STYCZEŃ 1932

Nr. 1.

AUTO

Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-87-05.

TREŚC NUMERU: *Doroczny Zjazd Międzyklubowy Komisji Automobilowej. — Wystawa motocyklowa w Londynie — M. K. — W Zakładach Forda—Adam Minchejmer. — Polski Kalendarz Sportowy na rok 1932. — Wrażenia z Ameryki — A. C. — Zagadnienie utworzenia Rady Drogowej w Polsce — Mn. — Na właściwej drodze — Henryk Gołogórski. — Stan przemysłu samochodowego w dobie kryzysu gospodarczego—Z. Cithurus. — Nowa marka samochodowa w r. 1932. — Jeszcze o programie motoryzacji—inż. Stefan Rużycki. — Filtrowanie powietrza—inż. Eug. Porębski. — Kronika Sportowa.*

Delegaci Klubów Automobilowych na Doroczny zjazd Międzyklubowej Komisji Automobilowej: siedzą od lewej do prawej str. p.p. K. Kauczyński (Ł. A. K.) hr. A. Potocki (K. K. A.) K. hr. Raczyński (A. P.) J. Regulski (A. P.) M. Dropiowski (M.K.A.) S. Sierszyński (A. W.)

(Fot. W. Złakowski).

DOROCZNY ZJAZD MIEDZYKLUBOWY KOMISJI AUTOMOBILOWEJ.

Doniosłe uchwały.

W dniu 6 grudnia odbył się w lokalu A. P. doroczny Zjazd Międzyklubowej Komisji Automobilowej. W zjeździe wzięły oficjalnie udział poza gospodarzami: Automobilklub Wielkopolski, Krakowski Klub Automobilowy, Śląski Klub Automobilowy, Małopolski Klub Automobilowy. Łódzki Automobilklub i Pomorski Automobilklub. Zebranie zagaił przemówieniem, jak zwykle pełnem swady prezes A. P. Karol hr. Raczyński — poczem oddał przewodnictwo obrad wiceprezesowi i prezesowi Komisji Sportowej A. P. panu Januszowi Regulskiemu. Pierwszą część obrad poświęcono sprawom sportowym. W przemówieniach na ten temat dominował ton minorowy. Po stwierdzeniu, że ubiegły sezon sportowy zawiódł, prawie w zupełności, przystąpiono do ustalenia kalendarza sportowego na rok 1932. Program zaprojektowanych na rok bieżący zawodów podajemy na innem miejscu. Tutaj z obowiązku kronikarskiego notujemy, że większość projektowanych zawodów została zgłoszona na wszelki wypadek, bez żadnej jednak pewności doprowadzenia ich do skutku przez odnośne kluby. O ileby kryzys w obecnej jego ostrej formie miał trwać nadal, to odbyłoby się bardzo tylko niewiele ze zgłoszonych zawodów. Delegaci klubów afiljowanych podnosili zgodnie katastrofalny stan dróg, który właściwie uniemożliwia zupełnie odbywania jakichkolwiek zawodów. Znalezienie krótkiego nawet odcinka dróg odpowiedniego do odbycia wyścigu samochodowego staje się prawie niemożliwością. Z tego powodu również i Międzynarodowy Raid A. P. zgłoszony do kalendarza międzynarodowego, stoi pod wielkim znakiem zapytania, nawet w tym wypadku, gdyby dzięki poprawie sytuacji ekonomicznej znalazła się odpowiednia ilość zgłoszeń zawodników. Z tego powodu również wyścig płaski w Łodzi organizowany w dn. 11 września przez Łódzki Automobilklub projektowany jest bądź na torze wyścigów konnych, bądź też na lotnisku. Bardzo ciekawie zapowiada się nowy typ zawodów, zaprojektowany przez Automobilklub Wielkopolski — mianowicie tak zwana Jazda Patrolowa w dn 5 czerwca, która polegać będzie na jeździe najkrótszą drogą do punktów, które będą wskazywane uczestnikom w miarę kończenia kolejnych etapów. Ciekawym również będzie zaprojektowany również przez ten klub na dzień 7 lutego, 1-szy w Polsce wyścig na lodzie, na jednem z jezior wielkopolskich. Oby tylko w dniu tym dopisała poza zawodnikami i pogodą... lód. Oba te zawody, właściwie próbne, gdyż odbywane po raz pierwszy w Polsce, A. W. zaprojektował jako zawody wewnętrzne klubowe. Co do największych naszych imprez zapisanych do kalendarza międzynarodowego, to zaznaczyć należy, że Grand Prix Lwowa w dn. 12 czerwca odbędzie się w tym roku zapewne na powiększonym obwodzie, przyczem jedynie w dwóch klasach samochodów: wyścigowej i sportowej. Wyścig samochodów turystycznych odbyłby się zapewne razem z wyścigami motocyklowców w drugim dniu zawodów. Co do Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego w dn. 21 sierpnia, to delegaci K. K. A. zaznaczyli, iż niewykluczone jest, że wyścig ten będzie musiał być odwołany ze względu na fatalny stan szosy do Morskiego Oka i ze względu na niewłaściwy stosunek do wyścigu gminy Zakopanego.

Mistrzostwa samochodowego na rok 1931 — Międzyklubowa Komisja Automobilowa nikomu nie przyznała, z tego powodu, że z 5-u imprez, w których uczestniczenie było wymagane dla zdobycia mistrzostwa odbyły się tylko dwie, przyczem w żadnej z nich nikt z polaków nie wybił się na miejsce czołowe. Uchwalono w roku 1932 mistrzostwa nie rozgrywać, wobec niepewności dojścia do skutku projektowanych zawodów i wobec fatalnego stanu dróg, który zniekształca możliwe do osiągnięcia wyczyny.

Do elity polskich jeźdźców samochodowych przyjęto p. Jerzego Widawskiego z A. P. i p. Wilhelma Rippera z K. K. A., tego ostatniego przy ogólnym aplauzie zebranych delegatów klubów Automobilowych, gdyż, jak zaznaczył p. prezes Raczyński, p. Wilhelm Ripper, ojciec naszej młodej sławy, Jana Rippera, jest obok niego bodajże ostatnim z pierwszych kilku pionierów automobilizmu w Polsce.

Odnośnie Międzyklubowej oznaki sportowej, która ma być zachętą dla automobilistów do przyjmowania udziału w jaknajliczniejszych zawodach sportowych — to K. K. A. i P. A. Przedstawiły wyczerpujący spis wszystkich zawodów automobilowych, które odbyły się dotąd na ich terenie, względnie w których wzięli udział ich członkowie, a które zdaniem ich powinny upoważniać do otrzymania tej oznaki. Postanowiono do zawodów tych zaliczyć nawet mniejsze imprezy o ile tylko noszą one charakter sportowy, jak np. pogonie za lisem, gymkhany etc. Uzgodniony spis wszystkich odbytych zawodów, upoważniających do otrzymania międzyklubowej oznaki sportowej zostanie sporządzony przez A. P. po zebraniu wniosków wszystkich klubów afiljowanych.

Następnie przystąpiono do obrad nad sprawami administracyjnemi. W związku z wnioskiem K. K. A., co do obniżenia ceny tryptyków wywiązała się dłuższa dyskusja zwłaszcza na temat dezyderatu A.P. ujednostajnienia we wszystkich klubach opłat członkowskich, specjalnie

opłat członków nadzwyczajnych ew. członków korespondentów. Po omówieniu szeregu drobniejszych spraw, dotyczących ruchu granicznego, asekuracji i t. d. przystąpiono do dyskusji na temat instrukcji dla członków klubów — kontrolerów ruchu drogowego. Z przemówień zebranych przebijał sceptycyzm, co do skuteczności kontroli ruchu przez członków klubów, wobec małych uprawnień kontrolerów.

Po przerwie obiadowej rozpoczęto dyskusję nad najważniejszym punktem porządku dziennego, t. j. nad sprawą motoryzacji kraju, a to w związku z projektem wprowadzenia cła na samochody o skali wręcz prohibicyjnej, które to cło, zdaniem elity automobilizmu polskiego podetnie bezwzględnie sprawę motoryzacji kraju. Po odczytaniu przez p. prezesa Regulskiego projektu memorjału w tej sprawie, który to memorjał ma być wręczony zainteresowanym ministerstwom — rozwinęła się na temat ten bardzo ożywiona dyskusja. Przeciwko niektórym przesłankom memorjału oponował p. Bukowiecki z K. K. A. W rezultacie uchwalono następującą rezolucję:

AUTOMOBILKLUB POLSKI oraz afiljowane kluby automobilowe polskie zwracają uwagę odnośnych władz państwowych na konieczność utrzymania dzisiejszego stanu motoryzacji kraju i umożliwienie jej rozwoju równolegle z innymi państwami.

W tym celu konieczne jest:

1) Niestwarzanie ceł prohibicyjnych, które w konsekwencji zahamują dopływ tanich, użytkowych samochodów na rynek.

2) Pozostawienie nadal wolnej konkurencji w sprzedaży samochodów, na której najwięcej korzysta kraj i nabywca. Równocześnie należy stopniowo rozpoczynać częściową fabrykację w kraju.

3) Niedopuszczenie do podwyżki cen paliwa i tak już nadmiernie wysokich.

4) Doprowadzenie istniejących sieci dróg do stanu używalności.

5) Zmniejszenie obciążeń, wynikających z tytułu opłat na fundusz drogowy i ściąganie ich przy pomocy dodatku do ceny paliwa.

6) Niedopuszczenie do jakichkolwiek poczynań, które w rezultacie podwyższyłyby koszta eksploatacji samochodów (jak np. podwyżka cła na części zapasowe, opony i t. p.), a przeciwnie, przedsięwzięcie kroków, któreby koszta te obniżyły.

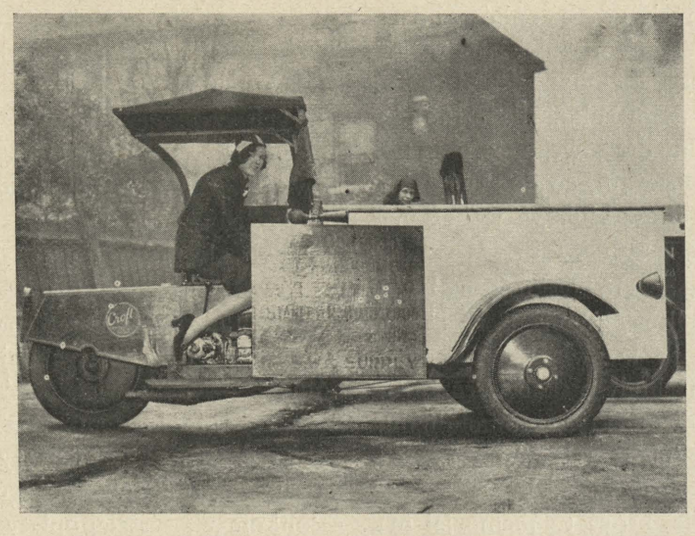
AUTOMOBILKLUB POLSKI oraz afiljowane kluby automobilowe zwracają uwagę, iż nieuwzględnianie tych postulatów i dalsze obciążanie płatnicze automobilizmu, sprowadzą niechybnie zmniejszenie ruchu samochodowego, spadek zużycia paliwa, co zatem idzie, zwiększenie bezrobocia pracowników w tych dziedzinach, oraz w końcu zmniejszenie dochodów skarbu, pomimo podwyżki opłat.

Poczem jednogłośnie uchwalono przyjąć opracowany przez A. P. memorjał w tej sprawie, a jednocześnie postanowiono opracować drugi memorjał w sprawach drogowych, zwłaszcza funduszu drogowego, dla doręczenia go Min. Robót Publicznych. Na temat spraw drogowych i funduszu drogowego wywiązała się następnie dłuższa ożywiona dyskusja, w której poruszono wszystkie bolączki, które omawiane już były w szeregu numerów „Auta".

Przechodząc do narad nad sprawami turystycznemi prezes Komisji Turystycznej p. Rappe, przedstawił w ogólnych zarysach działalność w tej dziedzinie A. P. w roku ubiegłym. Następnie na wniosek A. P. uchwalono pobierać począwszy od 1 stycznia 1932 r. opłaty za wydawane przez Klub marszruty, a to w wysokości niecłonkom zł. 2 stałej opłaty i pół gr. za kilometr marszruty; członkom Klubów Automobilowych, natomiast jedynie $^1/_4$ gr. za kilometr. Po omówieniu sprawy scentralizowania obsługi turystycznej dla wszystkich Klubów w A. P., sprawy tarcz polecających dla garaży i warsztatów reperacyjnych i drogowych znaków ostrzegawczych p. prezes Rappé wskazał na konieczność werbowania przez kluby nowych członków, a to wobec grozy stracenia wpływów w Związku Polskich Towarzystw Turystycznych, który stanie się w przyszłości prawdopodobnie oficjalną centralą turystyki w Polsce. Następnie przystąpiono do omawiania projektowanej na rok 1932 wycieczki rewizytowej do Bergamo. Żywa dyskusja, jaka na temat ten się rozwinęła jest dowodem iż wycieczka ta jest aktualna i że znajdzie ona prawdopodobnie dostateczną liczbę uczestników. Postanowiono polecić Biuru Turystycznemu A. P. opracowanie szczegółowe wytycznych tej wycieczki w dwóch warjantach— tylko do Bergamo i drugi do Rzymu, jak również postanowiono kooptować do zamierzonej wycieczki szereg wybitniejszych osobistości nawet z poza grona członków Klubów Automobilowych. Kluby afiljowane zobowiązały się najpóźniej do końca marca 1932 r. zakomunikować A. P. ilość zgłoszonych przez nich uczestników i samochodów. Po wyczerpaniu porządku dziennego— Zjazd został zamknięty.

Podnieść tu należy bardzo treściwą i rzeczową dyskusję tegorocznych obrad dorocznego zjazdu Międzyklubowej Komisji, Automobilowej i naogół wielką zgodność poglądów delegatów klubów. Dzięki temu prace Zjazdu tegorocznego nazwać można, pomimo negatywnego załatwienia szeregu spraw zwłaszcza sportowych, owocnemi. Stanowisko klubów automobilowych w sprawie motoryzacji kraju, które się wyraziło w jednogłośnem uchwaleniu przytoczonej wyżej rezolucji — jest aktem, o wykraczającej poza wewnętrzno klubowe stosunki — doniosłości, i niewątpliwie będzie miało ważne znaczenie dla tej, tak doniosłej dla całego kraju — sprawy.

WYSTAWA MOTOCYKLOWA W LONDYNIE



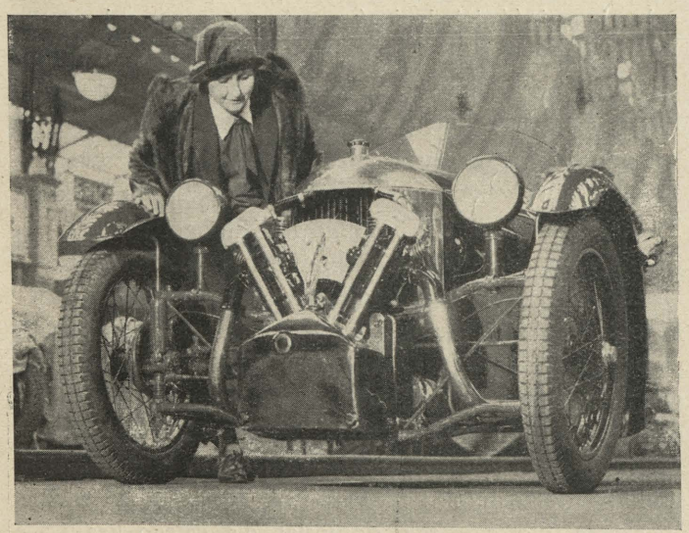
Nowy model towarowego Cyclecaru w cenie 75 ff.
(Fot. Keystone).

Salon Londyński, który stanowi co roku rewję dorobku angielskich fabrykantów w zakresie produkcji pojazdów mechanicznych, zamknięty został w pierwszej połowie grudnia wystawą motocyklową.

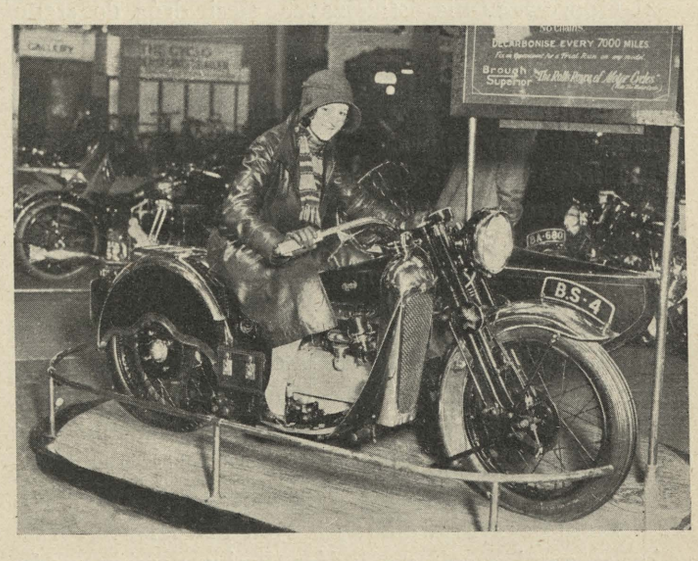
Zaepwne w związku z przeżywanym obecnie kryzysem ekonomicznym, wystawa nie przyniosła żadnych poważniejszych nowości lub udoskonaleń w konstrukcji motocykla. Przeważająca większość fabryk wystawiła swoje modele zeszłoroczne, ulepszone tylko w nieznacznych szczegółach, dotyczących głównie wygody i komfortu jazdy. Natomiast wszyscy bez wyjątku fabrykanci angielscy obniżyli ceny, uważając to słusznie za najpewniejszy środek przyciągnięcia nabywców w dzisiejszych ciężkich czasach. Znaczna ilość fabryk, pragnąc zwiększyć sobie rynek zbytu przystąpiła ponadto do produkcji motocykli lekkiego typu, z silnikami o pojemności 148, a nawet 98 centymetrów sześciennych. Maleńkie te maszyny ze względu na swoją niską cenę (poniżej 20 funtów), ekonomję, niewielkie obciążenie podatkowe, no i z uwagi na doskonałość dróg angielskich, zaczynają się cieszyć ogromnem zainteresowaniem i powodzeniem. Stawiany im dotychczas zarzut braku wygody i komfortu jest już obecnie mało aktualny, gdyż postępy techniki pozwalają budować małe motocykle, które, podobnie jak to ma miejsce z małemi samochodami, w niczem nie ustępują pod względem zalet konstrukcyjnych i wyposażenia, maszynom o znacznie większych litrażach.

