

Ten, kto choć raz, był ochlapany wodą z kałuży przez przejeżdżający obok pojazd wie, że do przyjemności to, niewątpliwie, nie należy. A jest to problem tak stary i znany jak historia wynalezienia koła i zastosowania go w różnych pojazdach. Właściwie problem nie rozwiązany do dziś. Jednak prawie 100 lat temu próbowano sobie jakoś z tym poradzić.

Nowość prosto z Paryża – odbłotniki

Nigdy może jeszcze kwestia błota na ulicach Warszawy nie była tak dotkliwa, jak tego roku. Długotrwała zima zakonserwowała masy zmarzniętego śniegu, który topniejąc gwałtownie pod wpływem wiosennego słońca, tworzy błoto rozbryzgujące się spod kół automobili ochlapując przechodniów – grzmiąły niemal wszystkie warszawskie gazety codzienne wiosną 1929 roku, domagając się jednocześnie by wzorem warszawskich autobusów wszystkie pojazdy zaopatrzyć w odbłotniki.

Wiele gazet wręcz domagało się od Komisarza Rządu na m. st. Warszawę wydania wzorem Paryża stosownego rozporządzenia nakazującego właścicielom automobili zakładanie na koła odbłotników. Jednak nikt dokładnie nie wiedział jakie zastosować i do jakiego samochodu, gdyż modeli stosownych urządzeń było kilkanaście i wszystkie, jak reklamowali sprzedawcy, były najlepsze i najskuteczniejsze.

Warszawskie autobusy miejskie „Somua” dostały od francuskiego producenta 2 rodzaje odbłotników, jako wymagane wyposażenie dodatkowe niezbędne na sezon jesienny i wiosenny. Oba rodzaje były przykręcane do piasty koła od zewnętrznej strony. Prawidłowe przymocowanie wymagało sporej zręczności przynajmniej dwóch mechaników, gdyż ciężką, żeliwną felgę z oponą trzeba było skręcać z piastą i jednocześnie przykręcać odbłotnik.

O ile w przypadku odbłotnika wykonanego w całości z lanej, grubej gumy było mniej problemów, o tyle zamontowanie specjalnego ramienia zakończonego gumowym kołnierzem wymagało od mechaników nie małej pomysłowości i tzw. gibkości rąk.

Wiosną 1929 roku w Warszawie zarejestrowanych było ok. 3,5 tysiąca automobili, w tym tylko

10 autobusów miejskich miało odbłotniki, bo tyle wówczas miało ich stołeczne miasto.

Dla porównania, tylko w samym Paryżu w 1929 roku zarejestrowanych było ponad 50 tysięcy pojazdów, w tym ok. 1000 autobusów miejskich. Jednak, te różnice nie przeszkadzały ówczesnym żurnalistom i gromili warszawskich automobilistów za brak obycia i „obryzgiwanie” Warszawianek błotem. Niejednokrotnie na stronach towarzyskich gazet codziennych pojawiały się anonse o treści: „Hrabia Tykociński przeprasza wielce czcigodną kupcową Majchrańską za obryzanie błotem w dniu takim to, a takim, na ulicy Podwale swem automobilem marki Ford”.

Íście paryska ruchliwość warszawiaków

Warto dodać, że w 1929 roku Warszawa miała ok. 450 km ulic, z czego tylko 20 km było ulicami asfaltowymi [\[1\]](#) . Reszta była wykładana kostką kamienną, kamieniem polnym czy było po prostu drogami polnymi (ok. 30 procent całej długości ulic).

W Śródmieściu częstym widokiem były ulice wykładane drewnianą, dębową kostką [\[2\]](#) .

Tylko niecałe 100 km ulic posiadało sieć kanalizacyjną odprowadzającą wodę deszczową z ulic.

Także kałuże po deszczu, błoto było czymś zupełnie normalnym na warszawskiej ulicy i budziło nie tylko niezadowolenie mieszkańców, ale było ogromną troską ówczesnych rajców miejskich, którzy nie szczędzili finansów miasta na porządkowanie ulic.

W preliminarzu wydatków koniecznych na remonty ulic wnioskowali pilną potrzebę m. in. wynikami ogromnego wzrostu tempa ruchu w Śródmieściu.

W uzasadnieniu wniosku o większe nakłady zapisano:

„Na koniec czynnikiem decydującym dla koniecznych nakładów w Śródmieściu jest olbrzymie tempo ruchu, które wymaga, aby jezdnia i chodniki stały na wysokim poziomie techniki.

