importu benzyny. Aby zachować naszą dotychczasową niezależność od zagranicy w dziedzinie materiałów pędnych, musimy rozpocząć poszukiwania nowych środków napędowych dla silników spalinowych, a w pierwszym rzędzie dla silników samochodowych. Jest to nakazem chwili i to nakazem tym pilniejszym, że na wypadek wojny zapotrzebowanie na paliwo wzrośnie kilkakrotnie, a import benzyny może się wówczas okazać bądź bardzo utrudnionym, bądź też zgoła niemożliwym.

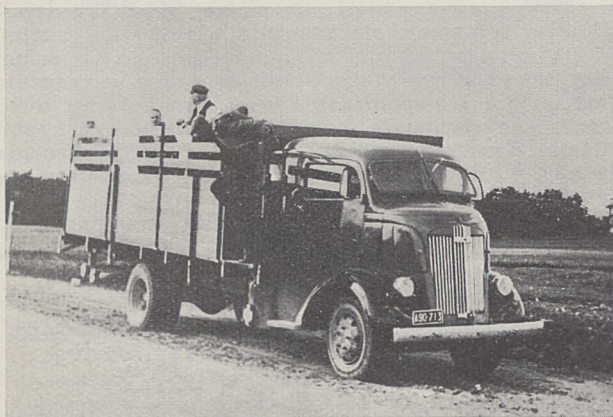
Doniosłość zagadnienia paliw zastępczych, zagadnienia, które dotyczy prawie wszystkich państw europejskich, została już niemal wszędzie należycie oceniona. Cały szereg laboratoriów i zakładów doświadczalnych pracuje nad poszukiwaniem i zastosowaniem krajowych paliw zastępczych, których brak nie groziłby w czasie wojny unieruchomieniem taboru motorowego danego państwa.

W związku z tymi dążeniami odżył od dosyć dawna znany sposób napędzania samochodów gazem ssanym (generatorowym), który może być wytwarzany z najrozmaitszych paliw stałych (węgla, drzewa, węgla drzewnego, koksu itp.).

Generatory gazowe spełniają od kilkudziesięciu lat olbrzymią rolę w przemyśle, przy opalaniu pieców hutniczych i napędzaniu silników stałych. Przystosowanie generatorów do napędu samochodów napotykało na cały szereg trudności, które początkowo czyniły ich użycie mało praktycznym. Dopiero w ostatnich latach, dzięki stopniowym udoskonaleniom z jednej strony, a poparciu przez rządy poszczególnych krajów z drugiej, gazogeneratory zaczęły się szybko rozpowszechniać. Świadczą o tym silne tendencje rozwojowe w krajach ubogich w paliwa naturalne.

Aby nie być gołosłownym, przytoczę parę faktów. Według dekretu rządu francuskiego od dnia 1-go lipca 1939 r. wszystkie przedsiębiorstwa użyteczności publicznej (autobusy, przedsiębiorstwa przewozowe), posiadające ponad 10 samochodów, będą musiały przystosować 10 proc. swojego taboru do napędu gazem generatorowym.

W Italii od 1-go stycznia wszystkie autobusy są napędzane paliwem krajowym, przy czym 63 proc. zostało zaopatrzone w generatory (pozostałe 32 proc. spirytus-benzol. i 5 proc. gaz sprężony).

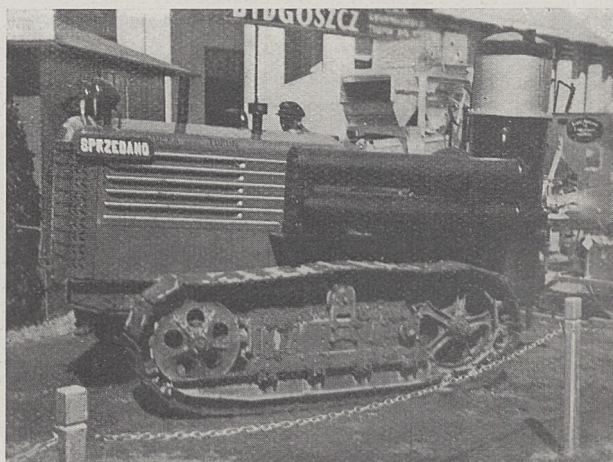


Rys. 1 — Samochód ciężarowy Chevrolet wyposażony w generator drzewny Imbert'a.

W Z. S. R. R. projektuje się, jakoby, wybudowanie w latach 1939 — 42 kilkudziesięciu tysięcy samochodów i ciągników napędzanych gazem ssanym.

W niektórych państwach, jak np. w Niemczech, Francji, samochodom takim przysługują znaczne zniżki podatkowe.

Żywe zainteresowanie zagadnieniem zastosowania generatorów do samochodów zdradzają nie tylko Francja, Włochy, Niemcy, ale też, gospodarująca znaczną częścią światowych złóż ropy, Anglia i cały szereg państw mniejszych, jak Jugosławia, Szwajcaria, Portugalia itp. Próby i doświadczenia wykro-



Rys. 2 — Ciągnik Cletrac z wbudowanym w Polsce generatorem.

czyły ostatnio poza granice Europy i były przeprowadzone zarówno w Japonii, Chinach, jak też w Brazylii i w koloniach afrykańskich państw europejskich, jak Algier, Abisynia i inne.

W Polsce do niedawna zagadnienie napędzania samochodów gazem generatorowym stało na martwym punkcie, a tabor gazogeneratorowy ograniczał się do nielicznych jednostek. W 1938 r. nastąpiło jednak pewne ożywienie na tym polu. — Na przełomie 1937-8 r. Zarząd Miejski m. st. Warszawy uruchomił tytułem próby, autobus pędzony drzewem, marki Henschel, a w lecie zakupuje drugi wóz tego typu (Büssing - NAG). Z początkiem roku 1938 powstaje przedsiębiorstwo prywatne*) zajmujące się instalowaniem na pojazdach mechanicznych (samochodach ciężarowych, traktorach, wagonach motorowych kolejowych itp.) generatorów drzewnych, budowanych w kraju wg licencji Imbert'a.

Ryciny 1, 2, 3 udawadniają naocznie, że i u nas pojazdy generatorowe zaczynają wchodzić w coraz to szersze użycie, pomimo, że nie są faworyzowane żadnymi specjalnymi ulgami podatkowymi. Wprawdzie nie odpłacają one wysokiego podatku, tkwiącego w cenie benzyny, ale nie można podciągnąć tego faktu pod rubrykę ulg podatkowych, a raczej należy zapisać go na dobro zastępczego paliwa — drzewa, koksu, węgla drzewnego itp.

O wzroście zainteresowania pojazdami tego typu świadczą ostatnie wydarzenia na rynku motoryzacyjnym, a mianowicie fakt, udzielenia przez Naczelną Dyрекcję Lasów Państwowych zamówienia na pewną ilość samochodów Chevrolet, wyposażonych w krajowej produkcji gazogeneratory Imbert'a, przeprowadzenia specjalnych doświadczeń przez P. Z. Inż. nad

*) Stocker Niziński i S-ka, Warszawa.



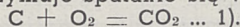
Rys. 3 — Autobus Henschel Warszawskiej Dyrekcji Tramwajów i Autobusów Miejskich zaopatrzony w generator Imbert — Uzupełnianie paliwa.

zastosowaniem gazogeneratorów w wytwarzanych przez te zakłady samochodach ciężarowych oraz przewidywania przez Dyrekcję Tramwajów i Autobusów Miejskich m. st. W-wy możliwości przystosowania autobusów miejskich, Saurera, typu Zawrat, do napędu gazem ssanym.

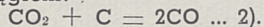
Nie od rzeczy zatem będzie poświęcić kilka słów opisowi technicznemu gazogeneratorów i procesom zachodzącym w nich.

PROCES WYTWARZANIA GAZÓW PALNYCH

Generatory gazowe są już znane od 1840 r. Zasadniczy proces polega na przepuszczaniu powietrza przez rozżarzony węgiel (drzewo, koks itp.). Zawarty w powietrzu tlen, po dostaniu się do paleniska, podtrzymuje spalanie się węgla, według reakcji:

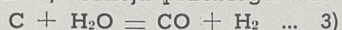


Przy czym wydziela się znaczna ilość ciepła. Wytworzony dwutlenek węgla (CO_2) przechodzi do dalszych warstw zimniejszego już paliwa i reaguje z węglem:

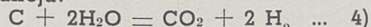


Przy czym zostaje pochłonięta część ciepła, wytworzonego przez reakcję 1). W ten sposób cała ilość węgla ulega niepełnemu spalaniu na tlenek węgla (CO), który jest gazem palnym. Teoretycznie rzecz biorąc, z 1 kg. czystego węgla możemy uzyskać 2,03 m³ gazu palnego o wartości opałowej 2800 kal./m³. Gaz ten w rzeczywistości jest rozcieńczony znajdującym się w powietrzu azotem, tak, że objętość całkowita wynosi 5,79 m³, a wartość opałowa 1-go metra sześciennego równa się 985 kal.

Aby uniknąć balastu, jakim jest azot, w technice produkuje się gaz wodno-czadowy, który powstaje przy przepuszczeniu pary wodnej przez rozżarzone paliwo, reakcja przebiega wówczas:



pochłaniając dosyć znaczne ilości ciepła, co powoduje oziębienie węgla, lub innego paliwa, stosowanego w danym wypadku. Przy temperaturze niższej od 1000 stopni nie zachodzi już reakcja 3), lecz reakcja:



która jest znacznie mniej korzystna, gdyż daje bierny (niepalny) składnik CO_2 . Reakcja 4) również pochłania ciepło i generator zasilony tylko parą szybko by wygasł. Z tego względu w rzeczywistości wprawdzie się do generatora samochodowego suche powietrze, lub też powietrze zmieszane z parą wodną. W tym ostatnim wypadku stosunek pary wodnej do powietrza musi być tak dobrany, aby ciep-

ło wytworzone przez reakcję 1), wystarczyło do przeprowadzenia reakcji 2-ej i 3-ej oraz pokryło z nadwyżką straty ciepłne urządzenia. Gaz w ten sposób otrzymany nazywa się gazem mieszanym.

Zawsze rozróżniamy w generatorze trzy strefy: strefa 1-a — spalania, w której zachodzą reakcje 1 i 3. Strefa 2-ga — redukcji, w której zachodzi reakcja 2. Strefa 3-cia — gazowania, w której odbywa się proces analogiczny do procesu suchej destylacji, przy czym wydzielają się gazy, smoła itp. Układ stref przedstawia rys. 4.

W normalnych warunkach generator pracuje na paliwie, zawierającym, między innymi składnikami, pewien procent wilgoci, która zastępuje częściowo, lub całkowicie parę doprowadzaną wraz z powietrzem. Na skład gazu mają duży wpływ części lotne, zawarte w paliwie, które przed spalaniem się węgla, pod wpływem wysokiej temperatury, zostają wydzielone i wzbogacają gaz, otrzymywany z generatora.

Wartość opałowa 1 m³ gazu, otrzymywanego z generatora samochodowego waha się zwykle w granicach 1150 — 1300 kalorii. Jeżeli porównamy tę wartość opałową z wartością opałową 1 litra benzyny, tj. 7.500 kalorii, to przekonamy się, że pod względem kalorycznym 1 litr benzyny odpowiada około 6 m³ gazu.

Jak już zaznaczyliśmy, generatory wytwarzają przeważnie gaz z paliwa w znacznym stopniu zanieczyszczonym. Zależnie od rodzaju zanieczyszczeń są budowane generatory i urządzenia pomocnicze. Jeżeli weźmiemy np. paliwo, zawierające znaczny procent smoły i połączonych z nią ciężkich węglowodorów, to budowa generatora musi być taka, aby produkty te, po wydzieleniu się, przeszły przez strefę, w której panuje temperatura najwyższa, co powoduje ich częściowy rozkład na stałe gazy palne.

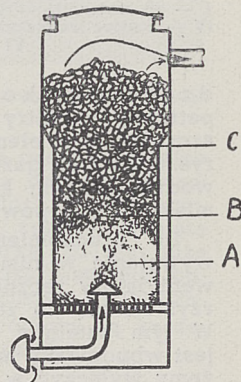
Duża zawartość popiołu zmusza do takiej budowy generatora, przy której wytwarzanie się popiołu następowałoby w stosunkowo niskiej temperaturze, w przeciwnym razie mogłoby nastąpić jego stopienie się na żużel i zablokowanie urządzenia. Jak już zaznaczyliśmy, zawartość wody też odgrywa ważną rolę.

Zasadniczo rozróżniamy dwa typy generatorów: współprądowe i przeciwprądowe, to jest takie, w których przepływ powietrza jest zgodny z kierunkiem przesuwania się paliwa i takie, w których powietrze przepływa w kierunku przeciwnym do kierunku przesuwania się paliwa.

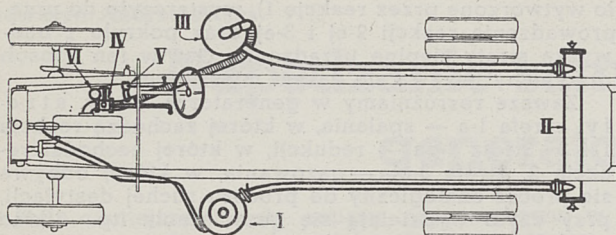
URZĄDZENIA DODATKOWE

Bez względu na rodzaj paliwa i typ generatora, gaz otrzymujemy zawsze w mniejszym lub większym stopniu zanieczyszczony i ogrzany do 150° — 350° C. Oba te zjawiska są w wysokim stopniu niekorzystne. Zanieczyszczenia, o ile dotrą do silnika, nie tylko przyspieszają jego zużycie, ale też mogą zakłócić jego bieg. Obok cząstek popiołu, zawierających znaczny procent twardej krzemionki, która działa tak, jak szmergiel na części trące, w zanieczyszczeniach, porwanych przez gaz, znajdujemy jeszcze nierozłożone składniki smoły pogazowej, które, osadzając się, mogą zakleić przewody i zawory silnika. Wysoka temperatura gazu jest również niekorzystna, gdyż ogrzany gaz zwiększa znacznie swoją objętość, co oczywiście wpływa na spadek mocy silnika, który zasysa (wagowo) mniejsze ilości mieszanki.