Najciekawszym małym modelem w Salonie był motocykl marki Coventry Eagle, który, pomimo swego słabego silnika o pojemności zaledwie 147 ccm., posiada ramę z prasowanej blachy i kompletne wyposażenie, spotykane dotąd tylko na dużych maszynach.

Jedyną prawdziwą sensację wystawy stanowił czterocylindrowy motocykl Brough Superior, w którym zastosowany został blok silnika wzięty żywcem ze słyn-



3-kołowiec Morgana.
(Fot. Keystone).



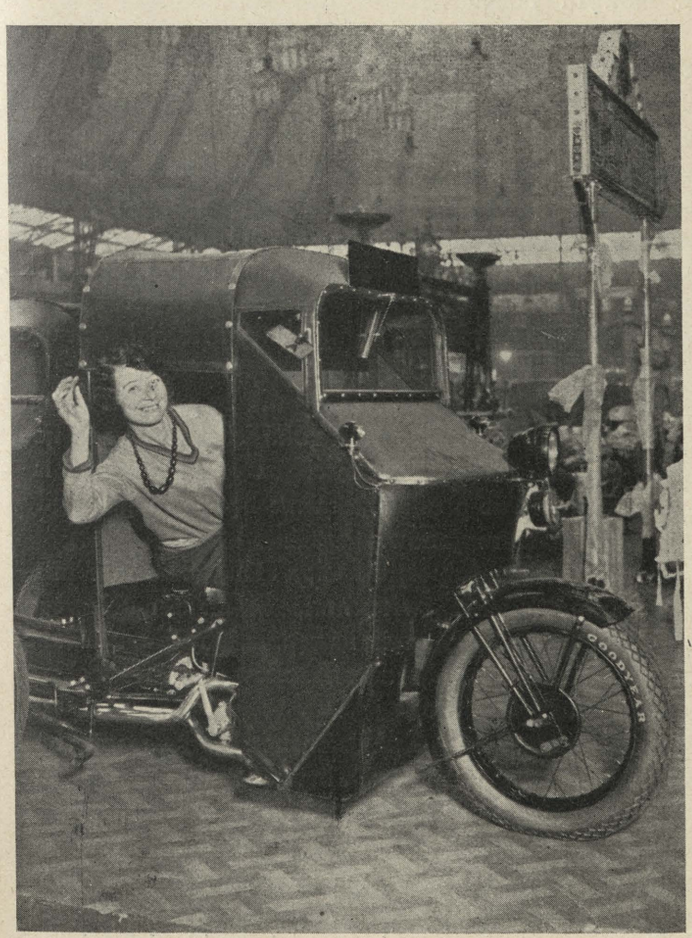
Nowy motocykl Brough-Austin z 8 konnym silnikiem samochodowym chłodzonym wodą. (Fot. Keystone).

nego małego samochodu Austin Seven. Silnik ten posiada naturalnie wodne chłodzenie, to też motocykl zaopatrzono w dwie chłodnice, umieszczone z przodu, po obu bokach maszyny. Pojemność cylindrów wynosi 800 ccm. Zapłon przy pomocy cewki, a rozruszanie silnika uskutecznia się za pomocą elektrycznego startera. Silnik tworzy blok ze sprzęgłem i skrzynką biegów, zawierającą trzy przekładnie w przód i jedną do tyłu. Najoryginalniej wygląda jednak tył tego dziwacznego motocykla, gdyż znajdują się tam aż dwa koła, bardzo blisko siebie osadzone i napędzane przy pomocy wału kardanowego. Maszyna została zaprojektowaną jedynie do jazdy z wózkiem. Próby drogowe, przeprowadzone na przestrzeni 7000 mil ang. wypadły dla niej bardzo pomyślnie, gdyż okazało się, że cały mechanizm pracuje bardzo sprawnie, zużycie benzyny i oliwy nie przekracza normalnych granic, a pozatem istnieje możność osiągania ogromnych szybkości przeciętnych i to pomimo, że maksymalna szybkość motocykla nie jest zbyt wielką, gdyż wynosi około 100 klm./g. Cena maszyny, aczkolwiek bardzo znaczna, nie jest zbyt wygórowaną w porównaniu z dużemi dwucylindrówkami, gdyż wynosi 188 funtów, wraz z komfortowym, specjalnym wózkiem.

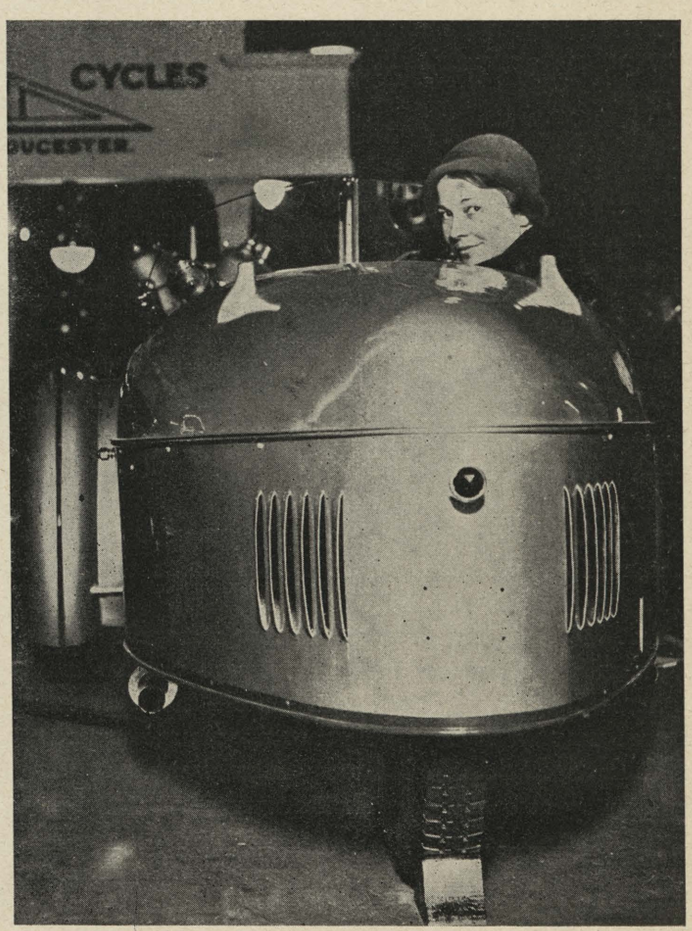
Nowy motocykl Brough Superior jest świetnym przykładem wzrastającego wpływu techniki samochodowej na konstrukcję motocykli, o czem p. inż. Glück pisał obszernie w poprzednich numerach „Auta".

Wpływ automobilizmu widać było również w Salonie po niezwykłem ożywieniu w dziale cyclecarów, to znaczy trzykołowych samochodzików. Szczególnie silne ożywienie panowało zwłaszcza w zakresie trzykołówek transportowych, które przy przewozie niewielkich ilości towarów na niedużych odległościach skutecznie konkurują z samochodami i są bardzo poszukiwane dla swej niskiej ceny kupna, nieznacznych kosztów utrzymania, oraz łatwości obsługi. Czynniki te sprawiły, że produkcję trzykołówek transportowych podjęło ostatnio wiele fabryk, które dotąd nic z tą branżą nie miały wspólnego. Cyclecary osobowe eksponowały na wystawie dwie firmy: Morgan i Coventry Victor.

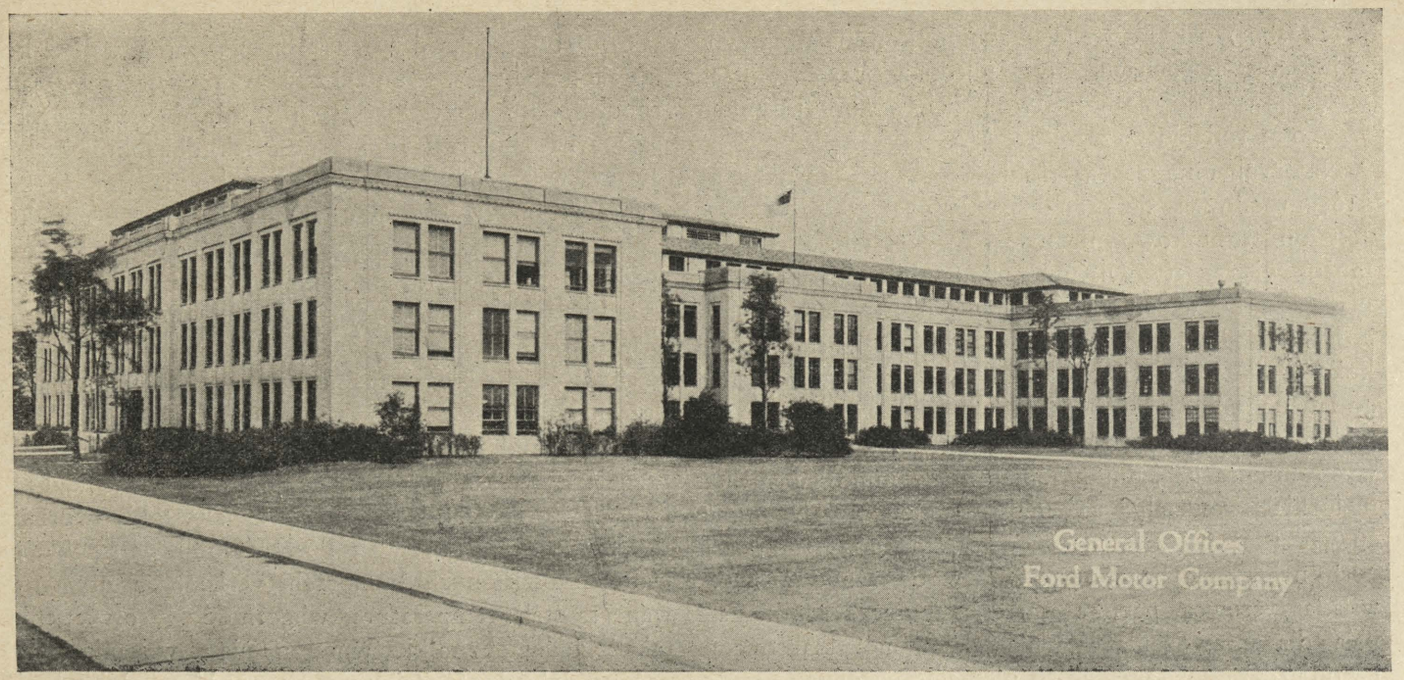
Udział wystawców zagranicznych, który nigdy nie był zbyt obfity, spadł w tym roku niemal do zera, gdyż zarówno produkcja kontynentalna, jak i amerykańska, reprezentowane były każda przez jedną firmę: Motosacoche dla Europy i Indian dla Ameryki. Co zaś jest najbardziej frapujące, to fakt, że kilka firm angielskich, nawet tak poważnych jak B.S.A., Rudge Whitworth i Scott, nie wzięło udziału w wystawie, uważając widocznie że wobec absolutnego braku poważniejszych udoskonaleń konstrukcyjnych, obecność w Salonie nie opłacałaby się w dzisiejszych czasach kryzysu i oszczędności.



Nowa karoserja dla motocykli. (Fot. „Keystone").



Tył luksusowego cyclecaru Morgan sport.



Główne biura zakładów Forda

W ZAKŁADACH FORDA

W dobie obecnego kryzysu niewątpliwie bardzo aktualnem staje się zapoznanie z poszczególnemi dziedzinami gospodarki amerykańskiej i z temi zjawiskami, które przyczyniły się do rozpędzenia tempa życia amerykańskiego do takiej szybkości, że wyrażając się terminologją samochodową, utracono panowanie nad jego kierownicą.

Gdy tego rodzaju nasze zainteresowania zwrócą się ku przemysłowi samochodowemu, uwadze naszej narzuci się przedewszystkiem postać Forda, którego działalność niezmiernie dobitne wycisnęła piętno na całej strukturze ekonomicznej Stanów Zjednoczonych. On jeden z pierwszych rzucił hasło masowej produkcji, dogodnych warunków pracy i wysokich zarobków, mających na celu stworzenie z pracownika możliwie chłonnego odbiorcy wytworów pracodawcy, a wytyczne te podjęte zostały przez cały przemysł i stały się podstawą dotychczasowego „prosperity", czyli dobrobytu Stanów. Całość przemysłu poszła nawet dalej i Ford w tych dziedzinach nie ma już bynajmniej stanowiska przodującego, a pod względem wysokości zarobków i tego cobyśmy nazwali „świadczeniami społecznemi" pozostaje daleko w tyle, inne więc składniki jego metod pracy pozwalają mu nietylko zachować dotychczasowe stanowisko w całości życia przemysłowego Stanów, ale nawet przeciwnie, wykorzystać okres kryzysu do jeszcze wyraźniejszego wysunięcia się naprzód, czego najlepszym dowodem jest wzrost jego procentowego udziału w całości produkcji samochodowej, który podniósł się z 15,4% w roku 1928 do 40,2% w pierwszych miesiącach 1931, oraz otwarcie we wrześniu b. r. nowego oddziału fabrycznego w Buffalo produkującego obecnie 400 wozów dziennie.

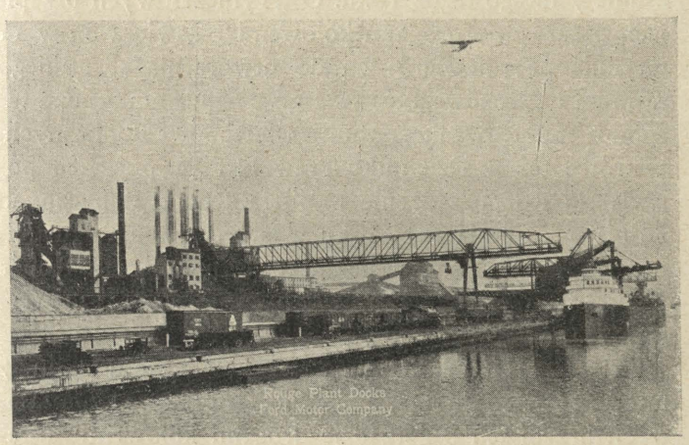
W lecie 1930 roku miałem możność zwiedzenia zakładów Forda w River Rouge pod Detroit, chciałbym więc w związku z tem co wyżej wspomniałem scharakteryzować na podstawie osobistych wrażeń. Istotną cechą całego przedsiębiorstwa Forda jest niezmiernie ciekawe i swoiste zorganizowanie, każdego najdrobniejszego nawet szczegółu i stworzenia z olbrzymiego cielska genjalnie przemyślanej, precyzyjnej maszyny, jakiegoś odrębnego państwa, opartego na swoistym ustroju, narzucającym wszystkim odrębne, gdzieindziej niespotykane formy życia. Tu nic nie jest pozostawione samemu sobie lub do rozstrzygnięcia indywidualnym właściwościom i zdolnościom pracownika, wszystko jest zgóry przewidziane, obmyślone, obliczone, narzucone i wymuszone jakimś niesamowitym terorem organizacji.

Całość możnaby porównać do jakiejś niesamowitej olbrzymiej zabawki manjaka, który nikomu nie pozwala nic w niej naruszyć, tylko że tym manjakiem jest genjalny Ford, który siłą woli i stanowczością, wbrew dotychczasowym zwyczajom i formom gospodarowania w przemyśle i dotychczasowym sposobom pracy zdołał zorganizować największe na świecie przedsiębiorstwo. Przedsiębiorstwo to w łonie gospodarczego organizmu Stanów Zjednoczonych jest odrębną, żyjącą

swem życiem jednostką, w której wszystko jest zorganizowane jedynie z myślą osiągnięcia jednego tylko celu: wyprodukowania możliwie dobrego samochodu za najniższą cenę.

Operując na tym samym rynku co i inne fabryki, Ford osiąga ten cel przedewszystkiem przez możliwie daleko posunięte uniezależnienie się od wpływów gospodarczych rynku pieniężnego i surowcowego. Sam on jest swoim własnym bankierem, a pieniędzy swych nie używa do żadnych operacyj giełdowych, samochody buduje z surowców, które przywozi swemi własnemi statkami i kolejami ze swych kopalni i lasów. Ostatnio zorganizował on masowe skupowanie starych zużytych maszyn, za które płaci po 20 dolarów, czyli znacznie mniej, niż wynosi wartość zawartego w nich metalu, a dla ponownego wykorzystania go, demontuje je na specjalnie skonstruowanych „conveyorach".

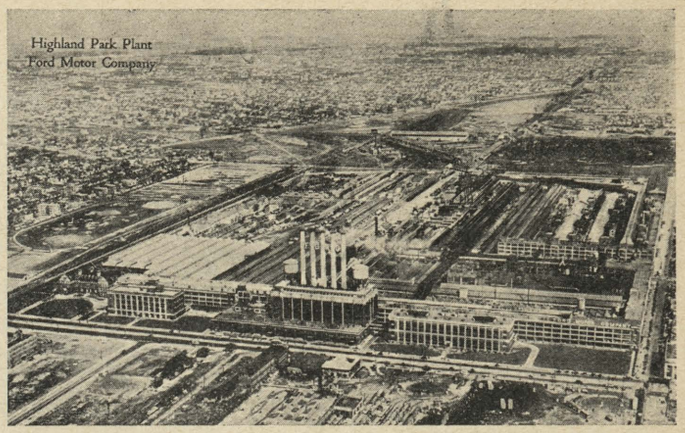
Najlepiej ilustrują i najdobitniej uzewnętrzniają podstawy Fordowskiej organizacji i gospodarki, rzucające



Urządzenia do wyładunku węgla i rudy w Zakładach Forda w River Rouge.

się natychmiast w oczy i wszędzie panujące nadzwyczajny porządek i czystość, posunięte do najwyższych granic możliwości, często, zdawałoby się wbrew prawom natury. Budynki są z jasnej cementowej cegły, wszystkie kominy pomalowane aluminjową farbą i bez śladów sadzy, wszędzie olbrzymie trawniki i doskonale utrzymane, klinkierowe drogi, ale gdy się wejdzie do wnętrza, podziw osiąga szczytu.