Dla przykładu można podać, że wg dokładnych pomiarów ruchu prowadzonych przez Wydział Techniczny, na ulicy Marszałkowskiej róg Złotej przechodzi rocznie 4 miliony 634 tysiące pojazdów i 35 milionów 732 tysiące przechodniów, na ulicy Wierzbowej 3 miliony 250 tysięcy pojazdów, na Granicznej 4 miliony 136 tysięcy pojazdów [\[3\]](#) ”.

Ile w tych pomiarach było automobili trudno dzisiaj dociec, ale po ilości pojazdów widać, że Warszawa już wtedy była bardzo ruchliwym miastem. A pod względem wehikułów na ulicy nie ustępowała Paryżowi czy Berlinowi. Co prawda tylko w Śródmieściu, ale mimo wszystko – prawie paryska ruchliwość mieszkańców.

Moda na odbłotniki

Za przykładem autobusów miejskich, również miejski magistrat zaopatrzył swoje samochody służbowe w stosowne do wyglądu auta odbłotniki. Można powiedzieć, że połączono w ich kształcie rzemieślniczą perfekcję z artystycznym zmysłem wykonawców i urzędników miejskich. Swym kształtem miały nawiązywać do ogólnej sylwetki auta. Im bardziej reprezentacyjne, tym większa ilość dodatkowych ozdobnych detali podtrzymujących szurający po bruku gumowy fartuch. Również ilość detali ozdobnych świadczyła o zamożności posiadacza auta.

Z czasem jednak ową modę wyparła przemysłowa produkcja tarcz odbłotnikowych, w których piękno sztuki rzemieślniczej zamieniono na pozbawioną duszy artystycznej – praktyczność.

Jednak, każda moda kiedyś przemija

Jednak wraz z wprowadzeniem do eksploatacji kolejnych autobusów miejskich Zawrat” już polskiej produkcji z podwarszawskich, wówczas P. Z. Inż. „Ursus” zapomniano jakby o wyposażeniu ich, wzorem francuskiego producenta „Somuy”, w stosowne odbłotniki. Zapomniano czy też nie było technicznej możliwości ich stosowania?

Raczej to drugie, gdyż był to ciężki, duży autobus, w którym zastosowano zupełnie inne rozwiązania osi napędowych dla dużych, masywnych kół.

Dość szybko tę niekorzystną zmianę zauważyła prasa, która alarmowała:

„Dlaczego autobusy miejskie nie są zaopatrzone w odbłotniki?

Swego czasu Dyrekcja Tramwajów i Autobusów Miejskich zastosowała ku wygodzie mieszkańców stolicy bardzo pożyteczną innowację. Mianowicie w czasie odwilży wszystkie autobusy miejskie były zaopatrywane w specjalne tarcze odbłotnikowe na oponach chroniące przechodniów od opryskiwania błotem z pod kół przejeżdżającego autobusu.

Zastosowanie tego rodzaju tarcz powitane zostało swego czasu z uznaniem przez mieszkańców stolicy.

Obecnie zaś, z nieznanych nam bliżej powodów, Dyrekcja Tramwajów zaniechała stosowania tych tarcz, co jest tym bardziej niezrozumiałe, że już od paru tygodni ocieplenie temperatury połączone z opadami śnieżnymi powoduje stałą odwilż i błoto na ulicach.

Każdy przejazd autobusu w taką pogodę, zwłaszcza na skrzyżowaniach ulic oraz na jezdniach brukowanych zwykłym kamieniem powoduje panikę wśród przechodniów chroniących się przed strumieniami brudnej wody pryskającej spod kół.

Trudno przypuszczać, że powodem zaniechania stosowania odbłotników są względy oszczędnościowe. Jak nam wiadomo produkuje się obecnie w kraju doskonałe tarcze odbłotnikowe, które dotychczas z powodzeniem były stosowane w autobusach miejskich. Ponowne zaopatrzenie opon autobusowych w tarcze musi być skutecznie już w najbliższym czasie, by uchronić mieszkańców stolicy od przykrych następstw przypadkowego sąsiedztwa z przejeżdżającym w czasie odwilży autobusem.

Przywracając ponowne stosowanie odbłotników w wozach autobusowych złoży Dyrekcja Tramwajów i Autobusów dowód troski i dbałości o elementarne wygody mieszkańców stolicy [\[4\]](#)”.