Z tych względów między generatorem, a silnikiem są zawsze zainstalowane komory chł-



Rys. 4 — Przekrój przez generator przeciwprądowy: A — sfera spalania, B — sfera redukcji, C — zgazowanie



Rys. 5 — Schemat instalacji generatora na podwoziu Renault. I — generator, II — osadnik pyłu, III — cylinder oczyszczający, IV — komora zmieszania, V — przewód doprowadzający powietrze, VI — gaźnik rozruchowy.

dzące oraz komory oczyszczające, zaopatrzone w filtry rozmaitych systemów. Rozmieszczenie tych elementów na podwoziu widzimy na rys. 5. Zamiast gaźnika mamy zainstalowaną na przewodzie ssącą komorę zmieszania, w której gaz miesza się z powietrzem.

Do uruchomienia generatora koniecznym jest wywołanie w nim ciągu. Do tego służą zwykle wentylatory ręczne, albo elektryczne. Często wykorzystuje się do zapalania siłę ssącą motoru. W tym ostatnim wypadku, w komorę zmieszania jest wbudowany mały gaźnik rozruchowy, który możemy wyłączyć w chwili, gdy stwierdzimy, że z generatora do motoru dopływa już gaz palny.

Gdy rozpalenie odbywa się przy pomocy wentylatora, to zassane powietrze, (a później gaz) zostaje wyprowadzone oddzielną rurką nazewnątrz. Przykładając do tej rurki kawałek rozżarzonego drzewa możemy stwierdzić, czy uzyskujemy odpowiedni gaz. Po stwierdzeniu należytej pracy generatora (dobry gaz), zamykamy odpływ gazu przez rurkę kontrolną i, po wyłączeniu wentylatora, zapuszczamy motor tak, jak zwykły, pędzony benzyną.

Samo zapalanie odbywa się przez wprowadzenie przez specjalny otwór rozżarzonego pręta (kawałka drzewa), do strefy spalania generatora. Czasem wystarczy przyłożyć do otworu płonący kawałek drzewa lub papieru, aby spowodować zapalenie. Rys. 6 przedstawia zasadnicze czynności, których wymaga od kierowcy samochód gazogeneratorowy przed puszczeniem motoru po długim postoju.

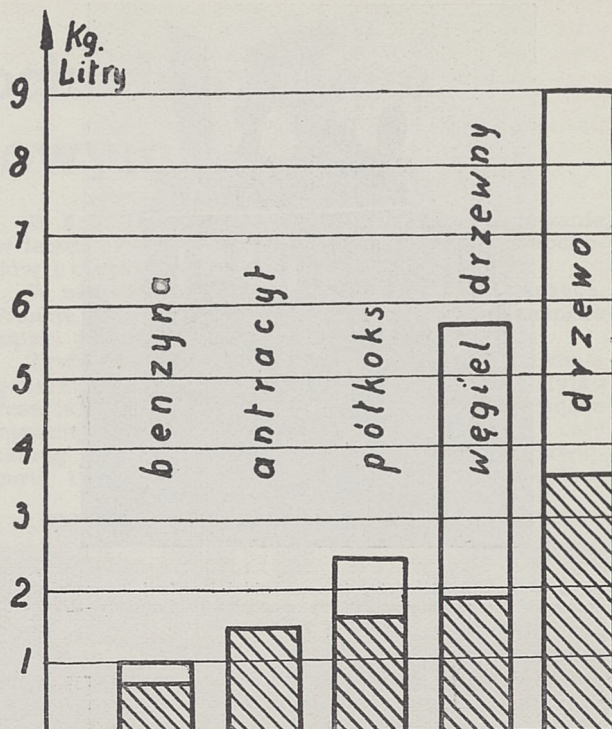
PALIWA

Jak już zaznaczyłem, na budowę generatora i jego działanie posiada znaczny wpływ paliwo, dlatego przed przystąpieniem do opisu konstrukcji generatora i związanych z nim urządzeń, pokrótce omówię poszczególne rodzaje paliw.

Wykres (rys. 7) przedstawia masy i objętości rozmaitych paliw, potrzebne do uzyskania gazu zastępującego 1 litr benzyny.

DRZEWO

Drzewo, materiał niezwykle tani i łatwy do nabywania, wydaje się na pierwszy rzut oka idealnym paliwem do napędu motorów spalinowych. W rzeczywistości jednak



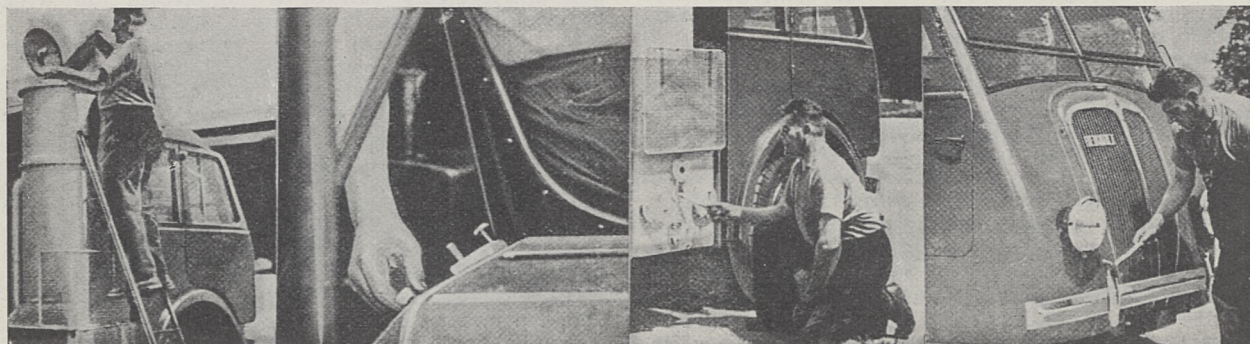
Rys. 7 — Wykres przedstawia masy (poła kreskowane) i objętości rozmaitych paliw potrzebne do wytworzenia gazu zastępującego 1 litr benzyny

czywiście jednak drzewo wymaga specjalnego przygotowania, zmniejszającego w znacznym stopniu oszczędności na kosztach paliwa, o jakich wspominają czasem propagatorzy generatorów, operując prostym zestawieniem cen rynkowych benzyny i drzewa.

Przed wszystkim generator pracuje sprawnie tylko na nielicznych, droższych gatunkach drzewa (dąb, buk, wiąz), wyróżniających się wysokim ciężarem gatunkowym i stosunkowo małą zawartością produktów smolnych. Świeże drzewo posiada nadmiar wilgoci (około 50%), która nie pozwala na dobry przebieg procesu zgazowania, gdyż woda, bądź rozkłada się tylko częściowo na składniki palne (reakcja 4), bądź nawet przedostaje się do przewodów w postaci pary.

Aby uniknąć tych niekorzystnych zjawisk, które mogą spowodować nawet wygaśnięcie generatora, drzewo musi być starannie wysuszone (mniej więcej 1/2 roku na powietrzu pod szopą). Przed użyciem drzewo musi być rozdrobione na kilku centymetrowe kawałki, zapobiega to nierównomiernemu osuwananiu się drzewa i tworzeniu się sklepień w generatorze.

Czynność ta, jeżeli zważymy, że używamy gatunków twardych i, że musimy przygotować duże ilości



Rys 6 — a) napełnianie komory generatora paliwem; b) uruchomienie wentylatora elektrycznego; c) zapalenie; d) sprawdzenie gazu (samochód Renault)

drzewa (przy samochodzie ciężarowym 80—180 kg na 100 km), pociąga za sobą znaczne koszty.

Wadą drzewa jest dosyć znaczna zawartość smoły, która po wydzieleniu zostaje porwana przez gaz i dostaje się do przewodów. Zmusza to do starannego oczyszczania gazu. Na niekorzyść drzewa zapisać jeszcze należy jego małą wydajność z kilograma i potrzebę przeznaczenia sporego miejsca na zapas drzewa, szczególnie jeżeli samochód ma mieć duży promień działania.

Z drugiej zaś strony na korzyść drzewa przemawia jego czystość i odporność na kruszenie, operowanie więc nim jest łatwe i nie kłopotliwe. Zawartość popiołu w drzewie jest stosunkowo nieznaczna, co dla procesu zgazowania ma znaczenie dodatnie.

Coraz częstsze stosowanie gazogeneratorów drzewnych świadczy, że mimo dużych kosztów, które pociąga przygotowanie drzewa, eksploatacja tego typu gazogeneratora opłaca się.

Początkowo sądzono, że generator będzie mógł pracować na dowolnym gatunku drzewa (odpadki, igliwie itp.), prowadzone jednak w tym kierunku próby nie dały na ogół pomyślnych rezultatów.

WĘGIEL DRZEWNY

Węgiel drzewny jest paliwem bardzo często stosowanym do napędu gazogeneratorów samochodowych. Nie zawierając części lotnych i smoły, daje on gaz bardzo łatwy do oczyszczania i stosunkowo małą ilość popiołu. Węgiel drzewny posiada prawie dwukrotnie większą wydajność cieplną w porównaniu z drzewem, dzięki czemu zajmuje mniej miejsca, pomimo niższego ciężaru właściwego.

Wadą węgla drzewnego jest jego kruchość, która czyni manipulowanie nim mało przyjemnym i także nie zawsze wpływa dodatnio na pracę gazogeneratora — w wypadku nadmiernego rozdrobnienia przestrzenie między kawałkami węgla zapełniają się pyłem i odłamkami, co utrudnia przepływ powietrza.

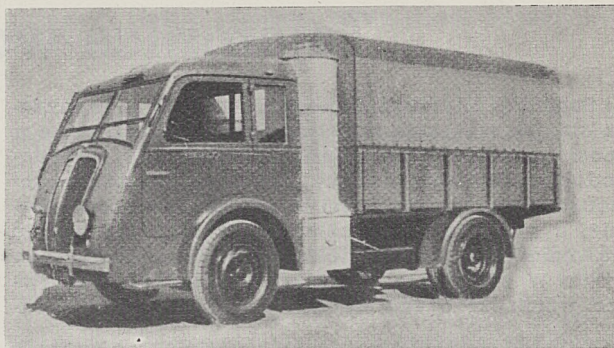
WĘGIEL KAMIENNY I ANTRACYT

Do gazogeneratorów nadają się: węgiel chudy, lub też antracyt. Węgiel tłusty, jako zawierający znaczne ilości produktów lotnych i smoły, nie nadaje się zupełnie, ponieważ on bowiem w czasie odgazowywania i łatwo się spieka, a ponadto daje gaz silnie zanieczyszczony. Antracyt daje około 5.000 kalorii pod postacią gazową, jego ciężar właściwy jest dosyć wysoki, tak że zapas nie zajmuje dużo miejsca i pozwala na zwiększony zasięg samochodu.

Gaz, otrzymany z antracytu, jest znacznie brudniejszy od gazu z węgla drzewnego, co wymaga stosowania dokładniejszych urządzeń oczyszczających.

PÓŁKOKS

Aby umożliwić stosowanie węgla brunatnego i węgla kamiennego, musimy usunąć z niego smołę, która właśnie jest składnikiem najbardziej zakłócającym pracę generatora. Węgiel w tym celu poddajemy częściowemu skoksowaniu, to jest przeprowadzamy jego suchą destylację w temperaturze około 500°, a nie jak to ma miejsce w gazowni 1.000°. Uzyskany w ten sposób „półkoks” nie zawiera



Rys. 8 — Samochód generatorowy Renault z wysuniętą do przodu kabiną kierowcy

już praktycznie biorąc smoły, a częściowo tylko utracił cenne gazy palne. Półkoks daje w postaci gazowej, w przybliżeniu tyleż kalorii, co antracyt.

W czasie częściowej destylacji zostaje usunięta z węgla w znacznym stopniu siarka, co ma duże znaczenie ze względu na fakt bardzo ujemnego oddziaływania siarki na trwałość ścianek cylindrów.

Generatory samochodowe na półkoks są szczególnie często stosowane w Niemczech.

BRYKIETY

Każde z wyżej wymienionych paliw, a więc drzewo, koks i węgiel drzewny, posiada sobie właściwe wady, dlatego też coraz częściej stosuje się do gazogeneratorów brykiety, które przy wysokiej wartości opałowej, zawierają mały procent popiołu, smoły i produktów lotnych oraz posiadają, jako sprasowane, stosunkowo wysoki ciężar właściwy i zajmują mniej miejsca.

Skład brykietów, produkowanych przez jedno przedsiębiorstwo, a pochodzących z różnych dostaw, zmienia się zwykle w mniejszym stopniu, niż skład poprzednio opisanych paliw.

Głównym składnikiem brykietów jest najczęściej węgiel drzewny, a pewien procent innych paliw, jak np. antracytu, odgrywa rolę łącznika. Powierzchnie brykietów są opiekane, co na skutek wydzielania się smoły, czyni je odpornymi na kruszenie się i pękanie, dzięki czemu operowanie brykietami jest łatwiejsze i czystsze, niż operowanie węglem. Jednakowy kształt i wielkość kawałków ma też duże znaczenie. Jedyne bodaj minusem brykietów jest ich tak wysoka cena, że stosowanie brykietów na większą skalę na razie mało się rozpowszechniło, nawet w tych krajach, w których istnieje już spory tabor samochodów, zaopatrzonych w generatorze.

C. d. n.

III Światowy Kongres Naftowy

III Światowy Kongres Naftowy zwołany zostanie na 7 do 15 czerwca 1940 r. w Berlinie. Zamknięcie Kongresu odbędzie się w Kolonii w hali kongresowej Międzynarodowej Wystawy Komunikacyjnej, obejmującej w dużej mierze zagadnienia, związane bezpośrednio z przemysłem naftowym.

Kongres odbędzie się pod protektorem marszałka Goeringa. Przewodniczącym Kongresu będzie prof. dr Alfred Bentz.