Hal pieców martenowskich jest zazwyczaj w stalowniach ciemną czeluścią i siedzibą brudu, dymu i kurzu. U Forda zupełnie co innego: wysoka jasna hala, wiązania dachowe pomalowane aluminjową farbą, białe ściany, ani śladu dymu lub pyłu. Z jednej strony znajduje się pod ścianą linja demontażu starych maszyn, z drugiej czyściutkie, buhające wściekłym żarem piece, po środku szeroka wolna przestrzeń z torami dla wózków z materjałami i dla maszyny do załadowywania pieców, a poza piecami, we wgłębieniu szeregi wózków z kokilami, oczekującemi na swe porcje roztopionej

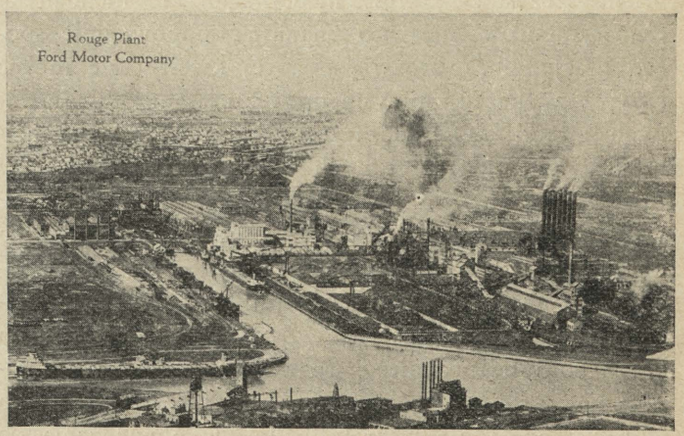


Zakłady Forda w Highland Park.

stali. W całej hali lśniąca niemal, klinkierowa podłoga, a tu i tam kręci się kilku ludzi z miotłami i zmiata natychmiast najdrobniejszy pyłek.

Ford kiedyś powiedział, że podłoga w fabryce musi być tak czysta, że jeżeli robotnikowi upadnie śniadanie, to powinien móc je podnieść i spokojnie nie oczyszczając zjeść, i taki właśnie porządek widziałem i w innych działach fabryki, gdzie sam rodzaj pracy jest źródłem brudu, rdzy i kurzu, więc np. w kotłowni, kuźni, walcowni, gdzie wszystkie maszyny są polakierowane, a rączki, dźwigi i kółka poniklowane! Nie inaczej jest i przy wielkich piecach, w których Ford przetapia swą własną rudę, w odlewni, nie mówiąc już o warsztatach, a nie jest to wynikiem jakiegoś platonicznego zamiłowania Forda do porządku i czystości, ale prostem wyrachowaniem, bo robotnik nie może pozostawić najdrobniejszego nawet śladu brudu lub plamki, gdyż to się natychmiast uwidoczni na błyszczącej powierzchni lakieru lub niklu, a więc dzięki temu zapewniona zostaje należyta konserwacja kosztownych maszyn i narzędzi.

Czystość w odlewni osiągnięta zostaje w znacznej mierze przez zastosowanie odmiennych, niż zwykłe, metod odlewniczych i tu już dotykamy innego składnika Fordowskich metod fabrykacji — mianowicie pro-

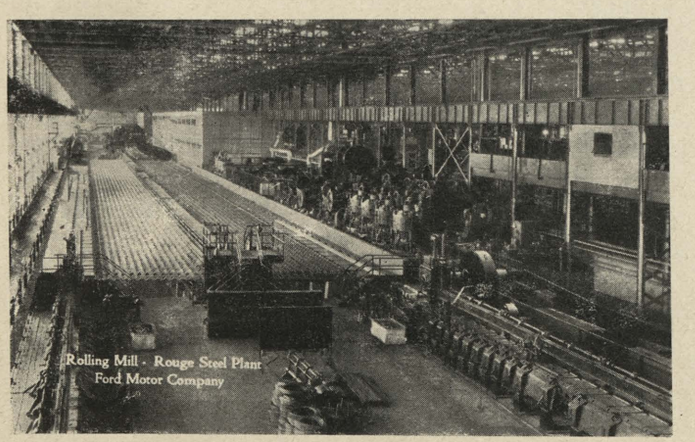


Ogólny widok Zakładów Forda w River Rouge pod Detroit.

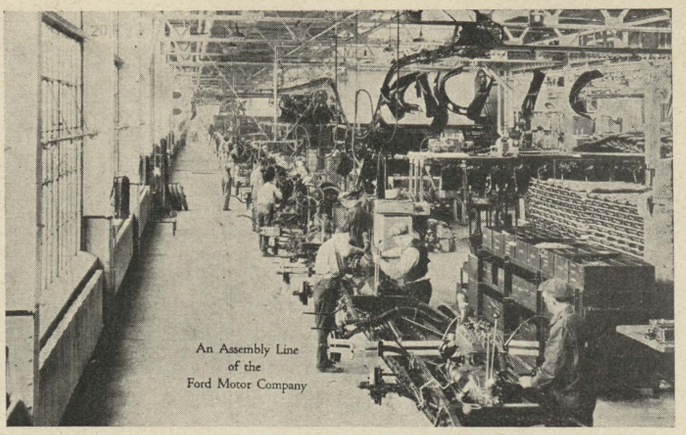
dukcji ciągłej na conveyorach — łańcuchach, co dawniej wydawało się niemożliwem do osiągnięcia w odlewnictwie. Ponieważ jednak Ford przyszedł do wniosku, że, pragnąc osiągnąć zasadniczy cel swej wytwórczości taki, jaki sobie założył, musi w każdej dziedzinie stosować produkcję ciągłą, zawziął się, postawił na swojem i osiągnął rzecz „nieosiągalną". W odlewni więc Forda formy stoją na podstawkach, zwieszających się z przesuwających się pod sufitem łańcuchów, i wraz z niemi wędrują od ubijających formierską ziemię maszyn ku piecom, gdzie otrzymują swe porcje leizny, a następnie wędrują z powrotem i po pewnem ostygnięciu zostają rozbite dla wyjęcia gotowego już odlewu.

Dalszym analogicznym cudem techniki osiągniętym przez Forda jest bezsprzecznie, zastosowany po raz pierwszy do produkcji modelu A, ciągły wyrób szkła. Przenaczone do tego piece są tak urządzone, że z jednego końca wsypuje się do nich co pewien czas piasek i inne niezbędne składniki, a z drugiego wypływa powolnym strumieniem płynne szkło. Podchwytują je odrazu walce, a wystygnięta już szklanna płyta o przeszło 100 metrowej długości przesuwa się powoli pod szybko wirującemi tarczami szlifierek i polerek. Na końcu dopiero odcina się od tej wielkiej płyty kawałki odpowiedniej długości, a przy tem wszystkiem specjalnie godnem uwagi jest to, że Fordowi nietylko że udało się pokonać olbrzymie trudności i po raz pierwszy zastosować tego rodzaju wyrób szkła, ale że przytem wyrabia szkło nietłukące się, którego produkcja jest jeszcze wogóle dopiero w zaczątkach.

Całość organizacji pracy w zakładach Forda odznacza się idealnem przemyśleniem najdrobniejszych nawet szczegółów i najdalej idącem wykorzystaniem miejsca, zaoszczędzeniem czasu, wysiłku i ruchów. Działy, w których w stosunku do zajmowaniej powierzchni pracuje mniej ludzi, więc np. stalownia, walcownia huta szklana, różne składy, są położone w głębi terenów fabrycznych, warsztaty natomiast, gdzie pracuje wielu robotników, ciągną się wzdłuż ulicy, a do każdego budynku prowadzi po kilka wejść. Po przeciwległej stronie ulicy biegną tory tramwajowe i znajdują się tereny na samochody pracowników. Robotnik, wysiadłszy z tramwaju, lub pozostawiwszy w odpowiedniem miejscu swą maszynę, przechodzi przez ulicę po specjalnym pomoście i odrazu dochodzi do miejsca swej pracy. Żadnych specjalnych szatni niema, tylko niedaleko poszczególnych grup obrabiarek znajdują się wieszaki, na których robotnicy pozostawiają swe zwierzchnie ubrania, a po rozpoczęciu pracy wieszaki podciągane są w górę na linach. Dzięki takiej organizacji robotnicy nie potrzebują łazić po całym budynku, jaknajkrótszą drogą przychodzą i odchodzą od swych obrabiarek, a zmiana kilkudziesięciu tysięcy robotników może odbyć się w ciągu kilkunastu minut. Niema też specjalnych jadłodajni, a przed przerwą obiadową wjeżdżają do warsztatów ciągnione przez traktory pociągi wagoników ze śniadaniami. Wagoniki zostają rozstawione w różnych częściach budynku i robotnicy mogą zjeść swój „lunch" nie oddalając się od obrabiarek.



Walcownia w zakładach Forda.



Linja montażowa w zakładach Forda.

Przestrzeń w budynkach wykorzystana jest do ostatnich granic możliwości i maszyny stoją tak ciasno, że robotnik ma tyle tylko miejsca, by mógł swobodnie i z dostatecznem bezpieczeństwem wykonywać potrzebne przy pracy ruchy, które są przemyślane i przepisane zgóry. Nie są one bynajmniej ani specjalnie szybkie ani gwałtowne, ale natomiast możliwie proste i dokładne. Spokojnym ruchem chwyta robotnik za odpowiednie miejsce przesuwający się obok niego na łańcuchu przedmiot, kładzie go na obrabiarkę, jednym ruchem ręki zaciska uchwyt, drugim zbliża narzędzie, które już samo wykonuje pracę. Po jej ukończeniu, odsuwa narzędzie, otwiera krótkim ruchem uchwyt, wyjmuje przedmiot i stawia go na ten sam poprzedni, lub też inny łańcuch; a łańcuchy te przesuwają się wszędzie, to opadają, to podnoszą się, krzyżują się i niosą na sobie lub przesuwają podwieszone na nich bloki cylindrowe, tryby, pokrywy, wałki, zawory, kosze z drobnemi częściami i t. p. Gdy się patrzy na całość warsztatu, odnosi się wrażenie jakiegoś chaosu, ma się

przed sobą jakąś wielką, skomplikowaną maszynę o bezładnych ruchach, gdy się jednak przyjrzy bliżej, wszędzie widzi się mnóstwo ciekawych, jedynych w swoim rodzaju szczegółów.

Najoryginalniejsze wrażenie sprawia łańcuch, na którym odbywa się ostateczny montaż samochodu. Jest on stosunkowo niedługi najwyżej jakieś 100 m. można więc z łatwością objąć cały jednem spojrzeniem. Na początku widzi się gołą ramę, do której w miarę posuwania się przybywają różne części, osie, resory, koła, silnik, kierownica, chłodnica i t. d. Wzdłuż całego łańcucha krząta się mnóstwo ludzi, którzy chwytają podawane od góry części i przymocowują na właściwych miejscach; jedni pracują stojąc, inni siedząc, na niziutkich wózkach i coś majstrują od dołu. Na końcu widzi się już zupełnie gotowe samochody, do których nalewa się benzynę, oliwę, wodę. Do ostatniego wsiada kierowca, naciska starter, zapuszcza silnik, zapala dla sprawdzenia latarnie, daje znak klaksonem i... odjeżdża. Powtarza się to niespełna co dwie minuty i pozostawia na widzu niezatarte wrażenie jakgdyby budzenia się do życia maszyny, która jeszcze kilka minut temu była pokracznem zbiorowiskiem przygodnie złożonych części.

Szybkość z jaką przyszły samochód „porasta" w koła, silnik błotniki i inne części, oraz pewność z jaką robotnicy te wszystkie części składają, każą zwrócić uwagę na olbrzymią dokładność ich obróbki, bowiem masowowość produkcji polega nietylko na tem, że odbywa się ona w sposób ciągły, każda maszyna wykonuje jedna tylko czynność, a obrabiane przedmioty wędrują od maszyny do maszyny na łańcuchach, ale przedewszystkiem na ogromnej dokładności wykonania, która musi być tak wielka ,żeby poszczególne części były całkowicie zamienne i współpracowały ze sobą bez specjalnego dopasowywania. Osiąga się tę dokładność przez odpowiednią konstrukcję i konserwację narzędzi i stałą kontrolę produkcji, a ostateczne wykańczanie i sprawdzanie takich części jak tłoki, sworznie tłokowe, korbowody, wały korbowe odbywa się w specjalnych oszklonych komorach, w których utrzymywane są stała temperatura, wilgotność i oświetlenie, tak, że żadne czynniki zewnętrzne nie są w stanie wpłynąć na dokładność działania przyrządów i dokładność wskazań aparatów pomiarowych.

Adam Minchejmer.

POLSKI KALENDARZ SPORTOWY NA ROK 1932

Styczeń	10.	Jazda Zimowa,	A. K. Wielkopolski.
Luty	7.	Wyścig na lodzie (wewn.),	A. K. Wielkopolski.
Luty	23—14.	a) Jazda Zimowa,	Krakowski K. A.
		b) Zjazd Zimowy, Zespołów Klubowych,	Krakowski, Łódzki i Śląski K.A.
		c) Wyścig Torowy,	Krakowski K. A.
Maj	15—16.	Zjazd Gwiaździsty,	A. K. Wielkopolski.
		Pościg za samolotem,	A. K. Wielkopolski.
Czerwiec	5.	Jazda patrolowa (wewn.),	A. K. Wielkopolski.
	12.	GRAND PRIX LWOWA,	Małopolski K.A.
	19—26.	MIĘDZYNARODOWY RAID A.P.,	Automobilklub Pol.
	26—29.	Raid Okrężny po Wileńszczyźnie, (zgłoszony po Zjeździe Międzyklubowej Komisji Automobilowej),	Wileński A.K.
Lipiec	24.	VII. Ogólno-Polski Zjazd Gwiaździsty,	Pomorski A. K.
Sierpień	21.	MIĘDZYNARODOWY WYŚCIG TATRZAŃSKI,	Krakowski K. A.
Wrzesień	10.	Zjazd Gwiaździsty do Łodzi,	Łódzki A. K.
	11.	Wyścig Płaski w Łodzi,	Łódzki A. K.
	18—20.	Raid Pań,	Automobilklub Pol.
Październik	2.	Wyścig płaski na Śl.,	Śląski K. A.
Nieust.		Raid na mieszankach spirytusowych,	Automobilklub Pol.

Pierwsze Polskie Kursy Techniczne Drogą Korespondencji.

Każdy, nie porzucając swego zajęcia ani miejsca zamieszkania, może zostać Inżynierem, Technikiem lub Monterem w dziedzinie Elekrotechniki lub Budownictwa, dzięki kursom, przystosowanym do każdego stopnia wykształcenia według metod Instytutu Politechnicznego, (założonego w r. 1920), znajdującego się pod Wysokim Patronatem Francuskiego Ministra Spraw Zagranicznych.

Żądajcie programów Nr. 1 oraz warunków przyjęcia, które wysyła bezpłatnie.

INSTITUT POLYTECHNIQUE
(Section Polonaise)
66, Boulevard Exelmans, PARIS (XVI-e).

WRAŻENIA Z AMERYKI

Pan André Citroën, który bawił kilka tygodni w Stanach Zjednoczonych, dokąd udał się, by na Uniwersytecie w Kolumbji złożyć sprawozdanie na ósmym Kongresie wielkiego przemysłu (sprawozdanie, którego zażądano po raz pierwszy od przedstawiciela przemysłu europejskiego), dzieli się z nami swemi wrażeniami.

8—13 października. — Płyniemy do Nowego Yorku. Rozmyślam o sprawozdaniu, które mam przedłożyć. Dotychczas składane one były zawsze przez Amerykan. Jakże źle sprawdziły się przewidywania poprzednich sprawozdawców! Zdaniem ich produkcja samochodów, wynosząc w roku 1929 4 miljony 500.000, miała osiągnąć w bardzo bliskiej przyszłości 6.000.000, a nawet przekroczyć jeszcze tę cyfrę, gdyż, jak twierdzili oni, stopień nasycenia rynku Stanów Zjednoczonych nie był osiągnięty i eksport powinien był zwiększać się stale...

A teraz produkcja ta spadła do 2 miljonów wozów. Cóż poczną te potężne warsztaty bez zamówień, już teraz ledwo pracujące? W jaki sposób przemysłowcy dotrzymają swoich zobowiązań? W jaki sposób banki będą mogły im dopomóc? A te miljony bezrobotnych, o których opowiadano mi w Paryżu, oddające się żebractwu w sposób napastliwy, albo też formujące wielkie pochody, które grożą obecnej organizacji naszego społeczeństwa, a które surowa i pozbawiona skrupułów policja poskramia, by temu zapobiec? Wyobrażałem sobie wreszcie długie debaty tych żebraków w łachmanach, czekających godzinami przed jadłodajniami dla bezrobotnych; a dalej, wielkie prace przerwane prawdopodobnie przez ważniejsze przedsiębiorstwa dla braku środków, co mogło zwiększyć tylko stan bezrobocia...

13 października. — Przyjazd do Nowego Yorku. Napad dziennikarzy. Te same pytania, zadawane przez nich wszystkich: „Dlaczego Francja nie chce się rozbroić? Dlaczego nie zrzeka się odszkodowań? Dlaczego odbiera nam nasze złoto? Dlaczego atakuje dolar?“ Takim jest pogląd publiczności amerykańskiej, zręcznie zaagitowanej przez kampanję prasową proniemiecką. Uspakajam dziennikarzy jak mogę najlepiej: oświadczenia moje stanowią nazajutrz przedmiot wielu artykułów.