Niestety ten i inne prasowe apele nie odniosły pokładanego w nich skutku i z czasem wraz z

Automobilisto – nie chlap błotem

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 11 września 2014 21:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:59

wycofywaniem z eksploatacji kolejnych autobusów „Somua” zapomniano o odbłotnikach.

Kolejne wprowadzane w Warszawie do ruchu autobusy przed 1939 rokiem nie miały już na obowiązkowym wyposażeniu odbłotników, choć z błotem z pod kół próbowano jeszcze „walczyć” poprzez zastosowanie specjalnych, kryjących niemal całe koło nakładanych na błotnik blaszanych tarcz. Jednak do zastosowania takich tarcz potrzebne były gładkie, asfaltowe czy betonowe ulice, a tych Warszawa za wiele nie miała.

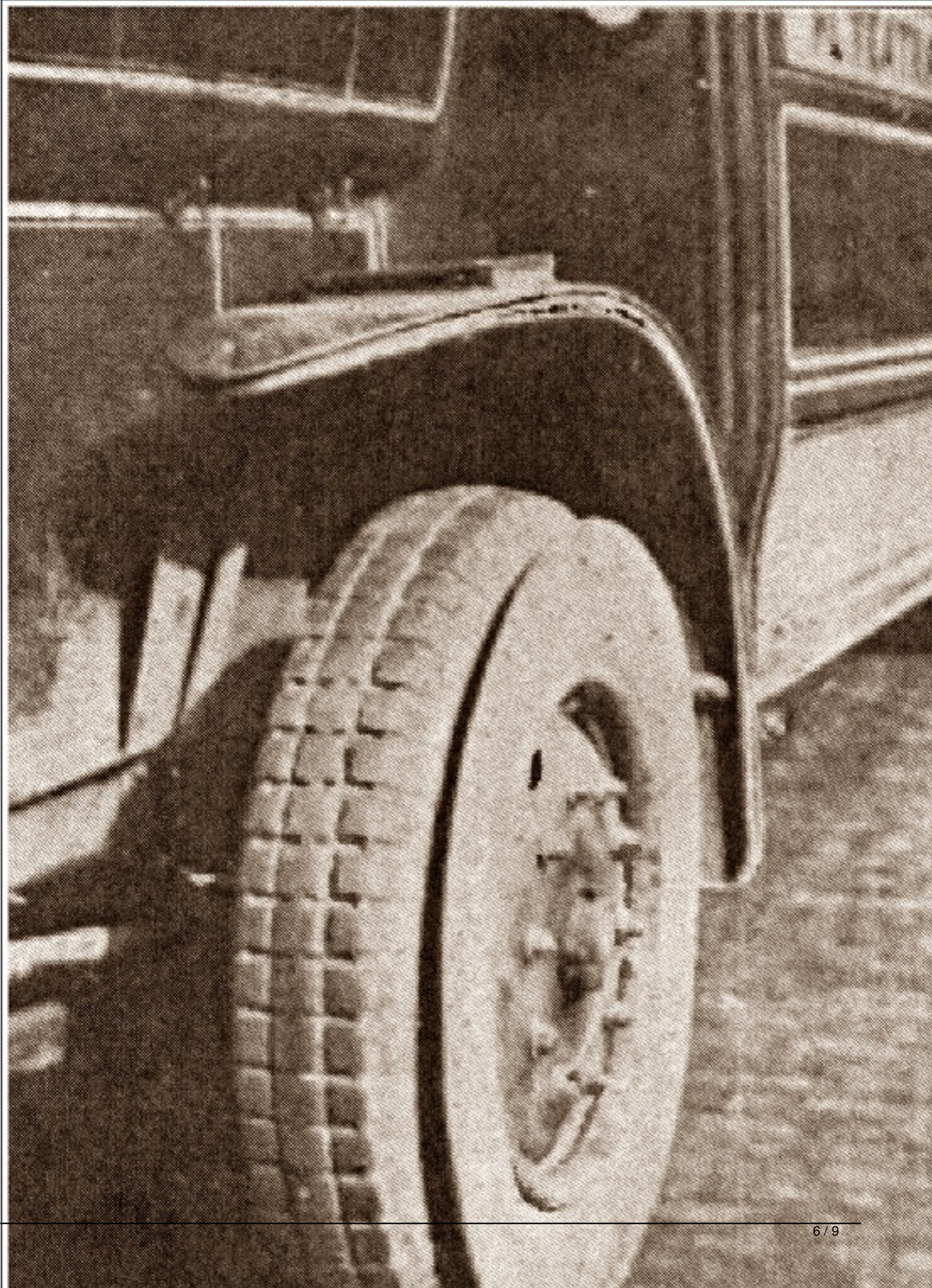
Także drogi czytelniku, gdy przyjdzie szaruga, ślota i obryzga ciebie przejeżdżający obok autobus czy jakowyś automobil przypomnij sobie, że kiedyś były odbłotniki.