Jako ostatnią
NOWOŚĆ
produkujemy

NIEPRZEGRZEWAJĄCE SIĘ CEWKI
z ogranicznikiem prądu

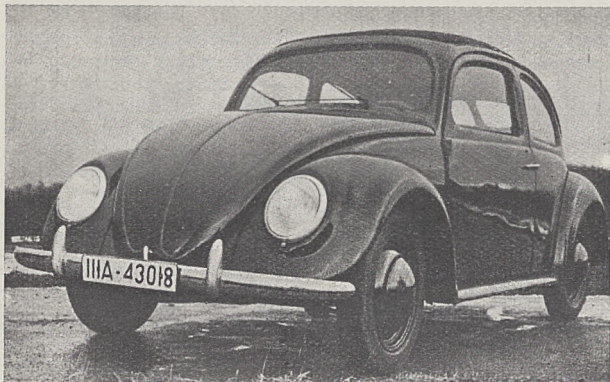
dla bardzo ciężkich warunków pracy (Fiat 621 i in.)
Dodatkowy zacisk ułatwia rozruch w zimie



Najpewniejsze
CEWKI
SYGNAŁY
•SWEL•K. Zakolski
WARSZAWA • Grochowska 278 • tel. 103175

Tajemnice wozu ludowego

Berlińska Wystawa Samochodowa 1939 r. zapowiada się, jak wskazują wszelkie dane, pod znakiem wozu ludowego. Według wszelkiego prawdopodobieństwa wóz ludowy zostanie na niej zdemontowany publiczności w swojej ostatecznej formie, a tym samym umożliwione będzie zapoznanie się mniej lub więcej dokładne z konstrukcją tego wozu. W związku z powyższym ukazały się pierwsze wzmianki o szczegółach technicznych i kon-



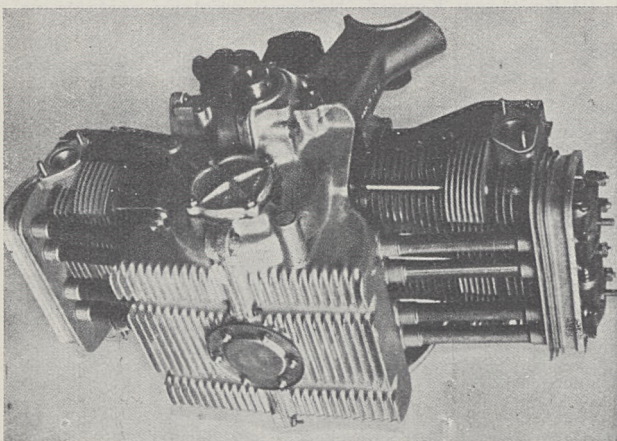
Przód samochodu ludowego t. zw. KdF Wagen

strukcyjnych wozu KdF, drukowane w specjalnym organie Związku Niemieckiego Przemysłu Samochodowego — czasopiśmie „Motor-Schau”.

Wbrew ogólnemu mniemaniu, wóz ludowy nie przynosi żadnych specjalnych rewelacji technicznych. Jego elementy składowe poza małymi wyjątkami — nie stanowią nowych rozwiązań konstrukcyjnych i nie różnią się niczym od elementów składowych innych samochodów.

Natomiast po raz pierwszy w tak dużym stopniu zastosowano, w wozie typu popularnego elementy i zespoły dotąd spotykane jedynie w wozach droższych.

Spośród licznych rozwiązań poszczególnych mechanizmów starano się zastosować w wozie ludowym te mechanizmy, które wykazały w praktyce najwyższą sprawność i trwałość. Twórcy dopatrują się rewelacyjności wozu nie w jego wyposażeniu w nowości konstrukcyjne, ale przede wszystkim w wyjątkowo udanym, ich zdaniem, opracowaniu całości i ugrupowaniu poszczególnych elementów.



Silnik wozu ludowego widziany od dołu

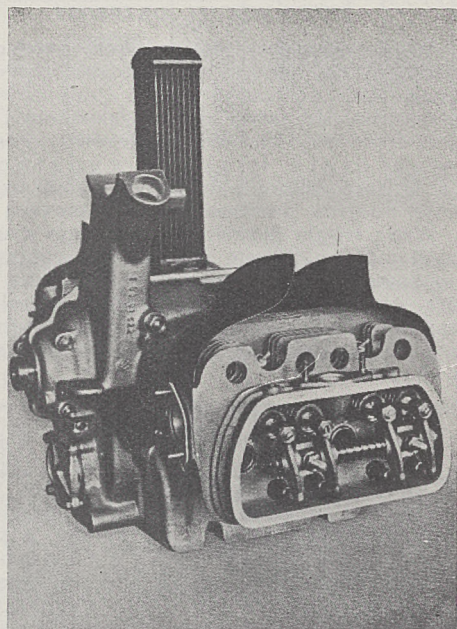
Oparto się w tym wypadku na doskonałych wynikach wozów wyścigowych, uzyskanych dzięki wyjątkowo starannemu i najbardziej celowemu opracowaniu całości wozów. Twórca wozów wyścigowych Auto-Unionu, dr F. Porsche, oparł się przy budowie wozu ludowego na tych samych zasadach, jakie mu przyświecały przy budowie samochodów wyścigowych.

W obu wypadkach zagadnienie odpowiednio pomysłanej całości wozu okazało się równie ważnym czynnikiem, jak zagadnienie przestudiowania i opracowania najdrobniejszych szczegółów, dotyczących elementów samochodu.

* * *

Silnik wozu ludowego, umieszczony w tyle pojazdu, w ten sposób, że znajduje się on całkowicie poza przestrzenią między osiami wozu, (w sposób podobny jak umieszcza się przed przednią osią silnik w samochodach małych (trażowych), o pojemności 1000 cm³, 4-ocylindrowy, mocy 23,5 KM, chłodzony jest powietrzem.

Układ cylindrów przeciwbieżny. Każdy z cylindrów jest oddzielnie wyposażony w żebra, umożliwiające odpowiednio ochładzanie cylindrów przez przepływające powietrze.

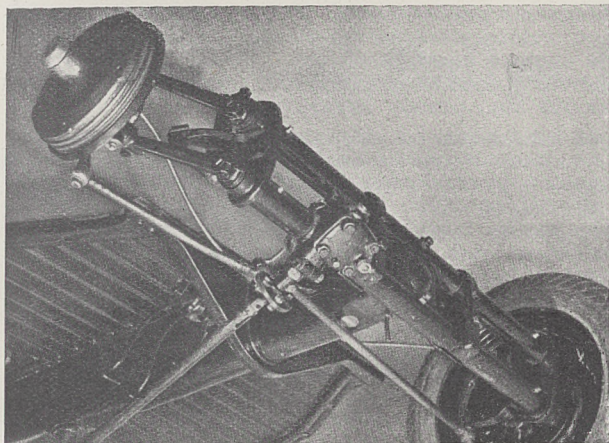


Silnik widziany z boku, pokrywa głowicy zdjeta, na górze widoczna chłodnica oleju.

Silnik zaopatrzony jest w dwie głowice, z których każda zakrywa dwa cylindry, położone z jednej strony karteru. W głowicach umieszczone są górne zawory. Cylindry umocowane są do karteru długimi śrubami. 4-ry rury z prawej i lewej strony karteru ochraniają popychacze zaworów. Nad głowicami widoczne są dwie pary osłon blaszanych, których zadaniem jest skierowanie powietrza do żeberek cylindrów. Od strony osłon umieszczone są pochyle świece zapłonowe.

W ciekawy sposób rozwiązano zagadnienie chłodzenia oleju. Obok normalnie przyjętego oziębiania w karterze, na jego ścianach, zastosowano dodatkowo specjalną chłodnicę oleju, widoczną jako czarna wieżyczka, a zbudowaną w sposób zbliżony do chłodnicy wodnej. Olej przepływa przez systemat rurek, które znajdując się na drodze prądu powietrza ochładzającego cylindry, oddają ciepło oliwy, przepływającej przez poszczególne rurki.

Wielkość chłodnicy oleju jest tak obliczona, że nawet przy trwałym najwyższym obciążeniu silnika krytyczna temperatura oleju nie zostaje przekroczo-



Przednie zawieszenie i mechanizm kierowniczy KdF'u

na. Dzięki temu olej zawsze utrzymuje swoje właściwości smarne i chroni stale łożyska i cylindry od zatarcia. Ma to duże znaczenie dla trwałości mechanizmu, a poza tym oddaje znaczne usługi przy uciążliwych jazdach górskich. System ten zmniejsza znakomicie konieczność stałego kontrolowania temperatury (ciśnienia) oleju.

Jak wyżej wspomniano, silnik wozu ludowego chłodzony jest powietrzem. Każdy obrót wału korbowego pociąga za sobą podmuch, zawsze o jednakowej ilości powietrza. Dla dostarczania potrzebnej ilości powietrza chłodzącego zbudowano odpowiedniej wielkości wentylator. Chłodzenie zależy więc w tym wypadku nie od szybkości wozu, a od ilości obrotów silnika. Ma to swoje znaczenie szczególnie przy jeździe w terenie górzystym.

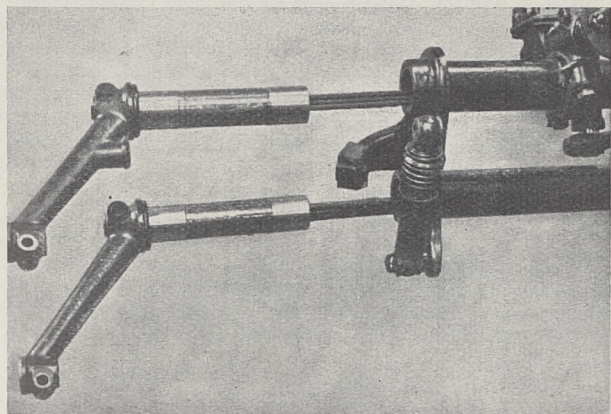
Brak chłodnicy z wodą upraszcza obsługę wozu w zimie i umożliwia, bez żadnego ryzyka, garażowanie pojazdu na wolnym powietrzu.

Uproszczony system chłodzenia silnika i oleju ułatwia w znacznym stopniu obsługę wozu, co ma duże znaczenie w wypadku, gdy samochód znajduje się w rękach niefachowych lub w ciężkich warunkach np. wojennych.

* * *

Skrzynka biegów wysunięta jest najbardziej do przodu z całego mechanizmu napędowego, a mianowicie przed tylną osią, i jest odgraniczona od silnika dyferencjałem. Czwarty bieg jest nadbiegiem. Dzięki korzystnemu stopniowaniu kół zębatych możliwe jest, przy szybkości 40 km/godz., przejście z czwartego biegu na trzeci bez dodania gazu.

Duża zrywność wozu sprawia, że wóz ludowy



Wahacze i drążki skrętne przedniego zawieszenia

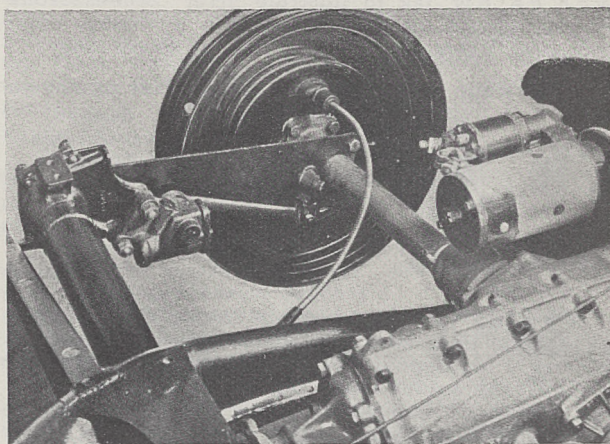
osiąga w 14 sek. szybkość 60 km/godz., co zapewnia wysoką szybkość przeciętną.

* * *

Podwozie KdF. jest zbudowane na wskroś nowocześnie. Zasadniczym elementem ramy jest centralna rura, przechodząca w tyle wozu w rozgałęzienie kształtu wideł, obejmujące zespół napędowy samochodu. Wszystkie koła zawieszone są niezależnie i niezależnie resorowane.

Każde z kół tylnych może poruszać się w sposób niezależny dookoła dwóch osi: drążka skrętnego i osi dyferencjału. Resorowanie kół odbywa się przy pomocy drążków skrętnych. Przednie koła są umocowane, każde z osobna, do dwóch par równoległych wahaczy, z których każdy jest połączony z własnym drążkiem skrętnym.

Drążki skrętne są umocowane w środku pochwy je obejmującej. Każdy z drążków składa się z trzech prętów stalowych, wtopionych w osie wahaczy. Aby zapobiec zbyt znacznym, a tym samym niebezpiecznym, odskakiwaniom kół przednich, w chwilach, gdy tracą one łączność z jezdnią, zastosowano specjalne podkładki gumowe na odpowiednich występach, zamocowanych na końcach rury drążków skrętnych. Z chwilą, gdy koło traci kontakt z jezdnią i nie jest obciążone, opiera się na podkładce wahacza górnego drążka skrętnego i tym samym powstrzymuje opadanie koła.



Zawieszenie tyłu samochodu; widoczny karter wysuniętej przed dyferencjał skrzynki biegów.

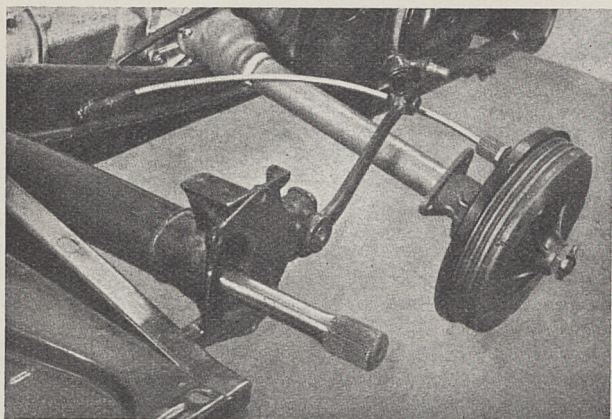
Na górnej rurze przedniej osi zamocowana jest obudowa urządzenia kierowniczego. Drążki kierownicze przymocowane są bezpośrednio do krążka, zakończonego kolumną kierownicą. Jest to rozwiązanie bardzo proste i oryginalne, nie wymagające przy tym smarowania kolumny kierownicy. Układ urządzeń kierowniczych tego typu daje podobno miękkość i oczywiście zwiększa przyjemność kierowania.

Tylne łamane półosie są połączone z drążkami skrętnymi przy pomocy silnej blachy stalowej, która jednocześnie przenosi wszelkie reakcje kół napędowych na ramę podwozia. Pochwa drążków skrętnych umocowana jest do tylnej części ramy, która w tym właśnie miejscu rozwidla się i tworzy dwie łapy, podtrzymujące blok silnika.

Wszystkie cztery koła zaopatrzone są w amortyzatory hydrauliczne; przy czym przednie mają kształt cylindryczny i łączą ramie górnego wahacza z pochwą dolnego drążka skrętnego.

* * *

Wóz ludowy oznacza się wyjątkowo niską wagą przy dość dużej mocy silnika (650 kg i 23,5 KM). Ma to duże znaczenie przy jeździe w terenie górzystym. Wjazd na wzgórze polega na podnoszeniu masy wozu wraz z jego obciążeniem na pewną



Lamana półośka napędowa; na pierwszym planie widoczna pochwa drążka skrętnego i częściowo wysunięty drążek.

wysokość. Im masa ta jest mniejsza, tym szybciej odbywa się jej podnoszenie. Jeżeli weźmiemy trzy samochody o wadze własnej 1000, 800 i 650 kg i o mocy silnika jednakowej np. 23 KM., to, aby pokonać dane wzgórze, potrzebują te samochody odpowiednio czasu: 15 sek., 12 sek. i 9,5 sek. Im lżejszy jest wóz przy motorze równej mocy, tym bardziej nadaje się do jazd górskich i tym większe daje zyski w czasie. Wóz KdF wyjątkowo nadaje się do tych celów, jak to ilustruje niżej zamieszczona tabelka, oparta na doświadczeniach z wozem ludowym oraz trzema innymi wozami tej samej klasy.