Przejeżdżam przez Nowy York: zawsze to samo ożywienie, jak podczas mego ostatniego pobytu tutaj, ta sama ilość wozów, ten sam natłok; ten sam tłum dobrze ubrany, wydający się zamożnym; niema policji na ulicach, ruch samochodowy regulowany jest przy pomocy sygnałów świetlnych; tramwaje, autobusy i kolej podziemna stale przepełnione.

Krótki przystanek w hotelu i wyjazd do Waszyngtonu.

14 października. — Waszyngton. Prezydent Hoover przyjmuje mnie. Jest on zdziwiony, iż francuskie fabryki samochodów osiągnęły większą wydajność, w stosunku do roku 1929, aniżeli fabryki amerykańskie; przedkłada mi oświadczenie, głoszące, iż należy spodziewać się polepszenia sytuacji, pomimo trudności, w jakich znalazła się Anglja, pomimo sytuacji politycznej w Rosji, mimo konfliktu rosyjsko-chińskiego i, wobec mojej potakującej miny, dodaje z uśmiechem, iż jest to kopja artykułu umieszczonego w gazecie „Topics“ z 1856 roku.

Przy wyjściu z gabinetu p. Hoovera zostaję napadnięty przez dziennikarzy, którzy zadają mi znowu te same pytania, co już poprzednio w Nowym Yorku.

15 października. — Wizyta na Wall Street, dzielnicy giełdowej i bankowej Nowego Yorku.

Spotykam się oczywiście z wielkim pesymizmem co do sytuacji obecnej; jednakże banki mają nadzieję, że konferencje Hoover-Laval mogą przynieść pomyślne rezultaty dla stosunków między narodami Europy i poprawę interesów i tranzakcji giełdowych.

Na Wall Street wznosi się obecnie dwa czy trzy olbrzymie gmachy, które będą liczyły ponad 50 pięter, a przeznaczone są dla biur bankowych i giełdowych.

16 października. — Bankiet wydany na moją cześć przez przemysłowców samochodowych, bawiących w Nowym Yorku.

Jestem otoczony przez dyrektorów dwuch z pomiędzy trzech największych firm samochodowych. Oświadczają mi oni, iż, mimo zmniejszenia się interesów, opracowują nowe modele, że laboratorja ich pracują całą siłą, że warsztaty są czynne dzień i noc, że kasy ich nie odczuwają żadnych braków; obie ich firmy dysponują obecnie kapitałem obrotowym 7 miljardów franków, który zresztą zwiększa się z dnia na dzień, wskutek zmniejszania się stock'ów i sprzedaży części zapasowych; że w dalszym ciągu ulepszają materjał, starając się zmniejszyć własne ceny kosztu.

W pobliżu król stali tłomaczy mi, że produkcja stali spadła z 60 miljonów tonn w roku 1929, do 20 miljonów, lecz niektórzy ekonomiści już przed kilkoma laty oświadczyli, że produkcja ta nie będzie mogła nigdy przekroczyć 12 miljonów.

Po śniadaniu udaję się do City Hall, gdzie mer miasta, Jimmy Walker, wita mnie w imieniu Nowego Yorku. Opuszcza on mnie następnie, aby iść uchwalić budżet miasta: 15 miljardów franków (5 razy większy od budżetu paryskiego).

17 października. — Zwiedzam nowowykończone budowle w centrum miasta: Chrysler-Building o wysokości 72 pięter wzniesiony przed rokiem, którego koszt wyniósł 500 miljonów franków; Empire-Building, 106 pięter, wzniesiony przed 6-ma miesiącami kosztem 600 miljonów franków; hotel Waldorf Astoria, będący obecnie na wykończeniu, kosztował 1 miljard franków; widzę fundamenty pod Radio-Building, którego budo-

wa kosztować ma 4 miljardy franków. Gdzież więc jest nędza, bieda, zastój w budownictwie?

Popołudniu match footbalowy: 50.000 miejsc w cenie od 50 do 100 franków. Niemożliwe znaleźć bilet w zadnem z biur, zmuszony jestem zwrócić się do mych przyjaciół, aby wreszcie bilet wstępu otrzymać.

Po match'u spacer samochodem: drogi bardzo szerokie, dwa razy szersze aniżeli na Champs Elysees, dobrze utrzymane; miejsca krzyżowania ruchu napowietrzne lub podziemne; samochody jadą obok siebie czterema nieprzerwanemi sznurami.

19 października. — Filadelfja. Wielki tygodnik Saturday Evening Post bije obecnie 3 miljony egzemplarzy, zamiast dotychczasowych 2.500.000. Podobno bezrobotni czytają, aby się rozerwać. Oświadczono mi także, że zużycie benzyny zwiększyło się, gdyż bezrobotni więcej jeżdżą samochodami.

Uroczyste śniadanie wydane przez prezydenta; obecny prezydent Izby handlowej, najwięksi przemysłowcy miasta, którzy wyjaśniają mi działalność akcji ratunkowej dla bezrobotnych; odbywa się ona drogą udzielania kredytów dla artykułów pierwszej potrzeby: chleb, mięso, węgiel, ubrania, wszystko na kredyt, który będzie potrącany ratami po 5 dolarów tygodniowo z chwilą gdy robotnik zostanie znowu zatrudniony.

I tutaj również nowe aleje, wodotryski, wielkie buildingi w budowie.

Dziennikarze z Filadelfji zadają mi raz jeszcze te same pytania, które słyszałem już w Nowym Yorku.

21 października. — Uniwersytet w Kolumbji. Wygłaszam mój referat samochodowy i mówię wyłącznie o samochodach. Inny prelegent, pan Thysden, przemysłowiec niemiecki, którego referat ma dotyczyć stali, mówi, wyłącznie o rewizji Traktatu Wersalskiego, o zniesieniu odszkodowań i o rozbrojeniu. Pan Hyde, sekretarz spraw rolniczych, wyraża nadzieję, iż urządzonych zostanie wiele placów do golfa oraz lotnisk, co zmniejszy zbiory produktów rolnych.

Wieczorem bankiet Kongresu i Przyjaźni Narodów, który zgromadza najwybitniejsze osobistości świata przemysłowego, bankowego i dziennikarskiego Stanów Zjednoczonych, jak również sławnych lotników i aeronautów, jak Read, Brown, Eckener, Byrd.

Ogromne wrażenie potęgi, inteligencji i organizacji.

Dwie minuty ciemności przy dźwiękach żałobnej muzyki organów dla uczczenia pamięci Tomasza Edisona.

Głębokie wzruszenie.

23 i 24 października. — Detroit. Znajduję fabryki w doskonałym stanie, laboratorja pracują, narzędziarnie zawalone robotą.

Spędzam 6 godzin z Henry Fordem; pokazuje mi on swoje muzea o powierzchni 300.000 mtr. kwadr., swoje sale kreśleń o tej samej powierzchni, których podłogi lśnią jak w sali balowej, wreszcie salę dla tańców, gdzie właśnie odbywa się lekcję dla dzieci z sąsiedztwa i gdzie, na żądanie wielkiego przemysłowca, orkiestra zaczyna grać „Marsyljankę".

Henry Ford oprowadza mnie po specjalnych warsztatach z maszynami miażdżącemi wozy: 400 samochodów zostaje zmiażdżonych w kawałki codziennie przez specjalne prasy hydrauliczne i wysyłanych do pieców martenowskich, by zostać roztopionemi na stal; spodziewa się on osiągnąć niedługo liczbę 3000 samochodów dziennie. Opowiada mi o swoich kapitałach obrotowych, które przewyższają obecnie 10 miljardów franków; dowiaduję się, iż poświęca on każdego roku 750 miljonów franków dla ulepszenia swoich instalacji; zostaję oprowadzony przez laboratorjum Edisona.

Nie widzę bezrobotnych na ulicach i dowiaduję się, że zatrudnieni oni zostaną w znacznej liczbie w ciągu listopada. Mieszkam w nowym hotelu, posiadającym 1200 pokojów, wybitnie luksusowo urządzonych.

25 października. — Zwiedzenie nowego mostu George-Washington w Nowym Yorku z ulicami na 3-ch piętrach, przy wjeździe na most dla uniknięcia krzyżowań. Most ten kosztował 1.500 miljonów.

Przejeżdżając przez wielkie miasta, stwierdzam ponadto, że żebractwo prawie nie istnieje, że sprzedawcy jabłek, o których tyle opowiadano zniknęli prawie zupełnie (złośliwe języki utrzymują, iż niema więcej jabłek do zbycia). Nie widziałem, ani w Nowym Yorku, ani w Detroit, ani w Filadelfji żadnego pochodu. Gdy opowiadam przemysłowcom o rzekomych manifestacjach, słyszę odpowiedź, że o czemś podobnem pierwsze słyszą; niema ani związków, ani zgromadzeń publicznych. Stwierdzam również, że okna wszystkich buildingów pozostają oświetlone przez całą noc; że cała reklama jest świetlna i pozostaje oświetloną również przez całą noc, a to zarówno w miastach, jak i wzdłuż linji kolejowych, co dowodzi bajecznej rozrzutności elektryczności; stwierdzam dalej, że magazyny konfekcji są licznie zwiedzane, że kina, dancingi, music'hall'e są przepełnione, że istnieją tysiące restauracji, gdzie tolerowane jest wino i szampan, mimo prohibicji, i że przed temi restauracjami stoją nieskończenie długie szeregi samochodów.

26 października. — New York Times opisuje moje wrażenia o sytuacji samochodowej w Stanach Zjednoczonych i największy bankier nowojorski, wielki przyjaciel Francji, poleca mi przed wyjazdem, abym powtórzył jego przyjaciołom w Paryżu, że mój artykuł w New York Times zgadza się całkowicie z jego osobistą opinją.

Wieczorem odbywa się bankiet wydany przez Izbę przemysłową francuską na cześć premjera Laval'a, bardzo gorąco okrzykiwanego przez gości, a następnie przez tłum, w chwili gdy udaje się na okręt „Ille de France", który odwozi nas wszystkich „z biednej Ameryki" ku „krajowi złota".

A. C.

Zagadnienie utworzenia Rady Drogowej w Polsce

Wciągnięcie w orbitę swej działalności najszerszych sfer społeczeństwa i zapewnienie sobie ich czynnej współpracy stanowi jedno z najważniejszych zadań przewidującej państwowej polityki ekonomicznej. Znajduje to swój wyraz w tworzeniu specjalnych Rad, w których skład wchodzą obok przedstawicieli poszczególnych władz państwowych, przedstawiciele instytucyj samorządowych, instytucyj społecznych, związków zawodowych i t. p. Rady takie powoływane są dla badań i pracy, w tych zwłaszcza dziedzinach, gdzie interesy państwowe łączą się bezpośrednio z interesami pewnych ugrupowań gospodarczych społeczeństwa, wymagając od nich znaczniejszych świadczeń pieniężnych, czy to na rzecz dokonania doniosłych inwestycyj, bądź to dla uskutecznienia zasadniczych reform w sposobie prowadzenia samego gospodarstwa państwowego, — a więc w tych wszystkich wypadkach, gdzie koordynacja dążeń państwa i społeczeństwa nietylko jest pożyteczna dla obu stron, ale i niezbędna dla zamierzonej akcji.

Postępując w ten sposób osiąga państwo nietylko wielkie korzyści natury moralnej, a wyrażające się w zjednaniu sobie społeczeństwa i jego poparcia dla swych poczynań, ale zyskuje również i pomoc materjalną, gdyż umiejętnie zachęcona i zaprzęgnięta do współpracy inicjatywa społeczeństwa częstokroć przejmuje nawet na siebie i na swój koszt wiele działów pracy, wchodzących w zakres działalności państwowej.

Do rzędu takich dziedzin gospodarstwa państwowego w których współdziałanie społeczeństwa jest nietylko rzeczą pożądaną, ale wręcz konieczną, należy bezsprzecznie kwestja drogowa. W ostatnich kilkunastu latach wysunęła się ona we wszystkich państwach na czoło najważniejszych, a zarazem i najtrudniejszych zagadnień do rozwiązania. Jest też przedmiotem troskliwych badań i rozważań, a także i wielkich ofiar pieniężnych wszystkich rządów. Wiele już krajów przebrnęło szczęśliwie okresy niedomagań i nieudanych eksperymentów, nietylko znajdując odpowiednie sposoby racjonalnego rozwiązania tej kwestji, ale mogąc się już wykazać pomyślnemi rezultatami zastosowanych metod. Ograniczając się do przytoczenia najbardziej charakterystycznych przykładów, wymienimy tutaj Italję i Czechosłowację. Do niedawna stan dróg w obu tych krajach był na tym samym poziomie, co obecnie w Polsce. Zasadniczy zwrot na lepsze rozpoczął się z chwilą uchwalenia i wprowadzenia tam w życie funduszów drogowych. Zanim się zdecydowano na to doniosłe posunięcie, rozważono najpierw w najdrobniejszych szczegółach projekt ustawy nietylko w parlamencie, ale wezwano do wypowiedzenia się o nim zainteresowane organizacje społeczne i gospodarcze. Nadto, ażeby utrzymać w dalszym ciągu łączność współpracy ze społeczeństwem, wprowadzono zarówno w Czechosłowacji, jak i w Italji przedstawiciele tychże organizacyj do Rad utworzonych dla zarządzania funduszami drogowemi. Nadmieniamy jeszcze, że w Czechosłowacji wprowadzony został w życie fundusz drogowy w 1927 r., a w Italji w 1928 r. Preliminowane dochody nietylko okazały się najzupełniej realnemi, ale nawet przewyższyły je w rzeczywistości o kilkadziesiąt procent. Obecnie w obu tych krajach zdołano już wykonać $^3/_4$ zamierzonego programu i doprowadzić drogi do pierwszorzędnego stanu.

W Polsce, po odzyskaniu niepodległości, kiedy przystąpiono do organizacji drogownictwa, zaczęto zrazu wzorować się na przykładach zachodnio-europejskich.

Po utworzeniu Ministerstwa Robót Publicznych dekretem z dnia 15 stycznia 1919 r., ukazuje się dekret z dnia 7 lutego tegoż roku. O „Tymczasowych przepisach o zarządzie drogami kołowemi". Zawiera on w 11 artykule postanowienie co do utworzenia specjalnego Komitetu Drogowego, którego regulamin pozostawiono opracowaniu Ministra Robót Publicznych. Wkrótce też w Dzienniku Praw Nr. 39, poz. 286 pojawia się Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 9 kwietnia 1919 roku w przedmiocie Regulaminu Komitetu Drogowego przy Ministerstwie Robót Publicznych. Przytaczamy poniżej najważniejsze artykuły z tego rozporządzenia.

Art. 1. W wykonaniu art. 11-go dekretu z dn. 7 lutego 1919 roku (Dz. Praw poz. 149) o „Tymczasowych przepisach o zarządzie drogami kołowemi" ustanawia się przy Sekcji dróg kołowych i mostów, w celu opracowania programu polityki drogowej i budżetu, oraz wydawania opinji o ważniejszych przedsięwzięciach Ministerstwa z zakresu dróg kołowych — Komitet drogowy.

Art. 2. Komitet drogowy przy Ministerstwie Robót Publicznych ma charakter doradczy. Postanowienia jego dostarczają materjału do odnośnych zarządzeń Ministerstwa Robót Publicznych w zakresie dróg kołowych.

Art. 3. W skład Komitetu wchodzą:

a) przedstawiciele Ministerstw, a mianowicie:
   1. Spraw Wewnętrznych,
   2. Skarbu,
   3. Kolei Żelaznych,
   4. Rolnictwa i Dóbr Państwowych,
   5. Przemysłu i Handlu i
   6. Spraw Wojskowych.

b) przedstawiciele instytucyj samorządowych, a mianowicie:
   1. Związku Sejmików powiatowych (lub analogicznej centrali samorządowej) i
   2. Związku miast.

Instytucyj Społecznych:

1. Centralnego Towarzystwa Rolniczego,
2. Związku Przemysłowców,
3. Komitetu Giełdowego,
4. Polskiego Klubu Automobilistów w Warszawie.

Instytucyj Zawodowych:

1. Stowarzyszenia Techników w Warszawie i analogicznych stowarzyszeń technicznych we Lwowie, Krakowie i Poznaniu;

c) rzeczoznawcy powoływani według uznania Ministerstwa Robót Publicznych;

d) przedstawiciele administracji dróg kołowych i mostów:

1. szef Sekcji dróg kołowych i mostów,
2. naczelnicy wydziałów Sekcji dróg kołowych i mostów,
3. inni urzędnicy Ministerstwa Robót Publicznych według uznania szefa Sekcji dróg kołowych i mostów.

Art. 4. Przewodniczącym Komitetu jest Szef Sekcji dróg kołowych i mostów, który uprawniony jest w razie niemożności przybycia na poszczególne posiedzenie Komitetu do wyznaczenia swego zastępcy.

Art. 6. Na każdem posiedzeniu spisany będzie zwięzły protokuł, obejmujący przedmioty wniesione pod obrady oraz wydane opinje bez toku obrad. W przedmiotach większej wagi przytoczone będą i zasady, na których się opinja opiera. W razach tego wymagających protokuł objąć powinien i zdanie mniejszości i pojedynczych członków.

Art. 9. Komitet nie prowadzi oddzielnego biura. Czynności biurowe załatwia personel Sekcji dróg kołowych i mostów.