wiwo

Automobilisto – nie chlap błotem

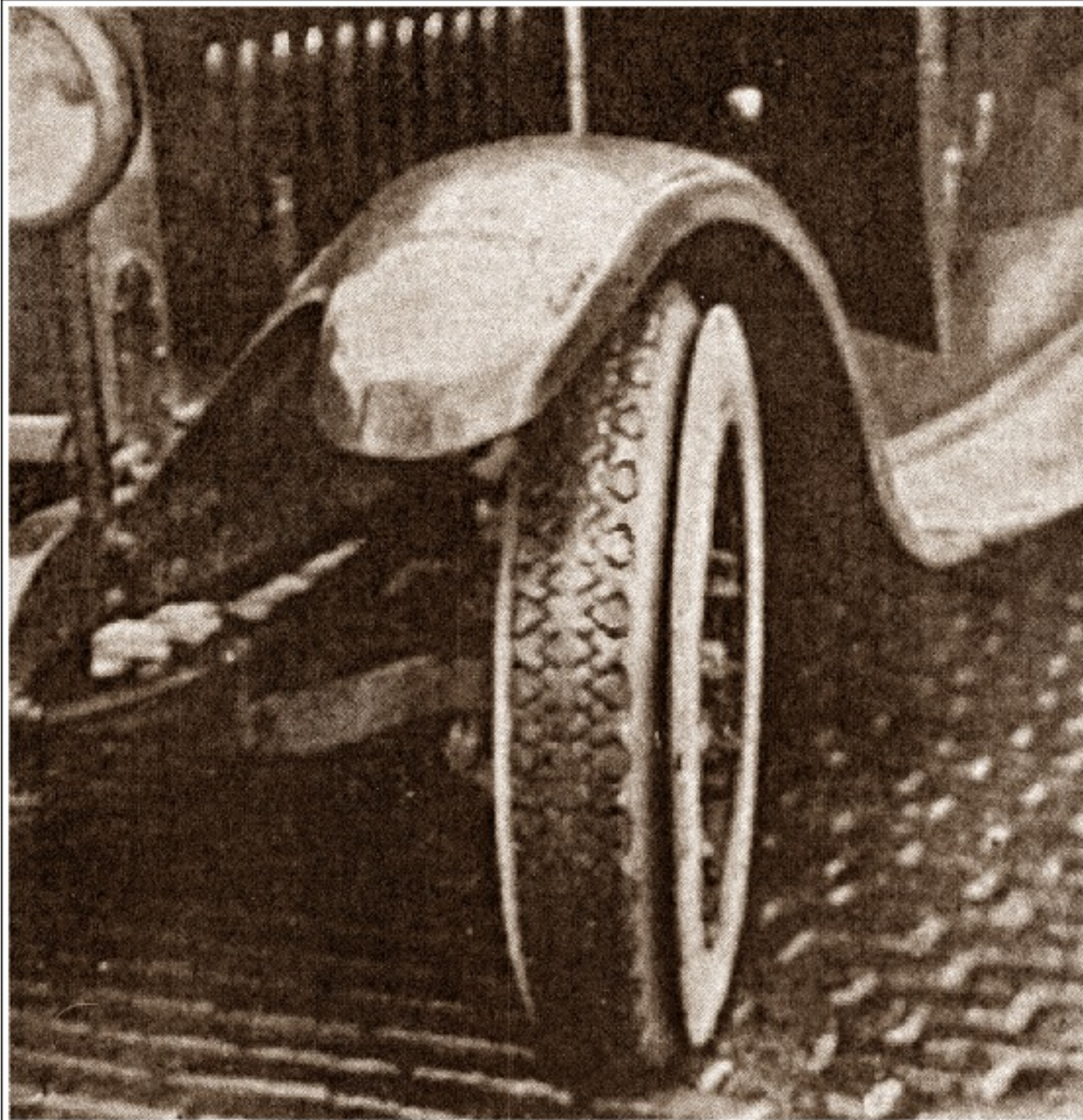
Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 11 września 2014 21:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:59