Moc	Waga własna wozu	Martwy ciężar na 1 KM.	Czas przebycia danego wzniesienia
20 KM.	780 kg.	39 kg.	21 min.
23 KM.	770 kg.	33,5 kg.	18 min.
25 KM.	835 kg.	33,4 kg.	18 min.
Wóz ludowy:			
23,5 KM.	650 kg.	27,6 kg.	15 min.

Wygląd zewnętrzny wozu KdF. cechują nienagane linie karoserii, pozbawionej wszelkich załamań i występów. Wszystkie wykroje zostały miękko zaokrąglone. Spód karoserii nie posiada żadnych uskoków, zapewniając całkowite wykorzystanie podłogi wozu. Nieużyteczna przestrzeń w wozie została niesłychanie ograniczona, dzięki umieszczeniu silnika w końcu samochodu. Silnik zajmuje przestrzeń między środkiem tylnej osi i najbardziej wysuniętym do tyłu punktem nadwozia. Cała pozostała przestrzeń jest do dyspozycji jadących i bagażu. Duża pokrywa motoru umożliwia dostęp do wszystkich części motoru.

Opór powietrza, wytwarzający zjawisko ssania i wstrzymujący ruch pojazdu, w małym jedynie stopniu wpływa na szybkość wozu ludowego, a to ze względu na staranne oprofilowanie tyłu wozu. Po tylnym zakończeniu nadwozia spływają strugi powietrza wprost na ziemię, bez wytwarzania wirów hamujących.

Nadwozie odznacza się znakomitą widocznością z każdego siedzenia. Podwójna wycieraczka szyby przedniej oraz reflektory o dużej sile światła zapewniają doskonałą widoczność w nocy i podczas deszczu.

Przód wozu jest krótki i stosunkowo szeroki. Kierowca widzi jezdnię tuż przed przodem wozu. Widzialność boczna i w górę z przodu jest dobra. Siedzenia wygodne i dostateczna ilość miejsca dla kolan. Siedząc nie trzeba rzekomo zdejmować kapelusza.

Na desce rozdzielczej znajdują się: tachometr, licznik kilometrów, lampki kontrolne baterii, kierunkowskazu i reflektorów, przełącznik na rezerwę paliwa. Drążek skrzynki biegów i hamulec ręczny po prawej stronie kierowcy, tuż przy rurze podwozia.

Motor pracuje na wolnych obrotach cicho, mimo

chłodzenia powietrznego. W czasie jazdy pracy małego, czterocylindrowego silnika, podobno prawie nie słychać ze środka wozu. Dobre oprofilowanie nadwozia daje w wyniku jazdę, nawet przy szybkości 100 km., prawie bezszumną.

Starannie opracowane podwozie, zaopatrzone w drążki skrętne, hamulce i amortyzatory hydrauliczne, niezależnie zawieszone koła i specjalnego typu urządzenie kierownicze, umożliwia pewną i szybką jazdę, całkowicie bezpieczną, dzięki niskiemu punktowi ciężkości i korzystnemu rozłożeniu wagi wozu.

Lekkość wozu, przy dużej stosunkowo mocy silnika oraz starannie opracowane kształty aerodynamiczne, dały w rezultacie znaczną szybkość wozu KdF (115 km/godz. — szybkość maksymalna, 100 km/godz. — szybkość maksymalna przeciętna) oraz bardzo niskie zużycie paliwa (6 do 7 ltr na 100 km).

* * *

Dane o budowie szczegółów silnika i innych mechanizmów składowych nie zostały jeszcze przez konstruktorów KdF. ujawnione. Należy się spodziewać, że nastąpi to już w najbliższych tygodniach — na wystawie samochodowej berlińskiej.

A. J. S.

Pertraktacje Wspólnoty Interesów z przemysłem niemieckim trwają

Jak się dowiadujemy Wspólnota Interesów dotychczas nie uzgodniła jeszcze szczegółów techniczno-handlowych umowy z przemysłem niemieckim reprezentowanym poza Rzeszą przez Towarzystwo Exportgemeinschaft der Automobilindustrie w sprawie montażu i produkcji samochodów niemieckich w Polsce, na co otrzymała w jesieni ubiegłego roku koncesję od Min. Przemysłu i Handlu.

Decydujących rozmów w tej sprawie spodziewać się należy w końcu stycznia r. b.

* * *

Ze sfer kupiectwa samochodowego informują nas, że ceny na samochody niemieckie, dopuszczone do sprzedaży na terenie Polski w roku 1939-ym nie ulegną zmianom.

Wycieczka Aut. Polski na Wystawę Samochodową w Berlinie

Automobilklub Polski organizuje dla swych członków wycieczkę samochodową i kolejową na Wystawę w Berlinie na warunkach następujących:

1) Wycieczka kolejowa.

Wyjazd 1-go marca wieczorem, powrót 5-go marca rano. Koszt w sumie zł 195.— obejmuje: a) paszport indywidualny z wizą; b) przejazd 2-gą klasą z Warszawy do Berlina i z powrotem; c) hotel i śniadania, w hotelu I-szej kategorii w śródmieściu.

2) Wycieczka samochodowa.

Wyjazd i powrót w terminach dowolnych, poczynawszy od 1-go marca. Koszt w sumie zł 85.— obejmuje: a) paszport indywidualny z wizą; b) tryptyk i wymagane do przejazdu dokumenty samochodowe; Współpasażerowie będą mogli otrzymać paszport z wizą za opłatą zł 75.—.

Uczestnicy wycieczek otrzymają przydział marek turystycznych do wysokości zł 100.—.

Zgłoszenia przyjmuje A. P. (Al. Szucha 10, tel. 8.45-11) do dnia 18-go lutego br. włącznie.

Edward Sokopp

18 Rallye Monte Carlo

Największa doroczna zimowa samochodowa impreza wielkiego turysty europejskiego została zakończona. 18 Rallye Monte Carlo przyniosło wspólne zwycięstwo przemysłowców i kierowcom francuskim oraz wielkie sukcesy licznie startującym Holendrom. Te dwie nacje obsadziły dość gruntownie wszystkie pierwsze miejsca ostatecznej listy kwalifikacyjnej, spychając kierowców Anglii, Niemiec, Polski, Węgier i innych na dalsze lokaty.

Zwycięstwo w tegorocznym raidzie po raz pierwszy w historii Rallye odniosło dwóch kierowców ex aequo. Para Jean Trevoux — M. Lesurque (Hotchkiss) oraz osada Joseph Paul — M. Contet (Delahaye) zdobyły po równej ilości 843,2 pkt.

Historia tego wspólnego zwycięstwa jest niezwykle ciekawa i charakterystyczna.



Jedyna polska zawodniczka pani Zagórna, której pech przekreślił niewątpliwie duże szanse na zajęcie dobrego miejsca w Rallye. Zdjęcie w czasie przejazdu przez Warszawę.

Obie pary francuskie przybyły z Aten do Grenoble z maksymalną ilością punktów (500 pkt. +). Pierwszą eliminacyjną próbę — jazdę regularności na trasie Grenoble — Monte, przebyły obie osady bezbłędnie, zdobywając po 200 pkt. Próbę zrywu i hamowania oba wozy francuskie odbyły w idealnie równym czasie. Na próbie zrywu i hamowania miało się w zasadzie kończyć Rallye. Organizatorzy zamierzali próbę górską, (której założenia trzymano do ostatniego momentu w ścisłej tajemnicy), potraktować jako ostateczny egzamin sprawdzający wartości techniczne wozu, a nie jako próbę eliminacyjną. Mieli zamiar na przebycie kilometrowego odcinka stromego wzniesienia górskiego wyznaczyć taki czas, w którym mogliby bez punktów karnych przyjechać wszyscy kierowcy, mający maszyny w porządku. Po próbie zrywu okazało się jednak, że gdyby w ten sposób próbę górską potraktowano, byłoby... aż trzech zwycięzców. (Po próbie zrywu i hamowania trzy osady miały identyczną punktację, gdyż Bakker Schutt dzięki doskonałej próbie zrywu wyrównał dwa punkty, jakie stracił w stosunku do obu załóg francuskich na skutek startu z Tallina).

Organizatorzy zmuszeni byli w rezultacie na przebycie kilometra górskiego wyznaczyć taki czas, w którym by nie przybył na metę żaden z wozów. Ostatecznie próba górską zepchnęła Bakker Schutta na piąte miejsce, a pojedynek między załogami francuskimi zakończył się „martwotą”. Ku zdziwieniu licznie zebranej publiczności i kierowców oba francuskie wozy przebyły tę próbę w najlepszym i... identycznym czasie. Dla wyeliminowania zwycięzcy organizatorzy zarządzili „próbę wagi”, lecz i tu czekała wszystkich sensacja — obie francuskie maszyny ważyły, jak na złość, po równe 1.470 kg.

Organizatorzy zmuszeni byli w rezultacie na przebycie kilometra górskiego wyznaczyć taki czas, w którym by nie przybył na metę żaden z wozów. Ostatecznie próba górską zepchnęła Bakker Schutta na piąte miejsce, a pojedynek między załogami francuskimi zakończył się „martwotą”. Ku zdziwieniu licznie zebranej publiczności i kierowców oba francuskie wozy przebyły tę próbę w najlepszym i... identycznym czasie. Dla wyeliminowania zwycięzcy organizatorzy zarządzili „próbę wagi”, lecz i tu czekała wszystkich sensacja — obie francuskie maszyny ważyły, jak na złość, po równe 1.470 kg.

Nie było innej rady, jak przyznać pierwsze miejsce dwóm francuskim osadom.

Konsekwencją tego nierozstrzygniętego pojedynku był podział sumy dwóch pierwszych nagród pieniężnych... oraz rozcięcie Pucharu International Sporting Clubu na dwie połówki.

Drugie błyskotliwe zwycięstwo włosko-francuskie, to pierwsze miejsce w klasie wozów do 1.500 ccm. Tu triumfowała para włosko-francuska Gordini — Scaron na francuskiej produkcji (z licencją włoskiej) Fiacie 1.100. Gordini to Włoch na usługach samochodowego przemysłu francuskiego i jego zwycięstwo Francuzi wzięli na swoje konto.

Trzecie zwycięstwo odnieśli Francuzi w Pucharze Pań, gdzie na czoło wysunęła się doskonała para Simon — Largeot na Hotchkiss.

Holendrzy odnieśli w tym roku tylko jedno zwycięstwo, wygrywając klasę wozów najmniejszych (do 750 ccm). Tu bezkonkurencyjni byli Cornellijs i Buyze na DKW. Sukcesy Holenderskie nie leżą jednak w tym zwycięstwie. Doskonali kierowcy Holandii, bardzo mocno obsadzili pierwsze lokaty ogólnej klasyfikacji, zajmując trzecie, czwarte, piąte, szóste i siódme miejsce, przy czym zdobywca trzeciej lokaty Mutsaerts — Kouwenberg na Fordzie był gorszy od zwycięskich ekip o 10 punktów i to jedynie na skutek złego wykonania próby regularności, co kosztowało go 9,15 punkta karnego. Jak widać z tego Holender w próbach technicznych stracił w stosunku do Francuzów jedynie niecały punkt.

Zeszłoroczny zwycięzca Rallye — Bakker Schutt (startując z Tallina) utracił swą przodującą pozycję na skutek słabego stosunkowo wykonania próby górskiej.

Udział kierowców polskich w tym największym zimowym raidzie europejskim przyniósł nam jednocześnie sukcesy i rozczarowania. Trzy osady polskie oraz jedna jugosłowiańsko-polska uplasowały się w ogólnej klasyfikacji na miejscach dość dalekich.

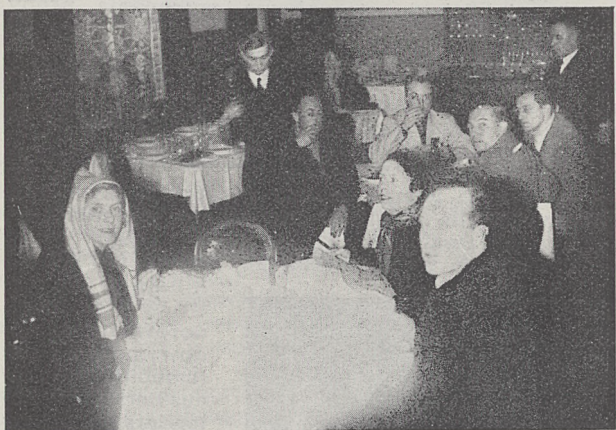
Nie w tym jednak leży przyczyna naszych rozczarowań. Nie mieliśmy bowiem nigdy nadziei na to, by nasi amatorzy, dysponujący wozami może dość starannie przygotowanymi, ale niskiej

klasy sportowej, mogli dorównać zawodowym asom automobilizmu francuskiego, czy holenderskiego i by mogli na swych typowych turystycznych wozach zniwelować przewagę sportowych maszyn francuskich, angielskich, czy amerykańskich.

Naszym ci chym faworytem na dobre miejsce była para Bellen-Pro-naszko. Osada ta dysponowała wozem, jak na nasze stosunki, doskonałym. Ford, był maszyną „mającą prawo” w ygrać Rallye.



Zeszłoroczny zwycięzca Rallye, Holender Bakker-Schutt, ogląda z zadowoleniem album, ofiarowany mu w czasie przejazdu przez Warszawę przez „kolegów” z Rallye 1938 — p. Jerzego Nowak i St. Laurysiewicz.



Fotografie od góry: 1. Lord Waleran (Humber) wyjeżdża z parku w Warszawie. 2. P. Borowik rozmawia z prasą. Od lewej p. St. Laurysiewicz, red. Weiss, red. Sokopp, p. St. Prądzynski. 3. Kolacja w lokalu A. P. Na pierwszym planie panie Lamberjack i Siko w towarzystwie p. A. Brezy. 4. Holender Bakker-Schut opuszcza park w Warszawie.

Osada polsko-jugosłowiańska nie wyzyskała jednak w pełni walorów swego wozu. Przebyła trasę raidową w dobrej formie, na próbach zrywu i górskiej, wypadła jednak bardzo słabo.