Niestety, Komitet ten będący doskonale pomyślaną Radą Drogową nie ujrzał nigdy światła dziennego. Sprawa drogowa w Polsce została zamknięta na „cztery spusty“ w obrębie murów Ministerstwa Robót Publicznych i nie wyszła dotychczas ani razu poza próg jego, aby nawiązać kontakt ze społeczeństwem. Nic też dziwnego, że nie będąc przez nie dostatecznie znaną, była niedocenianą i otaczaną obojętnością, a nawet pewną niepopularnością. Stan taki trwał przez całe dwanaście lat istnienia wskrzeszonej Polski. Państwo w zakonspirowany sposób prowadziło gospodarkę na drogach, a społeczeństwo wciąż ubolewało, że po tych drogach nie może jeździć. Aż raptem, z początkiem roku bieżącego zrobiło się głośno w Polsce o sprawie drogowej. Państwo nie mogąc sobie dać już rady z piętrzącemi się wciąż trudnościami prowadzenia gospodarki drogowej, sięgnęło po radykalne środki i przeprowadziło przez Sejm w m. styczniu r. b. ustawę o utworzeniu „Państwowego Funduszu Drogowego“. O opinję społeczeństwa w tej sprawie miarodajne czynniki bynajmniej się nie zatroszczyły, mimo że sięgnęły do jego kieszeni po niebylejaką sumę, bo aż trzydzieści pięć miljonów złotych rocznie. Był to zasadniczy błąd, który też nie kazał długo czekać na swe ujemne skutki. Z chwilą ogłoszenia ustawy o Funduszu Drogowym, zawrzało jak w ulu. Podjęto bezzwłocznie energiczną i napastliwą kampanję prasową, zwoływano zgromadzenia, doszło nawet do strajków. Zaczęto się bronić, opierając się wszelkiemi sposobami przed płaceniem tego, tak niepopularnego podatku. Po kilku miesiącach zaciekłej walki z Funduszem Drogowym, wojna ta, możemy to już dzisiaj powiedzieć, skończyła się jego zupełną przegraną. Straty poniósł „ten trzeci“ najwięcej tutaj zainteresowany, t. j. sprawa drogowa. Ustawa o Funduszu Drogowym, która miała dla niej stanowić punkt zwrotny, przyniosła w swem działaniu wręcz przeciwne rezultaty. Wobec minimalnych wpływów Funduszu, bo wynoszących za 8 miesięcy zaledwie 12% preliminowanej sumy, nietylko niemożliwem się stało podjęcie robót, choćby w najmniejszym nawet zakresie około ulepszenia nawierzchni dróg państwowych, ale trzeba było przerwać nawet normalne roboty konserwacyjne. Zadłużenie dróg państwowych sięga już prawie dwustu miljonów złotych. Sytuacja jest poprostu rozpaczliwa. Walą się jeden po drugim mosty na drogach, najważniejsze arterje są już w większości prawie zupełnie zniszczone, a na wiosnę roku przyszłego będą całkiem nie do przebycia. Państwo stanęło nietylko w obliczu zmarnowanego bezpowrotnie kilkuset-miljonowego kapitału, inwestowanego w drogi w ciągu całej dotychczasowej gospodarki, ale i jednocześnie przed koniecznością natychmiastowych znaczniejszych wkładów, o ile z tych dróg nie mają pozostać tylko ślady na mapach. Ale skąd weźmie Państwo na to środki w dobie tak ostrego kryzysu ekonomicznego? I jakie jest wyjście z tego rozpaczliwego położenia?

Niewątpliwie, że ustawa o Funduszu Drogowym zawiera znaczne usterki i niedociągnięcia, a nadto nie jest zupełnie dostosowana do obecnego krytycznego stanu gospodarczego. Jednak nie doszłoby nigdy do tak bezwzględnego sprzeciwu społeczeństwa, gdyby ono było do niej zawczasu odpowiednio przygotowane i zaagitowane na stronę idei Funduszu .

Dokonywują się obecnie prace nad nowelizacją tej ustawy, ale znowu bez współudziału i poza plecami społeczeństwa. Wyrażamy obawę, że mogą być powtórzone te same zasadnicze błędy, w innej tylko formie, dlatego też zwracamy uwagę miarodajnych czynników na bezwzględną konieczność nawiązania kontaktu ze społeczeństwem. Stać się to może tylko drogą powołania do życia Rady Drogowej przy Funduszu Drogowym, w której weźmie udział społeczeństwo z prawem współrzędnego decydującego głosu.

Mn.

STRONICA PRAWNIKA

NA WŁAŚCIWEJ DRODZE.

W dniu 1 października roku bieżącego rozpoczął działalność pierwszy na ziemiach Państwa Polskiego Sąd dla spraw samochodowych.

Sąd ten (ściślej mówiąc, jego zaczątki) powołany został do życia, jako owoc długotrwałych starań, czynionych przez zrzeszenia automobilowe polskie, które stanęły w obliczu konieczności otrzymania sądownictwa karnego fachowego, wobec odrębności charakteru spraw karnych i karno-cywilnych, wynikłych na podłożu wypadków samochodowych.

Masowość charakteru wypadków automobilowych w ośrodkach wielkiego skupienia mas ludności (okręgi przemysłowe i górniczo-hutnicze) z jednej strony, a prawie powszechna śród sędziów nieznajomość automobilizmu (wobec ogromnej różnorodności (w budowie, szczegółach i konstrukcji maszyn różnego typu) z drugiej strony, — spowodowały, że dotychczasowy stan rzeczy stawać się zaczynał nieznośnym. Dochodziło do tego, że jeden i ten sam Wydział karny Sądu Okręgowego nie posiadał jednolitego, ustalonego orzecznictwa i ferował wyroki o zasadach rozbieżnych, zależnie od kompletu sędziowskiego.

Naskutek takiego stanu rzeczy zrzeszenia automobilowe Rzeczypospolitej Polskiej wszczęły starania w Ministerstwie Sprawiedliwości o zorganizowanie Sądów karnych (do spraw automobilowych) złożonych z sędziów fachowców w tej dziedzinie.

A oto jego geneza:

W dniu 30 maja 1931 roku z sekretarjatu Ministra Sprawiedliwości w Warszawie wychodzi za liczbą d. II. A. 3880/31 okólnik do Panów Prezesów Sądów Apelacyjnych, podpisany w zastępstwie Ministra przez pana Świątkowskiego, Vice-Ministra Sprawiedliwości. Dokument ten podajemy in extenso, gdyż treść jego najlepiej wyjaśni pobudki, jakiemi kierowała się władza naczelna służby sprawiedliwości przy powzięciu decyzji o utworzeniu omawianych sądów.

Do Pana
Prezesa Sądu Apelacyjnego
w Warszawie.

Ministerstwo Sprawiedliwości w wyniku przeprowadzonej ankiety w sprawie rozpoznawania spraw powstałych na tle wypadków samochodowych ustala następujące zasady: sprawy wynikające na tle wypadków samochodowych i to zarówno sprawy karne, jak i sprawy cywilne — zazwyczaj wymagają ustalenia odpowiedzialności kierowcy samochodowego w spowodowaniu wypadku, co z kolei powoduje u rozpatrującego sprawę sędziego konieczność dokładnego orjentowania się nie tylko w sposobie prowadzenia samochodu i ogólnych warunkach ruchu samochodowego, ale ponadto niejednokrotnie także w konstrukcji poszczególnego typu samochodu.

Dla ułatwienia sądom orzecznictwa w tego rodzaju sprawach, których ilość wzrasta niezwykle szybko, przybierając w wielkich miastach nawet charakter masowy, konieczne jest powołanie we wszystkich okręgach sądowych dostatecznej liczby biegłych z tej dziedziny zawodowej.

Pan Prezes zechce na zasadzie § 6 rozporządzenia z dnia 24 grudnia r. 1923 o biegłych sądowych (Dz. U. R. P. Nr. 104 poz. 945) zasięgnąć opinji u P. P. Prezesów Sądów Okręgowych podległego Mu okręgu co do potrzebnej w danym okręgu ilości biegłych w sprawach samochodowych i co do osób nadających się na to stanowisko, a następnie ustanowić odpowiednich biegłych w myśl § 2 powołanego rozporządzenia.

Osiągnięte jednak dotychczas doświadczenia co do orzecznictwa poszczególnych sądów w sprawach samochodowych wskazują, że nawet powołanie biegłych w tego rodzaju sprawach nie zapewnia — zwłaszcza w instancjach niższych — nawet w tym samym sądzie jednolitości orzecznictwa, co przyczynia się do powstania stanu niepewności prawnej, niekorzystnej dla rozwoju ruchu samochodowego, ponadto zaś powoduje wiele pracy w sądach instancyj wyższych.

Jak stwierdzają wyniki przeprowadzonej ankiety, stan ten jest wynikiem rozdzielenia spraw samochodowych, wpływających do niektórych sądów między rozmaite wydziały (oddziały) tego samego sądu, z których każdy stosuje odmienne zasady przy rozpoznawaniu spraw samochodowych.

Celem zapobieżenia ujemnego skutku takiego stanu rzeczy wskazane jest, aby we wszystkich sądach w większych miastach, w których ilość spraw samochodowych tego wymaga, sprawy te powierzone były w myśl podziału czynności jednemu wydziałowi (oddziałowi) sądu, co przyczyniłoby się do pożądanej specjalizacji odnośnych sędziów w danej gałęzi orzecznictwa i do usprawnienia oraz ujednostajnienia wymiaru sprawiedliwości w tych sprawach.

Należałoby przy tej sposobności dbać o poruczenie tego rodzaju spraw przedewszystkiem sędziom, którzy posiadają znajomość konstrukcji wozów samochodowych, zdobytą przez odbycie nauki jazdy

samochodami, a nie da się zaprzeczyć, że pewien procent znających się na konstrukcji samochodów znajduje się także i wśród sędziów.

W państwach zachodnio-europejskich powstały nawet specjalne sądy dla spraw samochodowych, składające się tylko z tego rodzaju sędziów (Francja).

Ministerstwo prosi Pana Prezesa o dołożenie ze swej strony starań, by przy układaniu podziału czynności w sądach podległego Panu Prezesowi okręgu apelacyjnego były uwzględnione wyżej wyłuszczone zasady.

O wynikach zarządzeń wydanych w związku z treścią niniejszego reskryptu Pan Prezes zechce złożyć sprawozdanie.

Minister Sprawiedliwości

(—) w/z. Świątkowski

Podsekretarz Stanu

Naskutek powyższego pisma Pan Prezes Apelacji warszawskiej zwrócił się do Panów Prezesów Sądów Okręgowych podległego mu okręgu, między innymi do Pana Prezesa Sądu Okręgowego w Warszawie. Po krótkich czynnościach przygotowawczych kollegjum administracyjne Sądu Okręgowego w Warszawie powzięło w dniu 7 sierpnia roku bież. uchwałę o potrzebie skoncentrowania w jednym oddziale Sądu Grodzkiego miasta Warszawy i Pragi wszystkich spraw karnych i cywilnych wynikłych na podłożu wypadków samochodowych. (Tak więc narazie posiadamy Sąd dla spraw samochodowych jedynie o kompetencjach Sądu Grodzkiego — sprawy zaś, podopadające pod komptencje Sądu Okręgowego będą po dawnemu kierowane do tegoż Sądu i rzecz prosta, będą rozpatrywane przez dotychczasowych sędziów-nieautomobilistów).

Naskutek uchwały kollegjum administracyjnego Sądu Okręgowego, Pan Naczelnik Sądu Grodzkiego miasta Warszawy wydał odpowiednie zarządzenia, aby sprawy karne i cywilne wynikłe na podłożu wypadków samochodowych były kierowane do oddziału II Sądu Grodzkiego miasta Warszawy. Równocześnie Pan Prezes Sądu Okręgowego w Warszawie delegował na stanowisko sędziego do spraw samochodowych dotychczasowego sędziego śledczego VI rewiru m. Warszawy pana Mieczysława Grabińskiego, automobilistę, którego zasłudze przypisać należy w znacznej mierze szybkie powołanie do życia jednego z pierwszych w Europie sądów dla spraw samochodowych. Bo trzeba tu powiedzieć na pochwałę naszych stosunków, że w porównaniu z wielkiemi państwami Europy Zachodniej sprawa ta została u nas załatwiona w tempie bardzo szybkiem.

Podczas, gdy pięciomiljonowy Paryż, stolica świata, gdzie ruch pojazdów mechanicznych na ulicach osiąga natężenie, o jakiem nam się tu nie śni, nie posiada dotychczas sądownictwa samochodowego, mimo wielokrotnych w tej materji zabiegów Automobile-Club de France, — u nas, przy znacznie słabszem nasileniu tej sprawy, sąd taki został już utworzony.

Pierwszy i narazie jedyny na ziemiach naszych Sąd dla spraw samochodowych rozpoczął swe urzędowanie w dniu 1 października 1931 roku.

W myśl reskryptu kollegjum administracyjnego Sądu Okręgowego w Warszawie, kompetencja terytorjalna Sądu dla spraw samochodowych rozciąga się na obszar Wielkiej Warszawy, a zatem wszystkie wypadki uszkodzeń cielesnych (a nawet śmierci), o ile tylko nie należą do właściwości Sądu Okręgowego, tudzież wypływające stąd roszczenia cywilno-prawne osób poszkodowanych, wynikłe naskutek wypadków samochodowych, powstałych na terenie Waraszawy, Pragi i wszystkich przedmieść — będą od 1 października kierowane tylko do Sądu Grodzkiego, oddział II. (Sprawy skierowane przed tą datą do właściwych wówczas Sądów będą już tam załatwione).

W związku z tem nasuwają się nam pewne uwagi natury proceduralnej:

1. każdy wypadek samochodowy karny (oczywiście karno-sądowy, nie zaś karno-administracyjny) który tylko zaszły na terenie Wielkiej Warszawy, będzie rozpatrywany przez oddział II Sądu Grodzkiego w Warszawie.

2. Sąd ten będzie także instancją odwoławczą od wszelkich kar, orzekanych przez władze administracyjne I instancji (władze powiatowe) na terenie Warszawy, Pragi i przedmieść.

3. W wypadku łącznego traktowania sprawy karnej i wypływającego z niej powództwa cywilnego — rzecz cała rozpoznawana będzie przez Sąd Grodzki w Warszawie, w oddziale II (jeśli tylko wypadek samochodowy wydarzył się w granicach kompetencji terytorjalnej omawianego Sądu).

4. Natomiast w wypadku odrębnego traktowania sprawy karnej i będącego jej wypływem powództwa cywilnego obowiązyać musi normalna w sądownictwie dwutorowość: sprawa karna rozpoznawana będzie w omawianym Sądzie samochodowym, cywilne zaś roszczenia (o odszkodowanie i inne) poddane będą ogólnej zasadzie procesu cywilnego „lex et forum rei", a zatem o wyborze Sądu decydować będzie miejsce zamieszkania pozwanego (nie oskarżonego!).

Wniosek stąd taki, że jeśli szofer zamieszkały w Wilnie, przejedzie przechodnia w Warszawie, sprawa karna (i równoczesne powództwo cywilne) rozpatrywane będą w Warszawie; w razie zaś skierowania przez poszkodowanego oddzielnej skargi do Sądu cywilnego — sprawa będzie rozpoznawana przez Sąd w Wilnie.

Natomiast w wypadku odwrotnym, gdy szofer, zamieszkały w Warszawie spowoduje wypadek w Wilnie, to sprawa karna (jakoteż po-

wództwo cywilne) odbędzie się w Wilnie — a poszkodowany, jeśli nie zgłosi w czasie rozprawy karnej powództwa cywilnego, lecz zechce dochodzić swych praw w drodze procesu cywilnego, będzie musiał zgłosić powództwo w Sądzie samochodowym, bez względu na oddział Sądu Grodzkiego, w którym mieszka pozwany. I to właśnie jest ten ciekawy rys charakterystyczny sądownictwa specjalnego (Sądy Pracy, Sądy samochodowe i t. d.): uniezależnienie Sądu od Komisarjatu zamieszkania.

Tyle — co się tyczy właściwości terytorjalnej Sądu do spraw samochodowych. Jak widzimy — jest ona regulowana w myśl Ustawy Postępow. Cywil., Prawa o Ustroju Sądów Powszechnych, jakoteż art. 24 i 25 Kodeksu Postępowania Karnego.

Przechodząc do zagadnienia kompetencji rzeczowej omawianego przez nas Sądu, zauważyć należy, że kompetencja ta obracać się będzie w ramach nakreślonych przez artykuły: 15 i 17 Kodeksu Postępowania Karnego oraz artykuły: 30—32 Ust. Post. Cyw., a zatem nakładane być mogą kary do lat 2 pozbawienia wolności i akcje cywilne zasadniczo do złotych 500.

Powiadamy: „zasadniczo do złotych 500.—", albowiem w razie połączenia procesu karnego z procesem cywilnym, powództwo cywilne w Sądzie do spraw samochodowych może być zgłoszone na każdą sumę, choćby i miljona złotych. Natomiast w razie wytoczenia odrębnej akcji cywilnej na sumę powyżej zł. 500.— powód skierowany będzie do Sądu Okręgowego.

Przechodząc od zagadnień proceduralnych do zagadnień prawa materjalnego, zauważyć trzeba, że na pierwszy rzut oka wydawaćby się mogło, że działalność prawnicza omawianego Sądu obracać się będzie w ramach dość szczupłej ilości artykułów kodeksowych, a mianowicie na terenie prawa cywilnego stosowane będą z reguły artykuły: 1382, 1383 i 1384 Kodeksu Napoleona, zaś na terenie prawa karnego artykuły: 464 — (część I) i 474 — (całość) Kodeksu Karnego z 1903 r.

Jednak już przy pobieżnem zapoznaniu się z tą istną lawiną ustaw, rozporządzeń, dekretów, okólników, nowel i regulaminów, obowiązujących w sprawach automobilowych na terenie chociażby jednej tylko Warszawy dojść musimy do przekonania, że działalność prawnicza Sądu samochodowego będzie niełatwa i nasuwająca całą masę wątpliwości prawnych. Dość powiedzieć, że obok całkiem nowoczesnych ustaw automobilowych z 27. I. 1928 (Dz. U. R. P. 41/28) i 14. II. 1928 (Dz. U. R. P. 18/28) jeszcze pokutuje jakieś rozporządzenie nieboszczyka gubernatora Skałłona z 1903 r. Ta masa ustaw, obowiązujących w jednej zaledwie dziedzinie życia społecznego, stanowić będzie kulę u nogi w życiu i pracy sędziego samochodowego, chcącego nie teoretyzować, a praktycznie, życiowo załatwiać tak częste dziś konflikty prawne automobilizmu.

I dlatego sądzimy, iż palącą staje się konieczność ujednostajnienia w całej Polsce ustaw i rozporządzeń z dziedziny automobilizmu, tak, by przynajmniej pod koniec roku 1932 można było ogłosić jednolitą i skodyfikowaną Ustawę o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, któraby wreszcie w sposób wyczerpujący, a jednoznacznie jasny i przejrzysty uregulowała wszystkie wątpliwości w materji omawianej.