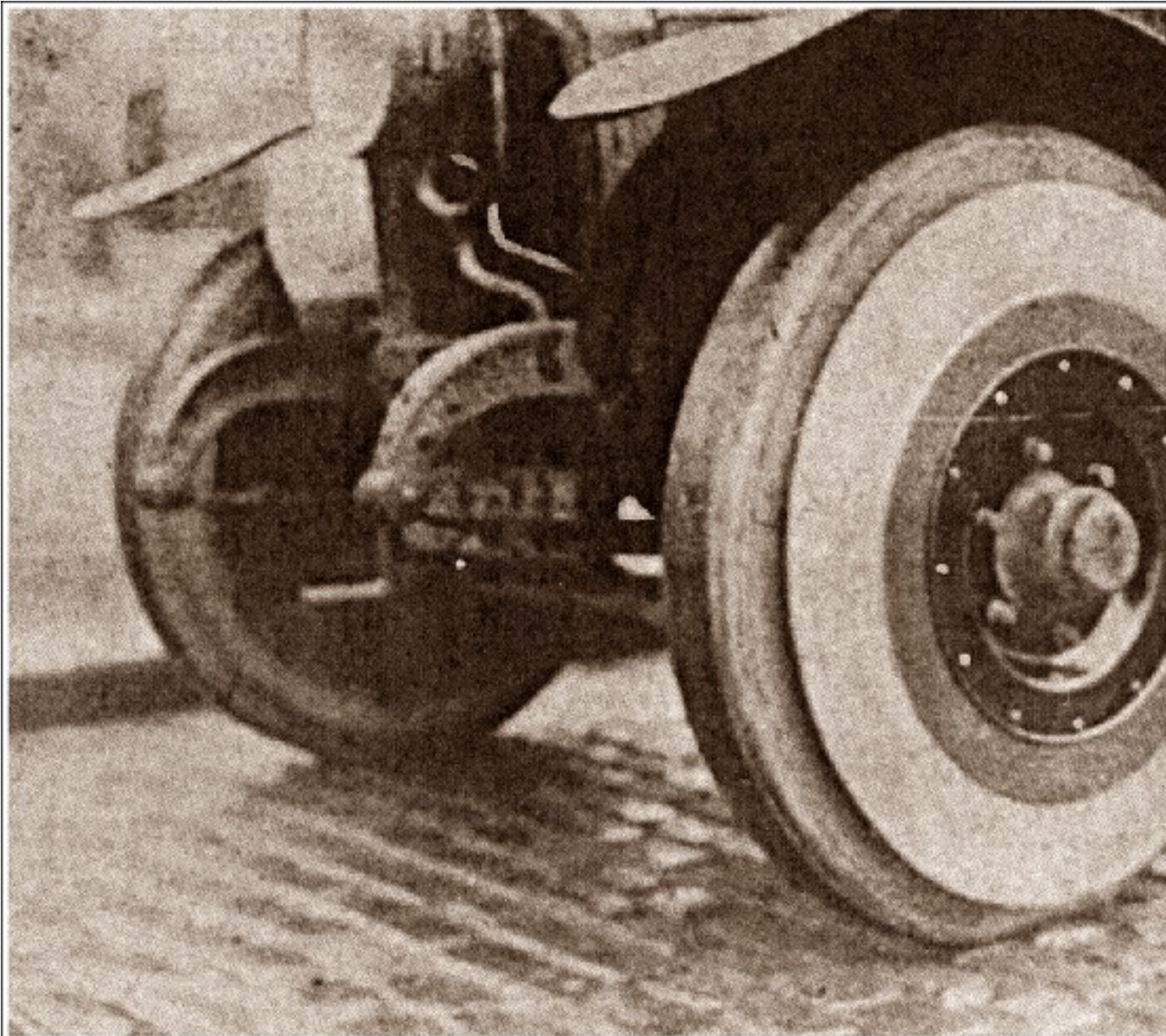
Odbłotnik - model rzemieślniczy dla ciężarówek



Odbłotnik dla limuzyn

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 11 września 2014 21:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:59



Odbłotnik dla małych ciężarówek - model 1928

[Włocławek, 11 września 2014 21:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:59](#)