Nie powiodło się również osadzie Mazurek—hr. Łubieński (Chevrolet), która na skutek fatalnego niedopatrzienia straciła szansę na zdobycie niezwykle zaszczytnej czternastej lokaty w Rallye.

Punkty karne złapane na próbie regularności przekreśliły nadzieje naszych kierowców na uplasowanie się w drugiej dziesiątce. Punkty te, nawiasem mówiąc, „zawdzięczać” należy pilotowi hr. Łubieńskiemu, który nie wytrzymał raidu nerwowo i spowodował, skutkiem błędów w obliczeniach, spóźnienie na ostatnim sektorze próby regularności.

Mazurek robił wszystko, by to fatalne obsunięcie się zlikwidować. Z niezwykłą umiejętnością wykonał próbę zrywu i hamowania, z brawurą przebył kilometrowy odcinek próby górskiej, plasując się w tej konkurencji na bardzo wysokiej pozycji i spychając na dalsze miejsca gros maszyn o wyższej wartości sportowej. 23 punktów karnych nie dało się jednak odrobić.

Jedyną załogą, która nie zawiodła pokładanych w niej nadziei w ani jednym wypadku, była para Marek—Pajewski, startująca na Oplu-Olympia. Kierowcy ci przebyli trasę w doskonałej kondycji i z maksymalną ilością punktów. Dzięki doskonałej próbie zrywu i hamowania wysunęli się na trzecie miejsce w swej klasie, po próbie górskiej zajmując ostatecznie piąte miejsce w klasie wozów do 1.500 ccm. dystansując tym samym wszystkie wozy angielskie, wiele Lancii i Fiatów.

Borowik-Wierzba (Lancia) wypadli w tegorocznym raidzie, powiedzmy szczerze, bardzo słabo. Jedy-nym ich sukcesem, (dobrze świadczącym o wytrzymałości obu kierowców), było doskonale przejechanie trasy. W próbach technicznych natomiast poszło im znacznie już gorzej. W próbie zrywu i hamowania Wierzba zgasił silnik, w próbie górskiej znów Borowik fatalnie wszedł w wiraż i wyskoczył z drogi, tracąc wiele drogocennych sekund, no i szansę wysokiego miejsca, którego, biorąc pod uwagę rutynę kierowcy i wartości jego wozu, mieliśmy się prawo spodziewać.

Nie wiemy w jakim sensie zmieniłaby listę klasyfikacyjną raidu Zagórna, gdyby jej danym było przybyć na metę. Doskonała ta kierowczyni na ostatnich kilometrach trasy, pod samym Monte Carlo na jednym z wiraży wyskoczyła z drogi i ściewszy słup telegraficzny zaryła się maszyną w przydrożnym stoku wzniesienia. Na szczęście z opresji, która mogła się zakończyć bardzo tragicznie, wyszła bez szwanku. Defekty rozbitego wozu uniemożliwiły dalszą jazdę, co spowodowało, że Zagórna przybyła do Monte taksówką.

Ostateczny bilans raidu do Monte Carlo dla polskich kierowców jest następujący: osada Bellen—Pronaszko zajęła 17 miejsce, Mazurek—Łubieński miejsce 29-te, Marek—Pajewski. w swojej klasie otrzymali lokatę piątą, (w ogólnej klasyfikacji miejsce 32-gie), Borowik—Wierzba zajęli w klasie drugiej miejsce 19-ste, a w ogólnej klasyfikacji — 70-te, (w klasie do 1.500 ccm. sklasyfikowano 22-e maszyny)

* * *

Do raidu Monte Carlo zgłosiło się ogółem 129 maszyn, wystartowało z ośmiu punktów Europy — 121 wozów, przybyło na metę i zostało sklasyfikowanych — 100 maszyn. Jest to ogólny bilans tegorocznego raidu.

Ogółem raid nie należał do ciężkich. Automobilści trafili na moment, w którym na terenie prawie całej Europy były zupełnie znośne warunki drogowe i atmosferyczne. Raidowcy narzekali jedynie na mgłę, która

bardzo poważnie obniżyła ich przeciętne szybkości pomiędzy poszczególnymi etapami, nikomu jednak nie przeszkadzając do osiągnięcia przepisowych średnich szybkości. Ostatni etap raidu Grenoble—Monte Carlo normalnie zaśnieżony, względnie pokryty lodową skorupą, tym razem okazał się z racji braku śniegu zupełnie łatwym do przebycia.

Mimo to na trasie zostało 20 wozów wycofanych z raidu na skutek defektów, względnie wypadków. Najwięcej, bo aż 9 wozów, odpadło na trasie ateńskiej. Przed Salonikami rozbił się znany nam dobrze ze swej szaleńczej jazdy wiedeńczyk Wessely, nie dojechał do Salonik Vial, do Budapesztu nie dojechał znany Holender van Eijk, Francuz Levy odpadł przed Monachium.

Trasa ateńska wbrew powszechnemu mniemaniu w tym roku „przepuściła” kierowców i dała zwycięzcę raidu. Zawiedli się srodze ci wszyscy pesymiści, którzy ulegając wymowie tradycji zwycięstw Aten tylko co drugi rok, wybrali inne miejsca startu. Dość ciężką była trasa ze Stavangeru, a zwłaszcza na pierwszym odcinku Stavanger—Kristiansand, na którym wielu doskonałych kierowców otrzymało punkty karne za spóźnienie.

Trasa tallińska, najbardziej nas interesująca ze względu na obranie jej przez naszych zawodników, nie należała do ciężkich i tylko w pierwszym etapie nastręczała naszym raidowcom wiele trudności.

* * *

Kilka słów należy poświęcić organizacji przejazdu uczestników 18-go Rallye M. Carlo przez Polskę. Automobilklub Polski, który zajmował się organizacją przejazdu nie szczędził ni trudu, ni kosztów.

W roku bieżącym praca była tym bardziej ciężka, że należało czuwać przez całą noc — wozy zaczęły zjeżdżać do Warszawy po 2-iej w nocy, a ostatnie wystartowały w dalszą drogę po 6-iej rano. Tak więc ukończono „urzędowanie” (należało natychmiast wypełnić i posłać do M. Carlo protokoły z przejazdów) około godziny 7 m. 30 rano. (Wspaniale wyglądało miasto otulone w woal mgły tak gęstej, że nie widać było przechodnia na kilkanaście kroków!)

* * *

Sprawne zorganizowanie przejazdów oraz punktów kontroli w Warszawie i przyjęcia zawodników w lokalu A. P. zawdzięczać należy w pierwszym rzędzie pp.: dyr. Barylskiemu, inż. Krzeczowskiemu, St. Laurysiewiczowi, L. Laskowskiemu, Jaroszewiczowi, Kraczkiewiczowi, W. Rychterowi, U. Siemiątkowskiemu, por. Kołaczkowskiemu, Skoczyńskiemu, Dąbrowskiemu, St. Prądyńskiemu, A. Brezie, Zabłockiemu, red. T. Grabowskiemu.

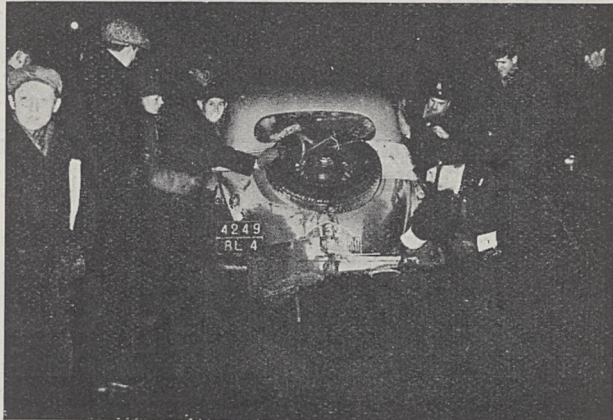
* * *

Zawodnicy zagraniczni docenili troskliwość organizatorów przejazdu przez Polskę, czemu dało wyraz kilku z nich informując korespondenta paryskiego l'Auto w Berlinie (raid do M. Carlo odbywa się pod patronatem i przy współpracy tego pisma), że „na Litwie i w Polsce przejazd zorganizowany był pod każdym względem znakomicie, a przysłówiowa gościnność i serdeczność Polaków znalazła raz jeszcze wspaniałe ujście z okazji Rallye”.

Potwierdzeniem tej opinii jest również kartka sympatycznej Holenderki panny Anny van Vredenburg (3-cie miejsce w Pucharze Pań), wysłana z Belgii (z Cappellen), której treść w dosłownym tłumaczeniu brzmi:

„Nigdy nie zapomnimy wspaniałego przyjęcia w Automobilklubie Polski. Wywieźliśmy z Waszego kraju jaknajmilsze wspomnienia. Trasa była tak świetnie wyznaczona, że, mimo niezwykle gęstej mgły, było niemożliwe zbłądzić z właściwej drogi”.

(—) Anna van Vredenburg.



Fotografie od góry: 1. Holenderka pani A. van Vredenburg (Ford) wjeżdża do parku w Warszawie. 2. P. Stefan Pronaszko w rozmowie z przyjaciółmi i dziennikarzami w czasie przejazdu przez Warszawę. 3. Talbot-Darracq Angielki pani Lacey wyciągany z błota trawnika!... 4. Anglik A. P. Good (Lagonda) tankuje.



Załoga Bellen — Pronaszko (samochód Ford, ogumiony polskimi oponami „Stomil”) uzyskała najlepszy (w ogólnej klasyfikacji) wynik z pośród osad polskich, startujących w tegorocznym Rallye M. Carlo. Zdjęcie dokonane w chwili odjazdu z Warszawy na start.

W Lyonie spotkały się wszystkie raidowe wozy z poszczególnych tras zjazdu. Między Grenoble a Monte Carlo odbyła się próba regularności, w której zawodnicy mieli za zadanie prowadzić wozy w granicach szybkości 50—60 klm. 355 kilometrowy odcinek podzielono na pięć kontrolowanych sektorów, z których najmniejszy i najtrudniejszy wynosił zaledwie 12 kilometrów. Trudności tego sektora polegały na tym, że na dwunastu kilometrach zawodnicy musieli sforsować przełęcz. Pierwsze kilometry prowadziły stromo pod górę, co bardzo poważnie obniżało średnią szybkość — dla nadrobienia straconego czasu, zawodnicy jadąc z góry, musieli rozwijać duże szybkości, co przy krętej, biegnącej stałymi zygzakami drodze, nie było rzeczą łatwą. Na tym właśnie sektorze zawodnicy nalałali najwięcej punktów karnych.

Ogółem próbę regularności przebyło bez punktów karnych 47 wozów, z punktami karnymi 53 wozy. Największą szybkość na 12-kilometrowym sektorze, miał Holender Mutsaerts (Ford) jako druga plasowała się Simon (Hotchkiss), za nią zaś Bakker Schut (Ford) pani Rouault (Matford). Najlepiej z Polaków pojechali na tym sektorze Borowik — Wierzba na Lancii.

* * *

Próba zrywu i hamowania odbyła się bezpośrednio po przybyciu zawodników na metę raidu. (w przeciwieństwie do zeszłorocznej i dawniejszych próba była mało skomplikowana i polegała na przejechaniu 200 mtr., zahamowaniu na linii, cofnięciu się przed linię i przejechaniu do przodu dalszych 100 mtr.) W próbie tej triumfował Bakker Schut na Fordzie, który uzyskał rekordowy czas dnia 25,5 sek. Paul Contet (Delahaye) i Trevoux—Lésurque (Hotchkiss) mieli po 25,8 sek., Jouille—Duclos (Matford) oraz Mutsaerts—Kouwenberg (Ford) mieli po 26,5 sek. Anglik lord Walleran (Humber) — 26,6 sek.

Wyniki próby zrywu i hamowania:

1) Bakker Schut (Ford) 25,5 sek.; 2) i 3) Trevoux (Hotchkiss) oraz J. Paul (Delahaye) 25,8 sek.; 4) i 5) Levegh (Matford) oraz Mutsaerts (Ford) po 26,5 sek.; 6) Waleran (Humber) 26,6 sek.; 7) Quinlin (Matford) 27,1 sek.; 8) Van der Hoeck (Ford) 27,4 sek.; 9) Vicol (Ford) 27,5 sek.; 10) i 11) Mulder (Ford) oraz Wintham (S.S.) po 27,6 sek.; 12) Gatsonides (Ford) 27,7; 13) Lace (Talbot) 28,3; 14) i 15) Lahaie (Renault) oraz Haropol (S.S.) po 28,4; 16) Westerman (Ford) 28,5; 17) i 18) Pronaszko (Ford) oraz Mazurek (Chevrolet) po 28,7.

Gordini na Fiacie 1100 osiągnął czas 29,3, Marek na Opel — 33,3, Borowik na Lancii — 35,6. Najlepszy w kategorii wozów do 750 ccm — Cornelius na D.K.W. osiągnął 34,1.

Na siedemnastym miejscu uplasowały się ex aequo dwie polskie osady: Bellen—Pronaszko (Ford) i Mazurek—hr. Łubieński (Chevrolet). Na Fordzie próbę wykonał Pronaszko. Jak twierdzą naoczni świadkowie, Pronaszko „zawdzięcza” swój stosunkowo słaby czas (28,7 sek.) temu, że przyzwyczajony do przekładni fiatowskiej zamiast tyłu dał bieg przedni. Mazurek próbę tę wykonał doskonale dystansując wiele wozów, a m. innymi szereg Fordów, Lagondę, Humbera i inne. Wierzba zgasił silnik przy hamowaniu. Marek miał trzeci (w swej klasie) wynik dnia. Czas osiągnięty obok niewątpliwie wielkiej zasługi kierowcy wykazuje jednocześnie duże możliwości wozu.

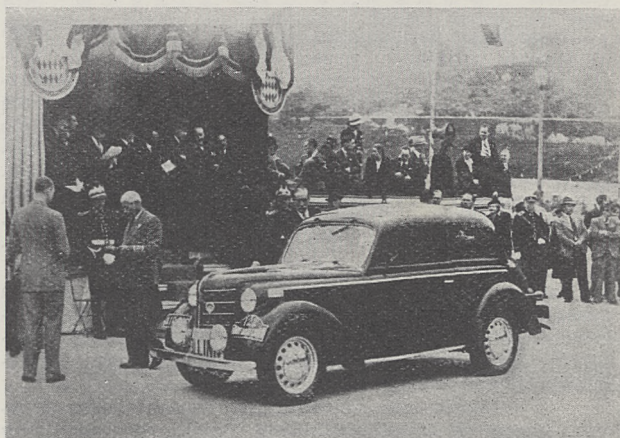
* * *

Po całonocnym odpoczynku następnego dnia zawodnicy odbyli ostatnią eliminacyjną próbę Rallye — próbę górską. Odbyła się ona na stromym wzniesieniu Eze. Trasa liczyła jeden kilometr. Startowano z miejsca z silnikiem pracującym. Na przebycie kilometrowego odcinka wyznaczono czas 1 min. 10 sek., co odpowiadało średniej szybkości 50 klm/godz. Rozumie się, że takiej średniej, na tak ciężkim odcinku, posiadającym kilka ostrych wiraży, z których końcowe dwa, przy nieumiejętnym prowadzeniu wozu groziły konsekwencjami bardzo przykrymi (o czym niestety, przekonał się Borowik) — nikt nie osiągnął.