Henryk Gołogórski.
aplikant Sądu Najwyższego.

P. S. Kończąc ten szkic, chciałbym wypełnić miły obowiązek podziękowania panu sędziemu Mieczysławowi Grabińskiemu za materjały, któremi się ze mną łaskawie, a nader uprzejmie, podzielił.

H. G.

Nowy produkt firmy Vacuum Oil Company na rynku.

Oddawna już odczuwano ogólnie brak oleju, odpowiednio smarującego górne części silników pojazdów mechanicznych, które to części wymagają szczególnie pieczołowitego smarowania, ze względu na to, że narażone są na silne tarcia i wysokie temperatury.

Rozumiejąc doniosłość właściwego smarowania tych właśnie wymienionych części pojazdów mechanicznych, poświęciła firma Vacuum Oil Company problemowi temu specjalną uwagę, przeprowadzając w swoich laboratorjach staranne badania, uzupełnione jeszcze dokładnemi próbami praktycznemi, w których wyniku wypuściła na rynek nowy produkt pod nazwą **„Gargoyle do Górnego Smarowania"**. Zadaniem tego nowego produktu, jako domieszki do materjału pędnego, jest właściwe smarowanie górnych części silnika, a więc górnej części gładzi cylindrowej i tłoków oraz trzonów zaworowych w prowadnicy, zwłaszcza zaś przy pierwszych obrotach silnika, zanim jeszcze nastąpi normalna cyrkulacja oleju.

Stosowanie Gargoyle do Górnego smarowania ulepsza doszczelnianie tłoków, zapewnia miększy bieg silnika i ułatwia startowanie, szczególnie przy niskich temperaturach. Specjalnie zaleca się stosowanie tego produktu przy wbieganiu nowych silników, względnie świeżo remontowanych, przy których przewiercono cylindry i dopasowano nowe tłoki.

Gargoyle do Górnego Smarowania dodany do materjału pędnego gwarantuje 100-procentowe smarowanie pojazdów mechanicznych.

Stan przemysłu samochodowego w dobie kryzysu gospodarczego

Produkcja w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie.

Typy wozów.

Chociaż produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych spadła o 37% w roku 1930 w porównaniu z rekordowym poziomem produkcji w roku 1929, fabryki automobilowe w Ameryce wypuściły 14 razy więcej wozów, niż fabryki w Anglji, która zajmuje II miejsce w szeregu krajów przemysłu samochodowego. Eksport samochodów ze Stanów Zjednoczonych spadł o 298.577 wozów, t. j. o 55% w stosunku do roku 1929, był jednak 5-krotnie większy niż eksport samochodowy kanadyjski, a 7 razy większy od eksportu francuskiego, największego w Europie w roku 1930. Co się tyczy Kanady, to jej produkcja, w roku 1930 spadła o 41% w stosunku do roku 1929, chociaż Kanada utrzymała się na 4 miejscu wielkich krajów samochodowych świata (po Stanach Zjednoczonych, Anglji i Francji).

Jak wykazują statystyki Amerykańskiej Handlowej Izby Samochodowej produkcja wozów osobowych w U. S. A. i Kanadzie **wedle typów** przedstawiała się jak następuje:

TYP WOZU	1928	1929	1930	TYP WOZU	1928	1929	1930
Touring	5,7	3,7	2,7	Sedan 2-drzwiowy	26,1	28,0	26,9
Roadster	5,5	6,7	6,9	Inne wozy kryte	40,2	39,1	38,4
Coupè	19,4	20,7	24,1	Chassies	3,1	1,8	1,0

Stosunek procentowy do ogólnej produkcji samochodów osobowych

W roku 1930 wzrosła znacznie w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie produkcja ciężarówek 3/4 tonowych lub lżejszych, w roku 1929 produkcja tych wozów wynosiła 17,1% wszystkich wozów ciężarowych, a w roku 1930 24/. Natomiast do minimalnej ilości w stosunku do lat poprzednich spadł wyrób ciężarówek 1 i $1^1/_2$ tonowych; w ciągu 5 lat poprzedzających ubiegłe 2 lata sprawozdawcze, produkcja tego typu wozów wahała się od 71,6 do 53,2% ogólnej liczby ciężarówek wyprodukowanych rocznie — w roku 1929 spadła do 9,5% a w roku 1930 do 5,2%. Zwiększyła się natomiast prawie 15-krotnie w stosunku do wspomnianego okresu 5-letniego produkcja wozów półtora i dwa tonowych, bo ze średniego poziomu 5% do 63,4% w roku 1929, a 61,7% w roku 1930.

Produkcja samochodowa w poszczególnych krajach.

Anglja wyprodukowała w roku 1930 235.676 wozów, zatem więcej o 0,7% niż w roku 1929 (233.925 wozów). Produkcja wozów osobowych spadła o 5%; ciężarówek i autobusów wyrobiono więcej o 19%.

Zgodnie z wiadomościami rocznika (British Motor Number), przemysłowcy angielscy zwracają większą uwagę na budowę silnika i rysunek zewnętrzny wozu, stwierdziwszy, że są to czynniki podnoszące wartość eksportową wozu angielskiego. Pozatem przemysł angielski poszedł w kierunku wozów wielocylindrowych, aż do 12. Przeciętna granica siły koni 10—200, a cena utrzymana w granicach od 90 do 30.000 f. szterl., choć zaczęto wyrabiać już wozy od 80 f. szterl., wprowadzając jednocześnie sprzedaż na drobne raty. Dużym popytem cieszyły się w roku 1930 (Baby Car s.) 8-konne.

Francja.

We Francji produkcja wyniosła 221.950 wozów, t. j. spadła o 10,5% w stosunku do roku 1928 (248.000) spadła o 9% produkcja wozów osobowych, a ciężarówek i autobusów prawie o 19%).

Wyrobiono najwięcej 4-cylindrówek bo 111.185, 6-cylindrówek 55.455, najmniej 12-cylindrówek, bo 35 sztuk. W statystykach francuskich figuruje ciekawa pozycja wozów o nieznanej ilości cylindrów. Wozów tych wyrobiono 13.000; w roku 1930 największy skok naprzód zrobiły Peugeot'y, bo podniosły swą produkcję o 40% w stosunku do roku 1929 i dosięgnęły cyfry poważnej 40.000 wozów .

Ten skok fabryka zawdzięcza 6-konnym 4 cylindrówkom model 201, których cena we Francji wynosiła około 7.000 zł. Na pierwszem miejscu co do ilości wozów utrzymał się Citroën. Jego produkcja w roku 1930 zmniejsza się o 18% od roku 1929 wyniosła 77.650 wozów, z tej liczby 55.650 wozów osobowych, Renault wyprodukował cokolwiek ponad 40.000 wozów.

Niemcy.

Wyprodukowały 70.044 wozów obniżając o 12% produkcje w roku 1929 (80.100 wozów). Produkcja wozów osobowych podniosła się o

6% natomiast w dziale ciężarówek i autobusów spadła o 56%.

Najwięcej wyprodukował „Opel", bo 25.800 wozów, Adler 7.450, Mercedes Benz 6.400, Daimler Benz 180 (tylko ciężarówki i autobusy). Inne marki po paręset sztuk. W roku 1930 Opel rozszerzył swą fabrykę, rozwijając dział małych 4-cylindrówek, o 20% i o 300 marek tańszych od modelu będącego na rynku. W roku tym Stoewer und Comp. ze Szczecina, utworzył spółkę z Angielską fabryką Morris Commercial Car Ltd na produkowanie ciężarówek Morrisa w Niemczech.

W Italji.

Wyprodukowano 36.532 wozy; produkcja spadła o 32% a ciężarówek i autobusów o 15%; wyrobiono najwięcej 4-cylindrowych: 9.395; 8-cylindr. 834 sztuki.

Najwięcej wyprodukował Fiat, bo 25.600, w tej liczbie 4.600 ciężarówek i autobusów. Lancia 2.105 wozów. Najmniej: Alfa. Romeo, bo 1.500 wozów, Ansaldo 350, Isotta Fraschini tylko 102 wozy.

Sowiety.

Miały wyprodukować do końca września 1930 roku, wedle najlepszych źródeł 4.425 wozów, t. j. więcej o 159% niż w roku 1929 (1.706 wozów).

Statystyki sowieckie, sporządzone inaczej dla użytku zagranicy, o inaczej dla własnego—nie dają wiernego obrazu sytuacji gospodarczej Sowietów. W dziale produkcji i handlu samochodowego statystyki sowieckie są również zaciemnione. Z tego co zebrał Urząd Handlu Wewnętrznego i Zagranicznego Departamentu Handlu Stanów Zjednoczonych wynika, że najwięcej produkuje Jarosławska fabryka samochodów „Arno", jej produkcja — to głównie ciężarówki.

Wielkie ambicje do wszystkiego.

Sowiety, które są najdziwaczniejszym ustrojem społecznym i z szeregu państw cywilizowanych—najmniej cywilizowanem,—w dużym stopniu społeczeństwem barbarzyńskiem mają mimo to ambicje przodowania światu w wielu dziedzinach, naprzykład ustrojowej, estetyki, filozofji życia, wychowania, moralności i techniki. Niektóre z pomysłów sowieckich budzą podejrzenia, że ma się do czynienia z genjuszami albo warjatami.

W kraju, gdzie corocznie umiera z nędzy, głodu i chorób epidemicznych, kilka miljonów ludzi, nie zapomina się o kosztownych wyprawach naukowych do Biegunów.

Zaczęto budować luksusową stację radjofoniczną, o fantastycznej mocy nadawczej 1000 kilowatów, a ostatnio rzucono się z taką samą egzaltacją semicką, w kierunku wielkiej produkcji samochodowej, w Niżnym Nowgorodzie budują już od roku olbrzymią fabrykę, która zacznie pracować już jesienią r. b. 1931. Roczna produkcja tej fabryki obliczana jest na 150.000 samochodów.

W pobliżu Moskwy zbudowali etatyści sowieccy wielką montownię części samochodowych, głównie amerykańskich. Pierwszy samochód złożony w tej montowni wypuszczono na rynek w marcu 1931 r. Montownia przygotowana jest do produkcji dziennej 80 wozów.

Cała akcja samochodowa sowiecka mieści się w ramach „piatiletki". Wedle tego planu, Niżnyj Nowgorod ma być ośrodkiem produkcji samochodowej, skupiającej 75% całej produkcji krajowej. Przebudowana ma być fabryka „Arno" w Jarosławiu tak, aby produkcja roczna tej fabryki dała 50.000 wozów.

W pobliżu Moskwy i Charkowa wybudowane będą wielkie warsztaty reparacyjne. Jak z tego widać, rząd sowiecki chce stanąć na czele wszystkich europejskich państw samochodowych, wyścignąć Francję, której produkcja roczna wyniosła ostatnio 248.000 wozów, a może dogonić Kanadę, która dała ostatnio 263.295 wozów i zająć następne miejsce po Stanach Zjednoczonych w produkcji światowej. Są to plany, nie odpowiadające ani gospodarczym, ani cywilizacyjnym potrzebom wygłodzonej ludności Sowietów, a obliczone zapewne na wozy dumpingowe, mające zalać rynki samochodowe w Europie Środkowej i Azji. O ile ambitny ten plan jest realny pokaże przyszłość.

Czechosłowacja.

Licząca zaledwie 15.000.000 mieszkańców wyprodukowała przeszło 3 razy tyle wozów, co Sowiety, Jej produkcja w roku 1930 podniosła się o 14%—w stosunku do roku 1929, dając 16.840 wozów. Produkcja wozów osobowych wzrosła o 7% — innych o 47%. Najwięcej wyrobiono 2 i 4 cylindrówek, bo 11.100 sztuk, najmniej zaś 12 cylindrówek, bo tylko 10.

Dość znaczna była produkcja wozów małych i tanich, jednocylindrowych, sięgająca 550 sztuk. Najpopularniejszymi w roku 1930 były marki „Skoda", „Praga", „Tatra" i „Zbrojówka".

Belgja.

Wyprodukowała 4700 wozów, t. j., mniej o 33% niż w roku 1929. Najpopularniejsze marki „Minerwa" 250 wozów osobowych i 400 ciężarowych, „Imperja" 1000 wozów i „Miess" 300 wozów i „Brochel" 80 wozów; reszta jeszcze niżej.

Danja.

Zmniejszyła swą produkcję w roku 1929 o 13% spadając do 230 ciężarówek i autobusów.

Polska.

Wedle statystyk amerykańskich wyrobiła 500 sztuk własnych wozów. W roku 1930, podnosi produkcję z roku poprzedniego o 10%.

Fabrykacja wozów osobowych podniosła się o 200%, natomiast ciężarówek i autobusów spadła o 33%. Wyprodukowano po 100 sztuk 4- i 6-cylindrówek. Reszta, to 4-cylin-

drowe ciężarówki i autobusy. Wyłącznymi producentami samochodów wyrobionych całkowicie w kraju są: „Ursus“ i C. W. S. (Centralne Warsztaty Samochodowe), obie fabryki państwowe. „Ursus“ wybudował 300 cztero-cylindrowych ciężarówek marki „Spa“, a C. W. S. 200 cztero i sześcio cylindrówek osobowych. W r. 1931 C. W. S. podpisały umowę z Fiatem na polską produkcję tych wozów.

Japonja.

Wyrobiła w r. 1930 265 sztuk ciężarówek (autobusów), t. j. o 23% więcej, niż w r. 1929.

W Japonji są tylko trzy fabryki samochodowe — wszystkie otrzymują subsydja rządowe. Marki japońskie to: „Ishi Kara Jima“, najstarsza „Sumida“ i „Tokijska Spółka Przemysłowa—Gazowo - Elektryczna“.

Największe rynki zbytu 3-ch największych krajów samochodowych.

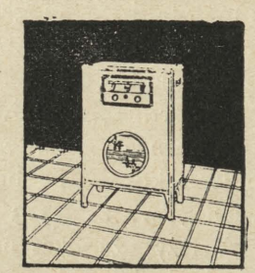
Kraj produkujący i jego rynki.	1929	1930	
Stany Zjednoczone.			
Kanada	47.742	23.235	
Belgja	29.883	22.415	
Argentyna	59.073	21.573	
Danja	12.461	13.567	
Meksyk	17.472	12.254	
Szwecja	19.155	11.964	
Australja	61.000	10.809	
Indje Brytyjskie	19.026	10.475	
Południowa Afryka	26.809	9.057	
Anglja europejska	26.977	8.180	
Polska i inne kraje	216.609	94.119	(Polska — 20.000)
Razem	536.207	237.630	
Francja.			
Algier i Tunis	14.442	10.764	
Hiszpanja	7.245	3.050	
Belgja	3.817	1.973	
Marokko	2.829	1.792	
Szwajcarja	1.782	1.700	
Franc. Indochiny	2.248	1.194	
Anglja europejska	2.198	1.188	
Danja	1.253	1.165	
Holandja	1.180	844	
Polska	934	750	
Inne kraje	11.097	6.738	
Razem	49.025	31.158	
Czechosłowacja.			
Polska	489	348	
Jugosławja	?	116	
Węgry	?	18	
Austrja	618	484	
Inne kraje	282	528	
Razem	1.389	1.494	

Z. Cithurus.

Wciąż niedoścignione . . .

ELEKTRYCZNE ODBIORNIKI PHILIPSA

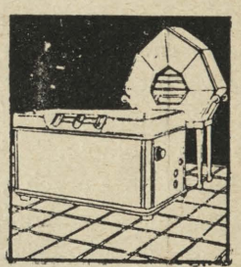
Philips 2607



Luksusowy 4-lampowy odbiornik PHILIPSA typ 2607 z wbudowanym głośnikiem elektrodynamicznym. Silny, czysty i wierny odbiór stacyj europejskich. Zaopatrzony w słynne lampy złotej serji PHILIPSA.

Philips 2511

Luksusowy 4-lampowy odbiornik PHILIPSA typ 2511, zaopatrzony w słynne lampy złotej serji PHILIPSA i elektrodynamiczny głośnik typ 2113.



Pomimo mnożących się coraz to nowych typów odbiorników, na wciąż niedoścignionej wyżynie pozostają odbiorniki PHILIPSA: typ 2511 i 2607. Już od dłuższego czasu zajmują te odbiorniki czołowe miejsce w klasyfikacji sprzętu radjowego świata, zdobywając nieustannie poza pierwszemi nagrodami na międzynarodowych konkursach i wystawach odznaczenie cenniejsze jakiem jest opinja nabywców. Pytajcie tych, którzy je nabyli.

Informacje we wszystkich sklepach radjowych.

Demonstracje na wystawie

PHILIPSA „RADJO i ŚWIATŁO“

Warszawa, Mazowiecka 9.

Do Polskich Zakładów **PHILIPS S.A.**

Warszawa, Karolkowa 36/44.

Proszę o przesłanie szczegółowego prospektu o odbiornikach 2511 i 2607 oraz o wskazanie najdogodniejszego źródła zakupu.

Imię i nazwisko: .....

Adres: .....

„A“

NOWA MARKA SAMOCHODOWA W R. 1932

Światowy kryzys ekonomiczny, którego pierwsze zwiastuny pokazały się już przed trzema laty zupełnie wyraźnie na rynku amerykańskim, żadnej dziedziny przemysłu nie dotknęły chyba tak silnie, jak to ma miejsce w przemyśle samochodowym. Samochód uważany dotychczas powszechnie za artykuł luksusu, a wskutek tego obciążony b. poważnie wszelkiego rodzaju świadczeniami państwowemi, z chwilą kiedy nie jest fabrykowany w kraju, a jest artykułem importowanym staje się dzisiaj dla poważnej liczby osób prywatnych nietylko luksusem, ale często wprost przedstawia się jako utopja, której nabycie jest rzeczywiście niemożliwe.