Kilometrowy odcinek z niezwykłą brawurą przejechali dwaj Francuzi — Trevoux (Hotchkiss) i Paul (Delahaye) osiągając równe czasy 1 min. 12,6 sek., na trzecim miejscu uplasował się Vicol (Ford) — 1:14,8 Mutsaerts miał czas — 1:15,4, na piątym miejscu znalazł się Van der Hoeck (Ford) — 1:15,8 sek. Szóste miejsce zajęła pani Simon (Hotchkiss) oraz Jouille (Matford) — 1:16,2 sek., Gatsonides (Ford) osiągnął — 1:17,2 sek., Bakker Schut — 1:17,8 sek. Na 26-y miejscu, mając czas 1:23, uplasował się Mazurek (Chevrolet). Znacznie gorzej od niego pojechał Bellen, który zajął w tej próbie 36-ste miejsce z czasem — 1:25,6 sek. Doskonałe przebiegł próbę górką Marek, który ze swego Oppla potrafił wyciągnąć maksimum siły i szybkości. Marek uplasował się na 48-y miejscu z czasem — 1:30,4 sek. Fatalny czas i dalekie miejsce, bo 85-te „zdo był” Borowik (Lancia). Jak podaliśmy — zjechał z drogi.

Wyniki próby górskiej:

1) i 2) Trevoux (Hotchkis) oraz J. Paul (Delahaye) po 1:12,6; 3) Vicol (Ford) 1:14,8; 4) Mutsaerts (Ford) 1:15,4; 5) Van der Hoeck (Ford) 1:15,8; 6) i 7) Simon (Hotchkiss) oraz Levegh (Matford) po 1:16,2; 8) Gatsonides (Ford) 1:17,2; 9) Backer Schut (Ford) 1:17,8; 10) i 11) Baar (Cadillac), Lahaye (Renault) oraz Harop (S.S.) po 1:18,8.



Chwila wręczenia nagrody załodze polskiej inż. Marek — por. Pajewski (samochód Olympia-Opel, ogumiony polskimi oponami „Stomil”), która zajęła w tegorocznym Rallye M. Carlo zaszczytne 5-e miejsce w klasie wozów do 1,5 litra. Nagrodę wręcza hr. de Rohan — prezes A.I.A.C.R.

Gordini na Fiat 1100 osiągnął fenomenalny czas, w stosunku do litrażu wozu — 1:21,2, plasując się w tej próbie na 19-y miejscu, zostawiając za sobą około czterdziestu trzylitrowych „smoków” (!!!) Najlepsza w tej próbie Lancia (Festetics — Wilhelm) wyładowała na 29-y miejscu (czas 1:23,8).

26) Mazurek (Chevrolet) 1:23; 36) Bellen (Ford) 1:25,6; 48) Marek (Oppel) 1:30,4; 85) Borowik (Lancia) 1:51,8.

Kierowcy zwycięskich w 3-iej klasie D.K.W. użyskali w tej próbie następujące czasy: Cornelius 1:44,8 (76-ty z kolei), Greta Molander 1:45,8 (78-a z kolei), Müller 1:48 (81-y z kolei).

Ostateczna klasyfikacja Rallye:

1) i 2) ex aequo — J. Trevoux — M. Lesurque (Hotkiss) oraz J. Paul — M. Contet (Delahaye) start z Aten — 843,2 pkt.

3) E. Mutsaerts — A. Kouwemberg (Ford) start z Palermo — 833,2 pkt.

4) V. Joullie Duclos — P. Levegh (Matford) start z Tallina — 832,6 pkt.

5) G. Bakker Schut — P. Nortier (Ford) start z Tallina — 831,4 pkt.

6) B. van der Hoeck — K. Ton (Ford) start ze Stawangeru — 830,6 pkt.

7) M. Gatsonides — K. Barendregt (Ford) start z Aten — 830,2 pkt.; 8) Pani Y. Simon — S. Largeot (Hotchkiss) start z Aten — 827,4 pkt.

9) J. Whalley (Ford) start z Aten — 826,8 pkt.

10) i 11) ex aequo — CH. Lahatye — R. Quatresous (Renault) oraz J. Harrop (S.S.) obaj startowali z Aten — 825,6 pkt.

12) Lord Walleran (Humber) start z Tallina — 823,2 pkt.

13) A. Gordini — Scaron (Fiat 1100) start z Aten — 819 pkt.

14) N. Garrad (Humber) start z Aten — 814,4 pkt.

15) A. Scott (Ford) start z Aten — 812,4 pkt.

16) D. Graham (Humber) start z John O'Gr. — 809,8 pkt.

17) E. Bellen — S. Pronaszko (Ford) start z Tallina — 809,4 pkt.

18) Panie M. Lamberjack i O. Siko (Matford) start z Tallina — 807,4 pkt.

19) G. Macher — S. Bruckhoff (Ford) start z Tallina — 807,15 pkt.

29) Hr. J. Łubieński — A. Mazurek (Chevrolet) — 793,7 pkt.

32) T. Marek — W. Pajewski (Opel) — 792,6 pkt.

70) L. Borowik — M. Wierzbą (Lancia) — 743,2 pkt.

W klasie wozów do 1.500 ccm:

1) Gordini — Scaron (Fiat 1.100) start z Aten — 819 pkt.

2) Delmarco (Lancia) start z Tallina — 801 pkt.

3) Bjorkman — Hermansen (Lancia) start z Tallina — 798,2 pkt.

4) Manicattide — Ciolaco (Fiat 1100) start z Bukaresztu — 794,9 pkt.

5) Marek — Pajewski (Opel).

19) Borowik — Wierzbą (Lancia).

W klasie tej uderza ogromna różnica punktów pomiędzy zwycięzcą i następną grupą. Świetny zawodnik włoski Gordini jest nie tylko znakomitym kierowcą, ale i wybitnym mechanikiem, wielkim znawcą mechanizmu samochodu, który potrafi doskonale przygotować i wydobyć maksimum możliwości maszyny.

W tej grupie wozów sklasyfikowano 22 załogi.

W klasie wozów do 750 ccm:

1) Cornelius — Buyze (D.K.W.) start z Aten — 761,2 pkt.

2) Pani Greta Molander (D.K.W.) start ze Stawangeru — 751,25 pkt.

3) P. Müller (D.K.W.) start z Aten — 739,15 pkt.

W 3-iej grupie wozów sklasyfikowano 15-e osad.

Trzy pierwsze miejsca DKW to bezwątpienia duży sukces tego samochodu.

Puchar pań wygrała pani Simon Largeot (Hotchkiss) start z Aten — 827,4 pkt. 2) Lamberjack — Siko (Matford) start z Tallina — 807,4 pkt. 3) A. van Vredenburg (Ford) start z Tallina — 795,6 pkt.

W próbie komfortu pierwszą nagrodę otrzymał B. W. Fursdon — wóz Wolseley. Ford 8 osady polskiej Pronaszko — Bellen, przygotowany przez p. St. Pronaszkę otrzymał 7-me miejsce.

Turystyczny Raid Zimowy P. T. Klubu

II-gi Turystyczny Raid Zimowy P. T. Klubu wzbuźlił, dzięki udatnie skonstruowanemu regulaminowi duże zainteresowanie w sferach automobilistów sportowych.

Raid rozpoczyna się 24 lutego próbą szybkości płaskiej, (dystans 1 km ze startu stojącego, z uruchomionym silnikiem), która odbędzie się około godz. 8-ej rano w pobliżu skrzyżowania szos pod Miłosną, w kierunku na Garwolin (w miejscu, gdzie zazwyczaj odbywają się próby szybkości Jednostówek Aut. Polski).

Po próbie zawodnicy wyruszą w drogę I-go etapu: Miłosna — Kosów, przy czym na tym etapie znajdować się będą następujące punkty kontroli czasu przejazdów: Lublin, Lwów, Stanisławów i Kosów (meta).

Następnego dnia — 25 lutego — o 7-ej rano start do drugiego etapu: Kosów — Krynica, na którym punkty kontroli przejazdów ustanowiono w następujących miejscach: Stryj, Krosno, Krynica (meta).

26-go lutego trzeci etap: Krynica — Zakopane, przy czym kontrole czasów przejazdów ustanowiono w: Krościenku, Nowym Targu i Zakopanem (meta). Meta w Zakopanem — przed nowym garażem Ligi Pop. Tur.

Tegoż dnia, 26-go lutego, zaraz po przyjeździe do Zakopanego odbędzie się próba szybkości górskiej; start z Al. Marszałka Śmigłego-Rydza, meta przed nowym hotelem na Kalatówkach.

* * *

Organizatorzy rozporządzają już sporą ilością zgłoszeń. Tak więc zgłosił się team Chevroletów: Mazurek, W. Rychter, Karczewski. Start Mazurka nie pewny ze względu na jego późny przyjazd z Monte Carlo i brak czasu na przygotowanie wozu. Nadto zgłosili się inż. Marek (Olimpia-Opel) oraz Starorypiński (pilotował Karczewskiego w Międz. Raidzie A. P.) także na Olimpia-Opel. Zgłosili się nadto: Sporny na Buicku, Sokopp i Jakubowski na D.K.W., jak również inż. Polturak ze Lwowa na Lancii i por. Kołaczkowski na Citroen 11 S (litraż 1911 ccm). Bardzo licznie zapowiada się start „rodziny” Steyrów: zgłosili się pani Z. Kannenberg ze Lwowa (Steyr 200), inż. Mikucki ze Lwowa (Steyr 200), inż. Kleiber z W-y (Steyr 120), jeden mniej znany zawodnik na Steyr 50 oraz... inż. Peter Wessely na Steyr 220. Będzie to jedyny kierowca zagraniczny w tej imprezie. Sympatyczny wiedeńczyk tak zasmakował w polskich imprezach po raidzie Aut. Polski, że postanowił znów przyjechać. Zgłosił się również por. Saxl na wozie Polski Fiat 508.

Jak informuje P.T.K. udział w Raidzie Zimowym weźmie również 11-cie wozów wojskowych, prowadzonych przez oficerów. Wojskowi startować będą na tzw. „Dużych Łazikach” (Fiat 518 — silnik ok. 2 litry), samochodach terenowych, ogumionych terenowymi oponami „Stomil”. Te 11-cie wozów będzie podzielone zapewne na 3 teamy plus 2-ch opiekunów. Kierownikiem teamu warszawskiego będzie mjr. Stankiewicz.

Komandorem II Raidu Zimowego P. T. Klubu jest dyr. Al. Wygard.

KRONIKA

RUCH KOŁOWY

POJAZDY KONNE BĘDĄ USUNIĘTE
Z CENTRUM STOLICY

W wydziale ruchu kołowego komisariatu rządu opracowano projekt stopniowego skasowania w Warszawie ciężarowego ruchu konnego. Ta niezwykle radykalna reforma ma być wprowadzona w życie na wiosnę. Należy przewidywać, że pociąganie to za sobą szereg niewygód i komplikacji życiowych i zanim celowa reforma przyjmie się całkowicie — będą z początku utyskiwania i niezadowolenia.

Pierwszy etap reformy objąć ma śródmieście Warszawy, które zakreślone jest następującą linią demarkacyjną:

od Wybrzeża Gdańskiego, tuż za starym mostem kolejowym, wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego, przez Solec do Ludnej, Książęcą — Rozbrat — Przemysłową — Czerniakowską — Nowosielecką — Podchorążych — Nabelaką — Piaseczyńską i Dolną do Puławskiej, dalej od Dolnej do pl. Unii Lubelskiej, Polną, 6 Sierpnia do al. Niepodległości, Filtrową, Asnyka, Niemcewicza, Tarczyńską, Raszyńską. Przez al. Jerozolimskie do żelaznej, Twardą, Ciepłą, Grzybowską do Rynkowej, Żmłą — Elektryczną — Solną — Leszno — Karmelicką — Dzielną — Zamenhofa — Niską — Pokorną do placu Muranowskiego — Przebieg — Międzyparkową — Wenedów do Wybrzeża Gdańskiego.

Tak zakreślony na mapie Warszawy obszar będzie zamknięty dla wozów konnych i wózków ręcznych w ciągu dnia. Początkowo, prócz znaków ostrzegawczych, linii demarkacyjnych strzec będą również policjanci.

Ruch wozów dozwolony ma być tylko w nocy, od godziny 24 do 6 rano, wyjątkowo furgonów piekarskich lub rzeźniczych — do godz. 9 rano.

Równocześnie z reformą kołową nastąpić ma likwidacja stajen w śródmieściu.

W ciągu kilku lat można przewidywać zupełną likwidację w stolicy transportów konnych, prócz wózków chłopskich, dostarczających w godzinach nocnych produktów rolnych.

Za usunięciem z ruchu ulicznego Warszawy wozów konnych przemawiają różne względy. Przede wszystkim wozy konne paraliżują w znacznym stopniu sprawność ruchu ulicznego, następnie podkowy końskie niszczą równocześnie nawierzchnię i narażają miasto na zwiększone koszty konserwacji ulic.

Wszystkie ograniczenia dla wozów konnych w Warszawie przyczyniać się będą do dalszej motoryzacji stolicy i usprawnienia ruchu ulicznego. Reforma zmieni też radykalnie oblicze miasta.

ILOŚĆ ROWERÓW W POLSCE

na 1.1. 1938 r. według danych Ministerstwa Komunikacji

Województwo m. st. Warszawa	34.492
„ „ Białostockie	29.835
„ „ Kieleckie	62.000
„ „ Krakowskie	25.365
„ „ Lubelskie	52.000
„ „ Lwowskie	26.055
„ „ Łódzkie	84.374
„ „ Nowogrodzkie	21.111
„ „ Poleskie	20.767
„ „ Pomorskie	131.000
„ „ Poznańskie	238.799
„ „ Stanisławowskie	15.010
„ „ Tarnopolskie	9.365
„ „ Warszawskie	77.591
„ „ Wileńskie	22.078
„ „ Wołyńskie	17.963
„ „ Śląskie	133.746

1.001.549

Na 1.1. 1936 r. było zarejestrowanych w Polsce sztuk rowerów 653.569.