Taki stan rzeczy głównie odczuli producenci amerykańscy, gdyż przemysł samochodowy amerykański obliczony był w czasach ostatnich głównie na Europę i to Europę Środkową i Południowo-Wschodnią, jako tereny najmniej jeszcze przez samochód opanowane. Pierwszy więc producent amerykański stara się stworzyć nowe podstawy produkcji i handlu samochodami, aby dostosowując się do zmienionych warunków ekonomicznych, zatrzymać rynek europejski — czyni to zwłaszcza dziś, gdy wszystkie usiłowania tak polityki wewnętrznej, jak i zagranicznej Stanów Zjednoczonych dążą jedynie do usuwania i łagodzenia skutków kryzysu amerykańskiego, pozostawiając wszystko inne na boku i decydując się nawet na tak wielkie, bądź co bądź, ofiary, jak ewentualny spadek waluty amerykańskiej — czego potwierdzenie znajdujemy w wypadkach politycznych ostatnich niemal tygodni.

Jeżeli więc na takiem tle powstaje obecnie w Ameryce nowy ruch w przemyśle samochodowym—należy już dziś stwierdzić, że jest to zjawisko niezmiernie ciekawe, a w założeniach swoich prawdopodobnie zupełnie oryginalne — inaczej nie mogłoby liczyć na jakiekolwiek powodzenie.

Pionierem nowego ruchu i przedstawicielem nowopowstającego towarzystwa jest George M. Graham, którego nadzwyczajna znajomość przedmiotu i zdolności organizacyjne zjednały prawie nieograniczone poparcie finansowe dla jego dzisiejszych poczynań. Karjera G. M. Graham'a rozpoczęła się w r. 1916, gdy współpracuje b. intensywnie z firmą Willys-Overland w rok później zostaje kierownikiem sprzedaży towarzystwa Pierce-Arrow, gdzie wkrótce staje się viceprezydentem. W roku 1927 zostaje powołany na stanowisko również viceprezydenta przez Chandler Motor Co., poczem w tym samym charakterze, w tymże roku wraca do Willys-Overland, które to stanowisko zajmował aż do chwili obecnej, kiedy przystępuje do tworzenia nowego przedsiębiorstwa.

O zaufaniu, jakiem cieszy się twórca nowego przedsiębiorstwa, świadczy najlepiej fakt, że w miesiąc niespełna po podaniu do publicznej wiadomości o tworzeniu się nowego towarzystwa biuro G. M. Graham'a w Detroit otrzymało ponad 5000 zapytań i próśb o dodatkowe informacje, pochodzących od sprzedawców samochodów w samych tylko Stanach Zjednoczonych. Zapowiedź, że już na początku 1932 r. znajdzie się na rynku nowy, tani wóz, dotarła ze Stanów Zjednoczonych na rynki zamorskie jeszcze przed reklamą nowego przedsiębiorstwa, tak, że w Detroit otrzymano szereg kablowych zapytań w tej kwestji.

Plany konstrukcji nowego wozu zostały ostatecznie skompletowane, natomiast przygotowania handlowe do kampanji są na ukończeniu w centralnem biurze, w Detroit. Sprzedaż masowa jest projektowana na pierwsze miesiące 1932 r. — tak, aby nowy wóz zaimponował światu już na wystawie samochodowej „New York Automobile Show".

Nazwa wozu i firmy, oraz skład osobowy jej kierowników są trzymane dotychczas w tajemnicy — niemniej jednak już najbliższe tygodnie obwieszczą światu te dane, jak również bliższe szczegóły, dotyczące organizacji przedsiębiorstwa, oraz jego strony finansowej — plany produkcji i rozprzestrzeniania na najbliższy okres.

Powszechnie mówi się w Ameryce o tem, że Graham jest subsydjowany przez jedną z największych i najpopularniejszych obecnie fabryk samochodowych, która przez podobne manipulacje pragnie utorować sobie drogę do tak niskiej ceny swego nowego samochodu, jakiej dotychczas wśród cen na swe wyroby nie miała.

Cała ta afera zakładania nowego przedsiębiorstwa jest przypuszczalnie polityką firmy już istniejącej, na co wskazuje fakt, że Graham odmawia dotychczas jakichkolwiek informacyj ponad to, że jego wspólnicy są to ludzie o nazwiskach dobrze znanych w amerykańskim przemyśle samochodowym i że finanse przyszłej firmy są tak zasobne, że przetrzymają każde ewentualne kłopoty przyszłego koncernu, oraz że nowy wóz będzie to sześciocylindrówka z zastosowaniem możliwości jazdy z wolnobiegiem.

Jasną jest rzeczą, że skoro wóz powyższy ma być wprowadzony na rynek amerykański, a więc ma wytrzymać konkurencję z wozami najpierwszej jakości — musi to też być wóz wysokiej klasy. Dowodem takiego mniemania u przyszłej klienteli jest wielkie zainteresowanie tak ze strony osób prywatnych, jak i przedstawicieli handlu samochodowego, okazywane już dziś, gdy jeszcze ani produkcja nie została rozpoczęta, ani nazwa wozu, czy też jego cena nie zostały ustalone.

Zainteresowanie samej Europy okazało się tak wielkie, że zaszła potrzeba założenia specjalnego biura dla udzielania informacyj w Europie, które to biuro mieści się w Paryżu pod adresem: „New York Herald" Building, 21 rue de Berri, Paris, gdzie pełnomocnik p. Graham'a udziela wszelkich informacyj i zawiera umowy z przyszłymi przedstawicielami nowej firmy.

Pełnomocnik Graham'a w swem niedawnem interview ustalił, że będą wyrabiane dwa rodzaje sześciocylindrówek. Wozy te będą ostatniem słowem techniki, odpowiadając jednocześnie najbardziej nowoczesnym wymaganiom klienteli. Oba rodzaje wozów będą wprowadzone na rynek w St. Zjed. w cenie poniżej 750 dol. amer.

Cena tańszego z dwu nowych typów będzie dużo niższa od wszelkich innych marek, znajdujących się dziś na rynku. Biorąc pod uwagę dokładną znajomość wymagań w tej gałęzi, posiadaną przez Graham'a, należy oczekiwać poważnej konkurencji z najtańszemi wozami innych marek.

Przezorne poczynania Graham'a w Europie, przejawiające się w przygotowaniu rynku przez założenie biur w Paryżu, charakteryzują go jako człowieka śmiałego i przedsiębiorczego — należy więc oczekiwać dodatnich skutków rozpoczynającej się kampanji.

Prospekty wydane przez formujący się koncern mówią o nowym wozie:

„Wprowadzenie naszego nowego wozu na rynek jest oparte na przekonaniu, że trzy lata depresji gospodarczej zmieniły gruntownie możność nabywczą świata. Coprawda nie wszyscy ludzie doświadczyli zmniejszenia dochodów — wielu może wydawać pieniądze w tej skali w jakiej wydawało je przed kryzysem — mimo to wszyscy poddają się modnym obecnie nastrojom krzyzysowym i ci cierpią właśnie dlatego, że mają pieniądze".

„Wóz, który zamierzamy wprowadzić, będzie miał nową nazwę, jakość i cenę. Będzie on przestronny, reprezentacyjny i piękny. Będzie posiadał wszelkie najnowsze urządzenia techniczne i dostosujemy go do możności płatniczej rynku. Nasz wóz umożliwi swemu nabywcy zmniejszenie przeciętnych kosztów utrzymania samochodu do minimum, dając przytem możność otrzymywania tych korzyści, jakie daje tylko bardzo drogi wóz".

P. S. Adres telegraficzny przedstawiciela w Paryżu: „Newcar, Paris".

PATRIA
POLSKIE TOWARZYSTWO ASEKURACYJNE I REASEKURACYJNE
SPÓŁKA AKCYJNA — WARSZAWA, JASNA 4.
Centrala telefoniczna: 556-60.
UBEZPIECZA: samochody od rozbicia, ognia, kradzieży, — właścicieli samochodów od odpowiedzialności cywilnej, — pasażerów i szoferów od następstw nieszczęśliwych wypadków.

JESZCZE „O PROGRAMIE MOTORYZACJI"

W zamieszczonym w Nr. 9 „Auta" artykule „O programie motoryzacji" rozpatrywałem sprawę współpracy Państw. Zakł. Inż. z firmą Fiat, w kierunku budowy samochodów osobowych i w końcowej części poruszyłem podobną, lecz już wprowadzoną w życie umowę z firmą Saurer. Ponieważ właśnie ten ustęp wywołał replikę ze strony ukrywającego się pod szyfrą „X. Y.", autora w Nr. 11 „Auta", oraz ponieważ kwestja produkcji samochodów Saurer w Polsce była w poprzednim mym artykule jedynie w sposób bardzo ogólny zaznaczona dla zobrazowania całokształtu prac naszego przemysłu samochodowego, czuję się zmuszony skorzystać raz jeszcze z gościnnych łamów „Auta" i parę słów wypowiedzieć.

Nazwałem metody fabrykacji firmy Saurer przestarzałemi, gdyż nie uwzględniają one w zasadniczych pociągnięciach tendencji oszczędzania materjału i obróbki, jaka w każdym nowoczesnym organizmie fabrycznym musi panować. Zanalizowanie sposobu obróbki poszczególnych części samochodu Saurer, przeważnie nadmiernie skomplikowanych i kosztownych, i nie zawsze właściwe wyzyskanie materjału, również zwiększające koszt wozu, trudno określić jako metody nowoczesne. Uwydatnia się to zwłaszcza w szczegółach podwozia, a już konstrukcyjne rozwiązanie przedniej osi czy kierownicy nie świadczy o zręczności konstruktora. Chociaż nie zwiedzałem osobiście fabryki Saurer, jednak bardzo rzeczowy jej opis, zamieszczony w czasopiśmie „The Automobile Engineer" jest daleki od wzbudzenia zachwytu i tylko w niewielu szczegółach przypomina nowożytną fabrykę samochodów.

W danym wypadku jednak, biorąc z punktu widzenia potrzeby kraju, jest rzeczą raczej drugorzędną czy „fantastycznie wysoki koszt samochodu" (to określenie nie zostało zaatakowane!) jest spowodowany sposobami fabrykacji, czy też ogromnemi kosztami prac badawczych, poprzedzających wypuszczenie wozu na rynek, czy też nawet jakością materjału i konstrukcji, co do której też można znaleźć jeszcze wiele punktów wątpliwych. Faktem zaś niezbitym pozostaje to, że samochód jest bardzo drogi, zupełnie zatem nieprzystosowany do możności płatniczych naszego społeczeństwa, oraz jest zbyt ciężki, by na naszych drogach posługiwać się nim można. Słuszność tej oceny potwierdza fakt, że z ilości 75 gotowych samochodów Saurer, montowanych od roku blisko w fabryce Ursus, sprzedano dotychczas dosłownie jeden, przyczem nabywcą jest Instytut Badań Inżynierji, dla celów badawczych, a nie użytkowania.

O konstrukcji tego samochodu nie można jeszcze wygłosić ostatecznego sądu. Jest ona wciąż jeszcze w stadjum rozwoju, na co wszyscy się zgadzamy, choć nie wszyscy przy zakupie licencji zdawali sobie z tego sprawę. Jest to jednak argument przemawiający przeciw wyrabianiu tych samochodów w kraju, gdyż zmiany powidują, jak wiadomo, znaczne koszty, co znów podkreślam, nie odpowiada stosunkom materjalnym kraju. Niezaprzeczalnym argumentem jest oszczędność paliwa, ale też zbyt długo przyjdzie nabywcy samochodu oczekiwać na zamortyzowanie tą oszczędnością tak dużego kapitału zakładowego.

Nie wytrzymuje również krytyki wzgląd na „narodowość" kapitału, wciągniętego do tej imprezy. Firmę Saurer finansuje międzynarodowa grupa kapitalistów, a o jej bliskich relacjach z kapitałem niemieckim świadczy ścisła współpraca techniczna z niemiecką firmą Bosch. Wyraża się ta współpraca nietylko w wykorzystaniu licencji silników Acrobosch, lecz również w adoptowaniu do samochodów Saurer pompek pilawowych i rozpylaczy, a nawet całej instalacji elektrycznej Boscha, mimo że ta ostatnia może być nabywana w szwajcarskiej firmie Scintilla. W ten sposób i nasza fabryka samochodów uzależnia się od patentów i fabrykatów niemieckiej firmy Bosch.

Nasuwa się jednak zasadnicze pytanie, czy celowem było rozpoczęcie fabrykacji silnika Diesla w kraju skoro nie jest on jeszcze konstrukcją dostatecznie ustaloną i nie wszędzie wzbudza zaufanie, zwłaszcza, że nie potrafiliśmy dotychczas poważnie fabrykować silników benzynowych, co do których podobnych zastrzeżeń stawiać już nie można. Na to pytanie odpowiedź dadzą nam wyniki popularyzacji samochodów Saurer-Diesel w Polsce. Obawiam się, że będzie ona negatywna.

Trudno w tym artykule szerzej roztrząsać zagadnienie, od czego ma fabryka zaczynać produkcję samochodu, czy od montowania czy od fabrykacji całkowitej. O złych stronach pierwszej koncepcji pisałem w poprzednim mym artykule na tem miejscu, i te wywody nie wywołały krytyki. Szerzej omówiłem cały problem w broszurce p. t. „O Program Polskiego Przemysłu Samochodowego" powtarzać się więc nie będę. Muszę tylko zaznaczyć, że przykład fabryki „OM", podany przez pana X. Y. nie trafia do przekonania, gdyż jest to firma od wielu lat wyrabiająca samochody samodzielnie, więc też nie trudno jej było w krótkim czasie przejść z montowania części sprowadzanych na własną całkowitą fabrykację ciężarówek. Czy i nasza wytwórnia, o bardzo jeszcze skromnem doświadczeniu równie szybko wyjdzie z tego okresu wstępnego, to znów dalsze pytanie, na które odpowiedzi wypadnie nam żądać od przyszłości.

Nakoniec sprostowanie. Pan X. Y. omawiając jedynie uwagi odnoszące się do samochodów Saurer, wyrabianych w fabryce Ursus, napiętnował użyte przezemnie słowo „degradacja", które dotyczyło Państw. Wytwórni Samochodów, jak to po uważnym przeczytaniu można spostrzedz. Mianowicie wyraziłem zdanie, że po wykonaniu własnych konstrukcji przez tę wytwórnię, przejść na zwykłą montownię bez widoków na rozszerzenie zakresu produkcji jest degradacją i tę opinję nadal podtrzymuję. I ja z kolei chcę przypuścić, że pan X. Y. jako technik, zdaje sobie jednak sprawę z tego, że montowanie, w całokształcie prac fabryki samochodów, nie zajmuje pod względem twórczym, poczesnego miejsca. Dlatego przyzna mi zapewne rację, że zamiany **wytwórni** na **montownię** nie godzi się nazwać rozwojem, czy postępem, lecz tylko degradacją.

Inż. Stefan Rużycki.

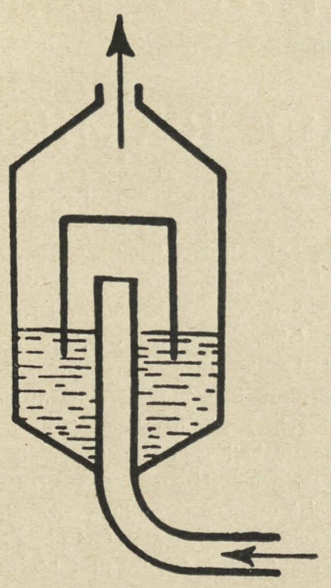
FILTROWANIE POWIETRZA.

Współczesnym konstrukcjom samochodowym, można postawić wiele zarzutów, jeśli rozpatrywać je będziemy pod kątem widzenia nie tyle doraźnej korzyści, jak wszechstronnej celowości. Możnaby wyliczyć bardzo wiele szczegółów, które nie przyniosłyby zaszczytu konstruktorom, gdybyśmy nie musieli się liczyć przedewszystkiem z wygodą i upodobaniem klijenteli. Przypomnijmy sobie słynną przed kilku laty konstrukcję Rumplera. Auto o najmniejszym oporze powietrza, samochód wygodny, logicznie rozwiązany, nie kurzący na drodze, a jednak przez swój dziki kształt, dla oka niemiły, nie znajdował nabywców.

Do innej kategorji błędów konstrukcyjnych, można zaliczyć powszechnie przyjęty układ: chłodnicy, wentylatora i silnika. Chłodnica wystawiona na działanie wcinającego się przez jej rurki powietrza, wspomagana przez wentylator, wciąga znaczne ilości kurzu ulicznego i rzuca go... na silnik. Konstruktorzy, mający wiele innych jeszcze sposobów na przesunięcie warstw powietrza, niezbędnego dla oziębienia cylindrów i wody w chłodnicy, przymykają oczy na fakt, zasypywania czułego mechanizmu samochodowego, niszczycielskim kurzem. Dostaje się on przez otwory wentylacyjne, umieszczone na karterze, wnika do rozrusznika, magneta i całego systemu zapalania, przedostaje się przez gaźnik do cylindrów, wciska się w tuleje zaworowe i ściera trzonki zaworów.

Bez porównania lepiej uszczelnione są dyferencjał i skrzynka biegów, niż silnik, który się kąpie poprostu w tumanach kurzu. Profesor Düll, z politechniki w Brunświku przeprowadził liczne pomiary, nad ilością kurzu przedostającego się do silnika i oto do jakich doszedł wniosków.

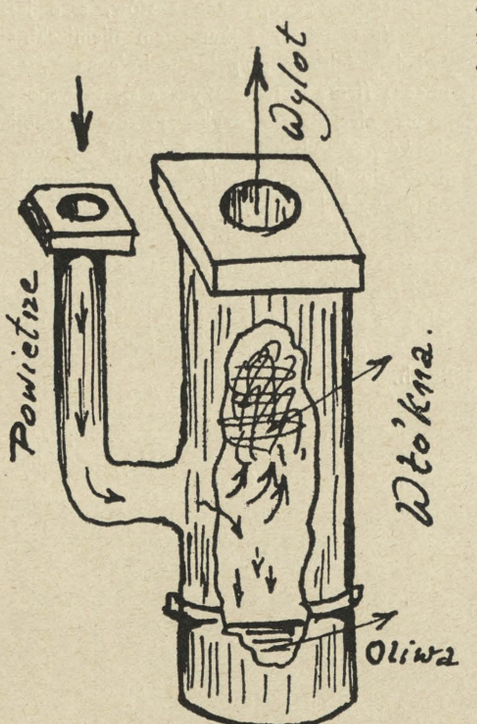
Na dobrych drogach nie posiadających zasadniczo kurzu, trzeba się liczyć z ilością 3 miligramów na metr sześcienny powietrza, wsysanego do silnika. Tak więc 40-to konny silnik, wsysa wciągu 10 godz. pracy około 7,5 gram kurzu. Oczywiście, że nie cała ta ilość pozostaje w silniku. Część pyłów ulega spaleniu, część wraz z wydmuchem uchodzi z silnika, niemniej jednak znaczne ilości i to najgorszych cząstek: kwarcu, piasku, gliny, rdzy żelaznej, sadzy kominowej, unoszącej się w powietrzu, osiada na ściankach cylindrów i zaczyna swą niszczycielską pracę. Te najostrzejsze cząsteczki, mikroskopijnie małe, działają jak szmergiel, gdyż są twarde i dość lekkie by niemusiały opaść na dno



Rys. 1.

karteru i pozostać bezpowrotnie w filtrze oliwnym.

Uniknąć ich działania możemy tylko częściowo. Chroniąc gaźnik, stawiany zaporę, coprawda najważniejszą, lecz jedyną i tylko na tej drodze. Filtry umieszczone na przewietrznikach karterowych są zbyt rzadkie, by mogły chronić z tej strony od dopływu kurzu ulicznego. Również inne części mechanizmu, narażone na powiew



Rys. 2.

powietrza wsysanego przez wetylator nie dadzą się osłonić od pyłu, bez zastosowania zamkniętej przestrzeni, któraby oddzieliła silnik od wpływu wentylatora.

Usuwanie kurzu z silnika odbywa się jedynie przez zmianę oliwy. Wraz z usuwaną oliwą wypływa znaczna część ciał obcych, część zaś pozostaje nadal, jeśli karteru nie możemy przemyć naftą. Pozostają też te ostre i twarde cząstki, które osiadły na zawsze, w miękich partjach babitu na panewkach. Częste zmienianie oliwy dawałoby dobre rezultaty, gdyby nie nadmierny koszt takiego konserwowania samochodu. Znacznie lepiej i taniej, można silnik ochronić od szkodliwego działania kurzu ulicznego przez stosowanie właściwych filtrów. Różne systemy filtrów, znajdujące zastosowanie przeważnie w silnikach traktorowych, cieszą się bardzo małem uznaniem w samochodach osobowych. Posiadacze wozów turystycznych, najczęściej zdejmują filtry w obawie, że te zmniejszają dopływ powietrza do gaźnika, a tem samem wpływają na obniżenie mocy. Jest to do pewnego stopnia słuszne i raczej należy ubolewać, że nie wymyślono dotychczas konstrukcji filtrów zupełnie zadawalających wymagania klijenteli. Inna rzecz, czy nawet pewne zmniejszenie mocy nie jest wskazane, dla oszczędzenia względnie opóźnienia wydatków na remont. Trzeba też wspomnieć o niebezpieczeństwie kryjącem się dla tych, którzy zapominają filtry w odpowiednim czasie oczyścić. Wtedy cały zapas kurzu może dostać się do silnika i wszelkie starania poczynione przedtem idą w niwecz.

Filtry powietrzne, używane w silnikach samochodowych dadzą się podzielić na następujące odmiany: 1. Płuczki wodne. 2. Oczyszczace zwilżone oliwą. 3 .Filtry odrzutowe. 4. Filtry sukienne. 5. Filtry kombinowane.

1. Płóczki wodne.

Na rys. 1 mamy przedstawiony przekrój najprostszej płóczki wodnej, spełniającej rolę filtra powietrznego. Powietrze dostając się przez dolną rurę musi zawrócić pod kloszem i przebijając się przez warstwę cieczy, pozostawia pył. Płóczki tego rodzaju w innem nieco wykonaniu znajdują zastosowanie w silnikach traktowych Forda.

2. Filtry zwilżane oliwą.

Na rys. 2 widzimy w przekroju filtr traktorowy, zbierający częściowo pył na dnie naczynia, gdzie znajduje się stały po-

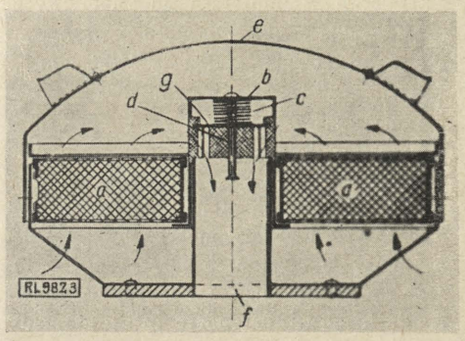
ELEKTROTECHNIKA SAMOCHODOWA
W NAJSZERSZYM ZAKRESIE

Po dłuższych doświadczeniach i studjach zagranicą wypuszczamy w krótce na rynek

CEWKI

własnego wyrobu niedoścignione w działaniu z całkowitą GWARANCJĄ.

„S W E L" Bracia Zakolscy, Warszawa, Warecka 8, tel. 280-22.

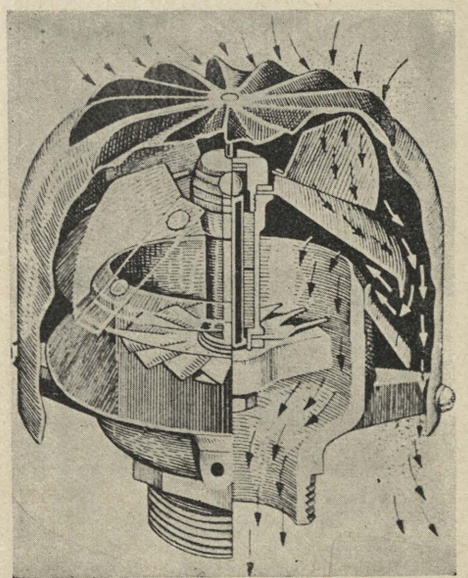


Rys. 3.

ziom oliwy. Tu opadają cięższe części kurzu, lżejsze, unoszone w górę, napotykają na swej drodze siatkę, a następnie włókna napojone oliwą i w tej przestrzeni oczyszczają się gruntownie. Inny typ oczyszczacza oliwnego mamy przedstawiony na rys. 3 Tu główne zadania spełnia pierścień dość dużych rozmiarów posiadający otworki, wypełniony wewnątrz masą wilgotną od oliwy. Mogą to być skrawki filcu, lub inne drobne ciała, pokryte oliwą. Filtry takie wymagają zmiany lub gruntownego oczyszczenia po pół roku pracy.

3. Filtry odrzutowe.

Filtry tego rodzaju na rys. 4 działają na zasadzie siły odśrodkowej. Powietrze wraz z pyłem zostaje przy ssaniu wprawione w ruch wirowy, dzięki czemu cięższe cząsteczki pyłu mogą być odrzucone poza obręb właściwego otworu ssącego. Zasada działania takiego filtru, wyrobu znanej firmy Pallas, jest jasna z rysunku. Zaletą ich jest samoczynne usuwanie pyłu, bez dodatkowych pośredników, jak woda lub olej, ale też nie gwarantują one zupełnej czystości powietrza. Nie sprawiają natomiast kłopotu kierowcy, nie trzeba pamiętać o ich czyszczeniu, nie zachodzi obawa, że przy złej obsłudze mogą zawieść. Filtr np. oliwny, nieoczyszczony w należytym czasie, i nieuzupełniony oliwą może cały ładunek pyłu, skrupulatnie zebranego przez szereg miesięcy wtłoczyć do silnika.



Rys. 4.

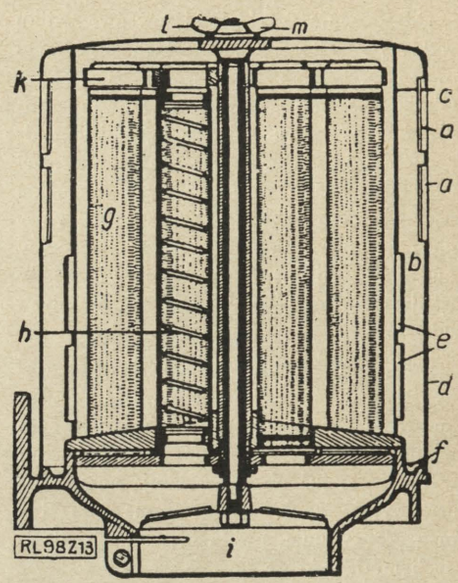
4. Filtry sukienne.

Fabryka „Zenith" wyprodukowała filtr powietrzny rys. 5 w kształcie bębna, w którym znajduje się szereg rur filcowych do odczyszczania powietrza. Rury te posiadają w środku spiralki h, które wskutek dragań pojazdu strząsają nagromadzony pył. Powietrze dostaje się wskutek ssania otworami, a następnie zmienia swój kierunek i wobec tego traci część kurzu, który opada przez otwory w denku f. Gdy powietrze uwolnione z grubsza z pyłu, przedostanie się przez otwory e, do wewnętrznego bębna napotyka tu cylindlry z filcu g. Te cylindry zbierają na swej powierzchni delikatniejsze cząstki pyłu, a przepuszczają do wnętrza czyste powietrze, uchodzące przez otwór i. Zdaniem prof. Dülla, filtry te są wrażliwe na zmiany pogody, i to stanowi ich słabą stronę.

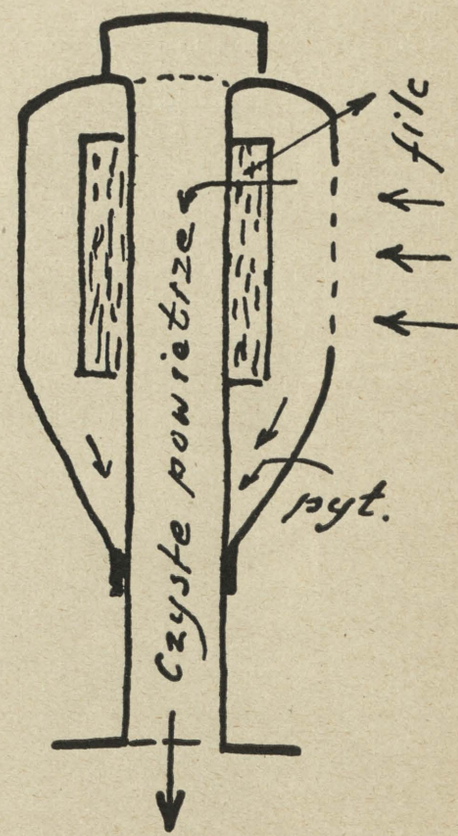
5. Kombinowane filtry.

Przedstawicielem takiego filtru może być wyrób firmy Delbag. Jest on częściowo odrzutowy, a częściowo działa dzięki oliwie. Powietrze wpada do tego filtru stycznie do walca i wskutek wirowego ruchu traci cięższe cząstki kurzu. Następnie napotyka na kilka warstw filcu wilgotnego od oliwy i dopiero po przejściu tej zapory dostaje się przez rurę do gaźnika (rys. 5). Filtry te, zdaje się, odpowiadają najlepiej potrzebom automobilizmu, gdyż nie wymagają czyszczenia i działają niezawodnie.

Inż. Eug. Porębski



Rys. 5.



Rys. 6.

Dzięki zastosowaniu DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK SKF osiąga się szybkość i pewność biegu

SKF

ODDZIAŁY: w Poznaniu, Gwarna Nr. 20, w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23, w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142, we Lwowie, Sykstuska Nr. 2, w Krakowie, Długa Nr. 35.

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

Kronika Sportowa

Odznaczenie włoskich kierowców. Kilku wybitnych kierowców włoskich otrzymało ostatnio wysokie odznaczenia państwowe. Giuseppe Campari został promowany komandorem orderu Korony Włoskiej, podczas gdy Ernest Maserati, Tazio Nuvolari i Achilles Varzi dostali krzyże oficerskie tegoż orderu. Taki sam krzyż zawisł również na piersiach francuskiego kierowcy Ludwika Chirona, który wsławił się w Italji szeregiem odniesionych tam pięknych sukcesów.

Co szykują włoskie fabryki na tegoroczny sezon wyścigów. Włoskie firmy automobilowe zamierzają w roku bieżącym wziąć znowu szeroki udział w wyścigach i w tym celu już obecnie szykują nowe modele wyścigowych wozów. Firma Alfa Romeo kontynuuje produkcję swoich dawnych modeli, które się tak szeroko wsławiły w ubiegłym sezonie, a jednocześnie opracowuje nową maszynę o prawie identycznej konstrukcji, co istniejący już typ 2.300 ccm., jednak z silnikiem o większym litrażu, mającym zapewnić szybkość 230 klm/g.

Fabryka Maserati pracuje ze swej strony nad wprowadzeniem pewnych udoskonaleń w swym modelu 2.800 ccm., który dawać będzie obecnie moc 220 KM. przy 6.900 obrotów na minutę (to znaczy 78 KM. na litr pojemności!!!). Ponadto Maserati szykuje wielką sensację pod postacią zupełnie nowego modelu, który posiadać będzie napęd na przednie koła, jednomiejscową, bardzo niską karoserję, oraz niebywałe zalety pod względem stabilizacji na wirażach, łatwości prowadzenia i sprawności hamulców. W kategorji małych wozów Maserati skonstruował ośmiocylindrówkę o pojemności 1.100 ccm., która przekracza szybkość 180 klm/g.

Efektowny pokaz f-my Chenard-Walker na paryskiej wystawie samochodów ciężarowych. (Foto Keystone).

Obiegają pogłoski, że w barwach firmy Maserati jeździć będzie w tym roku słynny mistrz niemiecki Rudolf Caracciola.

Nowe rekordy. W ostatnich dniach listopada kierowcy Zehender, Pesato i Chinetti podjęli na torze Montlhery jazdę 48-godzinną na dwulitrowym samochodzie Alfa Romeo. Próba ta przyniosła znakomite rezultaty, gdyż pobite zostały następujące dwa rekordy światowe szybkości:

4.000 mil ang. w 42 g. 33 m. 57,87 s., a szybkość średnia 151,232 klm/g.

48 godz. — 7.292 klm. 0,69 m., szybkość średnia 151,918 klm/g.

Oprócz powyższych rekordów światowych padło również jedenaście rekordów międzynarodowych dla kategorji dwulitrowej.

Tytuł mistrza automobilowego Węgier na rok 1931 zdobył znany u nas z ostatniego wyścigu tatrzańskiego kierowca Laszlo Hartmann.

Ważne zebranie komisji sportowej Automobilklubu Italji. Na zebraniu komisji sportowej Królewskiego Automobilklubu Italji, które odbyło się w dniu 3 grudnia, zapadło szereg ważnych uchwał. Przedewszystkiem ustalony został włoski kalendarz sportowy na rok 1932, przewidujący rozegranie 74 imprez, z nagrodami pieniężnemi w wysokości 2.858.000 lirów. Następnie przyznano kierowcy Giuseppe Campari oraz firmie Alfa Romeo tytuły absolutnych mistrzów Italji na rok 1931. W kategorji do 1.500 ccm. mistrzostwo przypadło kierowcy Castelbarco i firmie Maserati, podczas gdy w kategorji do 1.100 ccm. — kierowcy Premoli i fabryce Fiat.

Poza tem na omawianem zebraniu ustaloną została definicja kierowcy amatora, za którego uważany będzie tylko ten automobilista, który nigdy nie był szoferem zawodowym, nigdy nie pozostawał w służbie żadnego konstruktora ani firmy, nigdy nie otrzymał żadnego wynagrodzenia za udział w zawodach sportowych, ani też nie brał w nich udziału na koszt jakiejkolwiek firmy i który nie pozostaje w danym momencie w żadnych stosunkach finansowych z jakimkolwiek konstruktorem. Postanowione zostało, że dla kategorji kierowców amatorów urządzane będą oddzielne wyścigi bez nagród pieniężnych, oraz oddzielne mistrzostwo złożone z trzech imprez.

Nasuwa się tylko pytanie, czy wielu się znajdzie kierowców, którzy będą sobie mogli pozwolić na to czyste amatorstwo, ponosząc samodzielnie olbrzymie koszty uczestnictwa w imprezach automobilowych.

Niezwykłe mecze. Na torze nowego włoskiego autodromu w porcie lotniczym w Littorio urządzono niedawno dwa niezwykłe mecze: jeden pomiędzy motocyklem i samolotem, drugi zaś między samochodem i samolotem. Dystans wynosił 18,5 klm. w pięciu okrążeniach toru. W pierwszym meczu zycięzcą został motocyklista Taruffi na maszynie Norton, bijąc w czasie 6 m. 16,6 s. lotnika Niclota na samolocie Fiat A. S. I. Drugi natomiast mecz przyniósł zwycięstwo pilota Sustera na samolocie Caproni, który pobił, w czasie 6 m. 12,6 s., kierowcę Nuvolari na samochodzie Alfa Romeo.

Naprawa drogi zamiast opłat drogowych.

Czytamy w „Mieście Polskiem":

Do Wydziału Powiatowego w Wilejce (woj. wileńskie) zwrócił się jeden z właścicieli ziemskich z propozycją naprawy odpowiedniego odcinka drogi wzamian za przypadające od niego opłaty drogowe i świadczenia w naturze. Wydział Powiatowy na wniosek kierownika zarządu drogowego propozycję powyższą przyjął z następującemi warunkami:

a) właściciel X winien wykonać roboty według projektu i wskazówek Powiatowego Zarządu Drogowego.

b) ceny jednostkowe poszczególnych robót zaoferowane przez właściciela X nie powinny przekraczać cen kosztorysu sporządzonego przez Pow. Zarząd Drogowy.

c) ukończone roboty przyjmowane będą komisyjnie i w razie stwierdzenia usterek będą poprawione przez właściciela X bez żadnych dopłat.

ZNOWU ZWYCIĘSTWO „OŚWIĘCIM—PRAGA". *Tegoroczny sezon motocyklowy oddał palmę pierwszeństwa motocyklom „Ośw. — Praga". Niedawno odbyty motocyklowy wyścig na przełaj, w którym i nagrodę zdobyła maszyna „Oświęcim—Praga" jeszcze raz podkreślił doskonałą klasę motocykli tej marki.*