DROGI

X. KURS ZADRZEWIANIA DRÓG
I OSIEDLI W PUŁAWACH

Przeszkolenie służby drogowej w zakresie zadrzewiania dróg i osiedli objęło dotychczas 369 uczestników ze 173 powiatów. Dla pozostałych 66 powiatów organizuje Związek Powiatów R.P. ostatni,

10-ty z kolei kurs, przewidziany jak poprzednie dla inżynierów i techników Powiat. Zarz. Drog. Kurs ten odbędzie się w Państwowym Instytucie Naukowym Gospodarstwa Wiejskiego w Puławach, w czasie od 14-go do 19-lutego 1939 roku.

Na program Kursu złoży się pokazy praktyczne i wycieczki do Zakładów Hodowli Drzew i Krzewów P.I.N.G.W. w Poznaniu oraz wykłady, które obejmować będą przedmioty, jak „Planowość i organizacja zadrzewienia dróg i osiedli”. „Przepisy, dotyczące zadrzewienia dróg publicznych i osiedli”, „Sposoby zadrzewienia drogowych i ich eksploatacja”, „Krajobraz drogowy, jego znaczenie i wartość”, „Obsiewanie rowów, parów i skarp przydrożnych”, „Ważniejsze szkodniki drzew przydrożnych i walka z nimi”, „Zwalczanie chorób drzew przydrożnych”, „Zadrzewienie miast i osiedli”, „Zakładanie i prowadzenie szkółek drogowych”, „Znaczenie zadrzewień drogowych dla pszczelnictwa” itp. itd.

POSTĘPY MOTORYZACJI

CO UCZYNIONO, ABY ZMOTORYZOWAĆ
URZĘDNIKÓW PAŃSTWOWYCH?

Brak specjalnych instytucji kredytowych, które by umożliwiała nabycie samochodu na dogodne raty przy odpowiednio małym zaliczce, w pierwszym rzędzie odbiło się na motoryzacji rzeszy urzędników państwowych, którzy byli pozbawieni wszelkich ułatwień kredytowych. Obecnie (to zn. w listopadzie 1938 r.) Prezydium Rady Ministrów wydało znamieny okólnik, następującej treści:

Szereg Ministerstw zwracało się do Prezydium Rady Ministrów z zapytaniem, czy mieszczące się w pkt. II b. okólnika Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 czerwca 1934 r. Nr 42-218 zezwolenie na udzielenie zaliczek na wydatki, nie związane z potrzebami życia codziennego, może stanowić podstawę do udzielania zaliczek na nabycie samochodów, motocykli itp.

Potrzeba w ułatwianiu funkcjonariuszom państwowym nabywania własnych środków lokomocji jest uzasadniona popieraniem rozwoju motoryzacji oraz korzyściami służby, wynikającymi z usprawnienia pracy.

Wobec powyższego Prezydium Rady Ministrów — z polecenia Pana Prezesa Ministrów oraz w porozumieniu z Min. Skarbu, uważa za dopuszczalne, w ramach obecnie posiadanego funduszu zaliczkowego, udzielanie zaliczek na nabycie samochodów, motocykli itp. oczywiście po zaspokojeniu w pierwszym rzędzie zapotrzebowania na zaliczki dla celów vegetacyjnych.

Poza tym, jak już donosiliśmy, w dniu 27 kwietnia 1937 roku ukazał się inny okólnik, dotyczący używania własnych samochodów w podróży służbowych urzędników państwowych. Ten okólnik jednak nie jest podobno ani szerzej (któż z nich ma własne auto!) ani chętnie stosowany. Przeważnie bowiem unika się okazji, w których możnaby zastąpić inne środki lokomocji.

Nawiązując do zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 30 grudnia 1936 r. w sprawie wynagrodzenia za używanie w podróży służbowych własnych samochodów (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 1 z 1937 r., poz. 14) Ministerstwo Skarbu komunikuje co następuje:

Rzecz, o którym mowa w § 1 powołanego zarządzenia, zwraca się tylko wtedy, gdy nie ma możliwości przejazdu tańszym środkiem lokomocji jak kolejami, wszelkiego rodzaju, omnibusami, autobusami, statkami itp., w przeciwnym zaś przypadku zwraca się w razie użycia w

podróży służbowej własnego samochodu lub motocyklu, zgodnie z § 16 ust. 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 28 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 320) koszt przejazdu kursującym na danej przestrzeni tańszym środkiem lokomocji z uwzględnieniem przepisu § 4 ust. 7 wyżej cytowanego rozporządzenia, z wyjątkiem przypadków nagłych, gdy użycie tańszego środka spowodowałoby opóźnienie przyjazdu, wskutek którego interes publiczny byłby narażony na szkodę oraz z wyjątkiem przypadków, w których zachodzi potrzeba odbycia czynności urzędowych w większej ilości miejscowości, jeżeli to spowoduje oszczędność na dietach.

Oświadczenie odbywającego podróż służbową o braku tańszego środka lokomocji powinno być potwierdzone każdorazowo przez miejscową władzę administracyjną lub garnizonową.

Jednocześnie Ministerstwo Skarbu wyjaśnia, iż przy podróżach służbowych odbywanych własnymi pojazdami mechanicznymi nie należy wypłacać ryczałtu, o którym mowa w przepisie § 19 wyżej wspomnianego rozporządzenia Rady Ministrów, gdyż przy tym sposobie odbywania podróży służbowych kwestia dojazdu względnie odjazdu do dworca kolejowego przestaje być aktualną.

Ponadto Ministerstwo Skarbu nadmieniam, iż za własny pojazd mechaniczny w rozumieniu przepisu ust. 7 § 16 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 28 marca 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 320) można uważać również samochód lub motocykl, stanowiący współwłasność kilku osób, natomiast nie mogą być stosowane stawki wynagrodzeń określone w zarządzeniu na wstępie powołanym za używanie w podróży służbowych wypożyczonych samochodów i motocykli.

★

Na marginesie zagadnienia motoryzacji urzędników państwowych należy dodać, że w roku 1938/39 zaledwie 2.790 urzędników otrzymywało powyżej 12.000 złotych rocznie, a więc tylko ta nieduża grupa może wchodzić w grę przy teoretycznym obliczaniu możliwości motoryzacyjnych mas urzędników państwowych.

Szczegółowo grupy uposażeniowe przedstawiają się obecnie następująco:

	Ilość etatów na uposaż. 1938/39 r.
Urzednicy administracji cywilnej i nauki	od I do V wł. 1.963
Sędziowie i prokuratorzy	I III 688
Urzednicy kolei państwowych, poczty i monopolów	I III 139
	2.790

Jak widzimy, nie jest to potęga finansowa...



Czy pozwolisz
Lampkę wina?
— Wolę szklanekę
Szumilina!

„SZUMILIN”
herbata-nektar

RÓŻNE

RADOM WYBUDOWAŁ WIADUKT DROGOWY

Przejazd „śmierci” przy ul. Słowackiego w Radomiu przestał istnieć.

Ostatnio odbyła się uroczystość poświęcenia wiaduktu drogowego, przechodzącego nad torem kolejowym, wybudowanego wspólnym wysiłkiem miasta i radomskiej dystrykcji kolejowej.

Na uroczystości obecny był wojewoda kielecki dr Dziadosz, prezydent miasta Grzecznański i prezes dyrekcji radomskiej, inż. Turwid.

Świeżo poświęcony i otwarty wiadukt budowano przeszło rok. Ogólna długość wiaduktu wraz z dojazdami wynosi 435 metrów, w tym długość konstrukcji nad torami kolejowymi 34 m.

Koszt budowy wyniósł ok. 600.000 zł.

ŻUŻYCIE OPON PRZY RÓŻNYCH SZYBKOŚCIACH

O oszczędzaniu opon w Polsce dotąd nie się nie mówiło i pisało, gdyż w ogóle ruch motorowy był zbyt mały. Obecnie gdy w sezonie będziemy mieli w ruchu ok. 60 tysięcy poj. mechan. zużycie opon, za które płacimy zagranicą drogo, będzie znaczące.

Poniższa tabela dodatkowo przekonywująco informuje o zużyciu opon (w granicach na 1 tysiąc km) przy odpow. temperaturze i szybkości:

Szybkość km/godz.	zużycie latem	zużycie zimą
30	50	10
40	55	11
50	63	13
60	74	18
70	80	22
80	120	30

Z tabeli wynika jasno, że w lecie w miarę jak wzrasta szybkość, zużycie opon wzrasta wprost proporcjonalnie. Przy 80 km/godz. po tysiącu km jazdy straci każda opona 120 gram wagi! Warto zważyć! Prawda?

NORMY HAMOWANIA W NIEMCZECH

Jak publikują pisma niemieckie oficjalnie, normy hamowania w samochodach przy użyciu hamulca nożnego przedstawiać się powinny następująco:

a) przy szybkości 20 km/godz. szybkość hamowania winna wynosić 1,5 m/sek.²

b) przy szybkości od 10 km/godz. szybkość hamowania winna być równa 2,5 m/sek.²

c) przy szybkości ponad 10 km/godz. — 3,5 m/sek.²

Hamulce motocykli (z przyczepką lub bez) winny działać (tak, by szybkość hamowania wynosiła 2,5 m/sek.²

GENEWSKI SALON MOTOROWY

Genewski Salon Motorowy odbędzie się w dniach od 3 do 16 marca. 8 państw wystawi swój najnowszy dorobek, demonstrując 54 marki samochodów osobowych i 9 ciężarowych.

Ciekawy jest silny udział w tej wystawie ze strony Czech, które reprezentowane będą w Genewie aż przez 3 marki: Pragę, Skodę i Jawę.

STAN MOTORYZACJI NA LITWIE

W dniu 1 stycznia rb. zarejestrowanych było na Litwie: 2.321 samochodów osobowych, 333 autobusów, 742 wozów ciężarowych, 47 innych pojazdów mechanicznych oraz 1.589 motocykli. W porównaniu z rokiem 1937 r. rok 1938 wykazał wzrost ilości pojazdów mechanicznych na Litwie o 32%.

TURYSTYKA

PRZEJAZDY I PUNKTY ODPRawy CELNEJ NA GRANICY POLSKO-LITWESKIEJ

Na zasadzie porozumienia, osiągniętego w rokowaniach komisji polsko-litewskich ustalono i otwarto dla ruchu następujące trzy przejazdy graniczne drogowe (nie należy mieszać z granicznymi przejazdami kolejowymi), z prawem odprawy celnej samochodów (urzędy celne II-ej klasy), na pograniczu polsko-litewskim.

1) Na drodze Suwałki — Szypłiszki — Kałwaria — Mariampol przeście graniczne i polski urząd celny znajduje się w osadzie granicznej Gromadziszki w pobliżu strażnicy K.O.P'u. Urząd graniczny litewski znajduje się przy tejże osadzie Gromadziszki, o kilkadziesiąt metrów od granicznego szlabanu polskiego.

2) Na drodze Landwarów — Zawiasy — Vievis (Jewie) — Kaunas (Kowno) przeście graniczne i polski urząd celny (II-ej klasy) znajduje się w Zawiasach (na drodze, biegnącej równoległe do toru kolejowego). Przeście graniczne i urząd celny litewski znajduje się w odległości około pół kilometra za Zawiasami.

3) Na drodze Ejszyszek — Varena (Orany) — Alytus (Olyta) — Kaunas (Kowno) przeście graniczne znajduje się w osadzie granicznej Dmitrówka (przeście graniczne litewskie znajduje się w odległości kilkudziesięciu metrów od polskiego posterunku granicznego). Natomiast polski urząd celny (II-ej klasy) znajduje się w osadzie Orany (Varena), gdzie również znajduje się litewski urząd celny.

Uwaga! Wyżej wymienione urzędy celne mają prawo odprawy celnej pojazdów motorowych.

Należy zaznaczyć, że w chwili obecnej bieżą rozmowy nad ustaleniem innych jeszcze przeście granicznych i punktów odprawy celnej na granicy polsko-litewskiej. Ze strony polskiej proponowano otwarczenie takich przeście na drodze: 1) Augustów — Łazdijai (Łódzkie), 2) Grodno — Sopoćkinie — Kopciowo, 3) Wilno — Mejszagola — Wilkomierz oraz Święciany — Nowe Święciany — Kottyniany — Łyngomiany. Szanse najbliższego otwarczenia posiada przeście na drodze Augustów — Łazdijai (Łódzkie).

PUNKTY ODPRawy CELNEJ POJAZDÓW MOTOROWYCH NA GRANICY POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ NA ŚLASKU ZAOLZIAŃSKIM

Polski Urząd Celny	Czeski Urząd Celny
w Rychwałdzie	Hermanice
oddział w Rychwałdzie-Podlesiu	Michalkovice
w Szonowie	Senove
w Wojkowicach	Vojkovice
w Świerczynowcu	Svrčinovice
w Wierzbicy	Hrusov-Sitnice
w Pietwałdzie	Radvanice ve Slesku.

Uwaga! Należy zaznaczyć, że na zasadzie ostatnio zawartego porozumienia droga bita Zwardoń — Skalité — Cadca (Czaca) została na całym swoim przebiegu oddana władzom czechosłowackim (natomiast linia kolejowa na tym odcinku została całkowicie oddana Polsce), z tym zastrzeżeniem, że pojazdy polskie mają prawo kursowania na odcinkach Zwardoń — Skalité — Czaca oraz Jablonków — Mosty — Czaca bez odprawy celnej, czeskiej oraz bez dokumentów międzynarodowych. Dopiero w wypadku, gdy jadący zamierzają podróżować dalej (droga przez Czacę wiedzie m. in. na Trenčyn i Cieplce), następuje czeska odprawa celna w Świerczynowcu.

Na granicy polsko-niemieckiej nowy urząd celny znajduje się w Boguminie — Most, a urząd niemiecki w Annaberg — Brückie.

PRZEJAZDY GRANICZNE I URZĘDY CELNE NA GRANICY POLSKO-SŁOWACKIEJ

Dotychczasowe polskie graniczne urzędy celne w Lysej Polanie i Jurgowie zostały zniesione, a zamiast nich ustanowiono jeden urząd celny w Podspadach (na drodze Zakopane — Jaworzyna — Keżmarok — Rożnawa — Sw. Kral — Miskolc itd.).

Dotychczasowy polski graniczny urząd celny w Niedzicy (na drodze Nowy Targ — Czorsztyn — Niedzica — Keżmarok itd.) pozostaje bez zmian.

Dotychczasowy posterunek celny w Chochołowie (na drodze Nowy Targ — Czarny Dunajec — Chochołów — Suha Hora — Trzciana — Rużomberk — Banská Bystrica — Budapeszt) został zniesiony, a zamiast niego ustanowiono posterunek celny (z prawem odprawy celnej pojazdów motorowych) w Głodowie.

Uwaga! Wszystkie wyżej wymienione urzędy i posterunki celne posiadają prawo odprawy celnej pojazdów mechanicznych.

PRZEWÓZ ZAROBKOWY

NOWY SYSTEM KONCESJI

Z dniem 1 stycznia b. r. przywrócony został system koncesji liniowych dla zarobkowego przewozu towarów samochodami ciężarowymi. W dokumentach koncesyjnych muszą więc być wymienione linie, które dane przedsiębiorstwo zamierza obsługiwać.

Kwestie, jakie się w związku z tym wyłaniają oraz inne ważniejsze aktualne problemy z dziedziny zarobkowego przewozu towarów i osób samochodami, będą przedmiotem konferencji, jaka odbędzie się w Ministerstwie Komunikacji z przedstawicielami organizacji zainteresowanych przedsiębiorstw.

ROZWÓJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ P.K.P.

Dzięki wysiłkom w zakresie podwyższenia wpływów z jednej a obniżenia wydatków z drugiej strony, wykazuje Komunikacja Samochodowa P.K.P. z roku na rok stałe postępującą dochodowość i tak nadwyżka eksploatacyjna wynosiła w roku 1936 — 7,1%, w 1937 — 6,9%, w 1938 — 19,2%, na rok 1939 prelimitowano 19,5%.

O ile w roku 1934 przychody eksploatacyjne wynosiły 2.063.373 zł, rozchody eksploatacyjne 1.816.149 zł osiągnięta nadwyżka wynosiła 252.224 złotych, co w % daje 1,2, to w roku 1938 przychody eksploatacyjne wynosiły 5.980.000 zł, rozchody eksploatacyjne 4.830.000 zł, osiągnięta nadwyżka — 1.150.000 złotych, co w % daje 19,2.

Tworzy się również majątek Komunikacji Samochodowej P.K.P. w rok rocznie dokonywanych inwestycjach. Wyrazem pracy organizacyjnej i konsolidacyjnej jest również modernizacja i ujednolicenie taboru, pierwotnie zróżnicowanego i przeważnie przestarzałego. Ilość jednostek taboru i pojemności autobusów P.K.P. jest następująca: w roku 1935 było autobusów 115 o ilości miejsc 2.828, w roku zaś 1938 autobusów — 151 o ilości miejsc 3.956.

Równocześnie należy zaznaczyć, że Komunikacja Samochodowa P.K.P. nie jest zwolniona od opłat na Państwowy Fundusz Drogowy, a sumy wpłacane dotychczas przez Komunikację Samochodową P.K.P. na Państwowy Fundusz Drogowy, przekraczają kwotę 1.900.000. W roku 1939 świadczenia te wzrastają nie współmiernie o 417.000, gdyż Komunikacja Samochodowa P.K.P. przestaje korzystać z ogólnie dostępnego premiowania autobusów produkcji krajowej, jako przedsiębiorstwo państwowe.

SPRAWY ZAWODOWE

PRACE KOŁA KUPCÓW SAMOCHODOWYCH PRZY SKP

Obok stawiania przez Koło wniosków w sprawie przyznawania ulg celnych na części samochodowe, zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji ze stycznia 1938 r. przyznano Kołu wyłączne prawo do opiniowania podań firm samochodowych o ulgowym numerze próbnym. Podkreślić należy, że i w zakresie numerów próbnych postulat masze, acz po długim oczekiwaniu, zostały w pełni zrealizowane.

Opiniowanie podań o ulgi celne i numery próbne, a w szczególności to pierwsze, pociąga za sobą szereg dodatkowych prac, jak obszerne statystyczne ankiety, które zostały przeprowadzone przez Sekretariat Koła z polecenia M. P. i H., zasięganie dodatkowych informacji o firmach, uzgadnianie wniosków z organizacjami kupieckimi akcesoryjników itd. Czynności te w pierwszym rzędzie absorbowały Sekretariat Koła, stanowiąc gros jego pracy. Dowodem tego może być obszerna korespondencja, jaką prowadzi obecnie Sekretariat z poszczególnymi firmami, udzielając im wyjaśnień, załatwiając, w miarę konieczności, dodatkowe przydziały ulg celnych i pozostając w stałym kontakcie z odpowiednimi referatami Ministerstwa Przemysłu i Handlu i Ministerstwa Skarbu.



AUTO-KURSY T. LENARTOWICZA

Rok założenia 1922
WARSZAWA, N. Świat 23-25
Telefony: 6-75-07 11-11-69

Stwierdzić należy, że sprawa uzyskiwania ulg celnych kilkakrotnie już spotykała się z atakami ze strony pomocniczego przemysłu krajowego. Jesienią roku ubiegłego, na skutek zabiegów tego przemysłu, pozbawione zostały ulgi kierunkowskazy. Należy się liczyć, że z czasem postępować będzie dalsze wyłączenie poszczególnych towarów z listy ulgowej.

Tendencje te znalazły ostatnio swój wyraz w niedawnym skierowanym pod adresem Koła piśmie Ministerstwa Przemysłu i Handlu z zapytaniem jakie części samochodowe należałoby wyodrębnić z poz. 1145 p. 14 i wyłączyć je z ulg, względnie ustalić inne stawki celne na te części. Kto wypowiedział się przeciw jakimkolwiek wyłączeniom, w obawie przed niepotrzebnymi komplikacjami i tak już nadmiernie zreglamentowanej i zbiurokratyzowanej dziedziny importu.

PRACE IZBY PRZEM.-HANDLOWEJ W KATOWICACH

W ramach spraw, związanych z ruchem samochodowym, Izba zapytywana była przez Urząd Wojewódzki Śląski o wnioski dotyczące usprawnienia i rozszerzenia sieci istniejących linii autobusowych i ciężarowych w województwie. Izba nadmieniwszy, że połączenia ruchu towarowego wydają jej się wystarczające, wyraziła zapatrzywanie, że byłoby pożądanym otwarcie następujących połączeń autobusowych: 1. Katowice — Siemianowice — Sosnowiec — Będzin; 2. Siemianowice — Chorzów 1; 3. Tarnowskie Góry — Lubliniec; 4. Rybnik — Żory — Pszczyna; 5. Katowice — Rybnik — Wodzisław — Jastrzębie Zdrój; 6. Rybnik — Knurów; 7. Wodzisław — Łaziska (pow. rybnicki) — Godów — Skrzyszów — Mszana; 8. Michałowice — Siemianowice Śląskie; 9. Mikołów — Kostuchna.

★

Poza tym Izba wniosła o usprawnienie ruchu na niektórych liniach, względnie o wyznaczenie przystanków. W roku sprawozdawczym ustalono w Katowicach nowe miejsce postoju autobusów dalekobieżnych, budując prowizoryczną budkę przystankową.

Kwestia motoryzacji była przedmiotem niejednokrotnych dyskusji na terenie Związku Izby P. H., w wyniku których została wybrana t. zw. Podkomisja dla spraw motoryzacyjnych. W skład tej Podkomisji weszła również Izba P. H. w Katowicach, będąc referentką tego zagadnienia na terenie międzyzbiorowym. Podkomisja powyższa zebrała się w lipcu 1937 r. we Lwowie i w grudniu w Krakowie.

Izba P. H. w Katowicach opracowała obszerny memoriał obejmujący następujące zagadnienia w związku z motoryzacją: celne, podatkowe, utrzymania aut, systemu ratalnego zakupu, garaży, warsztatów, mechaników samochodowych, stacji obsługi, stacji benzynowych i spraw policyjno-drogowych.

Szereg zagadnień, a w szczególności z zakresu podatkowo-celnego, wymagało dodatkowych naswieśleń ze strony czynników miarodajnych.

W wyniku obrad Podkomisji uznano za bardzo pożądane, aby do Komisji Motoryzacyjnej przy Ministerstwie Komunikacji został powołany przedstawiciel samorządu przemysłowo-handlowego.

HANDEL

ZNIZKI CELNE NA SZYBY SAMOCHODOWE

(rozp. min. Skarbu z dn. 27 paź. 1938 r.)

Cło niższe w proc. cła normaln. (auton.)

z 913 p. 1. Szyby samochodowe prasowane lub lane, nieszlifowane, o grubości 5 mm i mniej — do wyrobu samochodów 9

z 914. Szyby samochodowe prasowane lub lane, nieszlifowane, o grubości powyżej 5 mm — do wyrobu samochodów:

p. 1 i 2 o powierzchni do 4.000 cm² 5

p. 3 o powierzchni powyżej 4.000 do 10.000 cm² 3

z 915. Szyby samochodowe prasowane lub lane, szlifowane, polerowane — do wyrobu samochodów:

o grubości 5 mm i mniej 8

o grubości powyżej 5 mm i o powierzchni do 4.000 cm² 4

o grubości powyżej 5 mm i o powierzchni powyżej 4.000 cm² 3

KRONIKA KLUBOWA

AUTOMOBILKLUB POLSKI

AUT. POLSKI WYDAŁ NALEPKĘ PROPAGANDOWĄ NA F.I.S.

W związku z narciarskimi mistrzostwami świata (F.I.S.), które rozegrano w r. b. w Zakopanem Automobilklub Polski wydał specjalną nalepkę propagandową do nalepiania na szybę samochodu. Czołowa strona nalepki przedstawia znak Automobilklubu Polski na niebieskim tle, przy czym zamiast zwykłego napisu na kole samochodowym umieszczono znaki klubowe 12-u Klubów Terytorialnych. U dołu nalepki, pod kołem umieszczono napis: Automobilklub Polski i Kluby Terytorialne.

Na odwrotnej stronie nalepki wydrukowano następujący napis: „Chcemy mieć tanie i dobre samochody, przystępne warunki ich eksploatacji i dobre drogi“ — Automobilklub Polski i Kluby Terytorialne.

★

Poza nalepką propagandową na samochody Automobilklub Polski ofiarował nagrodę — piękny puchar — do dyspozycji Komitetu Organizacyjnego Narciarskich Mistrzostw świata — F.I.S.

SPROSTOWANIE

W związku ze wzmiarką „żeni się dysk i karburator“ zamieszczoną w numerze styczniowym „Auta“ Łódzki Automobilklub komunikuje, że p. Franciszek Grętkiewicz nie był i nie jest członkiem Ł.A.K., co niniejszym podajemy do wiadomości.

KRONIKA ZAGRANICZNA

„RILEY“ NABYTY PRZEZ MORRISA

Od szeregu miesięcy wytwórnia samochodów Riley (będąca jak wiadomo znaną i starą fabryką) — chętnie nabywanymi przez sportowców angielskich — cierpiała na poważny uwiąd. Obecnie donoszą o nabyciu tej wytwórni przez lorda Noffielda właściciela zakładów „Morris“. Dotychczasowy właściciel Wiktor Riley będzie dyrektorem wytwórni.

Obecnie koncern Morris składać się będzie z wytwórni: Wolseley, M. A., Morris i Riley.

CITROEN DAJE ZYSKI I ROZBUDOWUJE PRODUKCJE

Wbrew przewidywaniom niemieckiej wytwórni Citroena w r. ub. dała zysk brutto w wysokości 178 milionów franków. Zysk netto wyniósł 75 miliona fr. Zysk byłby niewątpliwie większy, gdyby nie strajki okupacyjne.

W zakresie produkcji Citroen dał nowy model ciężarówki z silnikiem Diesla o mocy 55 KM (podwozie nadaje się na autobusy) oraz wóz dostawczy z silnikiem 11 KM.

PRZESZŁO 4 TYSIĄCE POJ. MECH. MIESIĘCZNIE PRZEBYWA W ITALII

W październiku ub. roku sprzedano na terenie Italii 4.312 samochodów wszelkiego typu i motocykli. W tym było: 2.857 wozów osob., 33 autobusy, 140 przyczep, 767 motocykli, 86 traktorów rolnych, 3 ciągniki, 426 ciężarówki.

W ciągu pierwszych 10 miesięcy ub. r. sprzedano Italii 41.944 poj. mech. (w r. 1937 — 33.782).

Eksport włoski w miesiącu wyniósł 2.398 pojazdów wartości 27,27 mln. lirów. W ciągu 10 pierwszych miesięcy 1937 r. wywieziono z Italii 29.381 poj. mech. wartości 570 mln. lirów. Tymczasem w r. ub. eksport w tym samym czasie zmalał do 17.048 jednostek wartości 29,3 mln. lirów.

REORGANIZACJA STOWARZYSZEŃ AUTOMOBILOWYCH W CZECHO-SŁOWACJI

Praski Automobilklub przeprowadził reorganizację dotychczasowego swego ustroju na wewnątrz i w stosunku do innych pokrewnych organizacji. Powstał obecnie nowy „Autoklub“ ze zmienionym odpowiednio statutem.

Nowa organizacja posiada dwie sekcje. Do pierwszej należą członkowie dawnego klubu i wszyscy członkowie dotychczasowych organizacji. Do drugiej sekcji turystycznej wpisano wszystkich członków stowarzyszeń, płacących wkładki niższe.

Obie sekcje będą działały w dotychczasowych ramach swych statutów będą miały równe przedstawicielstwo w centralnym zarządzie klubu.

W Stowacji powstał, na podstawie rozporządzenia rządu krajowego, „Autoklub Slovenské Krajiny“. Do klubu muszą należeć wszyscy automobilści, mający własne wozy.

Przewodnictwo Automobilklubu Słowacji sprawuje komisarz rządowy z Bratisławy. Zapowiedział on potanieenie składki za ubezpieczenie od odpowiedzialności prawnej materiałów pędnych, opłat za dokumenty międzynarodowe, celne, policyjne itp.

Warunki prenumeraty: rocznie 10 zł, półrocznie 5 zł. Prenumeratę należy wpłacać do PKO na Konto Automobilklubu Polski Nr 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym „Prenumerata Auta“ oraz pocztowymi „Przekazami Rozrachunkowymi“ — w cenie 1 grosz za sztukę, bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

Redakcja i Administracja „Auta“, Warszawa, Al. Szucha 10 (Automobilklub Polski)
czynna codziennie od godz. 10—14, oraz we wtorki, piątki w godz. 18—20. Tel. Nr 709-19.